Bundel - Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van 19 december 2024

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 19 december 2024

3 Vaststellen van ingekomen agenderingen (Procedure)
Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.
- Agenderingen Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024
- Behandelvoorraad Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024 PROCEDUREEL
- Lange Termijnagenda commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024

3.1 Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 – 2040
- Dossier 4339 voorblad
- Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040
- Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 20241125
- Omgevingsvisie Overvecht_Verdieping
- Reactienota Omgevingsvisie Overvecht 20241125
- Bijlage bij Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040 - zienswijzen en antwoorden
- PlanMER Omgevingsvisie Overvecht
- Aanvulling MER omgevingsvisie Overvecht 20241125
- Participatieverslag omgevingsvisie Overvecht

3.2 Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2
- Dossier 4410 voorblad
- Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2
- (Concept) Kadastrale Tekening a 40724a
- (Concept) Perceellijst Overvecht Centrum Fase 1 en 2

3.3 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven
- Raadsbrieven commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024

4 Verslagen
Ter vaststelling:
Conceptverslag commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 21 november 2024
Conceptverslag geheim middagdeel agendapunt 8 commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 21 november 2024
Conceptverslag geheim middagdeel agendapunt 9 commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 21 november 2024
Besloten verslag commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 3 december 2024
- Conceptverslag Openbare vergadering Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 21 november 2024

5 Toezeggingen/moties
Ter vaststelling:
Toezeggingen en motielijst commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024
Aangenomen moties commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024
- Motie en Toezeggingenlijst commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024
- Lijst aangenomen moties commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 19 december 2024

6 Ingekomen stukken
Ingekomen stuk:
1. PetitieTalmalaan 3-53: Voor een slaapkamer aan de geluidsluwe zijde.
- Petitie Uitbouw aan de geluidsluwe kant
- Toelichting plan dakopbouw woningen Talmalaan
- OPENBARE LIJST LIS 19 december 2024
- speech petitie Uitbouw aan de geluidsluwe zijde

7 Raadsvoorstel Herstelbesluit bestemmingsplan “Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark”

Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening
Indicatieve behandeltijd: 15 minuten
In juni 2023 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan is beroep ingesteld bij de Raad van State.
Met het oog op een spoedige beëindiging van de beroepsprocedure is de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld door de Raad van State gebreken te herstellen.
Het college stelt voor gebruik te maken van deze herstelmogelijkheid en een gewijzigd bestemmingsplan vast te stellen.
Als gevolg daarvan zullen enkele dubbelbestemmingen, maten en gebruiksmogelijkheden binnen het plangebied worden aangepast.

Dossier 4310 voorblad
Raadsvoorstel Vaststelling herstelbesluit Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark
Vaststellingsrapport Chw bestemmingsplan Pijlsweerd Tuinwijk Vogelenbuurt Griftpark
Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark_Toelichting
Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark_Regels
Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark_Bijlagen toelichting
Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark_Bijlagen regels
Chw pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark (verbeelding)
Link naar RO publiceer_herstelbesluit Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

8 Raadsvoorstel Vaststelling gewijzigd Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk
Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening
Indicatieve behandeltijd: 15 minuten
In maart 2024 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk vastgesteld. Dit bestemmingsplan is nog niet onherroepelijk omdat hiertegen beroep is ingesteld en dit beroep nog behandeld moet worden door de Raad van State.
Het college heeft los van het beroep geconstateerd dat er per abuis niet de juiste functie (juiste functie detailhandel) is opgenomen voor wat betreft de locatie Nieuw- Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en stelt met dit raadsvoorstel voor deze fout te herstellen.
Om te voorkomen dat zich andere detailhandel kon vestigen dan de bedoeling is, nam de raad op 26 september 2024 een voorbereidingsbesluit.
Het college stelt gezien het voorgaande voor het bestemmingsplan alsnog gewijzigd vast te stellen

Dossier 4308 voorblad
Raadsvoorstel vaststelling gewijzigd Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk
Vaststellingsrapport wijziging Chw BP Kanaleneiland, Transwijk inc. H5
Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk_Toelichting
Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk_Regels
Verbeelding NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW -VA02 Chw BP Kanaleneiland, Transwijk (verbeelding)
Link naar RO Publiceer Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

9 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk
Wethouder: Eelco Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening
Indicatieve behandeltijd: 30 minuten
Met de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt het mogelijk de bestemming van een voormalige bedrijfslocatie aan de Veilingstraat door middel van sloop en nieuwbouw om te zetten naar een woongebouw met maximaal 110 sociale huurappartementen voor de doelgroep van starters en ouderen. Op de begane grond is er ruimte voor een maatschappelijke invulling en horeca.
Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn in totaal 29 zienswijzen binnengekomen onder andere op het gebied van bouwhoogte en verlies van privacy. De zienswijzen gaven voor het college aanleiding op een viertal punten het bestemmingsplan aan te passen. Niet op het gebied van de bouwhoogte, maar wel onder ander om een grotere privacy voor omwonenden te waarborgen.
Voorts is onder andere op basis van een eerdere motie van de raad een aanpassing gedaan voor een meer flexibele invulling van de ruimte op de begane grond wanneer er geen interesse is voor vestiging van een maatschappelijke voorziening en is het maximum aantal autoparkeerplaatsen op 63 gesteld.
Het college stelt voor het bestemmingsplan vast te stellen, akkoord te gaan met het vaststellingsrapport waarin alle reacties op de zienswijzen zijn verwerkt en geen exploitatieplan vast te stellen.

Dossier 4323 voorblad
Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10 Dichterswijk
Vaststellingsrapport Veilingstraat 10 Dichterswijk
Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk_Regels

Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk_Bijlagen regels
Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk_Toelichting
Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk_Bijlagen toelichting
NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA01-Kader_01-000
Link naar RO publiceer_Chw BP Veilingstraat 10
Memo Cultuurhistorische waarde Veilingstraat
Verslag enquête Veilingstraat 10

10 Raadsbrief Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs
Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Projecten: Groot Merwede
Indicatieve behandeltijd: 90 minuten.
Geagendeerd door: Gertjan te Hoonte (VVD), Ruben Snijder (Student en Starter), Gert Dijkstra (EenUtrecht), Maarten Koning (D66), Linda Bode (Volt), Hessel Stellinga (CDA), Fred Dekkers (GroenLinks), Rick van der Zweth (Partij van de Arbeid), Rik de Graaf (ChristenUnie)
De afgelopen jaren zijn diverse plannen voor de Jaarbeurs opgesteld. Onlangs is de raad per brief door het college en in een technische bijeenkomst door de jaarbeurs geïnformeerd over de meest recente plannen. De agenderende partijen willen met de wethouder in gesprek over de meest recente plannen en in debat over onder andere de ontwikkeling en functioneren van de Jaarbeurs functie, wonen in het Jaarbeursgebied, parkeren en logistiek, horeca, retail en sport in het gebied. Ook zal de toekomst van het Beatrixgebouw aan de orde komen.

Dossier 4318 voorblad
Raadsbrief Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeursterrein
Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs (oktober 2024)

11 Debat Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen
Wethouder: Schilderman, Beleidsterrein: Ruimtelijke Projecten: Utrecht Science Park
Indicatieve behandeltijd: 60 minuten
Geagendeerd door: Titus Stam (Partij van de Arbeid), Ruben Snijder (Student en Starter), Maartje Vermeulen (GroenLinks), David Bosch (UtrechtNu!), Emma Dolmans (D66),
Rik van der Graaf (ChristenUnie), Linda Bode (Volt), Gertjan te Hoonte (VVD), Hessel Stellinga (CDA) en Gert Dijkstra (EenUtrecht).
In de Raadsbrief Ontwikkeling Utrecht Science Park werd duidelijk dat de door de raad gewenste realisatie van een volwaardige full-service supermarkt op de Uithof nog jaren op zich laat wachten. Tegelijkertijd blijkt uit mediaberichtgeving dat na 2028 onzeker is of er een supermarkt op de Uithof aanwezig zal zijn met de sloop van het Langeveldgebouw. De commissie wil met de wethouder in debat over de ontwikkelingen met de universiteit na de aanname van amendement A72/2022 en welke sturingsmiddelen de gemeente bezit om de realisatie van een volwaardige full-service supermarkt op de Uithof te versnellen.
Verder willen sommige raadspartijen in gesprek over de bredere ruimtelijke ontwikkelingen beschreven in de brief.

Dossier 4437 voorblad
Raadsbrief ontwikkelingen Utrecht Science Park

11.1 240730 Haalbaarheids onderzoek Educatorium - v1.1
240730 Haalbaarheids onderzoek Educatorium - v1.1

Agenderingen Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken
(Ter vaststelling op 19 december 2024)

Stukken afkomstig van het college

Datum: 29 november 2024 Soort stuk: Raadsvoorstel Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 Wethouder: Senna Maatoug Beleidsterrein: Ruimtelijk Project: Overvecht Commissiegriffier: Frank de Kok	In mei 2023 heeft de gemeenteraad de uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht vastgesteld. Dat besluit vormde de start van een verdere uitwerking van een Omgevingsvisie voor de wijk Overvecht tot 2040. De visie zal, wanneer de gemeenteraad haar vaststelt, een kompas zijn voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Overvecht. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 was al voor Overvecht voorzien dat er 5.000 woningen worden toegevoegd, naast extra werkplekken en groen. In de Omgevingsvisie wordt hieraan verder vormgegeven en wordt richting gegeven aan wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, groen en gezondheid met als inzet wijkverbetering. Om alles te kunnen vormgeven is ook een milieueffectenrapportage op gesteld, die bij de stukken ter informatie aan de gemeenteraad is voorgelegd. De conceptvisie heeft ter inzage gelegen en daarop zijn 622 zienswijzen ingediend, die volgens het college een grote betrokkenheid, maar ook tegenstand laten zien op onderdelen. Naar aanleiding van de zienswijzen is een aantal wijzigingen in de visie doorgevoerd.	Voorstel: Het raadsvoorstel agenderen voor de commissie ROG van 30 januari 2025 en hiervoor 150 minuten te reserveren.

	Het college stelt de gemeenteraad voor de Omgevingsvisie vast te stellen en als gebiedsbeleid onderdeel te laten zijn van de ‘Omgevingsvisie Utrecht.	
Datum: 10 december 2024 Soort stuk: Raadsvoorstel Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2 Beleidsterrein: Grondzaken Wethouder: Linda Voortman Commissiegriffier: Frank de Kok	Het college stelt aan de raad voor een aantal onroerende zaken ten behoeve van de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en 2 een voorkeursrecht te vestigen. Deze bevoegdheid heeft de gemeente op basis van de Omgevingswet. Dit betekent dat de eigenaren van deze onroerende zaken bij verkoop van hun perceel deze eerst aan de gemeente moeten aanbieden. Het vestigen van een voorkeursrecht creëert de mogelijkheden voor de gemeente de gronden aan te kopen. Vooruitlopend op een besluit van de raad heeft het college op de gronden het voorkeursrecht voorlopig gevestigd. De eigenaren en zakelijk gerechtigden worden in de gelegenheid gesteld gedurende een periode van 4 weken na het collegebesluit hun zienswijzen kenbaar te maken. De raad wordt gevraagd binnen de wettelijke termijn van 3 maanden een besluit te nemen, omdat anders het besluit van het college van rechtswege vervalt. Het besluit van de gemeenteraad vervalt van rechtswege na 3 jaar tenzij de functie (bestemming) waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd is omgezet naar een omgevingsvisie, een programma of is toebedeeld in een Omgevingsplan.	Voorstel Ten aanzien van dit raadsvoorstel, mede gelet op de wettelijke termijn van 3 maanden (zie hiernaast toelichting), het volgende traject te volgen: 1. Op 21 januari a.s. 60 minuten te reserveren voor een RIB waarbij de mogelijkheid aanwezig is degene die een zienswijze indienen als raad te horen. Daartoe ontvangt de raad van het college uiterlijk 14 januari 2025 de binnengekomen zienswijzen. Mocht blijken dat geen zienswijzen binnenkomen, dan vervalt de geplande RIB; 2. Uiterlijk 23 januari 2024 ontvangt de raad een oordeel van het college op de ingediende zienswijzen; 3. Voor de behandeling van het raadsvoorstel in de commissievergadering van ROG 30 januari 2025 90 minuten te reserveren.

#RAAD030#

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken (ROG) 19 december **2024 - PROCEDUREEL**

Ruimtelijke Ordening en Ruimtelijke Projecten (Groot Merwede, MWKZ, Stationsgebied), Westraven, A12-zone, Rijnenburg, Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Utrecht Science Park, Grondzaken

Behandelvoorraad:

Wethouder Eerenberg of wethouder Maatoug of wethouder Voortman of wethouder Schilderman

Te verwachten raadsvoorstellen (mede op basis van de lange termijnagenda, afgekort de LTA, voorjaar 2024)

	Grondzaken	*Verwacht*
1.	Herziening erfpachtvoorwaarden Algemene Bepalingen 1974 *(noot griffie: stond in eerdere LTA voor Q3 2024, LTA voorjaar 2024 geeft de oorzaken aan vertraging, zie ook raadsbrief van 11-07-2024)*	Q1 2026
	Ruimtelijk project Groot Merwede	***Verwacht***
2.	Raadsvoorstel Fietsparkeren Hoog Catharijne *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor 2023 en Q3 2024)*	Q4 2024
3.	Lombokplein: voorstel herinrichting Graadt van Roggenweg als onderdeel van de totale herinrichting Lombokplein	Q4 2024
4.	Startnotitie Oude Daalstraat/Kop ASW *(noot griffie: Stond eerder voor Q3 2023 en Q1 en Q3 2024, zie raadsbrief 14-06-2024)*	Q4 2024
5.	Bestemmingsplan eerste herziening De Knoop *(noot griffie: stond eerder op Q4 2023 op Q1 2024 in de LTA, de raadsbrief van 16-11-2023 geeft Q2 2024 aan)*	Q1 2025
6.	SPvE Hojel I Graadt van Roggenweg *(Noot griffie: zie raadsbrief 22-10-2024, stond eerder voor Q3 2025)*	Q1 2025
7.	Projectafwijkingsbesluit tbv specifieke verklaring van geen bedenkingen Oopen (Jaarbeurspleingebouw) *Noot griffie: stond eerder voor Q2 2024 als vaststelling wijziging omgevingsplan)*	Q1 2025
8.	Bestuurlijke lus bestemmingsplan Beurskwartier *(noot griffie: zie raadsbrief 06-12-2024)*	Q1 2025
9.	Raadsvoorstel inzake realisatie Trappen Moreelsebrug *(noot griffie: stond in eerder voor 2023 en Q1 2024, zie ook raadsbrief van 26-10-2023, eerder ook voor Q 3 2024)*	Q2 2025

10.	Omgevingsplan deelgebied 6, fase 1	Q2 2025
11	Omgevingsvisie Jaarbeurs *(noot griffie: zie raadsbrief 02-10-2024, stond eerder voor Q3 2024)*	Q3 2025
12.	Omgevingsplan Matserterrein	Q4 2025
	Ruimtelijke Project Overvecht	
13.	Masterplan Overvecht Centrum *(noot griffie: op 18-06-2024 ontving de raad een raadsbrief waarin duidelijk is dat Q2 2024 niet wordt gehaald, in raadsbrief 04-12-2024 wordt gemeld dat de raad in Q2 2025 het raadsvoorstel krijgt voorgelegd)*	Q2 2025
14.	SPvE Tuincentrum Steck Gageldijk 3 *(noot griffie: stond eerder voor Q4 2024)*	Q2 2025
15.	Herontwikkeling Santa Cruzdreef 30/ Auris Fortaal *(noot griffie: niet vermeld op de LTA, maar zie raadsbrief 14-02-2024)*	pm
	Ruimtelijke Project Rijnenburg	
16.	Raadsvoorstel Leidende principes van verdere ontwikkeling Rijnenburg *(noot griffie: raadsbrief 24-10- 2024)*	Q1 2026
17.	Vaststelling uitgangspuntennotitie Rijnenburg (noot griffie: stond eerder voor Q2 en Q 4 2025)	Q4 2026
	Ruimtelijk Project Utrecht Science Park	***Verwacht***
18.	SPvE UMCU Noordzijde *(noot griffie: zie raadsbrief 24-10-2024, stond eerder voor Q3 2024)*	Q3 2025
19.	SPvE Archimedeskwartier *(noot griffie: stond in eerdere LTA op Q2 en Q 4 2024)*	Q1 2026
	Ruimtelijke ordening	***Verwacht***
20.	SPvE ZO kwadrant De Meern *(noot griffie: stond in eerdere LTA's als bestemmingsplan voor 2023 en eerste helft 2025)*	Q4 2024
21.	SPvE Brennerbaan 106 *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor Q3 en Q4 2023 en Q1 en Q3 2024)*	Q1 2025
22.	Stedenbouwvisie *(noot griffie: stond eerder voor Q2 en Q4 2024)*	Q1 2025
23.	Wijziging Omgevingsplan Van Heukelomlaan *(noot griffie: stond in eerdere LTA op Q3 2024)*	Q1 2025
24.	Vaststelling Uitgangspuntennotitie deel 1 Programmatische vertrekpunten	Q1 2025
25.	Omgevingsplan Livingstonelaan 609	Q1 2025

	(noot griffie: stond in raadsbrief van 13-11-2023 aangegeven als 1e helft 2024 en in LTA op Q3 2024)	
26.	(deel) Omgevingsvisie Lage Weide *(noot griffie: stond eerder voor Q4 2024)*	Q2 2025
27.	Omgevingsplan Reitdiepstraat *(noot griffie: stond in eerdere LTA op Q2 en Q 4 2024)*	Q2 2025
28.	Bestemmingsplan Maximapark *(noot griffie: stond in eerdere LTA voor Q1 en Q2 2024)*	Q2 2025
29.	Omgevingsplan Van Heukelomlaan *(noot griffie: stond eerder in LTA voor Q4 2024)*	Q2 2025
30.	Omgevingsplan Europlaan 33 -45 *(noot griffie: stond in eerdere LTA op Q3 2024)*	Q2 2025
31.	Bestemmingsplan Bedrijventerrein Strijkviertel *(noot griffie: stond in eerdere LTA's op Q1 en Q2 2024 en Q1 en Q2 2025)*	Q3 2025
32.	SPvE Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor 2023 en 2024, in raadsbrief van 26-03-2024 geeft college aan in Q2 2025 te komen met een omgevingsplan ivm voorbereidingsbesluit en inmiddels geeft LTA Q3 2025 aan)*	Q3 2025
33.	'Update' SPvE Hart van de Meern *(noot griffie: stond eerder voor Q4 2024*	Q3 2025
34.	Wijziging Omgevingsplan Kögllaan/ Manegelaan (*noot griffie: stond in eerdere LTA voor Q2 2024 en Q1 2025)*	Q4 2025
35.	Bestemmingsplan Pieter Baan Centrum *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor Q1 2024, als pm en Q 2024)*	Q4 2025
36.	SPvE Nova, Kanaleneiland	Q4 2025
37.	SPvE Galgenwaard *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor 2023, als pm en Q 4 2024)*	Q4 2025
38.	Omgevingsplan Chr. Krammlaan 2- 10 *(noot griffie: niet op LTA, zie raadsbrief 19-04-2024)*	2025
39.	Wijziging Omgevingsplan Hoogspanningsstation TenneT Oudenrijn *(noot griffie: zie raadsbrief 05-07-2024)*	2025
40.	SPvE J.C. Maylaan *(noot griffie: Stond eerder voor Q1 2024 en Q2 2025)*	Q1 2026
41.	Bestemmingsplan ZO kwadrant De Meern *(noot griffie: stond in eerdere LTA's voor 2023 en eerste helft 2025)*	Q1 2026
42.	SPvE Ravellaan 96 *(noot griffie: zie raadsbrief 09-12-2024*	Q1 2026

43.	SPvE Herontwikkeling Zwanenvechtlaan, Zuilen *(noot griffie: zie raadsbrief 22-10-2024)*	?
44.	Nota Omgevingskwaliteit *(noot griffie: niet vermeld op de LTA, zie raadsbrief van 18-04-2023, planning ontvangt de raad nog)*	pm
45.	SPvE Aartsbisschop Romerostraat *(noot griffie: stond eerder voor Q4 2023 en Q1 2024, plan is on hold gezet door initiatiefnemer)*	pm
46.	Omgevingsplan Wolvenplein *(noot griffie: niet vermeld in de LTA, zie raadsbrief 05-04-2024)*	pm

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE RUMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

Onderwerp	Beleidsveld	Portefeuille houder	Planning aanbieden aan raad	Fatale termijn Raadsbesluit	Datum aange-boden	Beoogd kwartaal commissie procedureel	Beoogd kwartaal commissie inhoudelijk	Beoogd kwartaal raadsbe-handeling	Toelichting wijziging planning
SPVE Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q2				2025 Q3	2025 Q3	
Update SPvE Hart van de Meern ZOK	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q2				2025 Q3	2025 Q3	Was Q4 2024, wordt Q2 2025. We gaan een extra participatiebijeenkomst organiseren voor het SPvE. Het organiseren en verwerken van de reacties, zal extra tijd kosten. Eerder was enkel rekening gehouden met één bijeenkomst voor zowel het Schetsplan als het SPvE. Om de buurtbewoners goed mee te nemen in het planproces en te kunnen reageren op het plan in een vroeg stadium, is gekozen om een extra bijeenkomst te organiseren. Hiermee sluiten we aan bij het nieuwe

									vastgestelde “Samen Stad maken”. Met het opstellen van een ‘update SPvE’ dachten we sneller te kunnen werken. Echter nieuwe invulling vraagt om nieuwe onderzoeken. De oude onderzoeken zijn hierdoor helaas niet meer bruikbaar. Dit vraagt meer tijd
Samenwerkingsovereenkomst Universiteit Utrecht	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	Wethouder Schilderman	2025 Q1			2025 Q2	2025 Q2	2025 Q2	
Lombokplein: voorstel herinrichting Graadt van Roggenweg als onderdeel van de totale herinrichting	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2024 Q4			2024 Q4	2025 Q1	2025 Q1	Was Q2 2024, wordt Q4 2024. In de toezegging is aangegeven dat in Q4 2024 een voorstel volgt.

Lombokplein									
Raadsvoorstel inz realisatie Trappen Moreelsebrug	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q1			2025 Q2	2025 Q2	2025 Q2	De gesprekken over het maken van de (financiële) afspraken voor de nieuwe stationsontsluiting via trappen aan de Moreelsebrug vragen veel zorgvuldigheid en dat kost meer tijd (o.a. vanwege het aspect sociale veiligheid).
Omgevingsplan Reitdiepstraat	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4	Was Q1 2025, wordt Q2 2025. Aanpassing in het plan door de initiatiefnemer i.v.m. financiële haalbaarheid en het hierop aanpassen van de bouwenvelop zorgt voor vertraging.
Stedenbouwvisie	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q1			2025 Q1	2025 Q1	2025 Q2	Was Q4 2024, wordt Q1 2025. Er is voor gekozen, om in verband met het zomerreces, de concept stedenbouwvisie in september vrij te geven voor zienswijzen. Na de ter inzage legging worden de reacties verwerkt en zal de stedenbouwvisie aan de raad gestuurd worden.

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE RUMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

Omgevingsplan Livingstonelaan 609	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q1				2025 Q1	2025 Q2	Was Q3 2024, wordt Q1 2025. I.v.m. de financiële haalbaarheid is er vertraging ontstaan. We hopen na de zomer van 2024 meer duidelijkheid te krijgen, zodat we verder kunnen met het omgevingsplan.
Wijziging Omgevingsplan Kogllaan 26/Manegelaan	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q4			2025 Q4	2025 Q4	2025 Q4	SPvE Kogllaan 26/Manegelaan is onderweg voor besluitvorming in de raad in Q4 2024. De planologisch – juridische vertaling in het Omgevingsplan zal dan naar verwachting in 2025 aangeboden worden voor besluitvorming.
Raadsvoorstel Fietsparkeren Hoog Catharijne	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2024 Q3				2024 Q4	2024 Q4	
SPvE J.C. Maylaan	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q4			2026 Q1	2026 Q1	2026 Q1	

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE RUMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

Bestemmingsplan Westflank Zuid, stationsgebied 1e herziening (De Knoop)	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2024 Q4				2024 Q4	2025 Q1	Was Q2 2024 wordt Q4 2024, omdat afstemming met RVB meer tijd nodig heeft
Bestemmingsplan Maximapark	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q1			2025 Q2	2025 Q2	2025 Q3	Was Q4 2024 aanbieden aan de raad, en wordt Q1 2025, omdat nader onderzoek nodig is.
Leidende principes van verdere ontwikkeling van Rijnenburg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	Wethouder Eerenberg	2025 Q4				2026 Q1	2026 Q2	
Bestemmingsplan - ZO kwadrant De Meern	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2026 Q1				2026 Q1	2026 Q1	
Masterplan Overvecht Centrum	Ruimtelijke projecten: Overvecht	Wethouder Van Hooijdonk	2025 Q2				2025 Q2	2025 Q3	

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE RUMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

SPVE UMCU Noordzijde	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	Wethouder Schilderman	2025 Q3			2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	Was Q3 2024, wordt Q3 2025. De afronding van diverse studies en onderzoeken rondom de inpassing en tevens uitbreiding van het Ronald McDonald Huis (RMDH) kosten meer tijd. Daarna kan pas het SPvE worden opgesteld.
Omgevingsplan Matserterrein	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q3			2025 Q4	2026 Q1	2026 Q1	
SPvE Galgenwaard	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q4				2025 Q4	2026 Q1	Was Q4 2024, wordt Q4 2024. Vanwege de complexe gebiedsontwikkeling zijn wij nog in gesprek met de ontwikkelaars over een haalbare planontwikkeling binnen de kaders van het SPvE. In 2023 heeft Galgenwaard Onroerend Goed haar eigendommen bovendien overgedragen aan drie partijen. Ook dit heeft voor vertraging in de gebiedsontwikkeling gezorgd.

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE RUMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

SPvE Hojel I Graadt van Roggenweg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q1			2025 Q1	2025 Q2	2025 Q2	
Startnotitie Oude Daalstraat/ Kop ASW	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2024 Q4			2024 Q4	2024 Q1	2024 Q1	Was Q2 2024 aanbieden aan de raad, wordt Q4 2024, zie raadsbrief Voortgang motie 2022/404 over project Kop Amsterdamsestraatweg van 24 juni 2024.
SPvE Brennerbaan 106	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q1				2025 Q1	2025 Q2	Was Q3 2024, wordt Q1 2025, vanwege nader overleg met de initiatiefnemer over de financiële haalbaarheid in relatie tot de ambities en eisen van de gemeente.
Herziening erfpachtvoorwaarden Algemene Bepalingen 1974	Grondzaken	Wethouder Voortman	2025 Q4				2026 Q1	2026 Q1	
Wijziging Omgevingsplan Van	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q2				2025 Q2	2025 Q3	Was Q4 2024, wordt Q2 2025. Er is vertraging ontstaan door de keuze van de ontwikkelaar (Woonin) om eerst een

Heukelomlaan									aannemer te selecteren voordat de procedure van het wijzigen van het Omgevingsplan afgerond kan worden.
Omgevingsplan Pieter Baan Centrum	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q4				2025 Q4	2026 Q1	Was Q4 2024, wordt Q4 2025, vanwege vertraging bij de planuitwerking als gevolg van een interne overdracht van het eigendom en een heroverweging op de plannen bij de nieuwe eigenaar.
Bestemmingsplan Bedrijventerrein Strijkviertel	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q3			2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	Was Q1 2025, wordt Q3 2025. Vanwege onderzoek naar de haas, extra tijd voor verkeersonderzoek en programmatische aanscherping.
SPvE Tuincentrum Steck Gageldijk 3	Ruimtelijke projecten: Overvecht	Wethouder Van Hooijdonk	2025 Q1				2025 Q2	2025 Q2	Initiatiefnemer heeft tijd nodig de juridische en financiële afspraken in de anterieure overeenkomst te bestendigen. Hierover zijn we nog met de initiatiefnemer in overleg.
Oopen (Jaarbeursplein):	Ruimtelijke projecten:	Wethouder Eerenberg	2025 Q1			2025 Q1	2025 Q2	2025 Q2	Was Q2 2024, wordt Q1 2025, omdat de ontwikkelaar meer

projectafwijkingsbesluit tbv specifieke verklaring van geen bedenkingen	Groot Merwede								tijd nodig heeft voor het proces.
Omgevingsvisie Jaarbeurs	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q3	2025 Q4	2025 Q4	
Omgevingsplan Europalaan 33-45	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q2				2025 Q2	2025 Q3	
Omgevingsplan voor deelgebied 6 (fase 1) Merwedekanaalzone	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q2	2025 Q2	
(deel)Omgevingsvisie Lage Weide	Ruimtelijke Ordening	Wethouder Eerenberg	2025 Q2			2025 Q2	2025 Q3	2025 Q4	Was Q4 2024, wordt Q2 2025.

LANGE TERMIJNAGENDA COMMISSIE RUMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

SPVE Archimedeskwartier	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	Wethouder Schilderman	2026 Q1			2026 Q1	2026 Q2	2026 Q3	Was Q4 2024, wordt Q1 2026. Project is afhankelijk van Tracébesluit / ARU. Alle verschillende scenario's worden onderzocht op een wettelijk haalbaar plan. Voor einde dit jaar vindt een heroverweging plaats of project door kan.
Vaststelling Uitgangspuntennotitie Rijnenburg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	Wethouder Eerenberg	2026 Q4				2026 Q4	2027 Q1	Was Q2 2025, wordt Q4 2026. Nog veel onderzoek en uitwerking en afstemming met andere partijen nodig om de kaders te kunnen omschrijven waarmee een masterplan voor ontwikkeling van het gebied gemaakt kan worden.

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4339
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2024
Agendapunt	3.1
Titel	Raadsvoorstel Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2025 - 2040
ID	4556
Behandelend ambtenaar	Kaal, Irmo
Telefoon	14030
E-mail	irmo.kaal@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Overvecht
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Van Hooijdonk
Beleidsveld	Ruimtelijke projecten: Overvecht
Referendabel	Ja
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	19 december 2024

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

Beleidsveld	Overvecht
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Twan Seton/Wieb Hendrix/Irmo Kaal
Kenmerk	12601890
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen als kader voor ontwikkelingen in de wijk, waarin we een toekomstbeeld beschrijven voor 2040 dat we voor ogen houden als we richting geven aan de ontwikkelingen van Overvecht, met als belangrijkste onderdelen:
   a) Er komt een centrale as als het hart van een vernieuwd Overvecht waarbij de wijk van station tot het bedrijventerrein verbonden is door een groene boulevard en waarbij een snelle bus op een vrije busbaan rijdt waarlangs extra woningen, voorzieningen en werk komen;
   b) Groen verbeteren en versterken:
      i. 57 hectare kwalitatief hoogwaardig groen extra;
      ii. Bestaand groen wordt kwalitatief verbeterd;
   c) Veilig en verbonden:
      i. De buurten richten we opnieuw in met straten die veilig en aantrekkelijk zijn, met minder autoverkeer;
      ii. Centrale as wordt grotendeels autovrij. Op de autovrije delen krijgt het HOV een vrije busbaan;
      iii. Een fijnmaziger fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk en verbetering van bestaande routes;
      iv. Opschaling van het openbaar vervoer met een centrale snelle bus (HOV) en buurtgericht openbaar vervoer volgens een dienstregeling;
      v. Minder parkeren op straat om ruimte te maken voor onder andere groen, spelen en lopen;
   d) Ruimte voor groei:
      i. De groei van Overvecht levert een bijdrage aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten van de buurten;
      ii. De woonopgave met ten minste 5.000 woningen extra concentreren we met name in het centrumgebied en het station. Verdere verdichting komt langs de Centrale as. In de buurten komen alleen transformaties en kleinschalige nieuwbouw;
      iii. De werkopgave van 3.000 werkplekken realiseren we door intensivering van het bedrijventerrein, in het stationsgebied, het centrumgebied, langs de centrale as en kleinschaliger in de buurten. Geen toevoeging van woningbouw op het bedrijventerrein;
   e) Verschillend en voor iedereen:
      i. Inzet op een groter en gemengd woningaanbod door nieuwbouw én door wijzigingen in de bestaande voorraad. Er wordt gebouwd voor de Overvechter om wooncarrière te maken en voor de woningvraag van buiten de wijk. We zetten in op woonvormen waarbij het vormen van gemeenschappen centraal staat;

ii. Voorzieningen groeien mee met de toename van woningen, zijn passend en zijn op loopafstand van de woningen;

f) Duurzaam en toekomstbestendig:
   i. De openbare ruimte wordt groen en klimaatadaptief ingericht;
   ii. Veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw of renovatie;
   iii. We passen duurzame energie en warmte toe.

2. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’, als onderdeel van het gebiedsbeleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ door toevoeging aan het overzicht ‘Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Met dit besluit stelt de raad de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast. Deze visie is de leidraad voor de gewenste ontwikkelrichting van Overvecht tot aan 2040 en zal het kompas zijn voor de groei en transformatie van de wijk voor de komende jaren.
Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 dragen we vanuit het ruimtelijke perspectief bij aan de wijkaanpak Samen voor Overvecht. De visie schetst een toekomst waarin we inzetten op een structurele wijkverbetering op het gebied van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, groen en gezondheid. Deze groei willen we op een goede manier en in balans inpassen. We geven hiermee invulling aan de ambities in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 voor de wijk Overvecht, zoals het toevoegen van woningen, werkplekken en groen.

Context

Aanleiding
Op 16 mei 2023 stelde de gemeenteraad de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht vast. Hierin zijn de doelstellingen voor de omgevingsvisie Overvecht verwoord.
Van 8 april 2024 tot 20 mei 2024 lag de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, de planMER met aanvulling PlanMER en ambtelijke wijzigingen is de omgevingsvisie op onderdelen aangepast.

Leeswijzer Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040
De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 bestaat uit de volgende onderdelen:
- De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 waarin de visie voor Overvecht is beschreven. Ook zijn risico's en monitoringsafspraken benoemd en is de verbinding gelegd met de gemeentebegroting;
- De Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040, met daarin de beantwoording van de reacties van belanghebbenden op de ontwerp omgevingsvisie
- Ter informatie zijn bijgevoegd:
    g) De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 die bestaat uit uitwerkingen en verduidelijkingen van de hoofdthema's uit de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze Verdieping heeft het college vastgesteld onder voorbehoud van vaststelling van de omgevingsvisie door de raad;
    h) Het participatieverslag 'De 101 waarden van Overvecht' met daarin ook een evaluatie van het participatieproces;
    i) Het planMER met bijbehorende aanvulling planMER.

Juridische context
Op grond artikel 3.1 lid 1 van de Omgevingswet ligt de bevoegdheid tot het vaststellen van een omgevingsvisie bij de gemeenteraad. De omgevingsvisie bevat op grond van artikel 3.2 van de Omgevingswet een beschrijving van de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de hoofdlijnen van voorgenomen ontwikkelingen, het gebruik, het beheer, de bescherming en het behoud van het grondgebied en de hoofdzaken van het voor de fysieke leefomgeving te voeren integrale beleid. In de omgevingsvisie moet daarbij ook staan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn. En wat de resultaten daarvan zijn. Deze motiveringsplicht is geregeld in artikel 10.7 van het Omgevingsbesluit

Voor de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld omdat de omgevingsvisie het kader vormt voor later te nemen besluiten over de ontwikkeling van de wijk.

Het ontwerp van de omgevingsvisie is samen met het planMER ter inzage gelegd. De zienswijzen op de beleidsnota en het planMER zijn met een gemeentelijke reactie opgenomen in een reactienota welke ter informatie is toegevoegd bij dit voorstel om de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen. Op de planmer is de procedure 3.4 awb van toepassing. De procedure van het planmer is gekoppeld aan de procedure van het plan of programma, in dit geval de (beleidsnota) omgevingsvisie. In de Omgevingswet wordt niet verzocht om een besluit te nemen over het planmer. Dit is ook logisch, want een planmer laat alleen milieueffecten zien, maar besluit niets. Wel staat in artikel 16.41 Omgevingswet dat het bevoegd gezag het plan of programma niet mag vaststellen als het plan of programma redelijkerwijs niet ten grondslag kan worden gelegd aan het besluit. Oftewel, het bevoegd gezag moet het planmer wel betrekken in de besluitvorming, maar hoeft het niet vast te stellen.

De procedure van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 eindigt nadat conform artikel 3:40 Awb het vaststellingsbesluit is bekend gemaakt (gepubliceerd). Tegen een omgevingsvisie staat geen beroep open. Wel is een omgevingsvisie referendabel. Gelet op de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht treedt de omgevingsvisie Overvecht vijf weken na de dag van publicatie van het vaststellingsbesluit in werking.

De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vormt het beleidsmatige uitgangspunt en biedt een ruimtelijk kader op hoofdlijnen, maar schept geen verplichtingen voor particulieren. Wel is het zelfbindend. Als een nieuw initiatief afwijkt van het geldende omgevingsplan, wordt het getoetst aan de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040.

Beslistermijn
Er is geen specifieke beslistermijn voorzien.

Beoogd effect
Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 beogen we vanuit het ruimtelijke perspectief bij te dragen aan een structurele wijkverbetering van Overvecht op het gebied van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, groen en gezondheid en de groei op een goede manier en in balans in te passen. Ook geven we hiermee invulling aan de ambities in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 voor de wijk Overvecht, zoals het toevoegen van woningen, werkplekken en groen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Raadsbrief Stand van zaken Omgevingsprogramma Overvecht en verlenging Haalbaarheidsonderzoeken THEMA-dreven en TiZA-dreven dd. 15 maart 2022
- Raadsbrief Evaluatie Startnotities Omgevingsvisies Deelgebieden dd. 1 november 2022
- Concept Omgevingsprogramma Overvecht dd. 2 februari 2022
- Raadsbrief Ruimtelijke opgave Overvecht 12 januari 2023
- Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht raadsbesluit 16 mei 2023
- Raadsbrief Omgevingsvisie Overvecht vrijgave voor inspraak dd. 8 april 2024

In de beleidsnota en de verdieping zijn de amendementen, moties en toezeggingen als volgt verwerkt:

A2021-68 Ambitie voor de Einsteindreef: In het najaar van 2023 zijn verschillende varianten voor verbetering van de Einsteindreef en het gebied daaromheen ter hoogte van Overvecht Centrum gelijkwaardig gepresenteerd tijdens het participatieproces, zoals ook besproken met de vertegenwoordigers van het wijkplatform en bewonersplatform. Uiteindelijk blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en nieuwe bebouwing aan de zijde van de Kaaphoordreef, de best haalbare optie is. Hiermee verminderen we de barrièrewerking van de Einsteindreef en verbetert de aantrekkelijkheid van het gebied. Dit is echter niet 1-op-1 het voorstel van de bewoners waarnaar verwezen wordt in dit amendement. Zie ook de buurtkaart Hart van de Wijk in de Verdieping.

A2023-21: Toekomstbestendig Overvecht: De onderbouwing staat beschreven in hoofdstuk B6 Duurzaam en toekomstbestendig (pagina 68 en 69).

A2023-23: studenten in Overvecht: Studenten zijn 1 van de vier specifieke doelgroepen die benoemd zijn voor het woonprogramma (zie pagina 61). We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, bij het station. Ook maken we ruimte voor speciale woonvormen en wooncoöperaties, zie hierbij de paragraaf Bouwen aan gemeenschappen op pagina 40.

M2020-430: Altijd digitale participatie: Met spoor 3 ‘Online’ is invulling gegeven aan deze motie.

M2021-20: Begin bij Overvecht, verzilver het goud: In het participatieproces hebben we in het spoor ‘bij U’ zo veel mogelijk aangesloten bij bestaande initiatieven en overleggen. Dat ging niet om de besteding van financiële middelen waar de motie toe oproept. Bij uitvoering van de omgevingsvisie volgen we indien van toepassing de werkwijze die hiervoor is afgesproken in Overvecht.

M2021-227: Jongeren doen mee: Binnen het participatieproces is hier op verschillende manieren invulling aan gegeven. In november 2023 heeft er in samenwerking met Stichting JOU een bijeenkomst plaats gevonden waar 25 jongeren in de leeftijd 15-20 jaar in gesprek gingen over de omgevingsvisie. Ook de online enquêtes en flitspeilingen zijn een middel geweest om jongeren te bereiken.

M2022-387: Eenduidig in de omgevingsvisie: De beleidsnota omgevingsvisie is gebiedsbeleid voor de wijk Overvecht, waarin het thematisch beleid is vertaald naar het gebiedsniveau. Daar waar de gebiedsuitwerking afwijkt van thematisch beleid, staat dit uitgelegd. Dit is het geval bij groen. We hebben gestreefd naar een compact document dat ook voldoet aan het format voor een beleidsnota.

M2022-411: Meer goedkope en betaalbare woningen in Overvecht: In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is de genoemde ambitie om expliciet in te zetten op het toevoegen van meer goedkope en betaalbare koopwoningen. In het middensegment hebben we aandacht voor middenhuur én betaalbare koop. In de buurtkaarten in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht geven we per buurt aan welke toevoeging wenselijk is in relatie tot het al aanwezige programma.

M2023-122: Levendigheid in Overvecht: Aan deze motie is invulling gegeven door tijdens participatiemomenten vragen te stellen over levendigheid en ontmoeting. Zie ook het participatieverslag. In hoofdstuk B5 (zie pagina 64-65) is het belang van passende voorzieningen beschreven. Deze groeien mee met de groei van de wijk en er is opgenomen voor welke voorzieningen ruimte gezocht wordt. In verdere planvorming worden bewoners betrokken volgens de afspraken van Samen Stadmaken en het Wijkakkoord Overvecht.

M2023-123: Meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen in Overvecht: In de omgevingsvisie zijn de kaders opgenomen waarmee het mogelijk wordt om 3.000 extra arbeidsplaatsen te realiseren. Welke bedrijven er zich willen vestigen en of dat grote economische trekkers zijn, moet blijken in verdere uitwerking. De kaders voor Nieuw Overvecht zijn in overleg met ONO (Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht) opgesteld. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht is in Hoofdstuk 7 een Samenvatting visie werken opgenomen. Op pagina 234 en 235 staan de ambities voor Nieuw Overvecht. De koppeling tussen een verbeterde bereikbaarheid van de wijk middels de HOV-verbinding is o.a. omschreven in B1 Overvecht 2040 (pagina 20 en 21) van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht.

M2024-20: Laat omgevingsvisie echte verbetering zijn voor Overvecht: In de raadsbrief van 14 juni bij de voortgangsrapportage Samen voor Overvecht is beschreven hoe invulling is gegeven aan deze motie. Dit was ten tijde van de ontwerp omgevingsvisie. In aanvulling daarop is zijn aanpassingen naar aanleiding van zienswijzen toegelicht in de reactienota.

Toezegging 2022-299: De scan en toets zijn gedaan. De omgevingsvisie bevat nog geen concrete bouwplannen, maar geeft wel aan waar bouwen gevolgen heeft voor de hoofdgroenstructuur. Op pagina 25 van de beleidsnota staat: *Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied, bij de Ankaradreef en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht)*. En: *Ook buiten de hoofdgroenstructuur staan grote bomen die we zo veel mogelijk koesteren. Bij een (hoog)stedelijke ontwikkeling geven we woningen prioriteit boven bomen'.*

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 vast te stellen als kader voor ontwikkelingen in de wijk, waarin we een toekomstbeeld beschrijven voor 2040 dat we voor ogen houden als we richting geven aan de ontwikkelingen van Overvecht, met als belangrijkste onderdelen:

	a) Er komt een centrale as als het hart van een vernieuwd Overvecht waarbij de wijk van station tot het bedrijventerrein verbonden is door een groene boulevard en een snelle bus op een vrije busbaan rijdt waarlangs extra woningen, voorzieningen en werk komen; b) Groen verbeteren en versterken: i. 57 hectare kwalitatief hoogwaardig groen extra; ii. Bestaand groen wordt kwalitatief verbeterd; c) Veilig en verbonden: i. De buurten richten we opnieuw in met straten die veilig en aantrekkelijk zijn, met minder autoverkeer; ii. Centrale as wordt grotendeels autovrij. Op de autovrije delen krijgt het HOV een vrije busbaan. iii. Een fijnmaziger fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk en verbetering van bestaande routes; iv. Opschaling van het openbaar vervoer met een centrale snelle bus (HOV) en buurtgericht openbaar vervoer volgens een dienstregeling. v. Minder parkeren op straat om ruimte te maken voor onder andere groen, spelen en lopen; d) Ruimte voor groei: i. De groei van Overvecht levert een bijdrage aan de leefbaarheid en verblijfskwaliteiten van de buurten; ii. De woonopgave met ten minste 5.000 woningen extra concentreren we met name in het centrumgebied en het station. Verdere verdichting komt langs de Centrale as. In de buurten komen alleen transformaties en kleinschalige nieuwbouw; iii. De werkopgave van 3.000 werkplekken realiseren we door intensivering van het bedrijventerrein, in het stationsgebied, het centrumgebied, langs de centrale as en kleinschaliger in de buurten. Geen toevoeging van woningbouw op het bedrijventerrein; e) Verschillend en voor iedereen: i. Inzet op een groter en gemengd woningaanbod door nieuwbouw én door wijzigingen in de bestaande voorraad . Er wordt gebouwd voor de Overvechter om wooncarrière te maken en voor de woningvraag van buiten de wijk. We zetten in op woonvormen waarbij het vormen van gemeenschappen centraal staat; ii. Voorzieningen groeien mee met de toename van woningen, zijn passend en zijn op loopafstand van de woningen; f) Duurzaam en toekomstbestendig: i. De openbare ruimte wordt groen en klimaatadaptief ingericht; ii. Veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw of renovatie; iii. We passen duurzame energie en warmte toe.
Argumenten	
1.1	<u>Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt bijgedragen aan structurele wijkverbetering.</u>
	Al lange tijd wordt er in een brede wijkaanpak Samen voor Overvecht gewerkt aan het inlopen van achterstanden. Om de wijk structureel te verbeteren, zijn fysieke verbeteringen noodzakelijk. Het bouwen van extra woningen is een kans om de woningvoorraad meer divers te maken en zo voor Overvechters om wooncarrière te maken. Het herinrichten van de openbare ruimte leidt tot meer (verkeers)veiligheid en is randvoorwaardelijk om de wijk te verdichten. De groei van de wijk leidt ook tot extra draagvlak voor voorzieningen. Werk groeit mee.
1.2	<u>Met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt invulling gegeven aan de meeste doelstellingen uit de Ruimtelijke Strategie Overvecht.</u>

	Dit betreffen doelstellingen zoals het toevoegen van minimaal 5.000 woningen, 3.000 werkplekken, 3 à 4 sportvelden, uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (5.000 m2) en het toevoegen van 57 ha (in plaats van 80 ha) groen.
1.3	<u>De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geeft invulling aan de door de raad vastgestelde Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht.</u>
	De uitgangspuntennotitie heeft de basis gevormd voor het opstellen van de omgevingsvisie. De 6 stadsprofielen zijn in de omgevingsvisie met input vanuit de participatie verder ingekleurd. Het overgrote deel van de uitgangspunten is verwerkt naar doelstellingen in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Andere worden uitgewerkt in een volgende fase. Slechts twee doelstellingen worden niet behaald. Dit zijn de groendoelstelling van toevoegen van 80 hectare groen en de doelstelling dat voor elke woning een nieuwe boom wordt geplant. Een compleet overzicht van alle doelstellingen met risico's en maatregelen staat in deel C3 van de beleidsnota.
1.4	<u>De Centrale as is een belangrijke drager van veel ambities/doelstellingen in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 en onderbouwing voor keuzes die in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn gemaakt.</u>
	Deze route is de drager voor de wijkverbetering, de verdichting, de verbinding noord-zuid, het groen en mobiliteit (HOV en langzaam verkeer). We kiezen hiervoor omdat: • Het toevoegen van 5.000 woningen alleen kan met relatief minder auto's in combinatie met een hoogwaardig aanbod voor fiets en openbaar vervoer; • Langs de Centrale as ruimte is om te verdichten en we woningen kunnen bouwen met een lagere parkeernorm door de nabijheid van HOV; • Er ruimte is om groen toe te voegen en zo Park de Watertoren en Park de Gagel beter met elkaar te verbinden. Er ontstaat hiermee een nieuwe parkzone; • Een autovrije as nodig is voor betrouwbaar en snel openbaar vervoer en om ruimte te bieden voor kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met veel groen, wandelen en fietsen; • We hiermee noord en zuid Overvecht met elkaar verbinden en zo een nieuw stuk Overvecht maken; • Door op deze plekken de verdichting te concentreren, de hoofdgroenstructuur grotendeels intact blijft én we bestaande buurten groener en meer leefbaar kunnen maken. Uit de ingediende zienswijzen blijkt dat het concept van de Centrale as onvoldoende was uitgelegd. De Centrale as heeft daarom een prominentere plek in de omgevingsvisie gekregen.
1.5	<u>Het groen in Overvecht wordt met 57 ha extra kwalitatief en kwantitatief verbeterd en groene gebieden verbinden we voor mens en dier</u>
	De hoofdgroenstructuur wordt versterkt, diverser en beter verbonden. De parken worden groter en autovrij. We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. In de buurten wordt verkeersruimte (parkeervelden en straten) verkleind ten gunste van groen. Dit draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt bovendien het water langer vast en zorgt voor verkoeling op warmere dagen. Om de wijk in het Noorderpark en Natuurgebied Zuilen worden respectievelijk 22 ha en 14 ha extra groen toegevoegd.
1.6	<u>Overvecht wordt voor fietsen, lopen en openbaar vervoer beter verbonden binnen de wijk en met de rest van de stad.</u>
	We maken een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes door de wijk. De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door bijvoorbeeld toevoeging van

	nieuwe tunnels en bruggen. Aantal en precieze locatie van nieuwe verbindingen moet nog bepaald worden. De grote bussen worden gebundeld en gaan rijden over een goed ingepaste Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)- as centraal door de wijk. Het HOV over de centrale as zorgt voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. In de buurten zal ook een reguliere bus volgens dienstregeling (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.
1.7	De verkeersveiligheid wordt verbeterd
	Om de verkeersveiligheid te verbeteren gaan we de woonbuurten opnieuw inrichten. Deze krijgen een veilige en aantrekkelijke inrichting als standaard buurtstraat (30 of 15 km/uur), waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen. Om dit voor alle buurtstraten mogelijk te maken, gaan de grote bussen rijden over de Centrale as. In de buurten gaat het openbaar vervoer rijden met standaard bussen of kleiner volgens een dienstregeling. Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer.
1.8	Op basis van de zienswijzen over mobiliteit is de omgevingsvisie aangepast door knips tussen de buurten te vervangen voor mogelijke aanvullende maatregelen.
	Uit de reacties blijkt dat veel mensen de knips te ingrijpend vinden. Om te werken aan de mobiliteitstransitie, en tegelijk tegemoet te komen aan de reacties over de knips en autobereikbaarheid hebben we de strategie en de precieze maatregelen in de omgevingsvisie aangepast. Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer. De Centrale as wordt grotendeels autovrij gemaakt. We gaan de hoeveelheid autoverkeer in de buurten van Overvecht monitoren en indien nodig nemen we aanvullende maatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Wanneer de mobiliteitstransitie niet snel genoeg gaat en er vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid te veel autoverkeer door de buurten rijdt (max. 2.000-4.000 mvt/etmaal, afhankelijk van type/locatie buurtstraat, grens samenrijden fiets en auto) gaan we na herinrichtingen onderzoeken welke maatregelen (type, locatie) er nodig zijn om de hoeveelheid autoverkeer door de buurten te verminderen. Bij deze aanvullende maatregelen kan, op volgorde van ‘invloed’, gedacht worden aan: meer snelheidsremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters waarbij bepaalde groepen toch door mogen of knips voor al het autoverkeer.
1.9	Op basis van de zienswijzen is de ligging van de HOV baan in Park de Watertoren aangepast.
	De HOV baan wordt door indieners van zienswijzen gezien als een nieuwe barrière tussen het park en de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. Er zijn zorgen over de veilige bereikbaarheid van de ijsbaan, speellocatie en de waterspeelplek vanuit de woonbuurten. Veel jonge kinderen en gezinnen maken gebruik van dit deel van het park. Het tracé van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Park de Watertoren is aangepast. De HOV-baan komt op afstand van de woningen aan onder andere de La Bohémedreef. Speelvoorzieningen worden verplaatst, zodat gebruikers de HOV-baan niet hoeven over te steken om deze te bereiken.
1.10	Er komt minder autoparkeren op straat
	De invoer van betaald parkeren, deelmobiliteit en het verbeteren van HOV, fiets en voetgangersverbindingen zal voor een afname van de vraag naar parkeerplaatsen zorgen. Tegelijk mogen nieuwbouwontwikkelingen in de wijk in principe niet tot meer parkeerdruk op straat leiden. Bij grotere nieuwbouw

	worden daarom gebouwde parkeervoorzieningen gemaakt die collectief gebruikt kunnen worden. Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande flats) zien we als maatwerk. Parkeren wordt hier in principe ook niet in de openbare ruimte opgelost, omdat dit het realiseren van de groenambitie bemoeilijkt. Verminderen van parkeerplaatsen wordt per buurt verder onderzocht. Zoals in heel Utrecht, blijft het voor mensen die slecht ter been zijn mogelijk om dichtbij huis te parkeren.
1.11	Zeven gebiedstypen zijn van elkaar onderscheiden omdat per gebiedstype een verschillende aanpak en mate van verdichting nodig is..
	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 kent zeven typen gebieden: 1. Woonbuurten, 2. Stedelijke buurten, 3. Centrale as, 4. Hoogstedelijk gebied (centrum en station), 5. Intensief bedrijventerrein, 6. Gemengde zone bedrijventerrein, 7. Groene buurtranden). Voor deze gebiedstypen zijn spelregels gemaakt over ontwikkeling, structuur, hoogte, architectuur, programma, woonmix, parkeren en groen en openbare ruimte.
1.12	Op basis van de zienswijzen is de omgevingsvisie aangepast door een extra gebiedstype toe te voegen, met heldere spelregels, ook op gebied van sloop/nieuwbouw.
	Sommige indieners spreken hun zorg uit over sloop van woningen. Woningcorporaties vreesden juist voor te weinig ruimte voor ontwikkelingen in gele gebieden. Daarnaast zijn er reacties gekomen over de dichte bebouwing in rode gebieden en de impact van hoogbouw op de leefbaarheid. Indieners geven aan dat groene hoven niet mogen verdwijnen, en dat het toevoegen van bebouwing kan leiden tot een gebrek aan sociale cohesie en een vermindering van de sociale veiligheid. Ook vraagt men zich af of de wijk Overvecht het toevoegen van 5.000 woningen aan kan. In het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei’ is een nuancering in het rode gebied (hoogstedelijk gebied) aangebracht: rood blijft het stationsgebied en Overvecht centrum. De rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering. In deze gebieden is ruimte voor verdichting waarbij wordt ingespeeld op de bestaande en toekomstige stedenbouwkundige context (structuur stedelijke hoven, begeleiding hoofdwegen, functies). Per kleur wordt duidelijk aangegeven wat de uitgangspunten zijn met betrekking tot sloop. De regels per kleur over hoogbouw, bouwhoogte, groen, parkeren en woningmix zijn verduidelijkt.
1.13	Het woningaanbod wordt diverser met kansen voor Overvechters om wooncarrière te maken en voor woningzoekenden uit de stad
	We zorgen voor een divers woningaanbod door toevoeging van nieuwe woningtypen/-segmenten, met speciale aandacht voor een aantal specifieke groepen. Het aanbod sociale huur blijft hierbij gelijk. Voor heel Overvecht streven we voor de lange termijn naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. We geven kansen aan Overvechters om wooncarrière te maken en bouwen voor de woonvraag uit de stad. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 beschrijft hoe toekomstige bouwprojecten bijdragen aan de gemeenschap. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties.
1.14	Werkgelegenheid en voorzieningen groeien mee met de toename van woningen.
	Om ervoor te zorgen dat Overvecht echt een gemengde wijk blijft, moeten er voldoende plekken zijn voor bewoners om elkaar te ontmoeten. Voorzieningen

	groeien daarom mee met de toename van woningen en deze zijn op loopafstand van de woningen. Overvecht Centrum wordt een modern centrum met winkels en voorzieningen. Langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef komt werkruimte voor kleinere ondernemers die de economie in de wijk versterken. Station Overvecht wordt een gemengde, stedelijke buurt met wonen, werken en voorzieningen. Op het bedrijventerrein vindt verdichting van werkgelegenheid plaats. Om hindergevende bedrijven te kunnen behouden, komen hier geen woningen.
1.15	Als gevolg van de zienswijzen kiezen we ervoor om de locatie van volkstuinvereniging Ons Genot niet meer specifiek als tweede zoeklocatie te benoemen
	Noorderpark blijft de eerste zoeklocatie voor 3 á 4 extra sportvelden. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen.
1.16	Overvecht wordt hiermee duurzaam en toekomstbestendig
	Dit bereiken we door de openbare ruimte groen in te richten en waar het kan ook te benutten voor waterberging, veel aandacht voor duurzaam en natuurinclusief bouwen bij nieuwbouw en renovatie, de energietransitie, een flexibele, toekomstbestendige woningvoorraad, het aanleggen van een gescheiden rioolsysteem en inzet op circulariteit bij vervanging van verharding.
1.17	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 bevat een nadere uitwerking van de Stedenbouwvisie die in ontwikkeling is.
	De concept-Stedenbouwvisie heeft van 4 oktober tot en met 17 november 2024 ter visie gelegen voor inspraak. Hierin staat dat het beleid voor hoogbouw verder dient te worden uitgewerkt in gebiedsbeleid. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is dit gedaan in het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei’, namelijk in de zeven gebiedstypen en de spelregels die daarbij horen.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Op een beperkt aantal plekken wordt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan
	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied, de Ankaradreef en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk omdat dit kansen biedt voor een significante kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes. Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, stellen we hoge voorwaarden, zoals goede inpassing in het groen, zodat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijft. In de groenberekening hebben we hiermee rekening gehouden door 2,5 ha als verlies van groen op te nemen.
1.2	Buiten de hoofdgroenstructuur kunnen bomen worden gekapt voor bouwontwikkelingen
	In de hoogstedelijke gebieden en de stedelijke buurten staat groen dat geen onderdeel uit maakt van de hoofdgroenstructuur. Het gaat hier ook om oude en grote bomen. Als gevolg van de gewenste verdichting moet dit groen mogelijk (deels) wijken.
1.3	Het vergroenen van straten is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen en financiële middelen

	Het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten zijn nodig om de straten te vergroenen.
1.4	De kwantitatieve doelstelling uit de RSU van toevoeging van 80 ha groen wordt niet gehaald.
	Zowel op stedelijk groen als wijk- en buurtgroen halen we de doelstelling niet. Voor het stedelijk groen zit het grootste verschil in Natuurgebied Zuilen. Hier wordt conform het Startdocument Natuurgebied Zuilen (vastgesteld in de raad op 26 september 2024) 14 ha in plaats van 25 ha toegevoegd. Het verschil van 11 ha zal elders in de stad toegevoegd moeten worden. Willen we dichterbij de doelstelling komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Overigens zijn er hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m^2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening.
1.5	De doelstelling uit het coalitieakkoord om voor iedere nieuwe woning een nieuwe boom te planten lijkt niet haalbaar
	In het coalitieakkoord 2022 – 2026 staat ‘Ook willen we dat er voor elke nieuwe woning een nieuwe boom in de stad komt.’. Dit betekent dat voor de 5.000 toe te voegen woningen in Overvecht er ook 5.000 bomen moeten komen. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie kunnen wij dit niet waar maken. Bij de uitwerking van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 in verschillende plannen zal dit wel een uitgangspunt blijven, maar op het totaal van de wijk zal dit naar verwachting niet optellen tot 5.000 bomen extra.
1.6	Belangrijk onderdeel van de vernieuwing van Overvecht is de integrale aanpak van de openbare ruimte. Hiervoor zijn nog niet voldoende middelen beschikbaar.
	Het herinrichten van de openbare ruimte is randvoorwaardelijk voor het toevoegen van 5.000 extra woningen en voor het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Om met de vervangingsopgave van riolering en wegverharding de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn er toekomstige aanvullende middelen binnen de programmabegroting nodig. Deze middelen zijn nog niet beschikbaar.
1.7	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geeft ruimte voor ontwikkelingen op gronden die niet in eigendom van de gemeente zijn.
	Met alleen ontwikkelingen op gemeentegrond zijn de opgaves uit de RSU voor Overvecht niet te realiseren. (Hoogstedelijke) verdichting is daarom ook voorzien op gronden die niet van de gemeente zijn, maar bijvoorbeeld van corporaties of particuliere eigenaren. Een aantal huiseigenaren heeft bij de gemeente aangegeven dat ze zich zorgen maken, onder andere over waardedaling van hun woning. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 laat zien waar we welke kansen zien voor de toevoeging van woningen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.
1.8	Om de opgave van toevoeging van 5.000 woningen te halen, is sloop/nieuwbouw nodig
	In de RSU 2040 is de ambitie benoemd om in Overvecht 5.000 woningen te bouwen. Vanwege de beperkte ruimte die hiervoor beschikbaar is, zal op een beperkt aantal plekken sloop nodig zijn om de doelen te behalen. Wij zien echter ook de gevoeligheden en nadelen van sloop, waardoor we daar heel zorgvuldig mee om gaan. De Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie is daarbij

	leidend. Per gebiedstype hebben we toegevoegd wat het uitgangspunt is om te kiezen voor sloop of renovatie.
1.9	Noorderpark is nu de eerste zoeklocatie voor uitbreiding van sportvoorzieningen, maar de haalbaarheid van de inpassing van sport in het Noorderpark lijkt moeilijk als gevolg van UNESCO erfgoed, technische eisen (verlichting, hekwerken, parkeren) in relatie tot de inrichting van het Noorderpark.
	Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste aangewezen zoeklocatie. Het areaal van het Noorderpark breiden we uit met ongeveer 22 ha. Het Noorderpark is echter een cultuurhistorisch en waardevol natuur- en recreatiegebied dat sinds kort de status Unesco werelderfgoed heeft. Inpassing van sport kan lastig worden.
1.10	De realisatie van de doelstellingen en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen.
	Om de in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 benoemde doelstellingen te kunnen realiseren, zijn middelen benodigd. Voor het merendeel van de doelstellingen is het nog niet duidelijk of er voldoende middelen beschikbaar komen. De gemeente Utrecht staat bovendien net als vele andere gemeentes voor forse financiële vraagstukken. De besluiten die hieruit volgen kunnen effect hebben op een deel van de activiteiten die we in het kader van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 willen uitvoeren. De ambitie en de gestelde doelen blijven dan echter staan.
1.13	Voor uitvoering van de verschillende doelstellingen en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig.
	Het gaat hier onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Of de doelstellingen zoals vermeld in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 behaald gaan worden is mede afhankelijk van deze partijen.
1.14	Het participatieproces heeft veel losgemaakt in de wijk
	We hebben een intensief participatieproces doorlopen en veel verschillende mensen gesproken. Dat heeft veel informatie opgeleverd maar ook tegengestelde belangen. Ook hebben veel bewoners hun zorgen geuit over met name de gevolgen van de mobiliteitstransitie en de verdichting. Het heeft geleid tot 622 zienswijzen. Daaruit spreekt een grote betrokkenheid, maar ook veel zorgen. Ook is er de petitie ‘Stop de vernietiging van Overvecht met de omgevingsvisie’ aangeboden. In het participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’ is een evaluatie van het participatieproces opgenomen.
1.15	De woningzoekende heeft weinig stem gehad in het participatieproces
	Het participatieproces heeft zich primair gericht op de wijk, en in mindere mate op omliggende buurten. Er is goed geluisterd naar wensen en zorgen van Overvechters en deze zijn gewogen. Echter, we hebben weinig gehoord over de grote vraag naar woningen, terwijl we weten dat er bijvoorbeeld een grote vraag is onder jongeren die nog thuis wonen.
Beslispunt	
2	De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 op te nemen in de ‘Omgevingsvisie Utrecht’, als onderdeel van het gebiedsbeleid van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ door toevoeging aan het overzicht ‘Lijst beleidsdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

Argumenten	
2.1	Op deze manier leggen we de Beleidsnota als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht vast.
	In lijn met De Utrechtse Standaard heeft dit beleidsstuk de status van beleidsnota. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht omdat het beleid gaat over het fysieke domein.

Financiën

Programmabegroting
De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 draagt bij aan de doelstellingen van de volgende programma's in de programmabegroting: Ontwikkelen en wonen voor iedereen, Klimaatvriendelijke stad, Duurzame bereikbaarheid, Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed, Veilige stad, Werk, toekomstbestendige economie en bestaanszekerheid, Kansrijk Opgroeien en Levendige en gezonde stad. De realisatie van de doelstellingen in deze beleidsnota en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen in de programmabegroting.

MPR
De uitvoering van doelstellingen opgenomen in deze beleidsnota gaan gepaard met een grote publieke investeringsopgave. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van financiële middelen voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Daarnaast werkt ruimtelijk beleid ook als een handelingsperspectief voor initiatiefnemers in het fysiek domein. De investeringen die hiermee gepaard gaan zijn vooraf niet te garanderen bij vaststelling van deze beleidsnota. Een definitieve dekking is vaak niet (volledig) mogelijk. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn.

Investeringsopgave
Uitvoering van de RSU gaat gepaard met een grote publieke investeringsopgave, ook in de fasen 1 tot en met 3 (de periode tot circa 2035). Voor een deel van deze investeringsopgave is in de meerjaren programmabegroting al financiële ruimte bestemd. Voor het ander deel is nog geen dekking beschikbaar. Voor *uitbreidingsinvesteringen na 2030* zijn er nog geen middelen in de programmabegroting opgenomen. Ook is er nog geen informatie beschikbaar over de mogelijkheden van de inzet van de Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen en groeimiddelen voor toekomstige projecten. De enige nu specifieke beschikbare inkomstenbron die ingezet kan worden om uitgaven te dekken zijn de middelen voor de vervangingsopgave riolering en wegonderhoud.
Om de resterende opgave te overbruggen passen we diverse strategieën toe, die per opgave en per project op verschillende manieren kunnen worden gecombineerd.

De voornaamste strategieën zijn (in willekeurige volgorde):
- Baathebbers betalen mee (gebruikers en/of ontwikkelende partijen, bijvoorbeeld via kostenverhaal voor bovenwijkse voorzieningen)
- Inzet van toekomstige extra inkomsten uit gemeentefonds en ozb (“Groeikader”)
- Inkomsten uit woningbouw en gebiedsontwikkeling (denk aan: grondexploitaties, erfpacht)
- (Aanvullende) bijdragen van andere overheden
- Bijsturing in projecten en/of combineren van investeringen met andere opgaven (bijvoorbeeld werk met werk).
- Temporiseren van ambities en investeringen door prioritering en afwegen van keuzes.

Derden
De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door initiatiefnemers ontwikkeld wordt. Daarnaast verkennen we permanent de mogelijkheden om een beroep te doen op subsidies van Rijk, provincie en Europa. De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Het Rijk is een partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op Rijkssubsidies en een lobby op te organiseren.

Grondbeleid
We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We zullen proactief de instrumenten in het grondbeleid gebruiken om de doelstellingen van de beleidsnota te realiseren. We verwachten dat voor toekomstig te openen grondexploitaties financiële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde cofinanciering in relatie tot Rijkssubsidies.

Vervolg
De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt na vaststelling opgenomen in het gebiedsgerichte beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Zij geldt daarna als het ruimtelijk kader voor alle nieuwe (bouw)plannen in de wijk. Deze omgevingsvisie is geen uitvoeringsplan met een budget. Het is een toekomstvisie die de kansen en ambities beschrijft voor de doorontwikkeling van de wijk. De visie maakt deze (bouw)plannen planologisch nog niet mogelijk. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente dan ook niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren. Aan elk (bouw)plan dat past binnen de bedoeling van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 en een bijdrage levert aan de uitvoering van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040, kan het college en of de raad haar medewerking geven. De ontwikkeling volgt dan zoals gebruikelijk het Utrechts Planproces waarvan participatie onderdeel uitmaakt.

Participatie
Bij het maken van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is een intensief participatietraject doorlopen. Hierbij is gebruik gemaakt van de participatieleidraad ‘Samen stad maken’.
Dat deden we omdat we het belangrijk vinden om de meningen, reacties, zorgen en wensen vanuit de inwoners en betrokkenen mee te nemen in de omgevingsvisie.
In de participatie zijn drie sporen gevolgd:
- Spoor 1: bij U: hierbij is de gemeente naar de bewoners en bedrijven gegaan om informatie, meningen, ideeën en zorgen op te halen;
- Spoor 2: bij Ons: de gemeente heeft participatiebijeenkomsten georganiseerd, zowel breed als met een kleinere groep visiedenkers;
- Spoor 3: Online: met online enquêtes en flitspeilingen is nog meer input opgehaald.
- Deze drie sporen zijn twee keer doorlopen: de eerste keer in mei 2023 om eerste input op te halen, en in oktober/november 2023 om de contour omgevingsvisie te toetsen en voor deelgebieden verder uit te werken.

Daarnaast is input vanuit de participatie op het eerdere concept omgevingsprogramma Overvecht gebruikt als vertrekpunt/inspiratie voor de omgevingsvisie.

Gebleken is dat de omgevingsvisie speelt in de wijk. De 622 zienswijzen laten grote betrokkenheid zien, maar ook tegenstand op onderdelen. Er zijn ook veel zienswijzen binnengekomen over het participatieproces. Deze hebben we in het participatieverslag meegenomen als reflectie op het participatieproces.

In het Participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’ is het participatieproces, de resultaten en een analyse hiervan uitgebreider beschreven.

Inspraak
De ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 en het bijbehorende planMER lagen ter inzage van 8 april tot 20 mei 2024. De stukken werden gepubliceerd op Project: Omgevingsvisie Overvecht | de gemeente Utrecht en lagen op papier in het wijkbureau Overvecht en op het stadskantoor. Ook is er een korte film gemaakt over de omgevingsvisie.
Belanghebbenden konden in de periode hun zienswijze indienen via de mail of per post. Daarnaast zijn er ook drie inloopbijeenkomsten in de wijk gehouden op 22, 23 en 25 april 2024. Hier kon ter plekke een reactieformulier worden ingevuld.

Er zijn in totaal 622 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in een reactienota opgenomen en beantwoord. Op basis van de zienswijzen is een aantal wijzigingen doorgevoerd in de Omgevingsvisie, die staan beschreven in de Reactienota.

Een aantal essentiële reacties leidde niet tot aanpassing van de omgevingsvisie Overvecht 2040.

1. Verzoek om autovrije zone loslaten
   Voor betrouwbaar HOV is het noodzakelijk om de bus over een autovrije busbaan te laten rijden. Deze is ook onderdeel van de Centrale as, die essentieel is voor het bereiken van andere doelstellingen uit de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Uit de peilingen blijkt bovendien dat de opvattingen over mobiliteit zeer verdeeld zijn. Verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid hebben voor veel bewoners prioriteit.

2. Verzoek om geen sloop/nieuwbouw particulier eigendom
   Met alleen ontwikkelingen op gemeentegrond zijn de opgaves uit de RSU voor Overvecht niet te halen. Wel hebben we per gebiedstype aangegeven hoe we omgaan met sloop/nieuwbouw en we zijn hier terughoudend in. We volgen de ‘Utrechtse leidraad bij sloop/nieuwbouw’.

3. Verzoek om wonen op bedrijventerrein toe te staan
   Woningbouw toestaan op het bedrijventerrein zal leiden tot een bedrijventerrein waar geen ruimte meer zal zijn voor bepaalde type bedrijven. Bovendien is er uit de RSU een opgave om het bedrijventerrein te intensiveren. Ook is het de vraag of het haalbaar is om een voldoende aantrekkelijk en toekomstbestendig woonmilieu te realiseren op het bedrijventerrein.

Het participatieproces heeft zich primair gericht op de wijk, en in mindere mate op omliggende buurten. Er is goed geluisterd naar wensen en zorgen van Overvechters en deze zijn gewogen. Echter, we hebben weinig gehoord over de grote vraag naar woningen, terwijl we weten dat er bijvoorbeeld een grote vraag is onder jongeren die nog thuis wonen.

Communicatie

Het vaststellingsbesluit van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt gepubliceerd in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht. Indieners van een zienswijze krijgen persoonlijk antwoord op hun zienswijze. De definitie Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt gepubliceerd op de internetpagina https://omgevingsvisieutrecht.nl.

(Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht is van toepassing.

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

Bijlagen informatief
- Omgevingsvisie Overvecht 2025-2040 Verdieping
- Participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’
- Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040
- PlanMER met aanvulling planMER

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

november 2024







Inhoudsopgave

A

Inleiding **4**
A.1 Introductie 6
A.2 Ambities 10
A.3 Doelstellingen 12

B

Visie **14**
B.1 Overvecht 2040 16
B.2 Groen & blauw verbeteren en versterken 24
B.3 Veilig en verbonden 30
B.4 Ruimte voor groei 38
B.5 Verschillend en voor iedereen 60
B.6 Duurzaam en toekomstbestendig 68
B.7 Samenhang met het MER 70

C

C. Monitoren sturen en verantwoorden **72**
C.1 Inleiding 74
C.2 Indicatoren 75
C.3 Risico’s 78
C.4 Financiën 85

A

Inleiding

A1 Introductie

Overvecht is een ruim opgezette, groene stadswijk van Utrecht. De wijk kent veel kwaliteiten, maar ook problemen. De wijk groeit mee met de stad. We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden. En tegelijk bouwen we aan meer woningen, voorzieningen, werkgelegenheid, sportvelden en een groene, veilige en prettige buitenruimte. Met de wijkaanpak Samen voor Overvecht werken we hard aan het versterken van de kwaliteiten en het aanpakken van de problemen. Zo bouwen we samen aan een betere wijk. Waar mensen met plezier wonen en werken, waar kansen zijn voor jongeren en waar het veilig is. Een wijk waar je trots op bent.

De stad Utrecht krijgt meer inwoners. Het klimaat verandert. Mensen willen graag een huis, maar kunnen dat niet altijd vinden. We willen graag dat Utrecht ook in 2040 een aantrekkelijke, gezonde stad is voor iedereen. Hoe kunnen we dat samen bereiken?



Een antwoord op die vraag staat in een document met de titel Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU geeft richting aan de ontwikkeling van de hele stad tot 2040. Utrecht blijft 'Utereg me stadsie'; een prachtige stad met een lange en rijke geschiedenis. Maar het moet ook een stad zijn die goed in kan spelen op klimaatverandering en de wooncrisis. Een stad waarin alles wat je nodig hebt dichtbij is; op tien minuten afstand. Genoeg huizen, scholen, parken, voorzieningen en sportvelden. Waar ook voldoende ruimte is voor ondernemers en initiatiefnemers. Dat wil de gemeente graag voor en met inwoners, ondernemers en andere betrokken partijen bereiken met de RSU. Wat voor de stad geldt, geldt ook voor Overvecht. Dus als we aan de slag willen om Utrecht gezond, groen en prettig leefbaar te houden, nu en in 2040, doen we dat ook voor Overvecht.

In deze beleidsnota omgevingsvisie Overvecht beschrijven we de toekomst voor Overvecht. We werken hier in stappen naar toe. We behouden wat goed is en laten zien waar we de wijk kunnen veranderen en versterken. Bijvoorbeeld waar we willen bouwen en waar meer groen komt en hoe we die voorstellen voor verschillende buurten in Overvecht verder uitwerken. Op die manier beschermen we de wijk ook tegen ontwikkelingen die we niet willen. Als we met elkaar in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht afspreken dat een plek groen blijft, mag je daar niet gaan bouwen.

De Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht bouwt voort op bestaande beleidskaders en strategische plannen van de gemeente Utrecht. Deze Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht is gebaseerd op een uitgebreide uitgangspuntennotitie, waarin de belangrijkste beleidsdocumenten en strategische richtlijnen zijn opgenomen die richting geven aan de toekomstige ontwikkeling van de wijk. Deze uitgangspunten vormen de basis voor het maken van afgewogen keuzes over woningbouw, mobiliteit, groenstructuren en de versterking van de leefomgeving.

Waarom een beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

Op 16 mei 2023 stelde de gemeenteraad de ‘Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht’ vast. Vanaf hier spreken we van de ‘Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040‘. Voor ruimtelijk beleid geldt vaak een lange doorlooptijd om ambities te realiseren. Daarom wordt in deze beleidsnota een doorlooptijd van meer dan 10 jaar gehanteerd.



We beschrijven in deze beleidsnota de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. Daarom is enige mate van flexibiliteit nodig. De beleidsnota omgevingsvisie Overvecht schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de beleidsnota geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is. Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen.

Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Het is ook een uitnodiging aan partijen om gezamenlijk te bouwen aan de toekomst van Overvecht.

Wat vind je in dit document
De gemeente maakte deze beleidsnota omgevingsvisie Overvecht, maar deed dit niet alleen. Dit document is het resultaat van het werk van de gemeente en van de suggesties, ideeën en voorstellen van veel inwoners, eigenaren en ondernemers uit de wijk. Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Van 8 april tot 20 mei 2024 heeft de ontwerp omgevingsvisie Overvecht ter inzage gelegen. De ontwerp omgevingsvisie is naar aanleiding daarvan op verschillende punten aangepast. In de reactienota staat een samenvatting van de wijzigingen.

Ook is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld omdat de beleidsnota omgevingsvisie het kader vormt voor later te nemen besluiten over de ontwikkeling van de wijk. Het ontwerp van de beleidsnota omgevingsvisie is samen met het planMER ter inzage gelegd. De zienswijzen op de beleidsnota en het MER zijn met een gemeentelijke reactie opgenomen in de reactienota.

Het advies van de Commissie mer op het planMER is verwerkt in een aanvulling planMER. In deze aanvulling is onder andere een aantal milieuonderwerpen verder uitgediept met meer gegevens over de huidige situatie en de verwachte milieueffecten en is de verbinding gelegd tussen de beleidsnota omgevingsvisie en het planMER. Met de onderzoeksresultaten kunnen gemaakte keuzes in de Beleidsnota omgevingsvisie onderbouwd worden. Mobiliteit is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

Bij de opstelling van een omgevingsvisie is op grond van art. 3.3. Omgevingswet rekening gehouden met de (Europese) milieubeginselen. Deze beginselen zijn afkomstig uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VwEU).

Wat betekent deze visie voor huiseigenaren en huurders?
Plannen of projecten die nu al in het omgevingsplan (dat is de nieuwe naam voor bestemmingsplan) passen kunnen al worden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om het herinrichten van een straat of een dakopbouw. Voor de meeste zaken in deze omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken en is aanpassing van het omgevingsplan nodig. Voor grotere plannen zijn meer stappen en besluiten nodig en volgen we het Utrechts Planproces Gebiedsontwikkeling. Dat geldt ook voor plannen die de gemeente zelf heeft op plekken die van de gemeente zijn. Voor alle vervolg stappen geldt dat dit samen met bewoners, eigenaren en omwonenden gebeurt.

<u>Eigenaar van een woning of bedrijfspand</u>
Eigenaren van een woning of een bedrijfspand kunnen zelf met plannen komen als men iets wil veranderen. Bijvoorbeeld voor een opbouw. Een andere mogelijkheid is dat anderen met plannen of projecten komen die het eigendom van een ander raken. Om dergelijke plannen uit te kunnen voeren is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat daarover het gesprek gevoerd wordt en onderhandeld over aan-/ verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

<u>Huurder van een woning</u>
Huurders van een woning van een woningcorporatie worden door de corporatie benaderd als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze beleidsnota omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten nodig.

Een fundamenteel recht voor elke huurder (dus ook als huurder bij een andere partij dan een woningcorporatie) is huurdersbescherming. Dit recht zorgt ervoor dat men niet zomaar uit een woning kan worden gezet. Wel kan de verhuurder het contract beëindigen met een goede reden.

Leeswijzer ‘Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040’
In de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 staan de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van Overvecht tot 2040.
De Beleidsnota bestaat uit een drietal hoofdstukken:

- A: Inleiding, met daarin de introductie, ambities en doelstellingen
- B: Visie waarin de doelstellingen worden uitgewerkt
- C: Monitoren, sturen en verantwoorden

De volgende bijlagen zijn informatief:

- Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In dit document worden aanvullend op de ‘Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040’ onderbouwingen en toelichtingen gepresenteerd ter ondersteuning en versterking van de in de ‘Beleidsnota omgevingsvisie 2040’ weergeven doelstellingen. Ook zijn hier de buurtkaarten en de uitvoeringsstrategie met fasering te vinden.
- Reactienota omgevingsvisie Overvecht 2040. In deze reactienota staan de opmerkingen van bewoners, vastgoedeigenaren, ondernemers en andere belanghebbenden, plus onze antwoorden daarop.
- Participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’. We beschrijven in dit verslag hoe we Overvechters hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie. En welke waarden en belangen de verschillende Overvechters hebben bij de ruimtelijke toekomst van hun wijk. Daarbij laten we zien wat Overvechters vinden van voorgestelde ideeën. En wat we vervolgens met die opbrengst hebben gedaan. We vertellen wat we hebben meegenomen en wat niet, met een uitleg waarom. Daarmee geven we inzicht in hoe we met elkaar een omgevingsvisie voor Overvecht hebben gemaakt.
- PlanMER met aanvulling planMER. Voor de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht. Aanvullend daarop is een aanvulling PlanMER gemaakt.

A2 Ambities voor Overvecht

Overvecht is een veelzijdige wijk, met sterke kanten en minder sterke kanten:

Krachten en kansen van Overvecht:

- Eén van de groenste wijken van Utrecht
- Goede voorzieningen, zoals een station en het winkelcentrum
- Dichtbij de binnenstad van Utrecht én het landelijke buitengebied
- Diversiteit aan bewoners
- Cultureel erfgoed
- Ruimte voor bedrijvigheid

Uitdagingen voor Overvecht:

- Verkeer: barrières en onveiligheid
- Gezondheid: laagste score in Utrecht
- Woningen: weinig divers aanbod
- Veiligheid: veiligheidsgevoel op straat is laag
- Leefbaarheid: laagste score in Utrecht

Samen voor Overvecht

Samen met bewoners, professionals en ondernemers begon een paar jaar geleden de wijkaanpak ‘Samen voor Overvecht’. Deze wijkaanpak staat voor het werken aan een wijk waar bewoners samen prettig leven. Die aantrekkelijk is voor (nieuwe) bewoners, bezoekers en ondernemers. Een wijk waar iedereen meetelt en mee kan doen. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg, veiligheid en de openbare ruimte.

De Omgevingsvisie Overvecht past bij Samen voor Overvecht. De omgevingsvisie wil bijvoorbeeld iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk.

We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is. ‘Plezierig wonen’ betekent bijvoorbeeld dat je een woning kunt vinden die bij je past, dat je kunt verhuizen als je een groter of kleiner huis nodig hebt, en dat je, zodra je de voordeur uitgaat, in een prettige omgeving bent waar je je veilig voelt.



A3 Doelstellingen voor Overvecht

Opgave vanuit de stad

Utrecht groeit. Van een stad met 368.000 inwoners in 2023 naar ongeveer 450.000 inwoners in 2040. Dat betekent ook voor Overvecht dat er meer nodig is. De omgevingsvisie legt ambities voor de wijk vast. Dat zijn:

- Toevoeging van minimaal 5000 woningen
- Toevoeging van minimaal 3000 werkplekken
- Uitbreiden, verbeteren en versterken van 80 hectare groen
- Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht
- Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3 à 4 voetbalvelden
- Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen)
- Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad
- Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer
- Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen





De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen 5.000 woningen landen in Overvecht (Visiekaart uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht).

Wat willen we bereiken?

De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van Overvecht tot 2040. Wat we graag willen bereiken:

- Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden en van een kleine naar een grote woning of van een grote woning naar een kleine woning verhuizen. Hierdoor is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.
- Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven en het is aantrekkelijk voor ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.
- Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.
- Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.
- Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen, ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.
- Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden.
- Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.
- Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk wordt er circulair gebouwd. Wegen, pleintjes, groen en parken worden zoveel mogelijk ingericht en onderhouden door gebruik te maken van bestaand materiaal.

B

Visie

B1 Overvecht 2040

We weten dat er spanning tussen de verschillende ambities en doelstellingen zit. We willen bijvoorbeeld het groen behouden maar ook veel woningen bouwen. Of we willen verkeersveilige dreven maar ook overal met de auto naar toe kunnen. Dat betekent keuzes maken. Om de verbetering en groei van Overvecht mogelijk te maken:

Behouden en verbeteren we de kwaliteit van het groen en maken we het aantrekkelijker voor sporten, spelen en ontmoeten.

Maken we meer klimaatadaptief groen door asfalt, brede trottoirs, parkeerplekken en bebouwing te vergroenen.

Maken we ruimte voor nieuwe woningen en werkplekken door nieuw te bouwen, bestaande gebouwen te transformeren en op een aantal plekken te slopen.

Bouwen we verschillende woningen voor verschillende doelgroepen: het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk en we voegen woningen toe in het midden en hogere segment.

Leggen we een snelle OV-verbinding met de rest van Utrecht centraal door de wijk, met ondersteunend OV door de buurten. Rondom de haltes van het snelle OV maken we nieuwe stedelijke buurten.

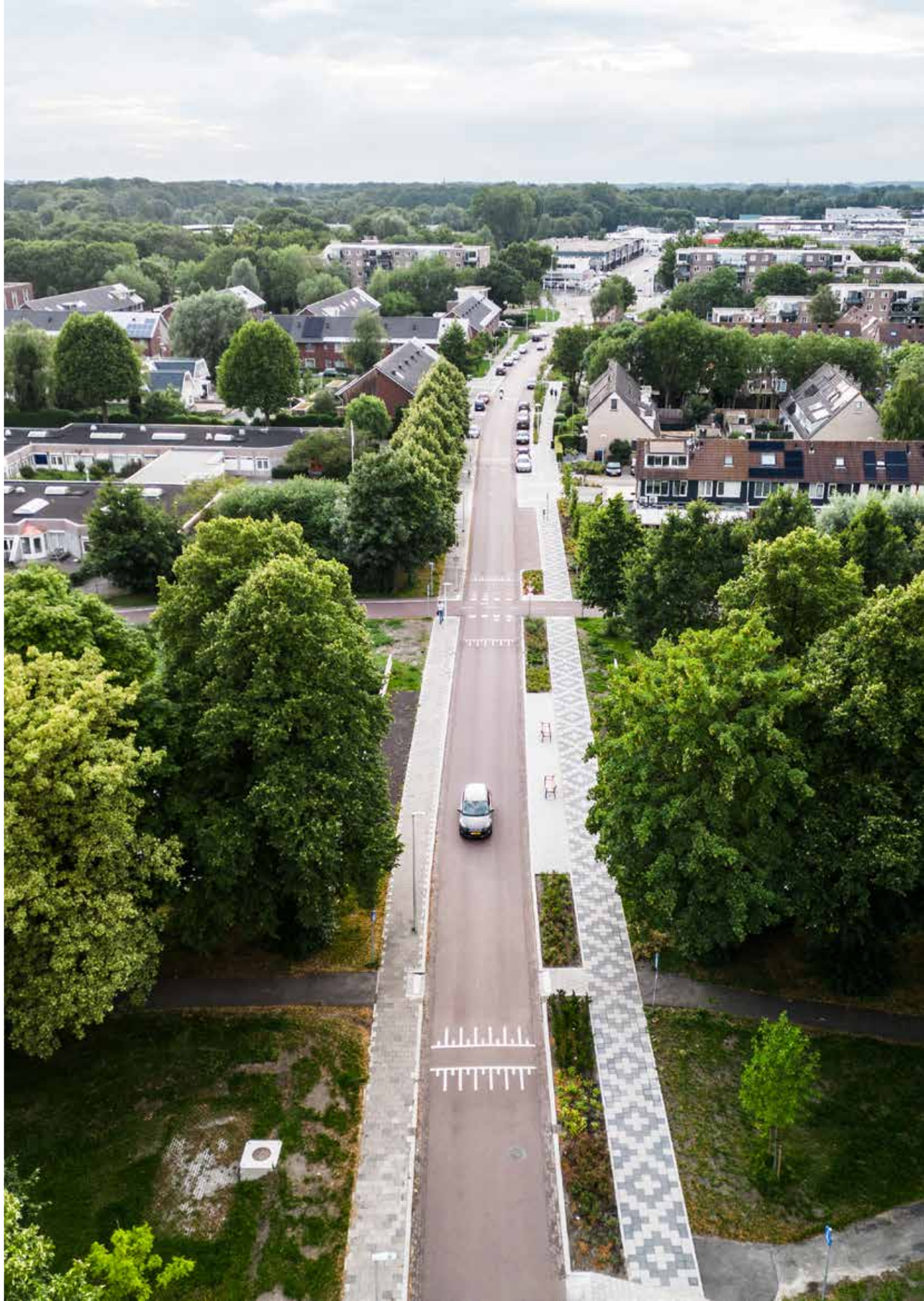
Zetten we de fietser en voetganger op 1 en passen we de autostructuur aan.

Versterken we de buurtcentra door maatschappelijke voorzieningen en winkels te clusteren.

Pakken we de (ruimtelijke) opgaven in samenhang aan. En streven we naar een optimale indeling van de boven- en ondergrond.

Deze keuzes leggen we hierna in de volgende hoofdstukken verder uit:

- Groen en blauw verbeteren en versterken
- Veilig en verbonden
- Ruimte voor groei
- Verschillend en voor iedereen
- Duurzaam en toekomstbestendig



B1 Overvecht 2040

Deze kaart geeft de themakaarten uit deze omgevingsvisie zoveel mogelijk samen in een afbeelding weer. In dit hoofdstuk wordt de kaart stap voor stap toegelicht.

B1 Overvecht 2040

In 2040 is Overvecht een diverse, veilige, groene en levendige wijk. Er is voldoende afwisseling tussen rustige woonbuurten en levendige plekken met voorzieningen en werkgelegenheid. De buurten zijn onderling goed met elkaar verbonden voor voetgangers, fietsers en met het OV. De Centrale as is daarin het hart van de ontwikkelingen.

De Centrale as als hart van de ontwikkelingen
Van het station Overvecht in het zuiden tot het bedrijventerrein in het Noorden: de Centrale as zorgt voor verbinding en is het hart van het vernieuwde Overvecht. Het is de plek in de wijk waar de grootste ontwikkelingen zoals het nieuwe Overvecht Centrum en het stationsgebied aan liggen. Er is ruimte voor wonen, werken en voorzieningen in een groene en autovrije omgeving waar je kunt wandelen, fietsen en elkaar ontmoeten. En waar je makkelijk op een snelle bus stapt.

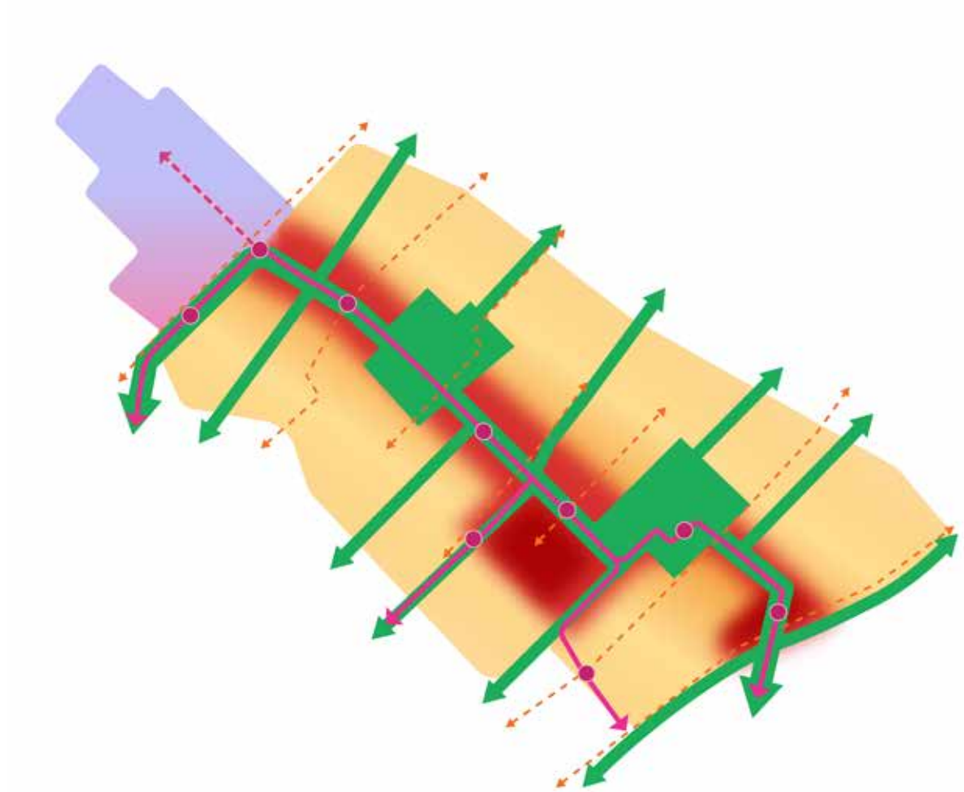
Deze route is daarmee de drager voor de wijkverbetering, de verdichting, de verbinding noord-zuid, het groen en mobiliteit (HOV en langzaam verkeer). We kiezen hiervoor omdat:

- Het toevoegen van 5.000 woningen alleen kan met een mobiliteitstransitie naar gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen. De Centrale as wordt een prominente en aantrekkelijke verbinding midden door Overvecht voor hoogwaardig openbaar vervoer, fietsen en lopen.
- Langs de Centrale as ruimte is om te verdichten en we woningen kunnen bouwen met minder parkeerplaatsen door de nabijheid van HOV.
- Er ruimte is om groen toe te voegen en zo Park de Watertoren en Park de Gagel beter met elkaar te verbinden en er een nieuwe parkzone ontstaat.
- Een grotendeels autovrije as nodig is voor betrouwbaar en snel openbaar vervoer en ruimte biedt voor kwalitatief hoogwaardige leefomgeving met veel groen, wandelen en fietsen.
- We hiermee noord en zuid Overvecht met elkaar verbinden en zo een nieuw stuk Overvecht maken.
- Door op deze plekken de verdichting te concentreren, de hoofdgroenstructuur grotendeels intact blijf én we bestaande buurten groener en meer leefbaar kunnen maken.

Woonbuurten
De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we dus rondom de best bereikbare plekken langs de Centrale as. Dat betekent dat in de omliggende woonbuurten we de aandacht richten op kleinschalige verbeteringen, die bijdragen aan een fijne en prettige woonomgeving. De herinrichting van de openbare ruimte speelt daarbij een belangrijke rol.

Ruimte voor groen
Een groenstructuur ligt centraal in de wijk en het groen is vanuit iedere woning dichtbij. Er wordt veel gebruik gemaakt van de parken voor wandelen, sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten. Robuust groen zorgt voor schaduw en verkoeling waardoor de openbare ruimte in alle seizoenen een prettige plek is om je doorheen te bewegen of te verblijven.

Veilig en verbonden
Door de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen is het huidige verkeerssysteem niet meer houdbaar. Verkeersveiligheid is door bewoners van Overvecht bovendien als belangrijkste verbeterpunt genoemd. Daarom is de verkeersstructuur voor de auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger aangepast.



Carnegiedreef - Zamenhofdreef: levendige groene promenade
De Carnegiedreef – Zamenhofdreef is in 2040 een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing.

De Centrale as zorgt voor verbinding en is het hart van het vernieuwde Overvecht. Het is de plek in de wijk waar de grootste ontwikkelingen zoals het nieuwe Overvecht Centrum aan liggen. Er is ruimte voor wonen, werken en voorzieningen in een groene en autovrije omgeving waar je kunt wandelen, fietsen en elkaar ontmoeten. En waar je makkelijk op een snelle bus stapt.

Impressie Zamenhofdreef als levendige, verbindende groene Centrale as



Deze impressie is een product van de gemeente Utrecht.

B2 Groen en blauw verbeteren en versterken

Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. We leveren samen onze maximale bijdrage om Overvecht aan het veranderende klimaat aan te passen. Groen speelt daarbij een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen in de Overvechtse buurten komen wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen (en minder autoverkeer) in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen en minder verharding in de buurt houden water vast waar het valt en zorgen voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten inheemse beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 4 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.



De bestaande groene kwaliteit wordt behouden en beschermd.



De parken en groenzones krijgen een diverse programmering en zijn aantrekkelijk voor alle leeftijden.



Meer mensen in de wijk vraagt om meer aantrekkelijke groene ruimte.



De ontwikkelingen houden rekening met groen erfgoed, zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Aantrekkelijke parken om te spelen, sporten en ontmoeten

We vergroten de parken en maken ze autovrij. We richten de parken in met meer diverse beplanting die er aantrekkelijk uit ziet en biodiversiteit stimuleert. Het park is een plek om te sporten en spelen maar ook om van de rust te genieten. Groene ommetjes en sportrondjes verbinden de parken en de wijk. Bij het verbeteren van de parken is goed (licht)ontwerp belangrijk, waarbij we rekening houden met de sociale veiligheid en de ecologische kwaliteit. Bovendien zorgen we ervoor dat er altijd alternatieve routes zijn. We zetten in op beter gebruik van het groen door samen met de buurt te ontwerpen en aan de slag te gaan.

Robuuste groen-blauwe verbindingen binnen en buiten de wijk

We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. We zetten in op groene straten, een goede groeiplaats voor nieuwe en bestaande bomen, natuurlijke oevers, veenweide herstel, meer struiken, nestgelegenheid in gebouwen en het verbeteren van de ecologische verbindingen. Met de Centrale as verbinden we Park de Gagel met Park de Watertoren.

Beschermen en versterken hoofdgroenstructuur

De hoofdgroenstructuur wordt versterkt, diverser en beter verbonden. Door tientallen hectaren verharding te vergroenen en verbindingen toe te voegen ontstaat een doorlopende structuur van de Vecht tot het Noorderpark. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied, bij de Ankaradreef en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). We zorgen ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijft en versterkt. Ook buiten de hoofdgroenstructuur staan grote bomen die we zo veel mogelijk koesteren. Bij een (hoog)stedelijke ontwikkeling geven we woningen prioriteit boven bomen.

Versterken waterberging en beleefbaarheid water

Een herinrichting van boven- en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen en waterberging. Het uitbreiden van de hoeveelheid water draagt bij aan waterberging en water is ook plezierig en mooi om naar te kijken. We willen dat de waterkwaliteit goed is. Met de kano is het mogelijk om op de Klopvaart te varen en het aanleggen van natuurvriendelijke oevers verbetert de waterkwaliteit en de biodiversiteit.

Koesteren en versterken Nieuwe Hollandse Waterlinie, Vechtlandschap en Natuurnetwerk Nederland

Het Noorderpark-Ruigenhoek is een cultuurhistorisch waardevol natuur- en recreatiegebied dat sinds kort de status Unesco Werelderfgoed heeft. De Nieuwe Hollandse Waterlinie, het Vechtlandschap en Natuurnetwerk Nederland binnen en buiten de wijk worden gekoesterd en versterkt. Het verbinden van deze gebieden is goed te combineren met de zoektocht naar meer oppervlaktewater, waarin water kan worden opgevangen. De ontwikkeling van het tuincentrum Steck tot groene ontmoetingsplek draagt bij aan het versterken van deze kwaliteiten.

B2 Groen en blauw verbeteren en versterken

Groentypologieën in Overvecht

In hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat uitgelegd wat er moet gebeuren om dit toekomstbeeld te bereiken.







1. Het Groen om de stad aan de rand van Utrecht Overvecht (Noorderpark Ruigenhoek) is een bijzonder natuur- en recreatiegebied dat in 2021 als Unesco Werelderfgoed is benoemd. Stad en landschap zijn hier met elkaar vervlochten. Dit gebied vervult met een mix van recreatie, sport, natuurbeleving en water een belangrijke rol als groen om de stad voor Overvecht en Utrecht.

2. De Vechtscheg is een landschappelijke structuur met betekenis voor de stad en de regio op het vlak van ecologie en recreatie: stad aan de rivier. Het gebied wordt gevormd door de Vechtdijk met lager gelegen karakteristieke (waardevolle) lintbebouwing op grote groene percelen.



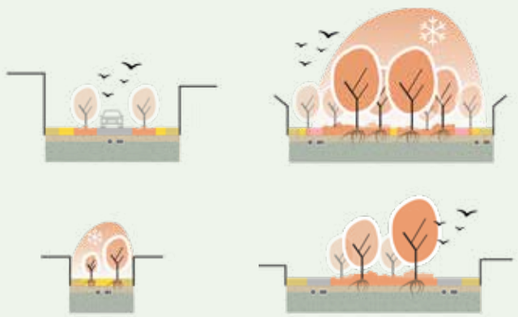
3. De stadsparken zijn groene stedelijke parkruimtes met hoogwaardige verblijfskwaliteit. In de parken is voldoende ruimte voor ontspanning, buitensport, spelen en natuur. De parken zijn het domein van de voetganger, fietser, flora en fauna en dus autovrij.







4. De groenblauwe verbindingen zijn aaneengesloten landschappelijke verbindingen en routes voor fietsers, voetgangers en dieren. Ze verbinden de woonbuurten met het omliggende landschap. Er is ruimte voor sport, bewegen en natuur. Barrières voor dieren worden geslecht met faunapassages boven of onder de weg.



5. Groene buurten. Overvecht wordt gezien als een groene wijk, maar veel woonstraten en (voor)tuinen zijn verhard en er is vergroening noodzakelijk. Er komen meer mensen wonen in de verschillende buurten waardoor de behoefte voor meer groen om te ontmoeten, spelen en verblijven nodig is. Een goede balans tussen groen en verdichten is noodzakelijk.

B2 Groen en blauw verbeteren en versterken



Met de omgevingsvisie wordt er naast de toename van 57 ha groen stevig ingezet op kwalitatieve verbetering van het groen. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. We realiseren ongeveer 23,5 hectare nieuw buurt- en wijkgroen, in de parken en in de groenblauwe routes. Dit is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. In de Vechtscheg en in het groen om de stad willen we ongeveer 36 ha meer recreatief en ecologisch waardevol groen maken. De RSU opgave van 80 ha groen kunnen wij niet halen. In de berekening meegenomen is de maximale afname van het potentiële groen in de hoofdgroenstructuur van circa 2,5 ha. Zie de groenopgave in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

B3 Veilig en verbonden

We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. We maken de weg vrij voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Bestaande parkeerplekken richten we zo veel mogelijk in voor spelen en verblijven. Verkeershinder, geluid en uitstoot proberen we zoveel mogelijk te beperken. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden verkeersveilig, aantrekkelijk, groen en sociaal veilig. Overvecht blijft goed bereikbaar voor automobilisten en verbetert voor fietsers en voetgangers. Herstructurering biedt ruimte aan groen, ontmoeting en verbetert de oversteekbaarheid van de grootste barrières. Aanpassingen in de verkeersstructuur dragen daarnaast bij aan een gezondere leefomgeving (minder geluidsoverlast, betere luchtkwaliteit, meer ruimte voor bewegen).



Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijke opgave.



Door de groei van de wijk zijn de huidige parkeeroplossingen niet overal houdbaar.



Veilige en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers om actieve mobiliteit te stimuleren.



Goede verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad.

Herinrichten van de buurten

We gaan door met het herinrichten van buurten. Deze krijgen een veilige en aantrekkelijke inrichting als standaard buurtstraat (30 of 15 km/uur) waar fietsers en auto's samen rijden. Om dit voor alle buurtstraten mogelijk te maken gaan de grote bussen meerijden over de Centrale as. In de buurten gaat het openbaar vervoer met standaard bussen of kleiner rijden. Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer.

Centrale as grotendeels autovrij

Om de steeds belangrijker wordende HOV verbinding door Overvecht te verbeteren (betrouwbaar, hoogfrequent, herkenbaar) is straks een route met zoveel mogelijk vrije busbaan noodzakelijk. Wanneer de grote aantallen woningen in Overvecht Centrum zijn opgeleverd willen ook deze bewoners dicht bij het groen wonen en de parken eenvoudig kunnen bereiken. De Centrale as wordt met het autovrij maken en herinrichten een belangrijke en aantrekkelijke drager voor lopen, fietsen en openbaar vervoer en een groene plek om te verblijven.

Minder autoverkeer door de buurten

We willen veilige en leefbare buurten, daarom gaan we het aantal auto’s door de buurten monitoren. Wanneer de mobiliteitstransitie niet snel genoeg gaat en er vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid te veel autoverkeer door de buurten rijdt (max. 2000-4000 mvt/etmaal, afhankelijk van type/locatie buurtstraat, grens samenrijden fiets en auto) gaan we na herinrichtingen onderzoeken welke maatregelen (type, locatie) er nodig zijn om de hoeveelheid autoverkeer door de buurten te verminderen. Bij deze aanvullende maatregelen kan, op volgorde van invloed, gedacht worden aan: meer snelheidsremmende maatregelen zoals bijvoorbeeld drempels, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters waarbij bepaalde groepen toch door mogen of knips voor al het autoverkeer. We zorgen hierbij altijd voor een goede bereikbaarheid voor nood- & hulpdiensten. De snelheid van de mobiliteitstransitie is sterk bepalend voor de mate waarin deze aanvullende maatregelen in de toekomst nodig zullen zijn.

Sterker fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes door de wijk. Bij alle fiets- en looproutes wordt gestreefd naar voldoende schaduw (40% hoofdroutes, 30% overig). De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door bijvoorbeeld toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen. Het aantal en de precieze locatie van nieuwe verbindingen moet nog bepaald worden.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De grote bussen worden gebundeld en gaan rijden over een goed ingepaste Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-as centraal door de wijk. Het HOV over de centrale as zorgt voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter wachten en sneller en comfortabeler reizen. In eerste instantie rijdt het HOV op de centrale as mee met het autoverkeer, maar op termijn worden de Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en een deel van de Moezeldreef autovrij. Ook komt er een knip voor autoverkeer op de route Mr.Tripkade/Tiberdreef ten gunste van het HOV en de ontwikkeling van het stationsgebied. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken. Het buurtgerichte openbaar vervoer heeft net zoals het huidige openbaar vervoer een dienstregeling en wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner. Daarmee is de bus in de buurten minder bepalend voor de inrichting van de straten.

De Carnegiedreef verandert in een autovrije groene promenade, waar fietsers, voetgangers en OV centraal staan. Bewoners en bezoekers van Overvecht ervaren hier direct het groene karakter van de wijk. Het groen op de Carnegiedreef/Zamenhofdreef krijgt meer ruimte en verbindt als nieuwe parkzone Park de Gagel en Park de Watertoren.

Impressie groene autovrije promenade Carnegiedreef

Nieuw hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Voorzieningen rondom HOV haltes

Behoud van zo veel mogelijk bestaande bomen

Promenade waar je kunt wandelen, sporten en elkaar ontmoeten

Nieuwe bebouwing zorgt voor ogen op straat en aangename menselijke maat

Toevoegingen aan / verduurzaming van bestaande bebouwing

Deze impressie is een product van de gemeente Utrecht.

B3 Veilig en verbonden

Minder parkeren op straat

De druk op de openbare ruimte is hoog. Autoparkeren neemt relatief veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld groen, spelen en lopen. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. De invoer van betaald parkeren en het verbeteren van HOV, fiets en voetgangersverbindingen zal voor een afname van de vraag naar parkeerplaatsen zorgen. Tegelijk mogen nieuwbouw ontwikkelingen in de wijk in principe niet tot meer parkeerdruk op straat leiden. Bij grotere nieuwbouw worden daarom gebouwde parkeervoorzieningen gemaakt die collectief gebruikt kunnen worden. De route van de parkeerplek naar de woning is veilig en prettig, ook in het donker. Bij stedelijke ontwikkelingen die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en fiets, worden lagere parkeernormen gehanteerd. Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande flats) zien we als maatwerk. Parkeren wordt hier in principe ook niet in de openbare ruimte opgelost, omdat dit het realiseren van de groen ambitie bemoeilijkt. Verminderen van parkeerplaatsen wordt per buurt verder onderzocht. Zoals in heel Utrecht, blijft het voor mensen die slecht ter been zijn mogelijk om dichtbij huis te parkeren. Het stallen van fietsen, scooters en scootmobielen wordt in de nieuwbouw in de gebouwen ingepast en waar mogelijk bij renovatie meegenomen.

Wat verandert er voor OV reizigers in Overvecht?

Overvechters die nu al gebruik maken van de bus kunnen dat in de toekomt ook doen. Bussen die door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht, bijvoorbeeld van de woning naar een winkelcentrum, het station of naar familie of vrienden in de wijk. Voor verplaatsingen naar andere delen van de stad zijn deze buslijnen door hun lange route door de buurten relatief langzaam en daardoor onaantrekkelijk voor veel (potentiële) reizigers. Daarom komt er in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare buslijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Voor veel bewoners zal het naar de bushaltes van deze HOV-lijn verder lopen zijn, maar deze lijn biedt wel een snellere verbinding met Overvecht Centrum, Station Overvecht en andere delen van de stad zoals het Utrecht Science Park, de binnenstad, Leidsche Rijn en Lage Weide. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Zeker voor toekomstige bewoners van de nieuwe woningen die vooral rond de HOV-haltes worden gebouwd geldt, dat deze nieuwe lijn een aantrekkelijke en voor de hand liggende reiskeuze geeft.

Programma Vervoersongelijkheid

We werken aan het programma Vervoersongelijkheid. Onze ambitie is dat alle Utrechters zich kunnen verplaatsen in de stad. Een deel van onze inwoners ervaren hierbij echter drempels; bijvoorbeeld vanwege een smalle beurs of omdat ze een fysieke en/of mentale beperking hebben. Overvecht is een van de aandachtswijken in het programma Vervoersongelijkheid.

Aanpassingen NRU

De gemeente en provincie Utrecht werken samen met het Rijk aan een NRU die het autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht (ARU), een bereikbare regio, een robuust nationaal wegennet en de leefbaarheid van Overvecht. Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.



Fiets & voetgangers

Bestaande routes worden veiliger en aantrekkelijker ingericht. Ontbrekende routes in de wijk en verbindingen met de rest van de stad en het Noorderpark worden toegevoegd. Een fietsroute in Overvecht Noord is in vergelijking met het Mobiliteitsplan geoptimaliseerd.

- Recreatieve hoofdfiets- en wandelroute
- Hoofdfiets- en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- Zoekgebied nieuwe fiets-/wandelroute

Openbaar vervoer

De huidige busverbindingen die door de verschillende buurten rijden blijven, maar wel met kleinere voertuigen, mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn over de Centrale as. Station Overvecht, Overvecht Centrum en Nieuw Overvecht worden belangrijke knopen in het OV netwerk.

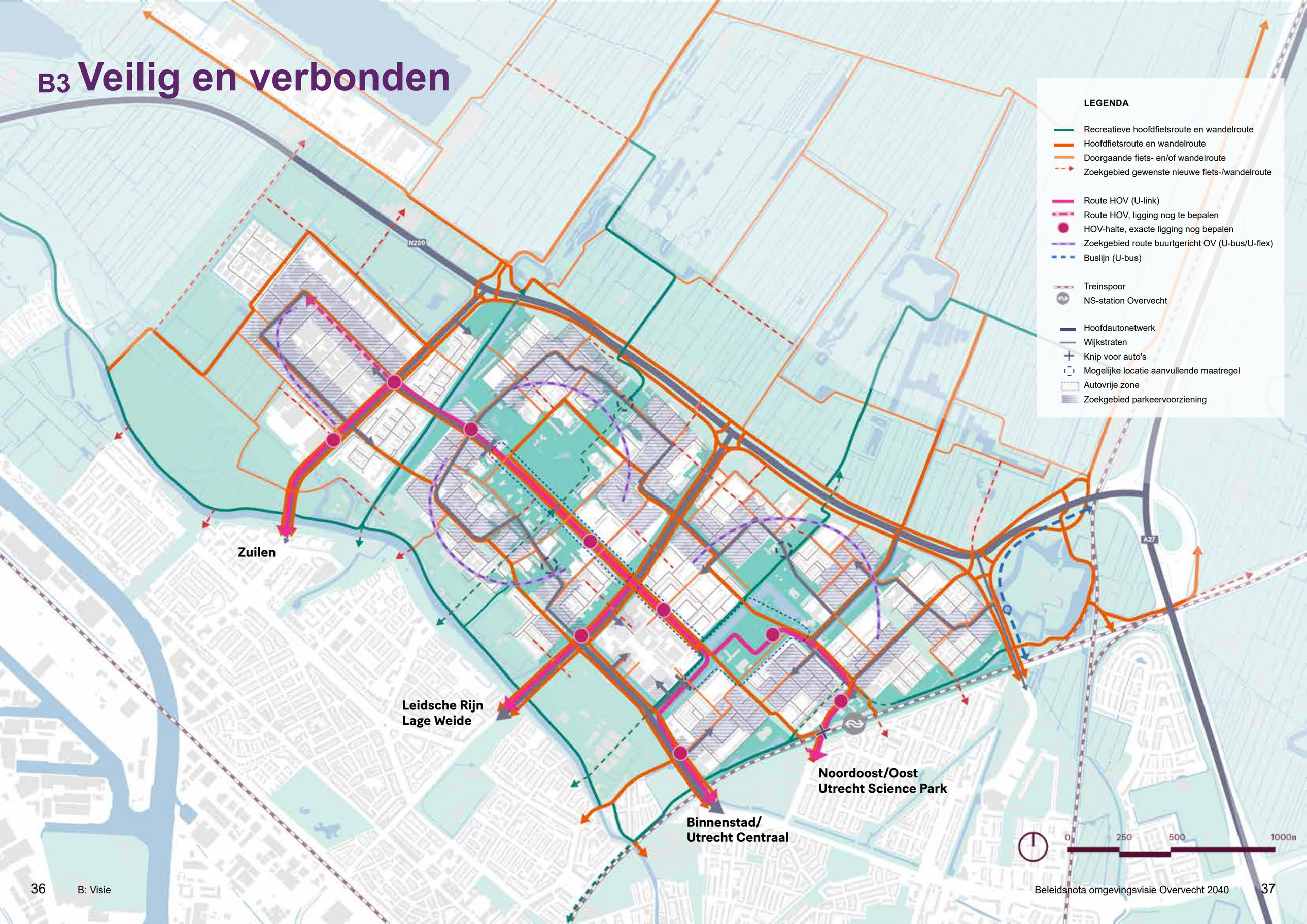
- HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)

Auto

De centrale as wordt heringericht waarbij deze van Park de Gagel tot en met Park de Watertoren autovrij wordt. Bij het spoor (Mr. Tripkade/Tiberdreef) komt een knip voor autoverkeer. Waar nodig nemen we op termijn aanvullende maatregelen in de buurten om doorgaand autoverkeer te beperken. De Centrale / HOV as is op verschillende locaties over te steken met de auto. Onder andere bij de Japuradreef/Tigrisdreef, Einsteindreef, Moldaudreef. De Centrale / HOV as kent delen waar autoverkeer meerijdt en delen waar geen autoverkeer meerijdt (in kaart aangeduid met 'autovrije zone').

- Hoofdautonetwerk
- Wijkstraten
- Knip voor auto's
- Mogelijke locatie aanvullende maatregel
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

B3 Veilig en verbonden



LEGENDA

- Recreatieve hoofdfietsroute en wandelroute
- Hoofdfietsroute en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- Zoekgebied gewenste nieuwe fiets-/wandelroute
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Hoofdautonetwerk
- Wijkstraten
- Knip voor auto's
- Mogelijke locatie aanvullende maatregel
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

B4 Ruimte voor groei

Utrecht groeit; in 2040 wonen er ongeveer 450.000 mensen in de stad. In de hele stad zoeken we daarom ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. Ook in Overvecht. In Overvecht behouden we wat sterk is, bouwen we verder aan wat goed is en pakken we aan wat nodig is. We benutten de groei om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten te verbeteren. De wijk wordt klaar gemaakt voor de toekomst. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (zoals langs de Centrale as) zien we kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin voorzieningen, woningen en werkplekken. We zorgen in Overvecht voor fijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud. De ontwikkelingen gaan stap voor stap en sluiten bijvoorbeeld aan op momenten van groot onderhoud, renovatie of andere initiatieven.



Woningbouw vergroot de mogelijkheden voor een wooncarrière in de eigen wijk.



Ook werkplekken, winkels en voorzieningen groeien mee met de woningbouw.



Er worden voldoende ontmoetingsplekken in de openbare ruimte gerealiseerd.



De architectuur van nieuwe ontwikkelingen biedt de kans om meer allure te geven aan de wijk.

Overvechts karakter

Bepaalde kenmerken van Overvecht geven de wijk een eigen karakter en identiteit. Zoals de parken, de ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de cultuurhistorisch waardevolle elementen (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3, Overvechtse karakteristiek). Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan. Door de groei van de wijk tasten we deze Overvechtse kwaliteiten niet aan, maar versterken we ze. Hoe we dit doen verschilt per type transformatiegebied (zie pagina 46 en verder) en per uitwerking. Nieuwe ontwikkelingen passen we zorgvuldig in en voegen meerwaarde toe aan de omgeving.

Nieuwe ontwikkelingen - Centrale as

De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken: 55-60% van de woningbouwopgave in Overvecht Centrum en rondom het station, bij de HOV-haltes (15-20% van de woningbouwopgave) en op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken). Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door aan de Centrale as de verdichting te concentreren, maken we een nieuw stuk Overvecht met een aantrekkelijke groene promenade, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken.

Stadsentrees als prettige routes

De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de stadsentrees van de wijk. Veel bewoners ervaren deze dreven als barrières. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale interactie. We versmallen deze stadsentrees waar dat kan en realiseren betere oversteekplekken. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees zorgen we voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken.

Meer levendigheid en contact

We zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt (woon) functies en wordt meer open. Bij nieuwbouw maken we een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. We zorgen voor prettige overgangen tussen gebouwen en de straat en het groen. Zo zorgen we voor meer verbinding en contact met elkaar. We maken vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijk.

Slimmer omgaan met bestaande ruimte

Meer woningen betekent meer mensen die gebruik maken van de stoep, een speelplekje en een park. We willen het groen zo veel mogelijk behouden en verbeteren. We bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak).

B4 Ruimte voor groei

We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook andere voorzieningen zoals het laden en lossen of transformatorruimtes voor elektriciteit zitten in principe in het gebouw. Bij de (hoog) stedelijke gebieden wordt speciaal aandacht besteed aan slimme afvalinzameling die zo min mogelijk ruimte kost. Voorzieningen, parkeerplekken, de ondergrond, bovengrond en daken gebruiken we zo optimaal mogelijk. Daken benutten we voor klimaat (zonnepanelen, wateropvang, verkoeling), daktuinen voor bewoners en biodiversiteit of voor het toevoegen van woningen (optoppen).

Een meer gemengde wijk

In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren.

Bouwen aan gemeenschappen

De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties en gemengde woonvormen. Met deze woonvormen bestrijden we eenzaamheid en geven we kwetsbaren een steuntje in de rug. De experimentele flats in Overvecht Noord zijn daarbij een inspiratiebron.

Toevoeging aan bestaande bouw

Naast nieuwbouw zien we ook kansen woningen toe te voegen in de bestaande bouw. Denk aan optoppen (het toevoegen van extra woonlagen aan een bestaand gebouw) of het ombouwen van bergingen op de begane grond naar woningen of andere passende levendige functies.

Sloop-nieuwbouw?

We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor:

1. een substantiële verbetering van de buurt, verbinding of park (zoals bijvoorbeeld sociale veiligheid, aangename herkenbare routes, leefbaarheid, goede woningmix, ontmoetingsplekken etc), en/of
2. een substantiële bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het verminderen van het grote woningtekort.

Per kleur type gebied geven we aan bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk achten om de doelstellingen te halen. We hanteren bij de afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie'. Ook houden we ons aan afspraken die we maken met bijvoorbeeld corporaties en huurdersorganisaties die toezien op de positie van huurders (denk aan een draagvlakmeting) en alle geldende wet- en regelgeving rond huurrechten, eigendomsrechten, etc.

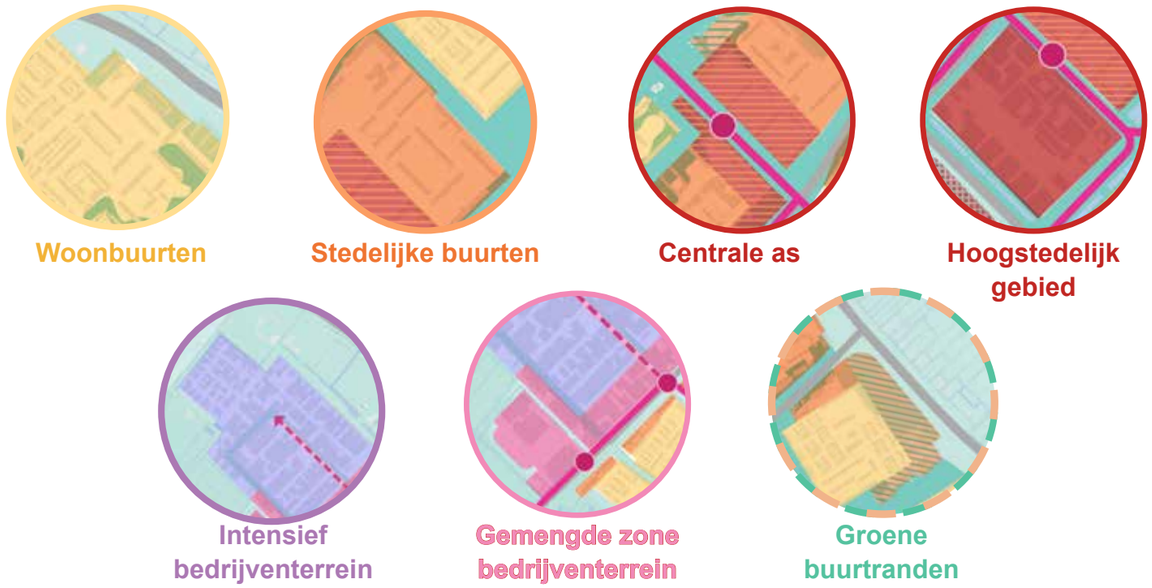
B4 Ruimte voor groei

Het toevoegen van woningen, werkplekken, voorzieningen en groen vraagt ruimte. Aangezien de ruimte beperkt is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op plekken met goede OV-bereikbaarheid. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende Centrale as als groene promenade met het stedelijk wijkhart in het midden.

We kiezen voor een verschillende aanpak en mate van verdichting per gebied en onderscheiden daarbij de volgende gebiedstypen:

- Hoogstedelijk gebied (Overvecht Centrum & station Overvecht)
- Centrale as
- Stedelijke buurten
- Woonbuurten
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Groene buurtranden

Per gebiedstype worden op de volgende pagina’s onderscheidende spelregels gegeven voor ruimtelijke structuur, bouwhoogten, architectuur, groen en openbaar gebied, parkeren en woonprogramma.



Hoogbouw

Bebouwing hoger dan 30 meter (= 10 lagen) noemen we in Utrecht hoogbouw. Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, een parkeergarage, voorzieningen en een prettig verblijfsgebied. Hoogbouw is gekoppeld aan belangrijke centrale plekken, zoals de Carnegiedreef-Zamenhofdreef en station Overvecht. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen daarmee de kwaliteitsprincipes en doelstellingen van de Stedenbouwvisie.

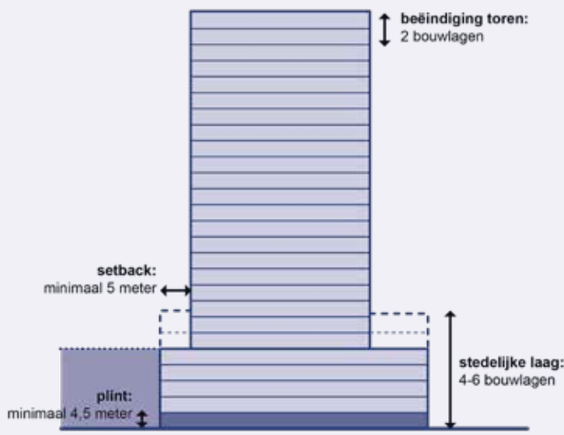
Hoogbouwinitiatieven worden beoordeeld aan de hand van deze omgevingsvisie als gebiedsspecifieke uitwerking zoals bedoeld in de Stedenbouwvisie.

Passende bouwhoogtes per gebiedstype

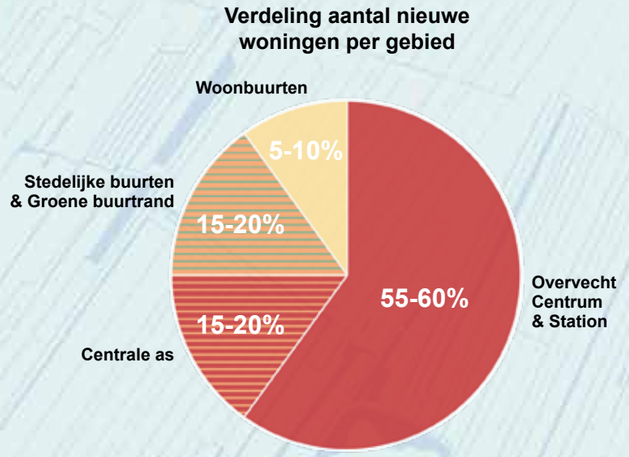
Per gebiedstype worden uitgangspunten voor bouwhoogten weergegeven. Hierbij zien we een gebouwhoogte van 4 tot 6 lagen als de meest voorkomende Overvechtse laag voor nieuwe ontwikkelingen. Deze nieuwe Overvechtse laag is ondergeschikt aan de hoogte van de bestaande bomen in de wijk en zorgt voor minder contrast tussen de hoogbouw en laagbouw. Nieuwe gebouwen die hoger zijn, zullen op specifieke plekken en op aanzienlijke afstand van elkaar ingepast worden, zodat het open beeld van Overvecht intact blijft. Per gebiedstype wordt hier op ingegaan.

Spelregels hoogbouw

- Hoogbouw is onderdeel van een bouwblok: een stedelijke laag van 4-6 bouwlagen met daarboven terugliggende bebouwing.
- Vormgeven aan menselijke maat (vertalen naar Overvecht)
- Ruimte voor ontmoeting
- Vroegtijdig ontwerpen aan een aangenaam microklimaat voor de nieuwbouw en de omgeving:
  - Windonderzoek
  - Bezonningsvereisten
  - Geluidsbelasting op de gevels & akoestiek van verblijfsplekken (zoals bijvoorbeeld gezamenlijke binnentuin).



B4 Ruimte voor groei



LEGENDA
- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Centrale as
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Groene buurtrand
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen

Deze kaart en de uitleg op de volgende bladzijden laat zien waar we kansen zien voor de toevoeging van woningen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

0 250 500 1000m

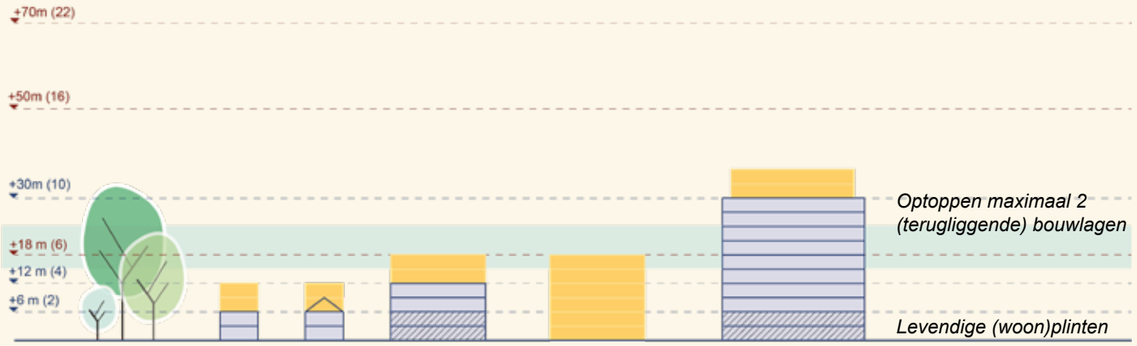


Woonbuurten

In de gele zones zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. We behouden wat sterk is en vernieuwen wat nodig is. We sluiten aan op de ruimtelijke karakteristieken van de buurt. Buurtstraten worden opnieuw ingericht (in combinatie met warmtenet/riolering) met meer ruimte voor sociale en verkeersveiligheid, vergroening en klimaatbestendigheid. Bestaande woningen worden klaargemaakt voor de toekomst door verduurzaming en renovatie. Kleinschalige nieuwbouw voor wonen, werken of voorzieningen is mogelijk.

Ontwikkeling	Verbeteren en verduurzamen van bestaande bebouwing met mogelijkheden voor kleine toevoegingen is het uitgangspunt. Transformeren bijvoorbeeld door optoppen/ aanbouwen en veranderen van garageboxen en bergingen voor levendige (woon) plinten. Het toevoegen van kleinschalige nieuwe bebouwing is ook mogelijk. Uitgangspunt voor sloop-nieuwbouw is ‘nee, tenzij’ (conform de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie').
Structuur	De stedenbouwkundige opzet van de buurt blijft intact. Kenmerkend is de rechthoekige structuur (de bebouwing staat in een hoek van 45 graden voor ideale bezonning) en de open verkaveling. Bijzondere aandacht is er voor het verbeteren van de relatie tussen bebouwing en de parken.
Hoogte	Per buurt een zorgvuldige mix van bouwhoogten, rekening houdend met de stedenbouwkundige eigenschappen van Overvecht Zuid (stempelstructuur met velden) en Overvecht Noord (cluster). Optoppen met maximaal 2 (terugliggende) bouwlagen is bloksgewijs mogelijk, en gaat niet ten koste van de samenhang binnen een bestaand cluster bouwblokken. Kleinschalige nieuwbouw voegt zich in de omgeving met een maximaal verschil van 2 bouwlagen, mits de bouwhoogte niet hoger wordt dan 6 bouwlagen. Uitzondering hierop zijn aanbouwen bij de bestaande hoogbouw.
Architectuur	Sluit aan op de bestaande naoorlogse, heldere bloksgewijze bebouwing. In zuid per veld, in noord per samenhangend cluster. Horizontaal ritme in de gevels met lichte kleuren. Eigentijdse, frisse uitstraling. Aandacht voor een prettige, actieve begane grond en de overgangszone naar het openbaar gebied.
Programma	Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden er woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis mogelijk is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. Elke buurt heeft ruimte voor een eigen (maatschappelijk) voorzieningencluster (zie kaart “Verschillend en voor iedereen”).
Woonmix	Bij transformatie is het uitgangspunt dat het huidige aantal sociale huurwoningen behouden blijft en dat de extra woningen vallen in het midden- en hogere segment. Dat kan ook door bouw van nieuwe sociale huurwoningen en omzetten van bestaande bouw naar het middensegment.
Parkeren	Bij kleinschalige toevoegingen is parkeren maatwerk, waarbij parkeren in principe niet in de openbare ruimte wordt opgelost. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. Openbare en particuliere ruimte wordt sterk vergroend en verkeersluwer. Ontwikkelingen houden rekening met waardevol groen en dragen bij aan het versterken van het groen/de groenstructuur in de buurt.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen beter te benutten en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte wordt klimaatadaptief ingericht.



Kleinschalige nieuwbouw
(tot een max. van 6 bouwlagen) wijkt maximaal 2 bouwlagen af van de directe omgeving


Nieuwe ontsluiting van de galerijen, met trap en lift

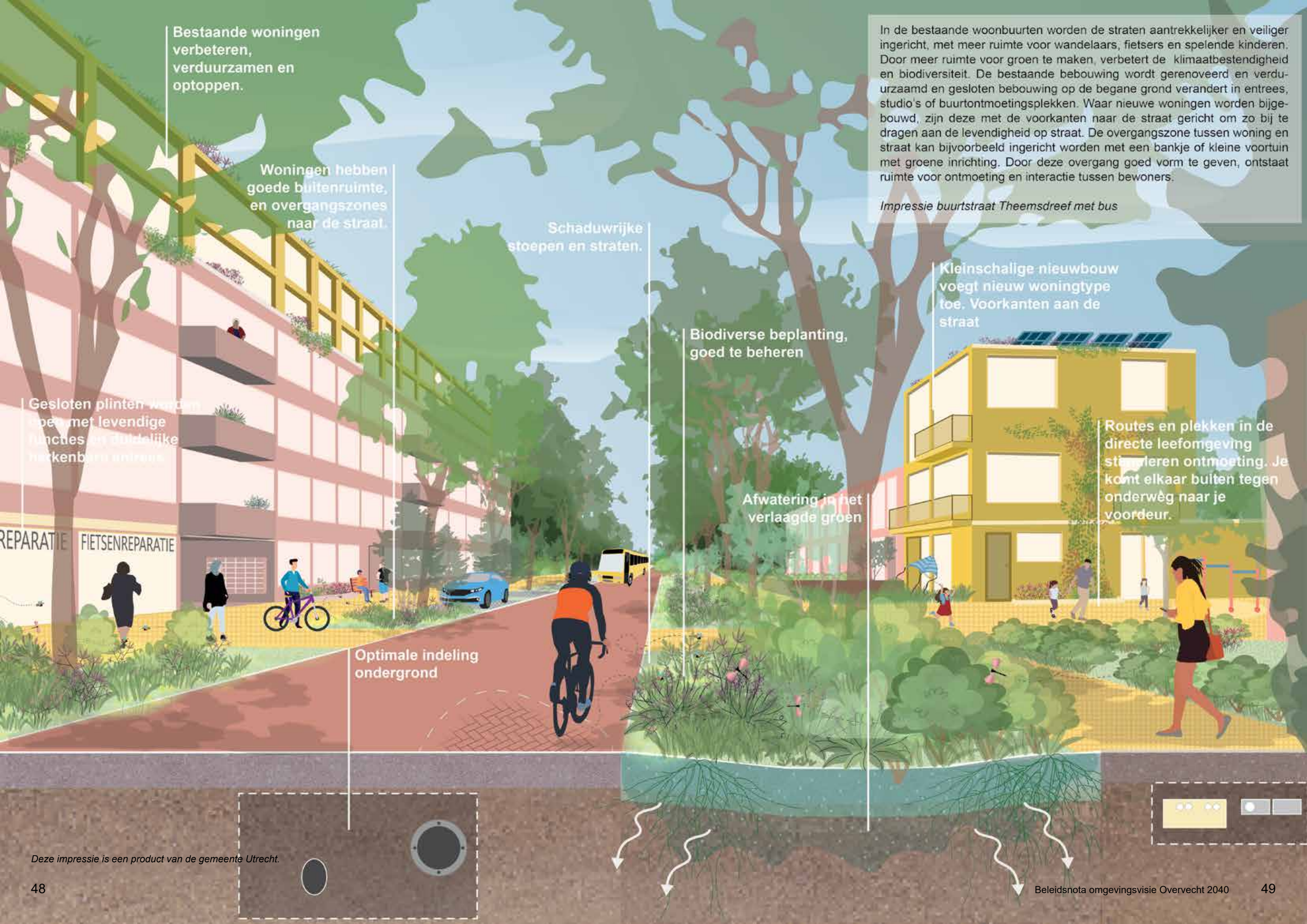

Passende, frisse en eigentijdse architectuur


Aan- en verbouwen van bestaande flats


Optoppen van bestaande flats

In de bestaande woonbuurten worden de straten aantrekkelijker en veiliger ingericht, met meer ruimte voor wandelaars, fietsers en spelende kinderen. Door meer ruimte voor groen te maken, verbetert de klimaatbestendigheid en biodiversiteit. De bestaande bebouwing wordt gerenoveerd en verduurzaamd en gesloten bebouwing op de begane grond verandert in entrees, studio's of buurtontmoetingsplekken. Waar nieuwe woningen worden bijgebouwd, zijn deze met de voorkanten naar de straat gericht om zo bij te dragen aan de levendigheid op straat. De overgangszone tussen woning en straat kan bijvoorbeeld ingericht worden met een bankje of kleine voortuin met groene inrichting. Door deze overgang goed vorm te geven, ontstaat ruimte voor ontmoeting en interactie tussen bewoners.

Impressie buurtstraat Theemsdreef met bus



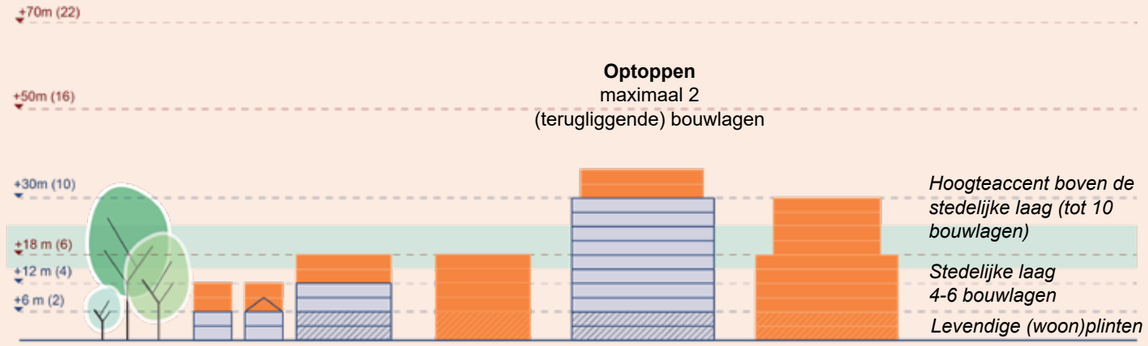
Deze impressie is een product van de gemeente Utrecht.



Stedelijke buurten

De oranje gebieden dragen bij aan de overgang tussen de woonbuurten en de hoogstedelijke gebieden. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonbuurten. Transformatie van de bestaande bebouwing draagt bij aan het versterken van de herkenbaarheid van stedelijke structuren als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef en het verbeteren van gebieden die (van oorsprong) een wat onduidelijkere stedenbouwkundige structuur hebben. We bouwen voort op bestaande Overvechtse kwaliteiten (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 “Overvechtse karakteristiek”), en vernieuwen waar kan.

Ontwikkeling	Transformatie van bestaande bebouwing door renoveren, optoppen, aanbouwen, bijbouwen. Mogelijk sloop-nieuwbouw, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Uiteraard geldt hierbij ook de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie'.
Structuur	Speelt in op de stedenbouwkundige opzet van de omgeving, tenzij aanpassing kansen biedt voor het verhelderen van de ruimtelijke structuur, herkenbaarheid en de toegankelijkheid van parken en voorzieningen. Bijzondere aandacht is er voor het verbeteren van de relatie van de bebouwing met de parken.
Hoogte	De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (stedelijke laag). Daarboven is afhankelijk van de locatie meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 lagen). Optoppen met maximaal 2 (terugliggende) bouwlagen is bloksgewijs mogelijk en gaat niet ten koste van de samenhang binnen een bestaand cluster van gebouwen.
Architectuur	Sluit qua structuur aan op de bestaande bloksgewijze naoorlogse bebouwing, maar de materialisering mag hiervan afwijken, met een eigentijdse, frisse uitstraling. Aandacht voor een prettige, actieve begane grond en de overgangszone naar het openbaar gebied. We streven naar horizontaal ritme in de gevels.
Programma	Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis mogelijk is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. In sommige buurten is er plek voor een (maatschappelijk) voorzieningencluster (kaart ‘Verschillend en voor iedereen”).
Woonmix	Bij transformatie is het uitgangspunt is dat het huidige aantal sociale huurwoningen behouden blijft en dat de extra woningen vallen in het midden- en hogere segment. Dat kan ook door de bouw van nieuwe sociale huurwoningen en omzetten van bestaande bouw naar het middensegment. De nieuwe woningen bieden zowel ruimte voor doorstroming van bestaande bewoners als voor andere woningzoekenden. Bij gebiedsontwikkelingen met een toevoeging van meer dan 300 woningen gelden uitgangspunten gebiedstype Centrale as.
Parkeren	Bij ontwikkelingen (auto)parkeren in gebouwde voorzieningen. Bij kleinschalige toevoegingen maatwerk, waarbij parkeren in principe ook niet in de openbare ruimte wordt opgelost. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. Openbare en particuliere ruimte wordt (sterk) vergroend en verkeersluwer. Ontwikkelingen houden rekening met waardevol groen en dragen bij aan het versterken van het groen/de groenstructuur in de buurt.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen beter te benutten en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte wordt klimaatadaptief ingericht.




Balkons zorgen voor 'ogen op straat'


Prettige binnentuinen waar men kan samenleven


Eigentijds, meer gelaagdheid in de gevel


Gedeelde parkeer- en mobiliteitsoplossingen

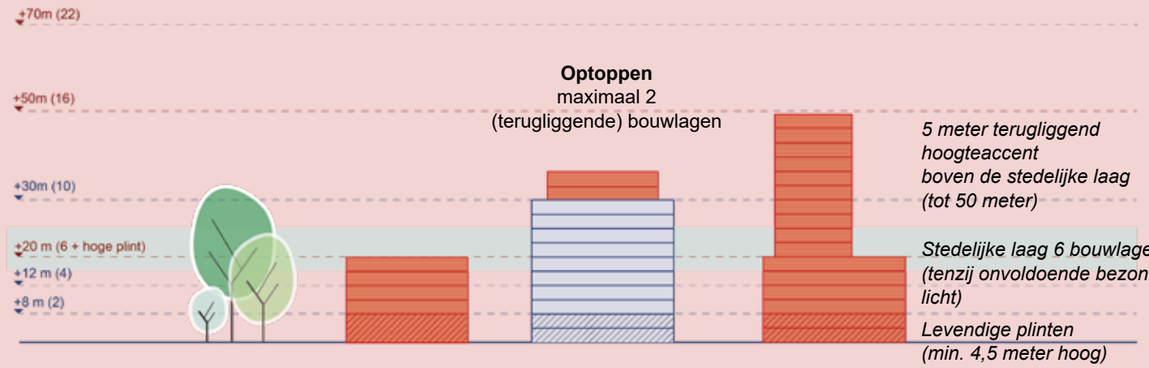


Centrale as

Op de locaties rondom HOV-haltes wordt ingezet op de ontwikkeling van sterk gemengde, hoogstedelijke milieus. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe levendige gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Bestaande bebouwing en nieuwe ontwikkelingen smelten samen tot aangename plekken met menselijke maat.

Ontwikkeling	Verdichten van deze plekken door meer bebouwing toe te voegen door herschikking van de ruimte, benutten van verharding en parkeerterreinen. Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Zoals eerder benoemd houden we ons hierbij aan ons eigen beleid en de geldende wet- en regelgeving. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend. Voor bestaande hoogbouw ligt de focus op verduurzamen en renoveren in combinatie met transformatie, optoppen/aanbouwen.
Structuur	De ruimtelijke structuur mag afwijken van de huidige situatie; er is ruimte voor nieuwe bouwblokken met een hoogstedelijk karakter. De karakteristieke hovenstructuur houden we herkenbaar, maar in een meer stedelijke en compacte vorm.
Hoogte	Stedelijke laag van 6 bouwlagen is de basis (lager indien nodig wegens bezonning) met een goede levendige plint. Aan de parkranden en centrale as is daarboven ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter, met een minimale afstand van 100 meter tot elkaar. Voor de inpassing van hoogbouw passen we de hoogbouw richtlijnen toe.
Architectuur	Een meer divers en kwalitatief architectuurbeeld als aanvulling op de bestaande Overvechtse karakteristiek, maar wel robuuste gebouwen met horizontale belijning. Streven is een warmere uitstraling in materialen en meer gelaagdheid en verfijning in de gevel. Bij bouwplannen zal dit verder worden uitgewerkt. Bijzondere aandacht is er voor de eerste twee bouwlagen en het zorgen voor levendigheid, menselijke maat en de aansluiting van de bebouwing op de openbare ruimte.
Programma	Levendige functiemix van wonen, voorzieningen en werken. Significante ruimte voor werkgelegenheid waaronder werkgebouwen. Voorzieningen en actieve functies in de plinten van de bebouwing. Utilitaire functies zoals parkeren en logistieke functies worden ingepast binnen het gebouw.
Woonmix	Gebiedsontwikkelingen waar meer dan ca. 300 woningen worden toegevoegd moeten op zichzelf gemengd zijn. Dat wil zeggen dat er ruimte is voor sociale huurwoningen, woningen voor middeninkomens en duurdere woningen. Ook wat betreft woningtype moet er ruimte zijn voor kleine huishoudens (jong en oud), gezinnen en bijzondere woonvormen zoals wooncoöperaties, woongroepen of gemengd wonen.
Parkeren	We passen hier lagere autoparkeernormen toe. Parkeren bij ontwikkelingen in gebouwde voorzieningen. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. In de openbare ruimte krijgt de voetganger prioriteit en is de openbare ruimte zoveel mogelijk autovrij. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied. Ontwikkelingen kunnen ten kosten gaan van bestaand groen waaronder bomen.
Duurzaamheid	Bij sloop-nieuwbouw is er aandacht voor lokaal hergebruik van materialen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Er komt een duurzaam, collectief energiesysteem op basis van hernieuwbare bronnen. Daken en gevels worden gebruikt om groen toe te voegen.



Nieuwbouw
4-6 bouwlagen



Groene binnenterreinen voor voetgangers en fietsers, entree aan het maaiveld



Extra aandacht voor de eerste 2 bouwlagen: prettig en levendig naar het openbaar gebied toe

Nieuwbouw
met hoogteaccenten
tot 16 lagen



Afwisseling in bouwhoogten, aantrekkelijke gevels met goed ontworpen buitenruimten en overgangszones naar het trottoir



Verdichting langs de Centrale as met nieuw type bebouwing

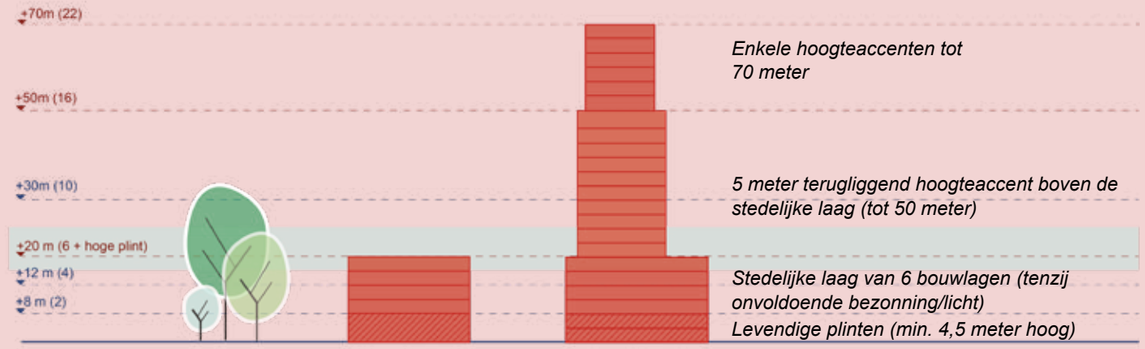


Hoogstedelijk gebied (centrum en station)

Centrum Overvecht en stationsgebied Overvecht zijn van wijkoverstijgende waarde en van belang als stedelijk knooppunt (RSU). Door de uitstekende bereikbaarheid zetten we in op de ontwikkeling van sterk gemengde, nieuwe hoogstedelijke milieus. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Voor Overvecht Centrum wordt een apart masterplan gemaakt. Voor de Stationsomgeving zal de planontwikkeling nog worden opgestart.

Ontwikkeling	Sterk verdichten van deze gebieden met compacte hoogstedelijke blokken. Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig, zoals eerder benoemd houden we ons hierbij aan ons eigen beleid en de geldende wet- en regelgeving. Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere. Ook het toevoegen van bebouwing op bijvoorbeeld parkeerterreinen behoort tot de mogelijkheden. Voor bestaande hoogbouw ligt de focus op verduurzamen en renoveren in combinatie met transformatie, optoppen/aanbouwen.
Structuur	De ruimtelijke structuur mag afwijken van de huidige situatie; er is ruimte voor nieuwe bouwblokken met een stedelijk karakter. Daarbij spelen we wel in op de Overvechtse (orthogonale) structuren, en horizontale robuuste bebouwing.
Hoogte	Stedelijke laag van 6 lagen is de basis (lager indien nodig wegens bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter, aan de parkranden en centrale assen, met een minimale afstand van 100 meter tot elkaar. Binnen Overvecht Centrum en rondom het station zijn enkele accenten tot 70 meter mogelijk. Voor de inpassing van hoogbouw passen we de hoogbouw richtlijnen toe.
Architectuur	Een meer divers en kwalitatief architectuurbeeld. Streven is een warmere uitstraling in materialen en meer gelaagdheid en verfijning in de gevel. Bij bouwplannen zal dit verder worden uitgewerkt. Bijzondere aandacht is er voor de eerste twee bouwlagen en het zorgen voor levendigheid, menselijke maat en de aansluiting van de bebouwing op de openbare ruimte.
Programma	Levendige functiemix van wonen, voorzieningen en werken. Significante ruimte voor werkgelegenheid waaronder werkgebouwen. Voorzieningen en actieve functies in de plinten van de bebouwing. Utilitaire functies zoals parkeren en logistieke functies worden ingepast binnen het gebouw.
Woonmix	Ook voor de hoogstedelijke gebiedsontwikkelingen waar meer dan ca. 300 woningen worden toegevoegd geldt dat deze op zichzelf gemengd zijn qua woningtypen, prijssegmenten en doelgroepen. De ontwikkelingen bestaan grotendeels uit hoogbouw nabij voorzieningen en/of station. Het accent ligt daarom meer dan bij andere ontwikkelingen op kleine huishoudens. We zien hier ook kansen voor collectief wonen, bijvoorbeeld voor jongeren, studenten of ouderen.
Parkeren	We passen hier lagere autoparkeernormen toe. Parkeren bij ontwikkelingen in gebouwde voorzieningen. In principe geen parkeren in de openbare ruimte.

Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. In de openbare ruimte krijgt de voetganger prioriteit en is de openbare ruimte zoveel mogelijk autovrij. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied. Ontwikkelingen kunnen ten kosten gaan van bestaand groen, waaronder bomen.
Duurzaamheid	Bij sloop-nieuwbouw is er aandacht voor lokaal hergebruik van materialen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Er komt een duurzaam, collectief energiesysteem op basis van hernieuwbare bronnen. Daken en gevels worden gebruikt om groen toe te voegen.




Levendige, groene buitenruimtes




Speelsere architectuur, meer diversiteit


Hoogbouw en laagbouw wisselen elkaar af



Intensief bedrijventerrein

Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. Woningbouw is daarom niet mogelijk op het bedrijventerrein. Het aanbod van betaalbare werkruimtes is een randvoorwaarde.

Ontwikkeling	Transformeren door optoppen/aanbouwen en sloop-nieuwbouw waar nodig.
Structuur	De opzet van het bedrijventerrein blijft hetzelfde om de gewenste functies goed te kunnen faciliteren, maar waar mogelijk wordt een fijnmaziger netwerk voor fietsers en voetgangers toegevoegd.
Hoogte	Bebouwing is 4 tot 6 lagen hoog.
Architectuur	Duurzame materialen in constructie en uitstraling, waar mogelijk zicht bieden op activiteit in de panden.
Programma	Intensivering van het werkprogramma, vooral voor bedrijven met hogere milieucategorieën. Intensiveren gaat vaak met meer verkeer gepaard. Parkeren van auto's, fietsen en bedrijfsvoertuigen moet passend worden opgelost.
Parkeren	We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bij ontwikkelingen (auto)parkeren in gebouwde voorzieningen of in een hub in de buurt. Bij kleinschalige toevoegingen maatwerk, waarbij parkeren in principe ook niet in de openbare ruimte wordt opgelost.
Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee. Vergroenen van het bedrijventerrein door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen flexibel en aanpasbaar te ontwerpen en de levensduur zoveel mogelijk verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte en daken worden klimaatadaptief ingericht.



Meerlaagse bedrijfsgebouwen met slimme logistieke- en parkeeroplossingen



Vergroening van de buitenruimte



Gemengde zone bedrijventerrein

Deze zone ontwikkelt tot een gemengd gebied met bedrijvigheid, (sport) voorzieningen en onderwijs. De oversteekbaarheid van de Franciscusdreef en verbinding met de zuidelijker gelegen buurten zijn daarbij van belang. Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Er wordt geen woningbouw gerealiseerd in deze zone, maar wel plek gemaakt voor levendige functies met een actieve begane grond.

Ontwikkeling	Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting en verbetering voor deze zone en het achterliggende bedrijventerrein en de wijk.
Structuur	Er wordt een nieuwe hoogstedelijke structuur geïntroduceerd met een levendig karakter.
Hoogte	In deze zone kan hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog.
Architectuur	Inzetten op diverse architectuur, met structuur en materialisering die afwijkt van de bestaande architectuur. Representatieve uitstraling naar de Franciscusdreef. Parkeren, laden en lossen wordt collectief en gebouwd geïntegreerd.
Programma	Menging van bedrijvigheid met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid, met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en (sport) voorzieningen zijn ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Hier bouwen wij geen woningen.
Parkeren	We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. (Auto)parkeren in gebouwde voorzieningen bij de ontwikkeling of in een hub in de buurt. In principe geen parkeren in de openbare ruimte.
Groen en openbare ruimte	Bij elk initiatief groeit groen mee.Vergroenen van het bedrijventerrein door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Kwalitatief en efficiënt omgaan met deze schaarse openbare ruimte. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen flexibel en aanpasbaar te ontwerpen en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte en daken worden klimaatadaptief ingericht.



Optimaal gebruik van daken



Zicht op activiteiten die binnen plaatsvinden



Groene buurtranden

Door herstructurering van de bestaande bebouwing op deze plekken ontstaan mogelijkheden om de kwaliteit van het groen en buitenruimte te verbeteren. Het groen rondom en tussen de buurten is in de tijd veranderd: op plekken minder doorwaadbaar, verhard, versnipperd, onveiliger en een mindere belevingskwaliteit. Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp.

Ontwikkeling	Ingrepen leveren een bijdrage aan vergroening, groenbeleving, en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en de parken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren. Sloop-nieuwbouw is hierbij mogelijk, mits dit aan bovengenoemde buurtverbetering bijdraagt.
Structuur	De stedenbouwkundige structuur wijkt af van die van de buurten: autonome bebouwing in parkachtige setting. Bebouwing en groen zijn met elkaar verweven. De parkachtige setting rondom is de drager van het plan.
Hoogte	Bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving.
Architectuur	Autonoom, met een goede, open uitstraling naar alle zijden, natuurlijke materialen en met de voet in het groen. Dit levert een positieve bijdrage aan de groenstructuur door natuurinclusief te bouwen. Om versnippering te voorkomen zijn buitenruimten en parkeeroplossingen integraal mee-ontworpen in het hoofdvolume.
Programma	Bijzondere maatschappelijke (woon)functies met betekenis voor de buurt/wijk.
Parkeren	Bij grotere ontwikkelingen autoparkeren in gebouwde voorzieningen. Bij kleinere ontwikkelingen maatwerk, waarbij parkeren in principe niet in de openbare ruimte wordt opgelost. We streven naar een forse reductie van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.
Groen en openbare ruimte	Openbare en particuliere ruimte wordt op maaiveld sterk vergroend. Robuust, klimaatadaptief en natuurinclusief groen aan en op gebouwen is van groot belang voor de groene kwaliteit van het gebied. Ontwikkelingen houden rekening met waardevol groen en dragen bij aan het versterken van de het groen/de groenstructuur in de buurt.
Duurzaamheid	Door het beperken van materiaalgebruik, door gebouwen beter te benutten en de levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zoveel mogelijk toepassen van herbruikbare, duurzame en circulaire materialen. Inzet op verlagen van het energieverbruik en lokaal energie opwekken stimuleren. De openbare ruimte wordt klimaatadaptief ingericht.



Gebouwen in een groene omgeving



Ruimte voor fietsers en voetgangers



De groenkwaliteit is op sommige plekken nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken.



Ontmoetingsplekken voor bewoners

B5 Verschillend en voor iedereen

In 2040 is Overvecht een zeer diverse wijk en gemengder dan nu qua sociaal-economische achtergrond van de bewoners. De leefbaarheid van de wijk is verbeterd. Huizen en de omgeving zijn vernieuwd. Er is meer groen, meer variatie in voorzieningen en er zijn duurzamere huizen. Overvecht is anders, maar nog steeds thuis. Wie een ander huis wil, heeft keuze uit verschillende woonvormen en prijsklassen. Toegankelijke woningen voor mensen die slechter ter been worden, woningen met gedeelde voorzieningen of een koopwoning met uitzicht over de wijk. In 2040 zijn er nieuwe inwoners bijgekomen, die met trots in Overvecht wonen. Overvechters zorgen voor elkaar en voor hun buurt.



Betaalbare en toegankelijke woningen voor de huidige Overvechter.



Ruimte bieden aan experimentele woningbouw en nieuwe woonconcepten.



Stimuleren en faciliteren van wooncoöperaties, een passend woonconcept voor veel doelgroepen.



Aanbieden van meer verschillende woonmilieus en woningtypen.

Divers woningaanbod

Het aanbieden van een divers woningaanbod gebeurt door toevoeging van nieuwe woningtypen met aandacht voor een aantal specifieke groepen.

Het aantal **ouderen** in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen en woonbehoeften, bijvoorbeeld woonzorg-concepten waarbij zorg dichtbij de woning beschikbaar is en verpleegzorgplekken waar ook zwaardere zorg verleend kan worden. Locaties binnen 500 meter van voorzieningen zijn bij uitstek geschikt voor deze doelgroep.

Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben weinig kans op een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één- of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren.

Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, waaronder bij het station. Ook het winkelcentrum is een geschikte plek voor studenten. Het complex The Fizz zorgt echter al voor een groot aantal studenten op deze plek. Verdere uitbreiding zien we daarom vooral op andere plekken in Overvecht Zuid.

Middeninkomens komen voor een groot deel net niet in aanmerking voor een sociale huurwoning en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager. Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Omdat er in Overvecht veel sociale huurwoningen zijn, worden hier in vergelijking met andere wijken relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. In nieuwbouw voegen we gemengde woonconcepten toe met extra aandacht voor de gemeenschap. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staat, zien we ruimte om de toewijzing te richten op doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur.

B5 Verschillend en voor iedereen

We zien kansen voor kleine toevoegingen in bestaande woonbuurten

De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:

- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO (Collectief Particulier Opdrachtgeverschap).

Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:

- Het aantal sociale huurwoningen komt in principe minimaal terug in de nieuwbouw.
- De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).
- In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu

Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw bestaat uit:

- Minimaal 30 – 35% sociale huur
- Minimaal 25 – 40% middensegment
- Maximaal 25 – 40% vrije sector

Deze percentages sluiten aan bij de stadsbrede ambitie voor de stad in balans met veel ruimte voor betaalbare woningen in het sociale en middeldure segment (Woonvisie 2019). Tegelijkertijd biedt het voldoende ruimte om aanvullende woningtypen toe te voegen in de vrije sector. Nieuwe ontwikkelingen bieden daarmee aan verschillende doelgroepen ruimte.

Aanbod sociale huur blijft gelijk

Overvecht moet een toegankelijke, betaalbare wijk blijven waar plek is en blijft voor huidige Overvechters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk, wel zal het aandeel sociale huur dalen. Het anders benutten van sociale huurwoningen is pas mogelijk wanneer sociale huurwoningen elders zijn toegevoegd. Wanneer sprake is van sloop, wordt in principe het aantal sociale huurwoningen teruggebouwd, aangevuld met andere segmenten.

Kansen voor doorstroming

Door in de buurten woningtypen te mengen, ontstaan mogelijkheden voor wooncarrière. Nieuwbouw moet voorzien in ontbrekende woningtypen. In de sociale huur gaat het daarbij met name om kleinere, toegankelijke woningen voor één- en tweepersoonshuishoudens. De bestaande voorraad bestaat voor een groot deel uit grotere woningen, terwijl er steeds meer kleine huishoudens zijn. In andere segmenten sturen we op een variatie aan woningtypen. De nadruk ligt ook hier op appartementen. Uit het woononderzoek komt ook de wens voor grondgebonden eengezinswoningen naar voren. Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes. Meer toegankelijke woningen moeten er bovendien aan bijdragen dat ouderen binnen de wijk kunnen doorstromen, waarmee er eengezinswoningen vrijkomen. Een deel van de nieuwe woningen moet beschikbaar zijn voor huidige Overvechters. Bijvoorbeeld door hen voorrang te verlenen bij sociale huurwoningen en middenhuurwoningen.

Woonwensenonderzoek Overvecht

Wijkplatform Overvecht liet eind 2023 onderzoek doen naar de woonwensen van Overvechters. Het onderzoek laat zien dat bewoners verschillende wensen hebben. Veel noemden betaalbare woningen en eengezinswoningen, anderen wensen een appartement. Een kleiner deel wil juist een woning in het duurdere segment. Een combinatie van nieuwbouw en doorstroming moet bijdragen aan deze woonwensen.

B5 Verschillend en voor iedereen

Een fijne, levendige wijk is een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar iedereen een goede woning kan vinden en waar ruimte is voor sport, spel, cultuur of andere gezamenlijke activiteiten. Bij het diverser worden van de wijk willen we het makkelijker maken en stimuleren dat inwoners elkaar ontmoeten en zich aan elkaar en de wijk verbinden. We willen dat bestaande bewoners zich blijven thuis voelen in de wijk en dat nieuwe bewoners zich welkom voelen. Er moeten voldoende plekken zijn waar men elkaar kan ontmoeten, binnen en in de openbare ruimte. Daarom wordt op de juiste plekken ruimte toegevoegd om deze functies te maken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten; we zorgen voor fijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud.



Veilige, uitdagende en toegankelijke sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte.



Laten meegroeien van sport-, zorg en andere maatschappelijke voorzieningen.



Betaalbare ruimte voor lokale ondernemers en culturele broedplaatsen.



Meer ruimte voor cultuur, op buurt- én wijkschaal.

Vernieuwing van Overvecht Centrum

Overvecht Centrum ontwikkelt tot een gemengd wijkcentrum met moderne voorzieningen, waaronder een culturele voorziening voor Utrecht en de wijde omgeving. Vernieuwing van de bebouwing zorgt voor meer en betere woningen en voor moderne voorzieningen, die klaar zijn voor de toekomst. Dit zorgt voor een levendiger en aantrekkelijker centrum waar alle Overvechters van profiteren. Er ligt een winkelhart in de kern, met daaromheen maatschappelijk, commercieel en werkprogramma. Langs de Zamenhofdreef komt werkruimte voor kleinere ondernemers die de wijkeconomie versterken.

Stedelijke ontwikkeling rondom het station

Station Overvecht ontwikkelt tot een gemengde, stedelijke buurt met wonen, werken en voorzieningen. Hier komt bijvoorbeeld ruimte voor horeca en to go-voorzieningen.

Toegankelijke banen in de wijk

We willen ook ruimte bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk, daarom maken we tot 2040 ruimte voor 3.000 extra werkplekken. Binnen de buurten wordt ruimte gemaakt voor 5.000 m2 betaalbare culturele broedplaatsen (zoals ateliers voor zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen) en kleinschalige sport- en beweegaanbieders. Ook zetten we in op intensivering van het bedrijventerrein en staan we hier geen woningbouw toe.

Koesteren van bestaande voorzieningen en ontmoetingsplekken

De bestaande buurtwinkelcentra blijven behouden en worden aangevuld met nieuwe voorzieningen. Binnen de bestaande buurten blijven dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"), zodat iedereen gebruik kan maken van de gewenste en nodige voorzieningen. Winkels worden geconcentreerd binnen de winkelcentra. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels.

Maatschappelijke voorzieningen

Het meegroeien van maatschappelijke voorzieningen is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft. We bieden ruimte aan:

- een buurtcentrum van 650 m2
  buurtkamers nabij ouderenwoningen
- jeugdhulp
- gezinshuizen
- dagbesteding ouderen en volwassenen
- jongerencultuurhuis

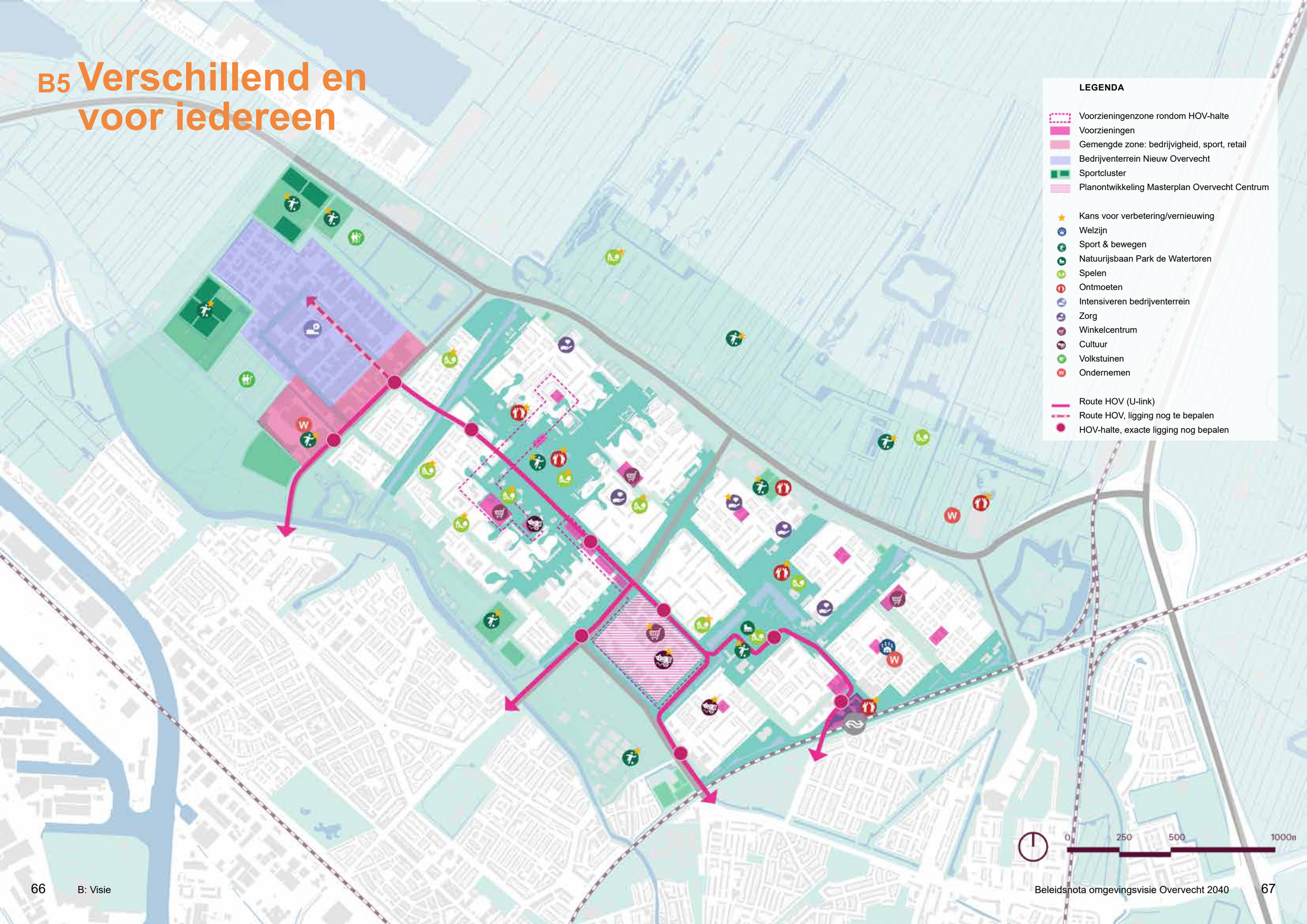
Sport- en speelruimtes worden zowel kwalitatief als kwantitatief versterkt

Uitdagend en veilig kunnen spelen is van groot belang voor de ontwikkeling en gezondheid van kinderen. In Overvecht is veel overgewicht en de openbare speelruimte wordt niet altijd als sociaal veilig en aantrekkelijk ervaren. Juist in Overvecht is voldoende en goede speelruimte onmisbaar om fijn en gezond op te groeien. Een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen voor jongens én meisjes maakt sporten niet alleen mogelijk maar verleidt er ook toe. Bij het aanwijzen van sport- en speellocaties en het ontwerpen daarvan is (sociale) veiligheid een belangrijk uitgangspunt.

Meer ruimte voor veldsport

De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein (door bijvoorbeeld velden anders in te delen en te kijken naar dubbelgebruik). Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen.

B5 Verschillend en voor iedereen



B6 Duurzaam en toekomstbestendig

In de toekomst zal het klimaat een steeds belangrijkere rol gaan spelen in de stad. In de zomers zal het steeds warmer worden in stedelijke gebieden en bij hevige regenval zal wateroverlast toenemen. Het is daarom belangrijk om nu al rekening te houden met een klimaatbestendige inrichting van straten en buurten. In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk, waar de groene inrichting voor verkoeling zorgt. De energievraag van veel woningen gaat naar beneden, omdat duurzaamheid bij nieuwbouw en renovatie voorop staat. Een toekomstbestendige woningvoorraad beweegt ook mee met maatschappelijke veranderingen, door aanpasbaar en flexibel te zijn.



Bomen zorgen voor schaduw en verminderen opwarming van de openbare ruimte.



Door de versteende buurten te vergroenen, worden ze klimaatadaptiever en aantrekkelijker om in te leven.



Grote dakoppervlakken bieden ruimte aan wateropvang en zonnepanelen of andere functies.



Bij nieuwbouw en renovatie staan duurzaamheid en circulariteit voorop.

Klimaatadaptieve buurten

De stenige buurten warmen in de zomer op en bij regenval kan het water niet goed infiltreren. Voor de waterafvoer hanteren we in Overvecht de voorkeursvolgorde. Als eerste wordt regenwater naar het groen gebracht, waar het kan infiltreren. Dit doen we door straten en parkeerplekken te vergroenen en groen in lagere stroken aan te leggen. Zo houdt het groen het water vast. Door bomen toe te voegen en de hoeveelheid steen in de straat te verminderen, is er meer schaduw en warmen straten minder snel op.

Duurzaam en toekomstbestendig bouwen

Toekomstbestendig bouwen gaat over flexibiliteit en aanpasbaarheid van de woningen en gebouwen, waarbij het bijvoorbeeld mogelijk is om gemakkelijk woningen samen te voegen of te splitsen of gebouwen van functie te laten veranderen. Dit zorgt voor levensloopbestendige en toegankelijke woningen, waar mensen in diverse fasen van hun leven kunnen blijven wonen.

Natuurinclusieve bebouwing

Alle nieuwe bebouwing wordt natuurinclusief ontwikkeld. Dat betekent dat er op en aan gebouwen ruimte wordt gemaakt voor planten en dieren, bijvoorbeeld in de vorm van groene daken en nestkasten. Op die manier vormen de groenstructuur en bebouwing één systeem en wordt efficiënt gebruik gemaakt van de beschikbare oppervlakken. Daarnaast draagt dit bij aan de groene uitstraling van gebouwen.

Duurzame energie en warmte

Zowel bovengronds als ondergronds moet er een optimale en toekomstbestendige indeling van infrastructuur aangelegd worden. Extra benodigde trafostations en warmtestations krijgen in principe een plek in de gebouwde voorzieningen. Een groot deel van de woningen in Overvecht is al aangesloten op stadswarmte. Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie op daken van woningen. Dit komt door het beperkte dakoppervlak per woning (als gevolg van de hoogbouw). Wel liggen er kansen op de daken van bedrijfsgebouwen in Nieuw Overvecht. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines.

Circulariteit

Bij het vervangen van het huidige rioolsysteem wordt een gescheiden rioleringssysteem aangelegd. Het scheiden van vuil- en hemelwater draagt bij aan het verbeteren van de waterhuishouding. Bij de vervanging komen veel verhardingsmaterialen vrij (zoals stoeptegels). We houden in het ontwerpproces rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar mogelijk in het ontwerp. Als we moeten slopen dan doen we dat circulair. Er wordt ingezet op hergebruik van bestaande verhardingsmaterialen of het terugwinnen van grondstoffen uit deze materialen en deze opnieuw gebruiken in nieuwe materialen.

B7 Samenhang met Milieueffectrapportage

Inleiding

Voor de Omgevingsvisie is een milieueffectrapport (planMER) opgesteld. Het planMER beschrijft, op hoofdlijnen, de belangrijkste milieueffecten van de Omgevingsvisie. Het planMER is gelijktijdig met de Omgevingsvisie opgesteld zodat informatie over de milieueffecten gebruikt kon worden bij het maken van keuzes in de omgevingsvisie. In het planMER van de Omgevingsvisie zijn twee alternatieven, gericht op verdichting en mobiliteit, onderzocht. Eén alternatief gaat uit van de realisatie van een HOV-as waarlangs woningen, werken en voorzieningen in hoge dichtheid worden gerealiseerd. Het verkeer wordt door een aantal knips in de bestaande wegenstructuur sneller naar de ontsluitingswegen geleid. Het tweede alternatief gaat uit van een verspreide verdichting door de wijk met een fijnmazig OV-netwerk. Deze twee alternatieven zijn gekozen om de uitersten van milieueffecten in beeld te brengen en had niet tot doel om één van de twee alternatieven te kiezen. Uiteindelijk lijkt de Omgevingsvisie het meest op alternatief 1, maar verschilt op een aantal punten. Zo is in de Omgevingsvisie gekozen voor een combinatie van een HOV-verbinding en een fijnmazige busstructuur. Ook wordt er niet meer uitgegaan van de knips.

Commissie MER

Het planMER heeft gelijktijdig met de Omgevingsvisie ter inzage gelegen. Het advies van de Comissie mer is verwerkt in een aanvuling planMER. In deze aanvulling is onder andere een aantal milieuonderwerpen verder uitgediept met meer gegevens over de huidige situatie en de verwachte milieueffecten en is beter de verbinding gelegd tussen de omgevingsvisie en het planMER.

Belangrijkste conclusies uit het planMER en de aanvulling planMER

Voor een uitgebreide toelichting op alle milieuthema's wordt verwezen naar de samenvatting van het planMER. Een paar belangrijke conclusies stippen we hier aan:

- Mobiliteit is een belangrijk aandachtspunt. Het verminderen van autoverkeer in de buurten verbetert de verkeersveiligheid. De Omgevingsvisie gaat daarom uit van een brede mobiliteitsaanpak De Omgevingsvisie gaat daarom uit van een brede mobiliteitsaanpak waarbij de gemeente eerst de straten herinricht, waarna de hoeveelheid verkeer in de buurten gemonitord wordt en waar nodig gericht maatregelen ingezet worden.
- Vanuit gezondheidsperspectief is de Einsteindreef gezien de lucht- en geluidskwaliteit, en de verwachte toename van verkeersdrukte, geen gezonde woonlocatie. Hier is bij de ontwerp Omgevingsvisie in deze fase een afweging gemaakt tussen enerzijds gezondheidsbelangen, en anderzijds de ambities die de gemeente heeft op het gebied van woningbouw en het creëren van een aantrekkelijk en bereikbaar Overvecht Centrum. Daarnaast ontstaat door deze keuze de mogelijkheid om in de woonbuurten als gevolg van het dalen van de hoeveelheid verkeer het verblijfsklimaat sterk te verbeteren.

C

Monitoren, sturen en verantwoorden

C1 Inleiding

We gaan in op hoe we zicht krijgen op de voortgang van de Omgevingsvisie. We leggen uit op welke manier we monitoren en waar de focus op komt te liggen. Tot slot geven we een toelichting op verantwoording en evaluatie in de begrotingscyclus.

Met monitoren leren we wat wel en niet werkt. Op basis van de bevindingen kunnen we tussentijds bijsturen en verantwoording afleggen over onze activiteiten en wat deze opleveren. Hiervoor verzamelen op de verschillende niveaus sturingsinformatie.

C2 Indicatoren

De doelstellingen van de Omgevingsvisie worden tijdens de uitvoeringsfase gevolgd met al beschikbare monitoringsinstrumenten en indicatoren. We onderscheiden daarbij de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk.
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Na iedere fase rapporteren we de voortgang van de Omgevingsvisie.

Indicatoren
In onderstaande tabel staan alle indicatoren die op te nemen zijn in huidige monitoringsinstrumenten. De indicatoren zijn gekozen op basis van doelstelling en strategie.

Benoemde indicatoren geven nooit een-op-een aan of het doel is gehaald of niet. Het zichtbaar maken van voortgang en de verantwoording hierop gaat breder dan alleen de terugkoppeling op de indicatoren. Het gaat om een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve informatie en dit duiden met partners, professionals en inwoners in de stad. Om zo gezamenlijk zicht te houden op de beweging en bij te sturen wanneer nodig.

Doelstelling	Indicatoren	Bron	Programmabegroting
Groen en blauw verbeteren en versterken			
Nieuwe parkruimte, Straten verwijderen uit parken	Toevoegen 80 ha groen	Stadsbedrijven/Ruimte en bewerking door onderzoek en advies (Utrecht monitor)	Nee
	Aantrekkelijke parken om te spelen, sporten en ontmoeten	Samen voor Overvecht	Nee
	Verminderen kans op hittestress	Visie klimaatadaptatie	Nee
Veilig en verbonden			
Opschalen van het openbaar vervoer (HOV), fietsverbinding parken, fietsverbindingen onder het spoor, herinrichten buurten	"Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer- Vraag: hoe veilig voel je je in het verkeer. Vraag: kun je deelnemen zoals je dat wil"	Bestaande vragen in inwonersenquete - 2-jaarlijks	Nee
	Verbeteren verkeersveiligheid	Ongevallenstatistiek - jaarlijks	Nee
	Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad voor lopen, fietsen en OV- Voor aantal meetlocaties (cordon) obv tellingen aantal auto's, fietsers en voetgangers. Voor aantal bushaltes aantal in-/uitstappers.	Tellingen	Nee
Ruimte voor groei			
5.000 woningen, 3.000 werkplekken, herinrichting stadsentrees Einsteindreef/ Fransiscusdreef/ Carnegiedreef/ Zamenhofdreef, gelijkvloerse kruising Einsteindreef/ Carnegiedreef, herinrichten openbare ruimte bedrijventerrein	Toevoeging van minimaal 5.000 woningen	CBS/Utrecht in Cijfers (Af. onderzoek en advies)	Nee
	Toevoeging van minimaal 3.000 werkplekken	PAR/Onderzoeken advies	Nee
	Een meer gemengde wijk	Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)	Nee
Verschillend en voor iedereen			
Divers woningaanbod, stedelijke ontwikelling rondom station, toegankelijke banen, koesteren bestaande voorzieningen, toegankelijke banen, versterking sport en speelruimtes, meer ruimte voor veldsport, maatschappelijke voorzieningen	Woningaanbod	Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), BghU, RWU, WoON2018, bewerking gemeente Utrecht, Utrecht in Cijfers (Afdelng onderzoek en advies)	Nee
	Kansen voor doorstroming	"Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies) Monitoring prestatieafspraken (afd. wonen)"	Nee
	Uitbreiding maatschappelijke voorzieningen waaronde onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen	Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen	Nee
Duurzaam en toekomstbestendig			
Duurzaam en toekomstbestendig bouwen, vervangingsopgave riolering, natuurinclusieve bebouwing, duurzame energie en warmte, circulariteit	m^2 groen, $2m^2$ afgekoppeld, strekkende meters hemelwaterriool.	Visie water en riolering-GRP (voortgangsprogramma)	Ja
	Circulair bouwen (Conform Beleidsnota Utrecht Circulair 2030)	Beleidsnota Utrecht Circulair 2030	Nee
	Natuurinclusieve bebouwing	salderingsboekhouding SMP, meetnetten voor Urbane sooren (MUS en VleerMUS).	Nee

C3 Risico's

+ Doel: Toevoeging van minimaal 5.000 woningen

Is het realiseerbaar?

We zien op visieniveau voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 ruimte te vinden voor 5.000 woningen in Overvecht. Het gaat daarbij om zowel grotere ontwikkelingen (zoals Overvecht Centrum en het station) als kleinere ontwikkelingen in de buurten. Niet elke afzonderlijke locatie zal haalbaar zijn, maar we denken dat 5.000 extra woningen op het niveau van de wijk een reële inschatting is. We maken per project duidelijke afspraken over welk type woningen op welke plek. Zo zorgen we voor een diverser woningaanbod in 2040. De uitgangspunten voor het woningbouwprogramma algemeen en per buurt zijn daarvoor leidend.

Wat zijn de risico's?

Op de plekken waar we kansen zien voor extra woningen, staan soms al gebouwen, bomen en wonen er mensen in de directe omgeving. Als we alleen op de plekken aan de slag kunnen gaan waar we al deze zaken sparen, is het niet mogelijk om het aantal daadwerkelijk te halen. Het risico daarbij is, dat we gezien de complexiteit en de stapeling aan eisen en wensen niet tot besluiten komen. Daarnaast hebben we als gemeente beperkt grondeigendom om zelf te ontwikkelen. Dat betekent dat we voor de realisatie van nieuwe projecten voor een groot deel afhankelijk van andere partijen zijn, ook dit is een risico.

Mogelijke maatregelen

Door niet plot voor plot te ontwikkelen, maar juist op gebiedsniveau opgaves zoals groen en parkeren oplossen, kunnen projecten haalbaar worden. Ook financieel zal het nodig zijn om projectresultaten met elkaar te verevenen. Door heldere, tijdige besluitvorming, met concrete stappen en duidelijke deadlines, worden realisatierisico's verkleind. Door proactief kansen te signaleren, het voeren van actief grondbeleid en gebruik te maken van het beschikbare instrumentarium proberen we zelf meer in positie te komen. De uitwerking van een gezamenlijke aanpak met de belangrijkste eigenaren (waaronder de woningcorporaties) is essentieel om de beoogde doelen te bereiken.

+ Doel: Toevoeging van minimaal 3000 banen

Is het realiseerbaar?

We zien op verschillende plekken kansen om werkgelegenheid toe te voegen. Een deel van de banen kan worden toegevoegd op het bedrijventerrein, een ander deel is gekoppeld aan de plekken waar we woningen ontwikkelen. In nieuwe woongebouwen is ook ruimte voor werkplekken in bijvoorbeeld de plinten of op de eerste verdiepingen. Daarnaast worden door het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen (een VO-school of gezondheidscentrum) ook banen toegevoegd in de wijk. Als we de plekken kunnen ontwikkelen die zijn aangegeven in deze beleidsnota omgevingsvisie ontstaat er op termijn ruimte voor de extra 3.000 banen.

Wat zijn de risico's?

Voor het toevoegen van werkgelegenheid op het bedrijventerrein zijn we afhankelijk van eigenaren/initiatiefnemers op het terrein. Het risico is dat ontwikkelingen onvoldoende van de grond komen en er geen extra ruimte ontstaat. Het toevoegen van werk in de wijk kan vooral op plekken waar ontwikkelingen ontstaan in combinatie met wonen. Daarmee is de groei van het aantal banen dus gedeeltelijk gekoppeld aan de groei van het aantal woningen. Blijft dat laatste achter, dan zal er ook minder ruimte zijn voor nieuwe banen.

Mogelijke maatregelen

Voor de doorontwikkeling van het bedrijventerrein werken we samen met ondernemers en eigenaren en onderzoeken we mogelijkheden om hier als gemeente een actievere rol in te spelen. Met de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bieden we hier ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen. Bij woningbouwontwikkelingen houden we vanaf de start ook rekening met ruimte voor werkgelegenheid, ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen.

Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare

Is het realiseerbaar?

Met alle beoogde ingrepen kunnen we de doelstelling om 80 ha groen toe te voegen niet halen. De potentiële toename is 57 ha. Dit is een substantiële toevoeging in een nu al groene wijk. Met deze toevoeging groeit het groen mee. Buurtstraten worden groener en aantrekkelijker. Verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht worden met elkaar verbonden. Zo worden Park de Watertoren en Park de Gagel verbonden door de groene Centrale as. Het groen is diverser door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Wat zijn de risico's?

De vergroening van de straten is afhankelijk van de mogelijkheid om parkeerplaatsen uit de openbare ruimte te verwijderen. De risico’s daarbij zijn de parkeerdruk die toeneemt, weinig effect van het invoeren van betaald parkeren, het niet realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen en een te trage snelheid van de mobiliteitstransitie. Ook de financiële haalbaarheid is een risico, want parkeerplaatsen verplaatsen naar gebouwde parkeervoorzieningen vraagt om een flinke investering. Voor de integrale vernieuwing van de openbare ruimte is extra financiële ruimte nodig om mee te kunnen liften op de vervangingsopgave. Het kunnen verwerven van gronden in het buitengebied voor de groenopgave is afhankelijk van het grondbeleid en financiële middelen.

Mogelijke maatregelen

Vergroening van straten is gekoppeld aan het slagen van de mobiliteitstransitie. Wanneer de mobiliteitstransitie niet snel genoeg gaat en parkeerplaatsen voor de vergroening van de straten niet voldoende snel verwijderd kunnen worden, onderzoeken we welke aanvullende maatregelen er nodig zijn om de mobiliteitstransitie te versnellen. We verkennen gezamenlijk met partners (financiële) mogelijkheden om efficiënt gebouwde parkeervoorzieningen te realiseren. Collectief gebruik is bij deze parkeervoorzieningen het uitgangspunt om verplaatsing van straatparkeren naar parkeervoorzieningen mogelijk te maken.

Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht

Is het realiseerbaar?

Door de versteende buurten en straten in Overvecht groener te maken, maken we de wijk klimaatadaptiever. Daardoor kan er in de wijk in de toekomst meer water worden opgevangen in de bodem en neemt de kans op hittestress en schade door droogte aan groen af.

Wat zijn de risico's?

Er zijn voldoende middelen nodig om Overvecht te vergroenen en klimaatbestendig te maken. Het vergroenen van straten is ook afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit. Daarnaast moet de vervangingsopgave van riolering en wegverharding, de aanleg van warmteinfra en de openbare ruimte in bijna iedere dreef om technische en financiële redenen meteen bovengronds en ondergronds in één keer goed aangelegd worden. Om Overvecht klimaatadaptief en toekomstbestendig te maken zijn verschillende belanghebbenden nodig zoals woningcorporaties en bewoners. Bewoners kunnen weerstand bieden aan voorgestelde maatregelen zoals het verminderen van parkeerplaatsen wanneer de maatregelen volgens bewoners niet opwegen tegen voordelen.

Mogelijke maatregelen

Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen voor het vergroenen van straten zoeken we naar financiële ruimte bijvoorbeeld binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma’s. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Voor meer kwaliteit en diversiteit van het groen is een aangepast beheerregime nodig voor de hele wijk en bijhorende structurele middelen voor beheer. Een interne governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team en realisatiecapaciteit is nodig om de integrale doelen te bereiken in de openbare ruimte.

Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen

Is het realiseerbaar?

We willen inzetten op uitbreiding van onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen, zodat deze meegroeien met de groei van de wijk. In Overvecht Centrum wordt ruimte gereserveerd voor een grote, culturele voorziening met regionale aantrekkingskracht. Dit wordt verder uitgewerkt in het Masterplan voor Overvecht Centrum. Daarnaast zorgen we voor een goed voorzieningenniveau in de buurten, zodat huidige en nieuwe Overvechters dat dichtbij huis kunnen vinden. Er is een mogelijke locatie gevonden voor een VO-school. We willen ook ruimte bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk. Daarbij houden we rekening met de betaalbaarheid en reserveren we ruimte voor bijvoorbeeld culturele broedplaatsen. De ambitie is om werkruimte voor creatieve makers toe te voegen in Overvecht. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkel.

Wat zijn de risico's?

Het risico bestaat dat vanwege onvoldoende middelen of beperkt (politiek) draagvlak en verschil van inzichten over de nut en noodzaak van (culturele)voorzieningen deze voorzieningen niet gerealiseerd kunnen worden waardoor Overvecht minder aantrekkelijk en inclusief wordt. Bij gebiedsontwikkelingen kan de prioriteit vaak bij andere functies liggen omdat die meer financieel rendement opleveren. Een laatste risico bij nieuwbouw is dat de kostprijsdekkende huur te hoog wordt en voorzieningen niet meer bereikbaar worden voor een brede doelgroep.

Mogelijke maatregelen

In de planfase gaan we op zoek naar planoptimalisaties om bouwkosten zo laag mogelijk te houden en eventueel aanvullende subsidies. Meervoudig ruimtegebuik is het uitgangspunt. Zo gaan we op zoek naar slimme combinaties van gebruikers.

Uitbreiden sportvoorzieningen

Is het realiseerbaar?

Voor de lange termijn moet er ruimte gevonden worden voor drie à vier sportvelden. Zoeklocatie is in eerste instantie het Noorderpark. Het is nog onduidelijk of dat op deze plek realiseerbaar is.

Wat zijn de risico's?

We zien meerdere risico’s voor de inpassing van sportvelden in het Noorderpark. Belangrijkste risico is dat inpassing van sportvelden in dit gebied de kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie mogelijk kan aantasten, waardoor het niet mogelijk is de velden in te passen. Een ander risico is dat de benodigde grond die nodig is niet verworven kan worden bijvoorbeeld omdat er niet genoeg financiële middelen beschikbaar zijn. De groei van sport is gekoppeld aan de groei van de wijk. Blijft de bouw van woningen achter, dan zal uitbreiding van sport niet, minder of later nodig zijn.

Mogelijke maatregelen

We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren. Voor de inpassing van sportvelden in het Noorderpark zoeken we naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat kan betekenen dat we keuzes moeten maken die ten koste gaan van andere functies (bijvoorbeeld parken, volkstuinen of andere zaken).

Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad

Is het realiseerbaar?

We zien voldoende ruimtelijke mogelijkheden om de barrièrewerking van het spoor, de Vecht en de NRU te verminderen door het maken van nieuwe onderdoorgangen, bruggen of andere verbindingen.

Wat zijn de risico's?

Het maken van nieuwe verbindingen, bruggen en tunnels in een bestaand gebied is complex en kostbaar. De praktijk laat zien dat het maken van nieuwe bruggen en tunnels ook tot veel weerstand kan leiden bij bestaande bewoners. Naast het draagvlak in de buurt is ook de financiële haalbaarheid van deze vaak kostbare ingrepen een risico.

Mogelijke maatregelen

Voor het realiseren van de betere verbindingen met de rest van de stad zijn we deels afhankelijk van afspraken met NS, ProRail, Waterschap, Rijk en Provincie. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van mogelijke nieuwe verbindingen over of onder de NRU. De ligging en het aantal nieuwe verbindingen over de Vecht, NRU en onder het spoor liggen nog niet vast en dit vraagt verdere uitwerking, ook met de omgeving.

Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer

Is het realiseerbaar?

Het herinrichten van straten levert een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid. Door wegen te versmallen ontstaat meer ruimte voor verblijven, spelen en voor lopen. Ook wordt het veiliger om te fietsen als auto's minder hard kunnen rijden. Door eventuele aanvullende maatregelen gericht op het terugbrengen van de hoeveelheid autoverkeer door de buurten, worden de buurten autoluwer en daarmee veiliger. De Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbaan zal de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger vergroten en het makkelijker maken deze dreven over te steken.

Wat zijn de risico's?

Verbeteren van de verkeersveiligheid is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht opnieuw moet worden ingericht. De middelen hiervoor zijn nog niet volledig beschikbaar.

Mogelijke maatregelen

De vervangingsopgave van riolering en wegverharding, de aanleg van warmteinfra en de openbare ruimte moet in één keer goed aangelegd worden. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. We zoeken naar financiële ruimte bijvoorbeeld binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden.

Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen

Is het realiseerbaar?

Om tot uitvoering van nieuwe warmteoplossingen over te gaan, moeten we een financieel haalbaar en betaalbaar aanbod voor bewoners hebben ontwikkeld. Afhankelijk van de ontwikkelingen moet blijken wanneer dit in de toekomst realiseerbaar is. Waar mogelijk maken we een circulaire openbare ruimte en wordt er circulair gebouwd.

Wat zijn de risico's?

Om tot het uitvoering van nieuwe warmteoplossingen over te gaan, moet er een financieel haalbaar en betaalbaar aanbod voor bewoners ontwikkeld worden. Tot nu toe is gebleken dat dit niet realiseerbaar is. Om te komen tot een haalbaar en betaalbaar aanbod zijn we in grote mate afhankelijk van wetgeving die in ontwikkeling is en (financiële) maatregelen die het Rijk voorbereidt om een aansluiting op een warmtenet aantrekkelijker te maken voor bewoners.

Mogelijke maatregelen

Om kosten te besparen streven we ernaar om de aanleg van een collectieve warmteoplossing onderdeel te maken van een integrale aanpak van de openbare ruimte, waarin o.a. ook rioolvervanging en het vergroenen van de buitenruimte wordt meegenomen. Zowel in het ontwerp als de fasering dienen deze thema's integraal samengebracht te worden. Hiermee worden kosten bespaard en neemt de kans op het kunnen ontwikkelen van een haalbaar en betaalbaar aanbod aan bewoners toe.

C4 Financiën

De Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht is kaderstellend en een vertaling van de ambities uit het RSU in doelstellingen. De omgevingsvisie heeft een looptijd van 15 jaar, verdeeld in de volgende perioden: 2030 (NU), 2035 (STRAKS), 2040 (LATER) en na 2040

Doelstellingen

De omgevingsvisie draagt bij aan de doelstellingen van de volgende programma's in de programmabegroting: Ontwikkelen en wonen voor iedereen, Klimaatvriendelijke stad, Duurzame bereikbaarheid, Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed, Veilige stad, Werk, toekomstbestendige economie en bestaanszekerheid, Kansrijk Opgroeien en Levendige en gezonde stad. De realisatie van de doelstellingen in de Omgevingsvisie en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen in de programmabegroting.

MPR

De uitvoering van doelstellingen gaan gepaard met een grote publieke investeringsopgave. Voor ruimtelijk beleid verloopt de toekenning van financiële middelen voor een belangrijk deel via de integrale afweging in het MPR, als onderlegger bij de Voorjaarsnota. Daarnaast werkt ruimtelijk beleid ook als een handelingsperspectief voor initiatiefnemers in het fysiek domein. De investeringen die hiermee gepaard gaan zijn vooraf niet te garanderen bij vaststelling van beleid. Een definitieve dekking is daarmee bij vaststelling van beleid vaak niet (volledig) mogelijk. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre deze doelstellingen kunnen worden toegepast. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn.

Strategie organiseren opgave

Binnen het MPR passen we diverse strategieën toe, die per opgave en per project op verschillende manieren kunnen worden gecombineerd.

De voornaamste strategieën zijn (in willekeurige volgorde):

- Baathebbers betalen mee (gebruikers en/of ontwikkelende partijen, bijvoorbeeld via kostenverhaal voor bovenwijkse voorzieningen)
- Inzet van toekomstige extra inkomsten uit gemeentefonds en ozb ("Groeikader")
- Inkomsten uit woningbouw en gebiedsontwikkeling (denk aan: grondexploitaties, erfpacht)
- (Aanvullende) bijdragen van andere overheden
- Bijsturing in projecten en/of combineren van investeringen met andere opgaven (bijvoorbeeld werken met werk).
- Temporiseren van ambities en investeringen door prioritering en afwegen van keuzes.

Derden
De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. De Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. We zijn op zoek naar goede samenwerking met deze partijen en gaan dit de komende jaren verder verkennen.

Gebiedsontwikkeling
Kosten en opbrengsten voor de gebiedsontwikkelingen zijn binnen de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht niet in beeld gebracht om de hiernavolgende redenen.

- De opbrengsten van de gebiedsontwikkeling en hoe deze zich verhouden tot de benodigde investeringskosten om de ambities van de Omgevingsvisie te kunnen realiseren zijn vanwege het abstractieniveau van de Omgevingsvisie en vanwege het gegeven dat de meeste mogelijke verdichtingslocaties niet in eigendom zijn van de gemeente niet bekend.
- Bij de mogelijke verdichtingslocaties die in eigendom van de gemeente zijn kan de gemeente zelf de regie voeren middels actief grondbeleid. Op welke wijze dit het beste kan zal bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie bepaald gaan worden. Bij private gronden en gronden in erfpacht is de regie complexer aangezien het nog niet duidelijk is of partijen zoals woningcorporaties bereid zijn te (her) ontwikkelen. Samenwerking met partijen is essentieel aangezien partijen zoals woningcorporaties een aanzienlijk deel van de woningen in bezit hebben.

Subsidies en lobby
We verkennen permanent de mogelijkheden om een beroep te doen op subsidies van rijk, provincie en Europa. De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Het Rijk is een partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.

Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:

- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. Zoals de aanvraag voor de regiodeal. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.
- Gemeentelijke cofinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we ruimte in bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van cofinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid
De beleidsnota Grondbeleid 2024 biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties financiële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-financiering in relatie tot rijkssubsidies.

Overzicht kosten en dekking
In het overzicht op de volgende pagina zijn de kosten van maatregelen in de openbare ruimte in beeld gebracht. De verwezenlijking van de doelstellingen in Overvecht kan deels gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Met uitzondering van de vervangingsopgave riolering en wegonderhoud zijn er nog geen middelen beschikbaar om de ambities van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht uit te voeren. Zoals onder het kopje Gebiedsontwikkeling is uitgelegd zijn de kosten en opbrengsten voor gebiedsontwikkelingen niet in beeld gebracht.

Doelstelling	Financiën in mio					Gedekt		Programma-begroting	Doelstelling
	2030 (nu)	2035 (straks)	2040 (later)	>2040	**Totaal**	Wel	Niet		
Groen en blauw verbeteren en versterken									
Nieuwe parkruimte		21			**21**		21	Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Straten verwijderen uit parken		2			**2**		2	Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Veilig en verbonden									
Opschalen van het openbaar vervoer (HOV)		12	12		**24**		24	Duurzame bereikbaarheid	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Fietsverbinding parken + brug over Vecht		5			**5**		5	Duurzame bereikbaarheid	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Fietsverbindingen onder het spoor		28			**28**		28	Duurzame bereikbaarheid	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Herinrichten buurten (gedeeltelijke dekking BOR, aanvullend 20% nodig - deze 20% gaat uit van meeliften met de vervangingsopgave riolering	5	7	7		**19**		19	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Daling van het aantal verkeersslachtoffers en verbetering gevoel verkeersveiligheid. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Ruimte voor groei									
5.000 woningen	Gebiedsontwikkeling*							Ontwikkelen en wonen voor iedereen	Voldoende passende en betaalbare huisvesting voor alle bewoners en woningzoekenden
3.000 werkplekken	Gebiedsontwikkeling*				**2**		2	Werk, toekomstbestendige economie en ondersteuning	Utrecht heeft voldoende toekomstbestendige werknemers en werkgelegenheid die passend is bij de groei van de stad
Herinrichting stadsentree Einsteindreef		12			**12**		12	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Herinrichting stadsentree Fransiscusdreef		12			**12**		12	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Herinrichting stadsentree Carnergiedreef/ Zamenhofdreef		12			**12**		12	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.
Gelijkvloerse kruising Einsteindreef/ Carnegiedreef		4			**4**		4	Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen.
Herinrichten openbare ruimte bedrijventerrein		69			**69**			Duurzame bereikbaarheid, aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Toename van het aandeel duurzame, gezonde en ruimte efficiënte vervoersmiddelen. Extra groen dat bijdraagt aan klimaatadaptatie, biodiversiteit en/of recreatie voor mensen en dieren.

Doelstelling	Financiën in mio					Gedekt		Programma-begroting	Doelstelling
	2030 (nu)	2035 (straks)	2040 (later)	>2040	**Totaal**	Wel	Niet		
Verschillend en voor iedereen									
Divers woningaanbod	Gebiedsontwikkeling*							Ontwikkelen en wonen voor iedereen	Voldoende passende en betaalbare huisvesting voor alle bewoners en woningzoekenden
Stedelijke ontwikkeling rondom station	Gebiedsontwikkeling*							Ontwikkelen en wonen voor iedereen	Diverse en veilige stedelijke omgeving draagt bij aan de randvoorwaarden voor een prettig en gezond leven
Toegankelijke banen in de wijk	Gebiedsontwikkeling*							Werk, toekomstbestendige economie en ondersteuning	Utrecht heeft voldoende toekomstbestendige werknemers en werkgelegenheid die passend is bij de groei van de stad
Koesteren bestaande voorzieningen en ontmoetingsplekken	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Utrecht heeft voldoende, goede en toegankelijke buurtvoorzieningen
Sport en speelruimtes worden versterkt	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen
Meer ruimte voor Veldsport	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Gelijk aan de groei van de stad heeft Utrecht voldoende, goede en toegankelijke sportvoorzieningen
Maatschappelijke voorzieningen	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Utrecht heeft voldoende, goede en toegankelijke buurtvoorzieningen. Gelijk aan de groei van de stad is er in alle wijken passend aanbod van diverse creatieve makers en culturele instellingen
Duurzaam en toekomstbestendig									
Duurzaam en toekomstbestendig bouwen	Gebiedsontwikkeling*							Levendige en gezonde stad	Voldoende en optimaal gespreid toekomstbestendig vastgoed dat bijdraagt aan klanttevredenheid huurders en maatschappelijke doelstellingen gemeente
Natuurinclusieve bebouwing	Gebiedsontwikkeling*							Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Voldoende en optimaal gespreid toekomstbestendig vastgoed dat bijdraagt aan klanttevredenheid huurders en maatschappelijke doelstellingen gemeente
Duurzame energie en warmte	Gebiedsontwikkeling*							Klimaatvriendelijke stad	Energieverbruik gebouwde omgeving in 2050 met 35% afgenomen t.o.v. 2020, alle mogelijkheden voor duurzame energieproductie zijn benut en energie-infrastructuur is aangepast op duurzame bronnen
Vervangingsopgave riolering (kwantiteit (afgekoppeld oppervlak/vergroening (aantal meters)	25	33	33		**91**	91		Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed	Het water- en rioleringssysteem is gezond, robuust en toekomstbestendig voor iedereen
Totaal	30	222	52		**304**	91	213		

Deze omgevingsvisie is een coproductie van PosadMaxwan en de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Wieb Hendrix, Eveline de Groot, Arjan Corten, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, Thomas Nouws, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng, Nazar Gresko

Felixx Landscape Architects
John de Groot, Zofia Krzykwaska, Nancy Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

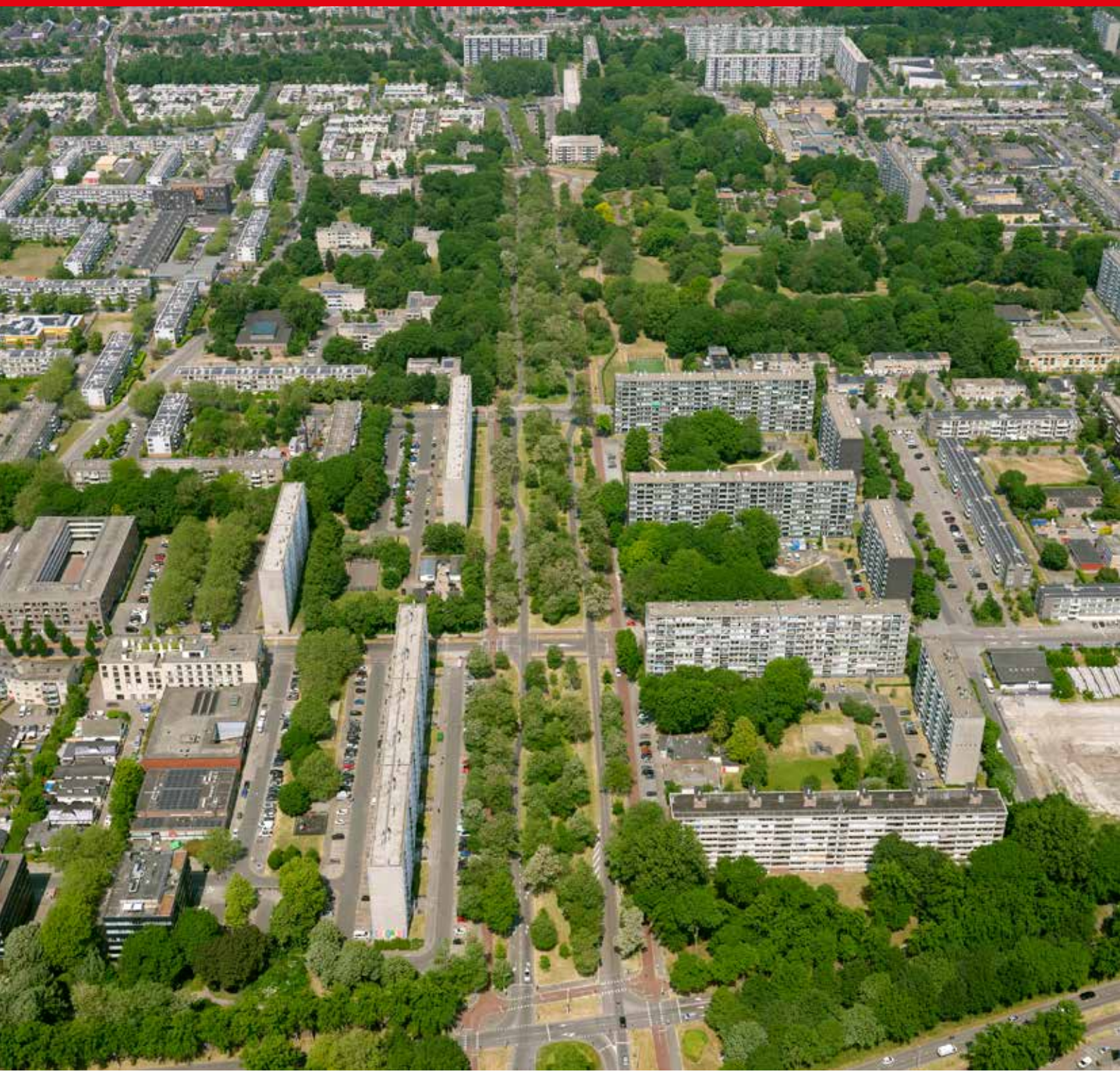
TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

November 2024

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

november 2024

Inhoudsopgave

1. Buurten 4

2. Uitvoeringsstrategie 38

3. Onderbouwing ruimte voor groei 72

4. Onderbouwing groen en profielen 90

5. Onderzoek mobiliteit 196

6. Onderbouwing wonen 222

7. Samenvatting werken 232

8. Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven 238

9. Reflectie op Uitgangspuntennotitie 246

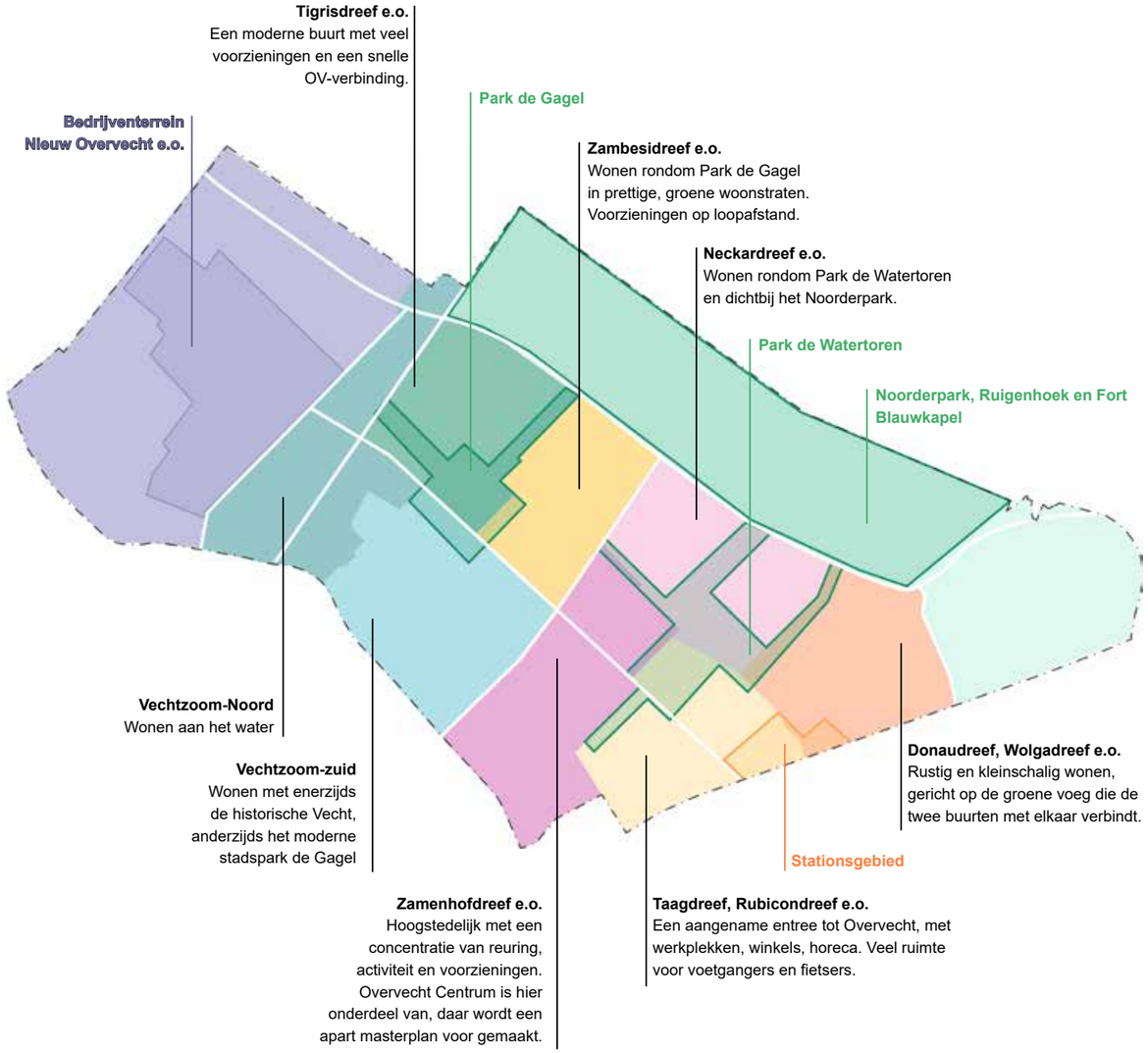
Colofon 260

01

Buurten

Overzicht van de buurten

Overvecht bestaat uit verschillende buurten, elk met een eigen karakter en opzet. Naast buurten onderscheiden we enkele speciale gebieden:



De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2040 en alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest) tot uitbreiding van Overvecht Centrum.

De volgende buurtkaarten zijn een weergave van de visie op buurtniveau. Ze geven onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De kaarten kunnen gelezen worden aan de hand van onderstaande legenda:

Ruimte voor groei en behoud

- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Centrale as
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Groene buurtranden
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Toe te voegen woningen

Relatieve ontwikkeling woningvoorraad.
+ betekent dat we de ambitie hebben om het aandeel in die categorie te laten groeien.
- betekent dat het aandeel mag dalen.

Verschillend en voor iedereen

- Voorzieningenzone rondom HOV-halte
- Voorzieningen
- Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail
- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
- Sportcluster

- Kans voor verbetering/vernieuwing
- Welzijn
- Sport & bewegen
- Natuurijsbaan Park de Watertoren
- Spelen
- Ontmoeten
- Intensiveren bedrijventerrein
- Zorg
- Winkelcentrum
- Cultuur
- Volkstuinen
- Ondernemen
- Cultuurhistorisch groen erfgoed

Veilig en verbonden

Fiets & voetganger

- Recreatieve hoofdfietsroute en wandelroute
- Hoofdfietsroute en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- Zoekgebied gewenste nieuwe fiets-/wandelroute

OV

- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

- Treinspoor
- NS-station Overvecht

Auto

- Hoofdautonetwerk
- Wijkstraten
- Knip voor auto's
- Mogelijke locatie aanvullende maatregel
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

Nieuw Overvecht e.o.



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Op bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt een geleidelijke verandering naar een meer aantrekkelijke werklocatie gestart door het faciliteren van nieuwe bebouwing en het in samenwerking met eigenaren vergroenen van het bedrijventerrein. Rond het sportcluster en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd sport-, werk- en voorzieningencluster.

Intensivering en vergroening

- Intensivering van het bedrijventerrein vindt plaats door bedrijven te clusteren in één gebouw, meer stapeling en bouwen in hogere dichtheid. Parkeren wordt opgelost in gedeelde parkeervoorzieningen.
- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen ingericht. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen.
- De gemeente heeft een faciliterende rol bij de transformatie van bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Werkprogramma

- Op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht ligt de focus op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven. Het is een logische en belangrijke plek voor culturele en creatieve makers. Hier is bijvoorbeeld ruimte om met bepaalde materialen te werken. Tegelijkertijd dragen broedplaatsen ook bij aan de sociale veiligheid van het gebied.
- Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op de juiste plek in de stad. Buurtfuncties met een sterk publiekskarakter krijgen een plek in de woonbuurten en bedrijven die mogelijk hinder veroorzaken op de bedrijventerreinen.
- Rond de Vechtsebanen en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd gebied met (sport)voorzieningen, werk en onderwijs (roze zone). Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke entree naar het bedrijventerrein.

Geen wonen

- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein.
- De wijzigingsbevoegdheid naar wonen in het bestemmingsplan wordt niet meer toegepast, waardoor transformatie van bestaande bedrijfspanden naar nieuwe panden wordt gestimuleerd.

Creatieve broedplaatsen

- Dit gebied is een kansrijke plek voor creatieve broedplaatsen. Het aantrekken van nieuwe creatieve ondernemers kan bijdragen aan de imagoverbetering van het terrein. De doelstelling voor Overvecht is om 5.000 m^2 creatieve broedplaatsen toe te voegen.

Overig

- Om het probleem van netcongestie aan te pakken, is één van de oplossingen het bijbouwen van netinfrastructuur. Stedin heeft het bedrijventerrein Nieuw Overvecht als zoeklocatie aangewezen. Dit valt buiten de scope van deze omgevingsvisie.

Toe te voegen werkplekken

+/- 800 werkplekken

Werkplekken gerelateerd aan voorzieningen (sport, onderwijs) en bedrijven (stadsverzorgende bedrijven, maakbedrijven, MKB, stadsdistributie, circulaire economie)

De straten op bedrijventerrein Nieuw Overvecht zijn groen, veilig en overzichtelijk. Ondanks de nieuwe bomen blijft de zichtbaarheid van in- en uitritten van bedrijven goed, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid voor logistiek verkeer en fietsers/voetgangers. De openbare ruimte wordt toekomstbestendig ingericht, waarbij de groenstroken in de straten water kunnen vasthouden en de bomen zorgen voor voldoende schaduw tijdens warme zomerdagen.

Impressie van het bedrijventerrein



Vechtzoom-Noord



HOV-verbinding 5
De nieuwe HOV-verbinding loopt straks door de Klopvaartbuurt heen.

Aantrekkelijke langzaam verkeersverbinding 4
tussen Klopvaart, Torontodreef en Floridadreef

Bevaarbaar maken Klopvaart voor kano's 3
Toevoegen van natuurvriendelijke oevers

Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef 2

Nieuwe looproute 1
tussen Vechtzoompark en Natuurgebied Zuilen

6 **Nieuwe bebouwing toevoegen rond HOV-halte** aan de Rio Brancodreef met een aantrekkelijk stedelijk milieu, nieuwe voorzieningen, rekening houdend met de menselijke maat

7 **Langzaam verkeersverbinding** over de Vecht. Exacte locatie en aantal verbindingen nog te bepalen.

8 **Verbetering van de openbare ruimte**
In de Klopvaartbuurt wordt ingezet op verbetering van de buitenruimte. Verdichting gebeurt enkel daar waar het nodig is om de woningvoorraad of voorzieningenaanbod te verbeteren.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

In dit deel van Overvecht liggen relatief rustige buurten. Langs de Klopvaart is het prachtig wandelen. Fort aan de Klop is een mooie plek en wordt ook door mensen van buiten Overvecht bezocht. Stadstuin Klopvaart is een groene oase in de buurt met diverse sociale functies.

Kwaliteitsverbetering

- De openbare ruimte (straten, pleintjes en groen) wordt kwalitatief verbeterd.

Voorzieningengebied Rio Branco

- Buurtvoorzieningen (geen winkelcentrum) worden geclusterd rondom de nieuwe HOV-halte, zodat deze voorzieningen gemakkelijk te bereiken zijn.
- De vaak open binnentuinen van de nieuwe woongebouwen worden ingericht met collectieve voorzieningen zoals speelelementen, picknickbanken en barbecueplekken.

Omgeving Franciscusdreef

- Het zuidelijk deel van de Franciscusdreef wordt versmald naar één rijstrook in beide richtingen. Dit verbetert de verkeersveiligheid en biedt mogelijkheden om de oversteekbaarheid naar natuurgebied Oud-Zuilen, bedrijventerrein Nieuwe Overvecht en het sportcluster te verbeteren.
- De herinrichting van de Franciscusdreef maakt aanpassing en vergroening van het gehele wegprofiel mogelijk, eventueel in combinatie met herontwikkeling van de bebouwing eromheen. Het is ook een kans om deze stadsentree meer menselijke maat en allure te geven.
- Er is aandacht voor oversteekplaatsen voor fiets en voetganger ten hoogte van de Orinocodreef, Rio Brancodreef en Torontodreef.



De verbinding over de Franciscusdreef richting het sportcluster wordt ingericht als veilige fietsverbinding, zodat kinderen en volwassenen op een veilige en prettige manier bij hun sportplek kunnen aankomen.



Veilige speelplekken met zicht vanuit de woningen.

Toe te voegen woningen (relatief)
200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
-	++	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 75 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij voorzieningen (rondom nieuwe HOV- halte, onderwijs, zorg) of bedrijven (broedplaatsen in voorzieningenstrook, kantoren en flexwerkplekken rondom HOV-halte)

Vechtzoom-Zuid



Buurtgericht OV 2
Naast de HOV-verbinding ontsluit een busverbinding de buurten van Overvecht, met meerdere haltes per buurt.

Carnegiedreef inrichten als onderdeel van het park 3
De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene verbinding door de wijk, met ruimte voor een snelle HOV-verbinding.

Verbetering buurtwinkelcentrum 1
door oriëntatie, vergroening, aantrekkelijke uitstraling.

Park de Gagel 4
wordt beter bereikbaar door nieuwe fiets- en wandelroutes naar het Vechtzoompark.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 10
School Aunis

Verbindingen over de Vecht voor mens en dier 8
exacte locatie nog te bepalen.

Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen 9

Robuuste groene verbinding 5
tussen Vechtzoompark en Park de Gagel

Recreatieve fiets- en wandelroute 6
De lokale fietsroutes in Overvecht sluiten aan op het regionale fietsnetwerk langs de Vecht.

Groene scheg versterken 7
Vechtzoompark, nieuwe groene oevers en de overzijde van de Vecht met elkaar tot een groene scheg te transformeren en te verbinden, water beter beleefbaar maken

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

In Vechtzoom-Zuid liggen diverse goedlopende voorzieningen: het sportpark en gezondheidscentrum Amazonedreef. Het Vechtzoompark is een mooi wandelgebied met gevarieerde beplanting en sportgelegenheden.

Herinrichting Carnegiedreef

- De Carnegiedreef ontwikkelt tot onderdeel van Park de Gagel. Door het autoverkeer van de dreef af te halen, ontstaat ruimte voor een brede groene inrichting met goede fiets- en wandelverbindingen die onderdeel wordt van Park de Gagel.
- Ook met een HOV- verbinding mag de Carnegiedreef geen barrière in het park vormen. Daarom worden veilige kruisingen voor fietsers en voetgangers gemaakt.

Verdichting rondom HOV-halte

- De nieuwe HOV-route loopt straks over de Carnegiedreef. Rondom de haltes ontstaat een levendige, diverse omgeving met voorzieningen, werkplekken en woningen. Deze functies hebben een aantrekkende werking vanuit de hele wijk.
- Hierbij wordt zo veel mogelijk ingezet op behoud van wat er al is, maar is ook sloop-nieuwbouw mogelijk.

Toe te voegen woningen (relatief)
400-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
-	+	++	++	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 125 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij voorzieningen (voorzieningen en horeca langs de Carnegiedreef, De Klop en omgeving) of bij bedrijven (kantoren en bedrijfsverzamelgebouwen rondom HOV-halte)



Het grootste deel van de fiets- en voetpaden is beschaduwd, om koelte te bieden in warme zomermaanden.



Het transformeren van bergingen naar woningen en het creëren van entrees aan het maaiveld zorgt voor prettige straten en verblijfsplekken.



Op sommige plekken kunnen parkeervakken veranderen in groen, waar ruimte is voor spelen en ontmoeting.



Diversiteit in architectuur, waarin wordt gespeeld met geveldiepte en -variatie, draagt bij aan een diverser straatbeeld.

Tigrisdreef e.o.



3 Buurtgericht OV
Naast de nieuwe, snelle OV-verbinding over de Carnegiedreef zorgt buurtgericht OV voor een goede verbinding binnen Overvecht en naar de rest van Utrecht.

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Pagodedreef 49 (voor wonen met voorzieningen)

Klopvaartpark 2
behouden en versterken

4 De wijkring
wordt vergroend door nieuwe bomen, groenvakken en meer ruimte voor fiets en voetganger.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 10
Gagelkwartierlocatie rondom Ankaradreef

5 Verbetering hart van de buurt
De centra van de buurten worden versterkt en beter bereikbaar gemaakt. Door menging met woningbouw wordt het draagvlak voor voorzieningen vergroot.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 8
Gagelkwartierlocatie rondom HOV-halte

Verbinding tussen Park de Gagel en Klopvaart verbeteren 1

Kansrijke plek voor ontwikkeling 8
Locatie Rosendael

6 Randen Park De Gagel
In plaats van de verborgen, onduidelijke entrees tot het park worden er prettige en sociaal veilige routes en ingangen gerealiseerd, bijvoorbeeld langs de Hanoidreef.

7 Levendige voorzieningenzone voor park en HOV-halte

In Tigrisdreef en omgeving zijn er diverse wandel- en speelstraten. De ligging tussen Park de Gagel, de Klopvaart en het Sjanghaipark is een grote kwaliteit. Park De Gagel is met haar vele functies van groot belang voor de wijk en de buurt.

Focus op buurtverbetering

- Bij de herinrichting van de buitenruimte en straten wordt ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid naar Park de Gagel. Dit doen we door duidelijke looproutes langs voorkanten van woningen te maken.
- De kwaliteit van het buurtwinkelcentrum verbetert door op zoek te gaan naar een combinatie van maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening (kapsalon etc.), betaalbare werkruimte voor creatieve makers en woningbouw.
- Voor de bestaande bebouwing wordt ingezet op verduurzaming en kleinschalige transformaties ten behoeve van de leefbaarheid. Rondom de HOV-halte en de omgeving van zorgcentrum Careyn zijn grootschaligere ingrepen mogelijk.

Toe te voegen woningen (relatief):

400-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	+	+	+

Toe te voegen werkplekken

50 banen thuis + 75 werkplekken op werklocaties

Werkplekken die horen bij bedrijven en buurtvoorzieningen (bedrijven en flexwerk-plekken rondom HOV-halte, retail/horeca functies in buurtcentrum, broedplaatsen in getransformeerde plinten in de wijkring)



In het buurtwinkelcentrum worden voorzieningen op de begane grond gecombineerd met appartementen op de verdiepingen.



De nieuwe bebouwing aan de parkranden staat met de 'voorkant' aan het park, waardoor de sociale veiligheid van het park en de entrees verbeterd wordt. Ook stimuleert het de levendigheid in de parken.



De nieuwe bebouwing wordt voorzien van groene binnentuinen, waar bewoners gebruik van kunnen maken. Kinderen kunnen hier veilig spelen, omdat er vanuit de woningen toezicht is op de tuin.



Door parkeren deels op te lossen in gebouwen, ontstaat er in de buurtstraten ruimte voor groen en ontmoetingsplekken. In samenwerking met de bewoners kunnen deze plekken ingericht worden.

Zambesidreef e.o.



2 **Verbeteren van de openbare ruimte rondom het buurtwinkelcentrum**
in samenwerking met lokale ondernemers en bewoners.

1 **Veiligheid**
De HOV-baan wordt straks ter hoogte van haltes en belangrijke kruisingen oversteekbaar (bijv. de fietsroute door het park).

6 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
Gagelkwartierlocatie Piramidedreef

7 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven

3 **Kansrijke plek voor ontwikkeling**
ZONOR in combinatie met renovatie

4 **Einsteindreef**
Aan deze zijde ingericht met een doorgaande groenstrook tussen weg en bebouwing.

5 **Toevoegen van bebouwing aan de Carnegiedreef**
met behoud van groene binnentuinen in huidige woonblokken, de maat van het groen is afgestemd op de maat van de grote flats.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De kwaliteit van de omgeving van buurtwinkelcentrum de Gagelhof moet beter worden, met name vanwege het stenige plein en de onduidelijke inrichting, waarbij geparkeerde auto's de openbare ruimte bepalen. In deze buurt liggen enkele wegen waar de verkeersveiligheid niet goed scoort.

Verdichting rondom HOV-halte

- De HOV-halte op de Carnegiedreef wordt één van de centrale plekken in de wijk, met optimale bereikbaarheid en menging van functies. Nieuwe ontwikkelingen, door transformatie of sloop-nieuwbouw, dienen bij te dragen aan deze hoogstedelijke kwaliteit.

Groene rand aan de Einsteindreef

- De noordwestzijde van de Einsteindreef behoudt een doorgaande groenstrook. Zo wordt overlast van de weg op de woningen verminderd en kan deze zone worden ingericht als doorgaande ecologische verbinding. De doorgaande groenstrook moet een prettige plek worden om te wandelen zodat het aangenamer gaat voelen.

Toe te voegen woningen (relatief):
500-700 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken
100 banen thuis + 75 werkplekken op werklocaties

Werkplekken die horen bij bedrijven en voorzieningen (retail/horeca en verzorgende voorzieningen in de Gagelhof, bedrijfsverzamelgebouwen langs de Carnegiedreef)



Het groen tussen bestaande woongebouwen krijgt een functie om te sporten, spelen, verblijven of eten te verbouwen (moestuin).



Schoolpleinen kunnen onderdeel worden van de openbare ruimte, buiten schooltijden. Hier horen maatregelen bij zodat de schoolpleinen netjes blijven.



Het groene karakter van de Einsteindreef en Carnegiedreef blijft behouden.



Levendige plinten in de nieuwe bebouwing zorgen voor reuring op straat.

Zamenhofdreef e.o.



1 Het RWZI-gebied
ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk milieu dat aansluit bij Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie wordt gehuisvest.

2 Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef
Overvecht Centrum wordt beter verbonden met de omliggende buurten, voornamelijk de buurt aan de overzijde van de Einsteindreef.

3 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Overvecht Centrum

4 Intensiveren bebouwing aan de Zamenhofdreef
Toevoegen van nieuwe woningen rondom bestaande binnentuin, waar huidige en nieuwe bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Bij transformatie is hoge stedelijkheid wenselijk.

5 Singel als continu beleefbaar element
Water uitbreiden waar het kan en toevoegen van natuurvriendelijke oevers, rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken.

6 De Zamenhofdreef en de Carnegiedreef worden onderdeel van de centrale as
Dit is een autovrije en groene verbinding die Overvecht Noord en zuid en de parken met elkaar verbindt.

7 Nieuwe parkstructuur
Een deel van dit gebied wordt een continue parkstrook langs de Vecht, met een directe verbinding langs de Zamenhofdreef naar Park de Watertoren en ruimte voor recreatie, natuur, water en sport

8 Brailledreef
Transformatie tot een stadsboulevard is belangrijk voor de oversteekbaarheid richting het RWZI-terrein wanneer deze in de toekomst ontwikkeld wordt.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De omgeving van de Zamenhofdreef trekt met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers. De buurt heeft dan ook een belangrijke functie. De uitstraling van het winkelcentrum drukt een sterke stempel op deze buurt. Het centrale gebied van Overvecht transformeert in de toekomst van een gebied met bijna alleen maar winkels naar gemengd stedelijk gebied met (maatschappelijke) voorzieningen, bedrijvigheid en woningen.

Overvecht Centrum

- Overvecht Centrum heeft het vermogen om een subcentrum van Utrecht met regionale functie te worden, met veel nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken.
- De wegen rondom Overvecht Centrum voelen nu op veel plekken als barrière. Verbeterde kruisingen over de Einsteindreef en herinrichting van de Zamenhofdreef verhogen de lokale bereikbaarheid.
- Voor Overvecht Centrum stellen we een Masterplan op, waarin we de ontwikkelmogelijkheden en doelstellingen voor het gebied vastleggen.

Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

- De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest. Het verplaatsen van de RWZI is een stadsbrede opgave.
- Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt.

Toe te voegen woningen (relatief):
2.500-3.000 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
++	-	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
400 banen thuis + 750 op werklocaties

Werkplekken die horen bij grotere wijkvoorzieningen, gelegen in Overvecht-Centrum of die horen bij bedrijven (retail, horeca, bedrijfsverzamelgebouwen)



De bebouwing past zich aan aan de omgeving waarbij hoogbouw en laagbouw elkaar afwisselen.



Afwisselende bebouwing rondom het voorzieningenhart



Winkels, horeca en werkplekken op de begane grond met daarboven appartementen.



Het toevoegen van nieuwe woningtypen zorgt voor diversiteit in het woningaanbod. Dit biedt de mogelijkheid om binnen Overvecht te verhuizen, en trekt nieuwe doelgroepen naar Overvecht.

Neckardreef e.o.



1 Talentcampus
De omgeving van sportcomplex De Dreef is een bijzondere plek voor kinderen en jongeren, waar sporten en leren samenkomen.

2 Groene zone langs de NRU verbeteren
qua sociale veiligheid, groene uitstraling en routing door meer voorkanten en levendige functies

3 Verbeteren groene verbinding
tussen Park de Watertoren en het Noorderpark door bestaande verharding te vergroenen. Als op termijn de bebouwing wordt geherstructureerd, kan de hoofdgroenstructuur verder worden versterkt.

4 Robuuste groene verbinding over de NRU

5 Singelstructuur versterken
Bij ontwikkelingen in dit gebied moet de oorspronkelijke singelstructuur weer zichtbaar worden.

6 Park de Watertoren
is vrij van autoverkeer. Het park wordt ontsloten met en OV-verbinding. Een doorgaand fietspad zorgt voor een goede verbinding tussen de buurten aan beide kanten van het park en vanuit het Vechtzoompark naar het Noorderpark.

7 Identiteit
Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit en een meer open uitstraling, door natte natuur en sportfuncties, met natuurlijke oevers waar mogelijk. De cultuurhistorische kenmerken van het park, zoals de zichtlijnen naar de watertoren, blijven goed herkenbaar.

8 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Hart van de buurt

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Einsteindreef 101

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Pahud de Mortangesdreef

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Deze buurten liggen rond Park de Watertoren, een wijkicoon. Daarnaast is Sportpark De Dreef een bruisende plek waar de wijk elkaar ontmoet. De openbare ruimte in dit gebied is toe aan opwaardering.

Woonbuurten in een groen raamwerk

- Door het aantal doorgaande auto-verbindingen terug te brengen, versterkt het groene raamwerk om de buurten heen. Zo worden Park de Watertoren en het Noorderpark beter bereikbaar.
- Nieuwe ontwikkelingen dienen bij te dragen aan de kwaliteit van Park de Watertoren, bijvoorbeeld door voorkanten van gebouwen duidelijker naar het park toe te richten.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.

Opschonen groenzone langs NRU

- De groenzone langs de NRU is erg rommelig. Door herstructurering van de bebouwing kan dit gebied ontwikkelen tot een bufferzone tussen NRU en de woonbuurten. Hierbij horen goede doorgaande wandel- en fietsverbindingen, goed ingepaste bebouwing en veel gevarieerde beplanting.

Toe te voegen woningen (relatief):

200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken

125 banen thuis + 75 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (broedplaatsen in de wijk, werkruimtes in getransformeerde plinten)



Bestaande voorzieningen kunnen uitbreiden met passende voorzieningen, zoals een kinderdagverblijf, apotheek of kapper. Extra winkels zijn hier niet mogelijk.



Groene binnentuinen bij de nieuwe bebouwing

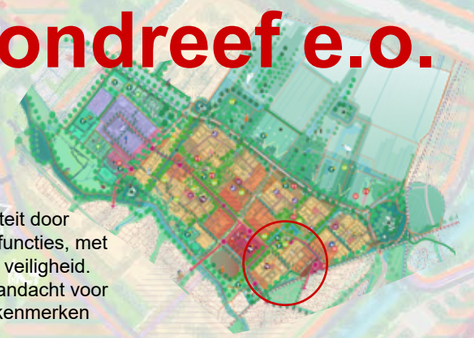


Bij de nieuwe bebouwing wordt het parkeren soms inpandig of in een binnenhof opgelost, zodat de parkeerdruk op straat niet groter wordt.



Het huidige sport- en onderwijsprogramma rondom Sportcentrum De Dreef biedt kansen voor een 'campusachtige' omgeving.

Taagdreef, Rubicondreef e.o.



1 HOV-route
HOV-route loopt door de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.

2 Park de Watertoren
krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties, met aandacht voor sociale veiligheid. Hierbij is voldoende aandacht voor de cultuurhistorische kenmerken van het park.

7 Plek voor vergroening
verwijderen bebouwing Moezeldreef 127

8 Verbeteren situatie rondom garage Faustdreef

3 Er rijden geen auto's
door Park de Watertoren. Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum.

Duurzame knooppuntontwikkeling 4
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met plek voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.

12 Weren doorgaand autoverkeer
ten gunste van doorstroming HOV en ontwikkeling stationsgebied

Aandacht voor groene verbinding als onderdeel van het Spoorzoompark 11

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Winterboeidreef

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Rhonedreef 40

5 Verbeteren fietsnetwerk
Het fietsnetwerk wordt ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2024 uitgebreid met een nieuwe verbinding naar de overkant van het spoor. Ook wordt de aansluiting van de fietsroute langs het spoor op de Brailledreef verbeterd.

6 Extra oppervlaktewater
Vervangen van de duikers voor oppervlaktewater.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De omgeving van de Taagdreef heeft een mooie, groene zone langs het spoor en langs de Keggedreef. Ook is er veel groen dichtbij het centrum van Overvecht. De verbindingen in de buurt met andere buurten en wijken kunnen beter.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Deze buurten bevinden zich op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station en langs doorgaande wegen zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk. In het overige deel van de buurten staan kleinschalige transformaties centraal, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.
- Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en in Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten.
- Waar mogelijk worden duikers vervangen voor oppervlaktewater. De aanwezigheid van het water draagt bij aan het karakter van deze buurten.

Toe te voegen woningen (relatief):
300-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
=	=	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 400 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (grotere bedrijfsverzamelgebouwen in stationsgebied, broedplaatsen in de wijk)



In de nieuwbouw op bijzondere plekken is ruimte voor experimenteren met kleurgebruik en diversiteit in de architectuur.

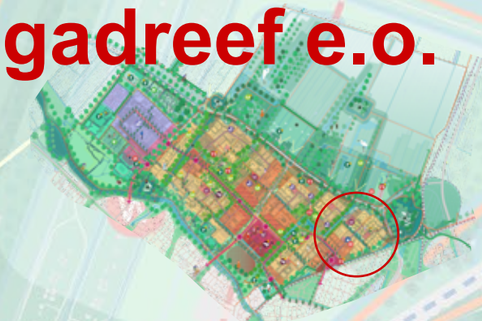


Een combinatie van opknappen van bestaande bebouwing en toevoegen van nieuwe bebouwing kan leiden tot een nieuwe, kleinschalige woonbuurt.



Bestaande ontmoetingsplekken en voorzieningen in de buurt, zoals Buurtwinkel Overhoop, versterken en soortgelijke sociale initiatieven stimuleren.

Donaudreef, Wolgadreef e.o.



1 Winkelcentrum Overkapel
Plek voor de dagelijkse boodschappen

2 Verbinding met Noorderpark
Vanuit de buurten wordt het Noorderpark straks nog beter bereikbaar door nieuwe fietsroutes. Bij de herontwikkeling van tuincentrum Steck wordt daarnaast gedacht aan een extra langzaam verkeerroute die de Gageldijk en het Noorderpark met elkaar verbindt.

8 Hart van de buurt
Hier is ruimte voor nieuw programma en maatschappelijke functies en het toevoegen van speciale woonvormen (bijv. wooncoöperaties)

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Fortunadreef

9 Kansrijke plek voor ontwikkeling
Jeanne d'Arcdreef 1

3 Bestaande bebouwing in het groen
Ruimte voor ontwikkeling en verbetering mogelijk maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur

7 Mogelijke transformatie
rondom het stationsgebied van eengezinswoningen van Woonin en de P+R

4 Spoorzoompark
Verbinding met het Noorderpark versterken en meer voorkanten aan het park. Daarnaast is dit een zoeklocatie voor (extra) waterberging.

10 Kansrijke plek voor ontwikkeling
P+R terrein

5 Toevoegen van natuurvriendelijke oevers

6 Rondom station Overvecht
is ruimte voor verdichting en ontstaat een hoogstedelijk milieu. De groene verbinding van de spoorzoom loopt door dit gebied.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

De winkeliers in winkelcentrum Overkapel zijn betrokken. Bewoners zijn positief over het Spoorzoompark, de stadstuin aan de Plutodreef en het spetterbadje op de Centaurusdreef.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Door het aantal doorgaande auto-verbindingen te verminderen, verbeteren we de verkeersveiligheid en versterken we het groene raamwerk om de buurten heen. Zo worden Park de Watertoren en het Noorderpark beter bereikbaar.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Dit zorgt voor een hoge gevoelstemperatuur op zomerse dagen. Door meer groen in de straten, hoven en erven ontstaat een prettige omgeving en kan het regenwater direct in het groen infiltreren. Een deel van de buurt ligt op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk.

Opschonen groenzones aan buurtranden

- Sommige buurtranden zijn erg rommelig geworden. Door aanpassing van de bebouwing kunnen deze plekken ontwikkelen tot aantrekkelijke delen van de hoofdgroenstructuur. Hierbij horen goede doorgaande wandel- en fietsverbindingen, goed ingepaste bebouwing en ecologische kwaliteit.

Toe te voegen woningen (relatief):

200-250 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
--	++	++	++	+

Toe te voegen werkplekken

80 banen thuis + 75 op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of werkplekken gerelateerd aan bedrijven (kantoren en bedrijfsruimten in nabijheid station)



Door straten anders in te richten tot “woonstraten” wordt ruimte gemaakt voor een groene inrichting met meer natuur en plekken waar buren elkaar kunnen ontmoeten.



Rijkere variatie in architectuur en kleurgebruik op bijzondere plekken, zoals de locaties waar eerder voorzieningen hebben gestaan.

Hart van de wijk



Nieuwe oversteek
De kruising Einsteindreef en Carnegiedrieef wordt ingericht als nieuwe groene oversteek voor de HOV-lijn, fietsers en voetgangers. Op de hoek van de kruising komt een levendige plint met horeca, winkels en voorzieningen.

Kansrijke plek voor ontwikkeling
Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven

Wonen aan het buurtpark
We ontwikkelen langs de Einsteindreef een nieuw buurtpark, omgeven door nieuwbouw met woningen, voorzieningen en werkplekken. Op deze plek wordt daar waar het de buurt versterkt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan. Dit groen wordt kwalitatief en kwantitatief gecompenseerd. We willen voorkanten gericht op het park en goede oversteken over de Einsteindreef die goed aansluiten op loop en fietsroutes aan beide zijden van de weg.

Groene verbinding
De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.

Profiel Einsteindreef
De Einsteindreef ontwikkelt tot een groene stadslaan met stedelijke gevels aan de zijde van het Centrum en een doorgaande groenverbinding aan de overkant. Op meerdere plekken verbetert de oversteekbaarheid van de weg.

Kansrijke plek voor ontwikkeling
Overvecht Centrum

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het gebied rondom de kruising van de Einsteindreef en Carnegiedreef zal ontwikkelen tot het hart van de wijk Overvecht. Met de vernieuwing van Overvecht Centrum, nieuwe gemengde ontwikkelingen en een betere (H)OV-bereikbaarheid wordt dit hét gebied waar wonen, werken, winkelen en recreëren samenkomen.

Een groter centrumgebied

- We willen dat de vernieuwing van Overvecht Centrum geen ontwikkeling op een eiland is, maar ook uitstraalt op de omgeving. Daarom verbeteren we de loop- en fietsroutes naar het Centrum toe, en ontwikkelen we woningen, werkplekken en voorzieningen in de directe omgeving van het Centrum.

Einsteindreef als groene stadsboulevard

- Om de Einsteindreef beter oversteekbaar te maken, versmallen we het wegprofiel. Daarnaast voegen we oversteken over de Einsteindreef toe. Zo is Overvecht Centrum gemakkelijker te bereiken en ook gevoelsmatig minder ver weg.
- Het groen langs de Einsteindreef richten we in als een nieuw buurtpark dat zowel vanuit Overvecht Centrum als de Kaap Hoorndreef goed bereikbaar is. De woningen aan het park verbeteren de sociale veiligheid. Met voorzieningen en horeca in de plint wordt dit een aangename verblijfsplek voor de buurt waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen veilig kunnen spelen.
- Om het Centrumgebied de sprong over de Einsteindreef te laten maken, ontwikkelen we in en aan het buurtpark nieuwe woningen. Het centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen.
- Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef, we behouden echter een brede groene zone langs de weg om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.



Nieuwe woningen kijken uit op het groene karakter van de Einsteindreef



Het groene karakter komt ook terug in de binnenhoven van de nieuwe bouwblokken.

Park de Gagel





Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Park de Gagel grenst aan diverse woonwijken en wordt doorkruist door de Carnegiedreef. De verbindingen met buurtgroen kunnen verbeterd worden.

Park de Gagel

- Park de Gagel vervult een belangrijke recreatieve functie. Daarom streven we naar behoud en verbeteren van de bestaande functies, zoals de moestuin, speelvijver, speeltuin, stadsboerderij en een vlindertuin. Maar er is ook ruimte om nieuwe functies toe te voegen, zoals een parkcafé, kiosk of een amfitheater ingepast in het landschap. De cultuurhistorische waarden van Park de Gagel worden hierin meegenomen.
- In plaats van de verborgen, onduidelijke entrees tot het park worden er prettige en sociaal veilige routes en ingangen gerealiseerd. Het is de bedoeling voor buurtbewoners in de directe omgeving dat zij ook het gevoel hebben dat ze in het park wonen. De fysieke grens tussen park en buurt vervaagt.
- In het park veranderen de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Er wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar, tieners en volwassenen). Deze plekken dragen bij aan gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting.
- Het park krijgt meer open en veilige parkranden, prettige wandelpaden zonder barrières en overzichtelijke parkentrees. Waar mogelijk wordt de relatie tussen gebouw (begane grond) en park(rand) versterkt door bijvoorbeeld ramen, deuren en functies te maken in de begane grond van gebouwen.
- De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt.



Afwisseling tussen schaduwrijke en zonnige plekken



De bestaande speelplekken worden opgeknapt en vergroend.

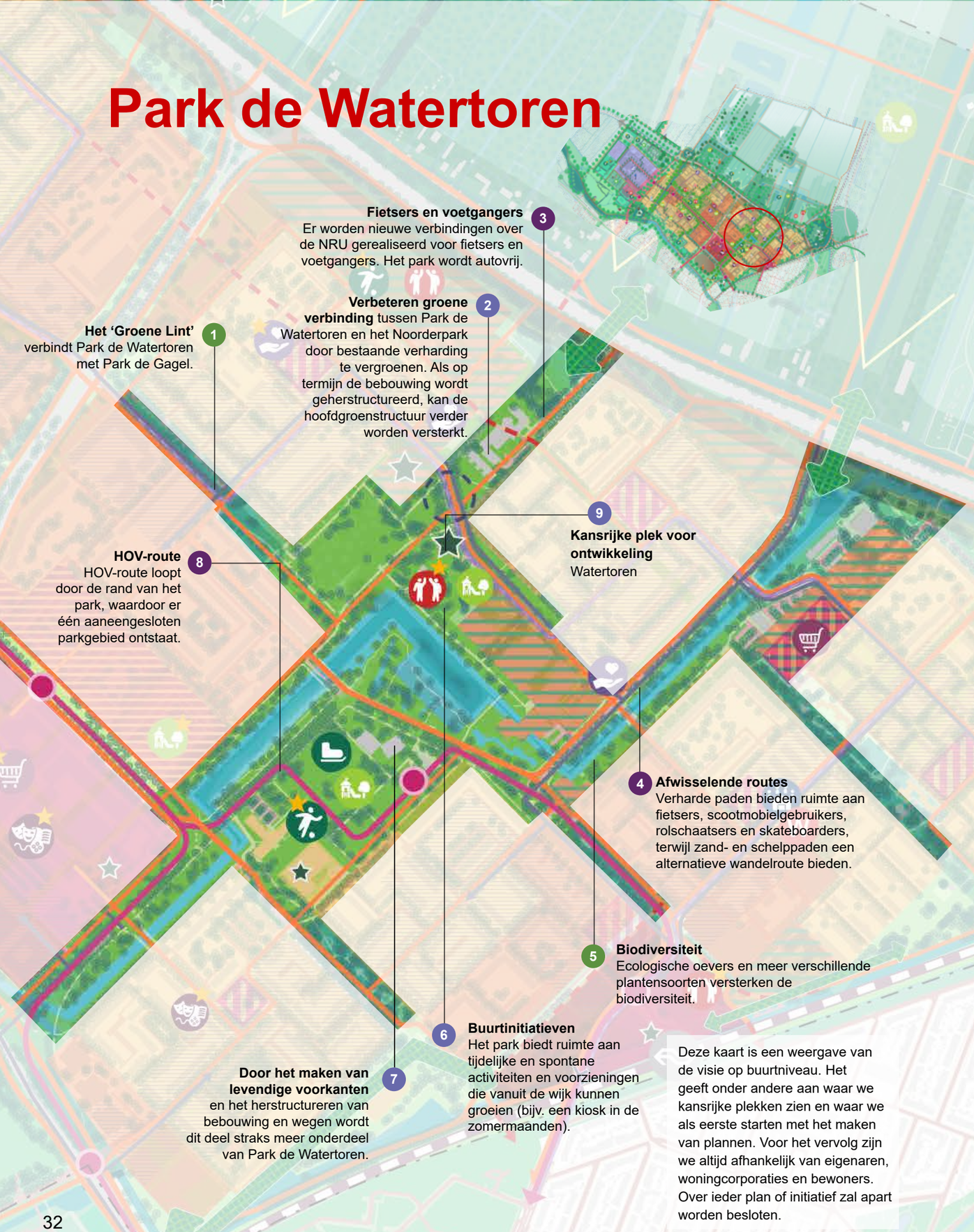


Fietspaden bevinden zich in de schaduw, waarbij sociale veiligheid in het ontwerp van belang is.



De parken zijn autovrij, waardoor de beweegvrijheid en ruimte voor fietsers en voetgangers verbetert.

Park de Watertoren



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Park de Watertoren grenst aan diverse woonbuurten en Overvecht-Centrum. De verbindingen met het Noorderpark en het Vechtzoompark zijn voor mens, plant en dier van belang. Het park wordt door Overvechters zeer gewaardeerd. Het park heeft niet alleen een recreatieve functie, maar draagt ook bij aan klimaatadaptatie en verkoeling van de stad.

Versterken groenstructuur

- Het park wordt autovrij. De Marnedreef en de Moezeldreef worden in het park opgeheven voor autoverkeer.
- De HOV-verbinding loopt langs / door het park.
- We versterken de biodiversiteit in het park met ecologische oevers en meer diversiteit in beplanting. Daarmee streven we naar een volwaardige habitat en ecosysteem voor flora en fauna.
- Er worden nieuwe verbindingen over de NRU gerealiseerd.

Programmering van het park

- Park de Watertoren wordt beter ingericht voor verblijven, sporten en spelen. Er worden zitplekken aan het water gemaakt, waardoor het voor omwonenden aantrekkelijk wordt om te verblijven in het park. De cultuurhistorische waarden van Park de Watertoren worden versterkt.
- Het park biedt ook ruimte aan tijdelijke en spontane activiteiten en voorzieningen die vanuit de wijk kunnen groeien (bijv. een kiosk in de zomermaanden).
- De parkranden worden versterkt door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het park te plaatsen, waardoor voordeuren grenzen aan het park. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van het park en de sociale veiligheid in en rondom het park.



Wonen aan het park



De zichtlijnen in het park



Gebouwen staan met hun ‘voorkant’ aan het park, waardoor de sociale veiligheid aan de parkranden verbetert.



Zitplekken aan het water bieden een plek om tot rust te komen.

Stationsgebied



HOV-halte 2
In het stationsgebied wordt een halte in het HOV-netwerk toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is. Doorgaand autoverkeer op de Tiberdreef/Meester Tripkade wordt geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen.

Moezeldreef
De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze prettige wijkentree is veilig en aantrekkelijk, door de aangrenzende winkels, horeca en woningen.

1

Fietsnetwerk 3
Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.



Spoorzoompark 6
Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende wijken en is verbonden met het buurtgroen.

Eerste kansrijke plek voor ontwikkeling 7
P+R terrein

Duurzame knooppuntontwikkeling 5
Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd, om efficiënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.

Kansrijke plek voor ontwikkeling 4
Op de Winterboeidreef zien we kansen voor nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot Overvecht en een plek waar dagelijks veel reizigers in-, uit- of overstappen op trein en bus. Deze plek ontwikkelt tot een stedelijk knooppunt. Betere verbindingen maken het gebied tot aantrekkelijk entreegebied naar de wijk.

Entree naar Overvecht

- De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige voorzieningen, horeca en woningen.

Stedelijk knooppunt

- In het stationsgebied wordt een halte van de HOV-lijn toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.
- Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd met wonen, werken en voorzieningen, om efficiënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
- Belangrijke maatschappelijke functies (zoals de scholen en moskee) dienen een plek te krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (in geval van herontwikkeling).
- De P+R bij het station verdwijnt.

Spoorzoompark

- Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende buurten en is verbonden met het buurtgroen.
- De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark.



De stationsomgeving wordt groen ingericht en vormt een aantrekkelijke entree voor Overvecht en Tuindorp.



Aan de hoofdstraten rondom het station wordt in de plinten ruimte gereserveerd voor voorzieningen en retail, op loopafstand van het station.



Nieuwe gebouwen aan het Spoorpark.



Binnentuinen van de nieuwe bebouwing rondom het station zijn plekken waar werknemers kunnen pauzeren en bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

Noorderpark-Ruigenhoek, Fort Blauwkapel en omgeving



Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Het natuur- en recreatiegebied Noorderpark-Ruigenhoek ligt deels in gemeente Utrecht en deels in gemeente De Bilt. Het grenst aan de noordwestzijde van de wijk Overvecht, en ligt tussen de wegen Gageldijk, Burgermeester Huydecoperweg, Kooijdijk en Koningin Wilhelminaweg.

Het unieke slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel onderdeel van UNESCO Werelderfgoed Hollandse WaterliniesIn het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur voor Overvechters en de hele stad en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland.

Het gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek, wateropvang, recreatie en sport. Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in natuur- en recreatiegebied Noorderpark-Ruigenhoek opgenomen zouden kunnen worden.

In Noorderpark-Ruigenhoek zoeken we ruimte voor een nieuw sportpark voor Overvecht en de stad. Hierbij houden we rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. We zoeken samen met onze partners in het gebied naar mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zoals zonnevelden en windturbines.

Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

02

Uitvoerings-strategie

Uitvoeringsstrategie

In deze uitvoeringsstrategie beschrijven we hoe we komen tot de uitvoering van de ambities de zijn beschreven in de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze uitvoering zal stap voor stap plaats vinden. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.

De omgevingsvisie is een:
Afwegingskader
- Toetsingskader voor in- en externe initiatieven;
- Voor het stellen van prioriteiten op korte en (middel)lange termijn.

Perspectief voor samenwerking:
- Om helderheid te geven over de ambities en verwachtingen, zowel intern als extern;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om een verleidelijk perspectief te bieden richting eigenaren en mogelijke investeerders in het gebied waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aanbod:

Uitgangspunten: We beginnen met het beschrijven van een aantal algemene uitgangspunten. Omdat bij de ingrepen in de openbare ruimte en de mobiliteitstransitie veel komt kijken besteden we daar apart aandacht aan.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken: Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de omgevingsvisie zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen.

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid: De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren.

Fasering: De verwezenlijking van de omgevingsvisie vindt plaats aan de hand van vele projecten en initiatieven. Projecten en initiatieven die al in gang zijn gezet, waarvan we weten dat ze komen (de vervangingsopgave van de riolering en wegverharding) maar ook nieuwe projecten en initiatieven. In dit hoofdstuk beschrijven we de volgorde en samenhang van de projecten en voorgestelde ingrepen.

Algemene uitgangspunten

Relatie met lopende projecten
Het vaststellen van de omgevingsvisie kan effect hebben op verdere planvorming, afhankelijk van de fase van besluitvorming van lopende projecten en nieuwe initiatieven. De projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, gaan uiteraard door. Nieuwe initiatieven die gelijktijdig lopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie krijgen al zoveel mogelijk van het gedachtengoed mee. Voor initiatieven die na vaststelling van de omgevingsvisie in beeld komen, geldt de omgevingsvisie als concreet afwegingskader.

Integrale afweging
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. Niemand weet welke nieuwe uitdagingen er de komende jaren bijkomen en opgelost worden. Daarom is enige mate van flexibiliteit nodig. De omgevingsvisie schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is. Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de omgevingsvisie zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen (dat kan bijvoorbeeld door het doorlopen van de stappen in het Utrechts Planproces waarbij de afweging en de wenselijkheid van het initiatief bestuurlijk wordt voorgelegd).

Omgevingswet
Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De bestaande bestemmingsplannen zijn onderdeel geworden van het omgevingsplan voor de stad Utrecht. In het omgevingsplan staat wat er op welke plek mag. Sommige ontwikkelingen en voorstellen passen in het huidige omgevingsplan (zoals de herinrichting van de openbare ruimte) maar ook veel niet. Nieuwe projecten en initiatieven worden getoetst aan het omgevingsplan. Als een plan niet past kunnen we een proces starten om het omgevingsplan aan te passen of kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd om te mogen afwijken. De Omgevingsvisie vormt dan de inhoudelijke onderlegger. De visie maakt de gewenste ontwikkelingen en beoogde (bouw)plannen, die niet passen, planologisch nog niet mogelijk.

Groeien in balans
De wijkaanpak Samen voor Overvecht is per definitie een langjarige aanpak, waarbij een goede afstemming nodig is tussen de verschillende projecten die achtereenvolgens uitgevoerd worden. We streven ernaar elk moment in de ontwikkeling een positief tussenresultaat voor de wijk te behalen. Dat betekent dat bijvoorbeeld groen, mobiliteit, wonen, collectieve voorzieningen en het ondersteunen van lokale initiatieven gelijk op moet lopen met de vastgoedontwikkeling. Het is immers altijd ongewis hoe snel er weer een volgende stap gezet zal kunnen worden. Door projecten binnen de wijk aan elkaar te

koppelen ontstaat er samenhang die een positieve verandering in gang zet.
De groei van het aantal woningen moet dus in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Als de gewenste aantallen niet binnen een zone worden gerealiseerd, dan onderzoeken we of het mogelijk is om een verplichting tot een integrale aanpak met andere ontwikkelingen in dezelfde zone op te leggen waar deze wel kunnen worden gerealiseerd. Als dit niet past en we af moeten wijken van de richtlijnen vraagt dit om een bestuurlijk besluit.

Openbare ruimte

Integrale aanpak en werk met werk maken
De openbare ruimte in heel Overvecht vraagt de komende 20 jaar om een grootschalige integrale aanpak. Stadsbedrijven investeert circa 240 miljoen euro in de vervanging van de riolering en wegverharding in de hele wijk. Om met deze vervangingsopgave de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke ambities op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn aanvullende middelen nodig. Met een integrale aanpak van de openbare ruimte kunnen we de volgende doelen realiseren:

- Verbeteren leefbaarheid: een goede, veilige en schone openbare ruimte levert een belangrijke en noodzakelijke bijdrage aan de wijkverbetering van Overvecht en sluit aan op de ambities van de wijkaanpak Samen voor Overvecht.
- Mobiliteit: verbetering van de verkeersveiligheid. Tijdens het participatieproces van de Omgevingsvisie Overvecht is verkeersveiligheid als belangrijkste thema benoemd. Met een duurzaam veilige inrichting met minder verharding in de straten en meer vergroening zal de verkeersveiligheid toenemen.
- Klimaatadaptatie en vergroening: de nu zeer versteende buurten worden klimaatadaptief gemaakt en sterk vergroend. De herinrichting van de bovengrond en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen zodat hemelwater goed kan afwater in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem (zie ook hoofdstuk 4).
- Energietransitie: aanleg van het warmtenet, waarmee Overvecht aardgasvrij wordt.
- Verdichting: de gewenste verdichting conform de RSU (+5000 woningen en + 3000 werkplekken) vraagt om herinrichting van de buurten. De vergroening van de straten is nodig om aan de groenopgave behorend bij het toevoegen van het aantal woningen te kunnen voldoen. De mobiliteitstransitie is voorwaardelijk om de extra woningen en werkplekken te kunnen realiseren.

Bij de aanpak van de openbare ruimte hanteren we een aantal principes:

1. De ambitie aardgasvrij biedt kansen om tot een integrale aanpak van de openbare ruimte te komen.
2. De ontwikkelingen van woningcorporaties bieden kansen om tot een integrale ontwikkeling van de openbare ruimte te komen.
3. In Overvecht zuid volgen we zoveel mogelijk de geplande renovaties van de corporaties en gebiedsontwikkelingen. Zo groot mogelijke gebieden in een keer aanpakken is nodig om voor 2040 de openbare ruimte in Overvecht getransformeerd te hebben.
4. Een governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team, uitvoeringsorganisatie met mandaat, eigenaarschap, waarmaakcapaciteit in mankracht en tijd, koers houden zijn essentiële voorwaarden om de beoogde doelen en planning te behalen. De principeprofielen van de Omgevingsvisie voor de woonstraten gaan daarbij helpen zodat niet bij ieder project hiervoor opnieuw kaders geformuleerd dienen te worden.

Beheer
Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte** en het **Handboek Openbare Ruimte**.
De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de **Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering**.

Circulair
Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In 2030 willen we al op de helft zijn. De manier waarop mensen nu met grondstoffen omgaan is niet langer houdbaar. Het is nodig om slimmer en zorgvuldiger om te gaan met grondstoffen, materialen en producten. Wanneer we dit doen maakt het Utrecht niet alleen een fijnere en gezondere plek om te wonen en werken, maar leveren we ook onze bijdrage aan verschillende maatschappelijke uitdagingen van dit moment.

De gebiedsontwikkeling en de vervangingsopgave van de riolering en verharding in Overvecht bieden kansen om de openbare ruimte circulair te beheren en te ontwikkelen. Hergebruik van materialen wordt als uitgangspunt meegenomen in het ontwerpproces. We houden in het ontwerpproces ook rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar dat mogelijk en gewenst is in het ontwerp. We behouden zo veel mogelijk bestaande gezonde bomen en waar mogelijk wordt het huidige wegprofiel gehanteerd om de bestaande wegfundering te kunnen hergebruiken.

Mobiliteitstransitie

Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 2040 heeft Utrecht gekozen voor ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. Voor mobiliteit betekent dit dat we in Utrecht voorrang geven aan gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerwijzen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Zo zorgen we voor minder geluidsoverlast, uitstoot, drukte en ongelukken en meer ruimte voor andere functies en ruimtelijke kwaliteit (zoals groen en verblijven). De beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren.

Overvecht kent nu al problemen zoals verkeersonveiligheid en verkeersdrukte. Zonder maatregelen gericht op een mobiliteitstransitie zullen, mede door de groei van Overvecht en de stad, deze problemen nog groter worden. Ook daarom zetten we in op de mobiliteitstransitie en bevorderen we lopen, fietsen en het openbaar vervoer en ontmoedigen we zoveel mogelijk autoverkeer.

De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is.

Maatregelen in de omgevingsvisie dragen bij aan de mobiliteitstransitie:

Herinrichten van de buurten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer. Lopen en fietsen wordt juist aantrekkelijker. Bij het herinrichten liften we mee met de geplande werkzaamheden voor bijvoorbeeld rioolvervanging.

Centrale as grotendeels autovrij
De centrale as realiseren we om het hoogwaardige openbaar vervoer snel, betrouwbaar en herkenbaar te maken, meer ruimte en kwaliteit te bieden voor lopen en fietsen (de modelberekeningen laten een enorme toename van het aantal fietsers over deze as zien) en om Park de Gagel (Overvecht- Noord) en Park de Watertoren (Overvecht- Zuid) middels een groene herkenbare as te verbinden. De Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden straks autovrij. Bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer ten gunste van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Zo krijgen gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen een prominente plek in Overvecht.

Minder autoverkeer door de buurten
Om lopen, fietsen, spelen en verblijven aantrekkelijk te maken willen we dat het in de buurten niet te druk is/wordt met autoverkeer. We gaan de hoeveelheid autoverkeer in de buurten van Overvecht na herinrichtingen monitoren en indien nodig nemen we aanvullende maatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen

voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Locatie en type aanvullende maatregelen worden op basis van de monitoring verder uitgewerkt. De snelheid van de mobiliteitstransitie is sterk bepalend voor de mate waarin deze aanvullende maatregelen in de toekomst nodig zullen zijn.

Sterker fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken fietsen en wandelen zo vroeg mogelijk een aantrekkelijk alternatief voor (korte) autoritten. Daarom stellen we voor om op korte termijn binnen Overvecht de kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen. In een later stadium breiden we dit uit met nieuwe verbindingen naar de omgeving. Lopen wordt prettiger door de herinrichting van de straten.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De toevoeging van een HOV-route (U-link), in combinatie met buurtgericht OV, speelt een belangrijke rol in het beter en sneller verbinden van Overvecht met de omgeving. Daarbij moet voorkomen worden dat deze HOV-bus pas gaat rijden nadat een groot deel van de nieuwe woningen is gerealiseerd en nieuwe bewoners toch voor een eigen auto kiezen. We kiezen er daarom voor de HOV-bus zo vroeg mogelijk te laten rijden. Door de bus in eerste instantie samen te laten rijden met het autoverkeer over de centrale as is dit mogelijk. Pas in een later stadium ontwikkelt het tracé tot een volwaardige HOV-verbinding, waarbij de bus over een grotendeels autovrije centrale as zal rijden. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV- netwerk buiten Overvecht nodig.

Minder parkeren op straat

De druk op de openbare ruimte is hoog. Autoparkeren neemt relatief veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld groen, spelen en lopen. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Het inzetten van parkeerbeleid (het beperken van het aantal parkeerplaatsen en het beprijzen van parkeren) is een zeer effectief middel om het autogebruik omlaag te brengen, zeker wanneer dat in combinatie gebeurt met het versterken van het OV en fietsvoorzieningen.

<u>Parkeren bij nieuwe ontwikkelingen</u>

- Bij de grotere ontwikkelingen van nieuwe woningen en werkplekken zoals in de hoogstedelijke gebieden, langs de centrale as en in de stedelijke buurten is het uitgangspunt dat parkeerplekken op eigen terrein en gebouwd worden uitgevoerd. De hier geldende parkeernorm zal, afhankelijk van de locatie, worden teruggebracht als gevolg van de introductie van betaald parkeren en de afstand tot een (H)OV-halte.
- Voor maximale flexibiliteit dient bij nieuwe parkeervoorzieningen bij voorkeur collectief gebruik mogelijk te zijn. Hierdoor is parkeren door verschillende of andere gebruikers (dubbelgebruik) altijd een optie is en kunnen parkeerplekken zo effectief mogelijk worden benut, ook bij veranderde vraag. Waar mogelijk en zinvol worden deze parkeervoorzieningen ook zo ontworpen dat ze op termijn kunnen transformeren naar andere functies. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.
- Bij de bouw van parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen streven we naar het realiseren van extra capaciteit om zo een deel van het straatparkeren uit buurten waar slechts beperkt programma bij komt, op te vangen. Als dat niet haalbaar is, wordt de mogelijkheid voor een zelfstandige buurthub onderzocht. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.
- Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande flats) zien we als maatwerk. Parkeren wordt hier in principe ook niet in de openbare ruimte opgelost, omdat dit het realiseren van de groenambitie bemoeilijkt.

<u>Bestaande parkeerplaatsen</u>

Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. We verwachten bijvoorbeeld dat als gevolg van de invoering van betaald parkeren, net als in andere delen van Utrecht, de parkeerdruk lager zal worden. We hebben beperkt inzicht in de parkeerdruk in Overvecht. In de afgelopen jaren zijn in het kader van projecten wel enkele parkeeronderzoeken gedaan:

- Bij verschillende gebieden is er ruimte om parkeerplekken op te heffen of worden bij de komende herinrichting al parkeerplekken opgeheven. Bijvoorbeeld bij herinrichting Taagdreef e.o., Donaudreef en Amazonekwartier.
- Bij de Kaap Hoorndreef en omgeving is recent een parkeeronderzoek gedaan waarbij de parkeerdruk op het drukste moment laag is. Dat geeft aan dat er daar relatief veel ruimte is om parkeerplekken op te heffen.
- Tegelijk zijn er ook gebieden waarvan we weten dat de parkeerdruk hoog is omdat er veelvuldig op de trottoirs wordt geparkeerd (meldingen en verzoek om meer plekken te maken).

Maatwerk per buurt is nodig. Op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren, het aanbieden van deelauto's en overige mobiliteitsmaatregelen zoals de verbetering van openbaar vervoer, fiets en lopen bepalen we of parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Hierna zal in beeld worden gebracht hoe het overblijvende parkeren, (deels) inpandig en/of op maaiveld, het beste kan worden ingepast.

<u>Haalbaarheid</u>

Er ligt een zeer grote opgave voor het vergroenen van de openbare ruimte en daarvoor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. De snelheid van de mobiliteitstransitie en de kosten van parkeervoorzieningen spelen een belangrijke rol in de haalbaarheid van de plannen.

- Mobiliteitstransitie: Er is een grote relatie tussen de diverse mobiliteitsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld de introductie van snel en betrouwbaar HOV, verbeteringen fietsnetwerk, aantrekkelijke autoluwe

openbare ruimte voor lopen) en het kunnen verminderen van het aantal parkeerplaatsen (toepassen lagere parkeernormen). Omdat de mobiliteitsmaatregelen niet allemaal op korte termijn worden gerealiseerd zal het aantal parkeerplaatsen per buurt geleidelijk verminderd kunnen worden.

- Kosten: Verplaatsen van parkeren in de openbare ruimte naar gebouwde parkeervoorzieningen brengt hoge kosten met zich mee, zowel voor gebruikers als voor de gemeente. Parkeergarages zijn duurder in aanleg en exploitatie dan plekken in de openbare ruimte. Ook gaat het verminderen van parkeerplekken in de openbare ruimte ten koste van parkeerinkomsten. Transformatie vergt inzet vanuit verschillende disciplines en budgetten, tot op heden hebben we in de begroting hiervoor onvoldoende middelen. Uitgezocht moet worden of en waar dekking hiervoor kan worden gevonden.

De (financiële) mogelijkheden en haalbaarheid van gebouwde parkeervoorzieningen moet na vaststelling van de Omgevingsvisie Overvecht verder uitgezocht worden. De mate waarin het lukt om parkeren in de openbare ruimte te verminderen, is sterk bepalend voor het behalen van met name de groenambitie.

Groen- en watertransitie

In hoofdstuk 4 van deze verdieping staat de onderbouwing over de mogelijke toevoeging van groen.

De haalbaarheid van de groenopgave hangt sterk samen met ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. Zoals het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat.

De hoogstedelijke gebieden zullen straks grotendeels autovrij moeten zijn om een mooie groene buitenruimte en nieuwe gebouwen te kunnen maken. Het groen wat er is gaan we dus minimaal terugbrengen en nog meer vergroenen door bijvoorbeeld groene daken te maken. Het groen zal vooral openbaar en deels openbaar toegankelijk zijn. Groen op daken en gevelgroen zijn niet openbaar toegankelijk.

De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting is zullen we de parkeerstrategie volgen en gekoppeld daaraan stap voor stap geleidelijk groener worden.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden.

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen maar ook het verplaatsen van functies in het groen. In de groene verbindingen is met name het versmallen van huidige wijkwegen en het compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en het grotendeels vergroenen van de kavels.

Energietransitie

Voor de groei en verduurzaming van de stad is stroom nodig. Hiervoor loopt stadsbreed het Uitvoeringsprogramma Electriciteitsinfrastructuur en netcongestie. Onderdeel hiervan is de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsinfrastructuur. Voor de uitbreiding van het midden- en laagspanningsnet zijn verdeeld over de stad circa 1.000 extra traforuimtes nodig, dus ook een deel in Overvecht. Bij de zoektocht naar nieuwe traforuimtes of warmteonderstations bij een ontwikkeling, renovatie of verbouwing van een pand hanteren we de volgende principes:

1. Het trafostation of warmteonderstation moet in principe intern worden geplaatst (in een gebouw) of op eigen terrein van de respectievelijke ontwikkeling. Tevens moet worden onderzocht of het nutsobject ook een wijkfunctie kan vervullen.
2. Wanneer blijkt dat dit niet mogelijk is dan gaat de voorkeur uit naar een locatie achter de rooilijn. De traforuimte kan geclusterd kunnen worden met een ander gebouw of op een (parkeer) hof en/of binnenterrein terecht komen.
3. Wanneer gemotiveerd kan worden dat clustering, (parkeer) hof en/of binnenterrein niet kan, pas dan wordt een locatie in de openbare ruimte onderzocht. Dit bij voorkeur op een reeds verharde plek.
4. Als geen verharde plekken beschikbaar zijn, pas dan kan een traforuimte of warmteonderstation in aanmerking komen om op een groenstrook of -zone geplaatst te worden.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken

Integraal en samen
Deze uitvoeringsstrategie schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. Door in een vroeg stadium te experimenteren, kan het model in vervolgontwikkelingen verder worden verfijnd. De Werkplaats is daar een voorbeeld van en we gaan in overleg welke volgende stap we gaan zetten.

De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot.

Het uitwerken van een passende samenwerking begint bij het definiëren van het gebied waar het betrekking op heeft. Het bestaat uit een kritische massa om een werkelijk integrale aanpak toe te passen. Wanneer het gebied is bepaald, kunnen partijen een alliantie smeden voor een langjarige samenwerking voor gebiedsontwikkeling. We volgen hierbij het motto van Samen voor Overvecht: plek, kans en coalitie. Selectie van partijen voor ontwikkelingen op gemeentegrond is het uitgangspunt.

Wijkakkoord
In het wijkakkoord Overvecht (dat op 1 februari 2022 is ondertekend) staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen de gemeente Utrecht, twee bewonersorganisaties en de projectontwikkelaars, beleggers en woningbouwcorporaties uit de Werkplaats Overvecht. Met het wijkakkoord geven deze partijen aan samen te willen werken aan integrale wijkverbeteringen. Andere partijen die ook als partners willen bijdragen aan Overvecht kunnen zich in overleg aansluiten bij deze samenwerking. Bij de uitvoering van de Omgevingsvisie zijn deze afspraken het vertrekpunt.

Rol van gemeente
De gemeente vervult verschillende rollen als het gaat om fysieke ingrepen:

- Stimulerend/ faciliterend: vanuit een faciliterende rol begeleiden we als gemeente initiatieven die op natuurlijke momenten in verschillende buurten en bij verschillende partijen ontstaan. In een aantal gebieden nemen we zelf het initiatief om zo ontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld nu al in Overvecht Centrum. Ook wil de gemeente deze rol pakken in het stationsgebied. In deze gebieden gaat het steeds om maatwerk in de samenwerking.
- Kaderstellend: met deze Omgevingsvisie geven we de kaders aan voor de ontwikkelingen in Overvecht.
- Regisserend: We sturen in samenhang op de verschillende projecten en initiatieven. En hebben de mogelijkheid Overvecht te laten ontwikkelen in het gewenste 2040 beeld.
- Toetsend: we toetsen of initiatieven voor ruimtelijke ontwikkeling passen binnen de kaders en prioritering. Alleen in dat geval krijgt een initiatiefnemer de mogelijkheid zijn initiatief verder te ontwikkelen.
- Uitvoerend: we realiseren en onderhouden een groot deel van de openbare ruimte en de voorzieningen.
- Informeren en participeren: we informeren en participeren over voorgenomen initiatieven en projecten en zorgen voor een overzicht van deze initiatieven en projecten en volgen de afspraken over samen stad maken.

Woningcorporaties
De woningcorporaties Woonin, Bo-Ex en Portaal zijn eigenaar van meer dan twee derde van de woningen in Overvecht. De corporaties zijn mede daarom voor de zeer lange termijn aan Overvecht verbonden als eigenaar, ontwikkelaar en als beheerder. De woningen van de corporaties worden momenteel op grote schaal door hen gerenoveerd. De corporaties zien door strengere toewijzingsregels een instroom van meer kwetsbare bewoners, waardoor de gemiddelde sociaaleconomische status van de bewoners van Overvecht daalt. Sociale problematiek neemt daardoor sterk toe. Met de Omgevingsvisie geven we kaders en mogelijkheden om deze trend te keren en de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Voor de woningcorporaties is deelname aan de Werkplaats Overvecht ook een middel om samen te werken met ontwikkelaars en beleggers om zowel nieuwe sociale huurwoningen als woningen in het midden- en hoge segment te realiseren.

Wooncoöperaties
Naast de bestaande partijen (woningcorporaties, ontwikkelaars) willen we vooral ook lokale bewonersinitiatieven ruimte bieden en faciliteren. De wooncoöperatie is één van de manieren die een directe bijdrage kan leveren aan versterking van de leefbaarheid in buurten. Ook kunnen wooncoöperaties een bijdrage leveren aan het toevoegen van meer gevarieerde woningen, die ook op de langere termijn bereikbaar blijven voor lagere en middeninkomens. In Overvecht zijn al dergelijke vormen te vinden zoals Overhoop en de Experimentele flats.
Gemeentebreed willen we het gemakkelijker maken voor wooncoöperaties. Zo zijn we gestart met het uitgeven van kavels, zorgen we voor begeleiding en ondersteuning en onderzoeken we de mogelijkheden voor gedeeltelijke financiering. Ook in Overvecht zien we kansen voor bewonersinitiatieven die aan de slag willen met coöperatief wonen. Inzet van onze eigen grondposities kunnen daaraan bijdragen.

Werkplaats Overvecht
Werkplaats Overvecht bestaat uit 10 partijen: de woningcorporaties Bo-Ex, Woonin en Portaal, de projectontwikkelaars AM, ERA Contour, BPD en Heijmans en de beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam. De Werkplaats Overvecht is in 2018 ontstaan omdat diverse partijen ruimtelijke opgaven signaleerden die een bijdrage kunnen leveren aan het gevoel van veiligheid, gezondheid en sociale cohesie in Overvecht. Deze partijen committeren zich voor de lange termijn aan wijkverbetering van Overvecht. Hun focus ligt op de ambitie plezierig wonen in een meer gemengde wijk. De partijen kennen Overvecht goed en werken in een aantal ontwikkelingen al succesvol samen met de gemeente. Concrete projecten waaraan deze partijen (of een aantal daarvan in een combinatie) nu werken of betrokken zijn: de Ivoordreef, De Mix en Overvecht Centrum. De Mix wordt nu gebouwd. Daarnaast loopt een haalbaarheidsonderzoek voor het ‘Gagelkwartier’; dit is een combinatie-aanpak van verschillende locaties in Overvecht-Noord.

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid

Beschikbare middelen
De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. De verwezenlijking van de doelstellingen in Overvecht kan beperkt gedekt worden uit de hiervoor in de programmabegroting geraamde budgetten. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen wordt gezocht naar de financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen binnen de door de raad vastgestelde programmabegroting.

Voor uitbreidingsinvesteringen na 2030 zijn er nog geen middelen in de programmabegroting opgenomen. Wanneer groei van de stad in die periode leidt tot extra inkomsten (denk aan gemeentefonds en OZB), dan kunnen we daar te zijner tijd de extra voorzieningen mee betalen die horen bij de groei van de stad (denk bijvoorbeeld aan schoolgebouwen en voorzieningen voor sport, cultuur en welzijn). Verder geldt dat investeringen in stedelijke mobiliteits- en groenstructuren binnen Overvecht wellicht deels bekostigd kunnen worden met inkomsten op grond van de Nota kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen. Voor vervangingsinvesteringen zijn wel middelen beschikbaar. Rioolvervanging betalen we bijvoorbeeld uit de rioolheffing. Voor wegonderhoud en -vervanging zijn structureel budgetten beschikbaar in de begroting.

Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en nieuwbouw) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en financiële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in de openbare ruimte (mede) worden gefinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen.

Subsidies en lobby
De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Het Rijk is partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.

Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:
- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.

Gemeentelijke cofinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van cofinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid
We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We gaan daarom ook verkennen hoe we de instrumenten uit de gereedschapskist en onze grondprijzen in kunnen zetten om meer betaalbare woningen te realiseren door bijvoorbeeld het stimuleren van nieuwe (woon-) concepten zoals wooncoöperaties. Dit betekent een noodzaak tot het voeren van een actief grondbeleid waarin het hebben en houden van grip en regie door de gemeente centraal staat.

Door middel van actieve inzet van ons grondbeleidinstrumentarium trachten wij dit doel te bereiken. Inzet van onze eigen grondposities kunnen bijdragen aan het invullen van onze ambities. Deze posities zijn echter wel beperkt.

De beleidsnota grondbeleid biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties financiële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-financiering in relatie tot rijkssubsidies.

Besparingsopgave Utrecht
De gemeente Utrecht staat net als vele andere gemeentes voor forse financiële vraagstukken. De besluiten die hieruit volgen kunnen effect hebben op een deel van de activiteiten die we in het kader van de Omgevingsvisie willen uitvoeren. De ambitie en de gestelde doelen blijven dan echter staan.

Fasering

De uitvoering van de omgevingsvisie zal gefaseerd plaatsvinden. De exacte fasering is van verschillende factoren afhankelijk, zoals de beschikbaarheid van financiële middelen, samenwerking tussen verschillende stakeholders, initiatieven ontwikkelaars en de uitvoeringssnelheid van de verschillende ontwikkelingen. Als gevolg hiervan kan de fasering in de toekomst nog wijzigen.

Om inzicht te bieden in de fasering van de verschillende ontwikkelingen, onderscheiden we vier ontwikkelfases. Deze fases dienen niet om exacte jaartallen voor te schrijven per ontwikkeling, maar wel om de onderlinge afhankelijkheden en prioritering te beschrijven.

We onderscheiden grofweg de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten of de ontwikkelingen gaan pas later spelen.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk, het zijn grotere ontwikkelingen die langere tijd duren of we verwachten dat de ontwikkelingen pas later gaan spelen..
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Fase 1: Nu

De eerste ontwikkelfase richt zich met name op ontwikkelingen die niet (of slechts beperkt) afhankelijk zijn van andere projecten of aanvullende financiering. Daarom kan op korte termijn al met een deel van deze ontwikkelingen worden gestart. In deze fase is het van belang te starten met de eerste gebiedsontwikkelingen, de HOV-verbinding te laten rijden en de wandel-/fietskwaliteit in de wijk te verbeteren.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
  - Verschillende gebiedsontwikkelingen bevinden zich al in de plan- of ontwikkelfase. In de tabel op de volgende pagina zijn alle projecten met een aanzienlijk aantal woningen en de openbare ruimte projecten opgenomen. De nummers corresponderen met de projecten op de kaart.
- Faciliteren externe bestaande en nieuwe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
  - De omgevingsvisie vormt het kader om ontwikkelingen en initiatieven aan te toetsen. Ook hierbij geldt dat de koppeling met andere ontwikkelingen dient te worden gezocht.
- Initiëren gebiedsontwikkelingen (geldt ook in de vervolgfases)
  - De gemeente initieert verschillende gebiedsontwikkelingen (denk bijvoorbeeld aan Masterplan Overvecht Centrum)
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
  - Om verdichting en vergroening op het bedrijventerrein mogelijk te maken, gelden voor nieuwe gebruikers en ontwikkelaars richtlijnen voor passend programma en toename van dichtheid en/of aantal werkplekken.
  - Daarnaast brengt de gemeente, samen met de ondernemersvereniging, de transformatiebehoefte van bestaande gebruikers in beeld om zo te kunnen sturen op het bundelen van verschillende initiatieven tot een integrale ontwikkeling.
  - Onderzoeken of een parkeerhub Nieuw Overvecht als een gedeelde hub voor zowel de sportfuncties als overige functies in de omgeving kan functioneren. De bestaande parkeergarage Vechtsebanen zal bij dit onderzoek betrokken worden. Het realiseren van deze hub dient als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in de gemengde (roze) zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- De openbare ruimte in Overvecht vraagt de komende decennia ’s om een grootschalige integrale aanpak (zowel boven de grond, als in de ondergrond). Het gaat om vernieuwing van de riolering en vernieuwing van verharding. Daarnaast liggen er (grote) opgave voor groen, mobiliteit en energietransitie. Hierdoor is aanpassing van een heel groot deel van de openbare ruimte nodig.

Mobiliteit

- Introductie nieuw OV-systeem met minimale ruimtelijke maatregelen
  - De HOV-bus start zo vroeg mogelijk met rijden over bestaande auto-infrastructuur (samen met autoverkeer). Ook buiten Overvecht kijken we naar verbetering aan het HOV-netwerk. Over de HOV maatregelen maken we afspraken met de Provincie Utrecht. Tegelijkertijd willen we doorgaan met het voorbereiden van het Wiel met Spaken.
  - Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken
  - Buurtgericht OV introduceren in de buurten
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Zuid
  - Hiermee wordt aangesloten op de stadsbrede planning voor de introductie van betaald parkeren.
  - Daarnaast wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verlaagde parkeernormen in de zones rondom de HOV-haltes.
- Collectieve parkeervoorzieningen
  - Vanaf begin inzetten op collectief gebouwde parkeervoorzieningen (met name bij nieuwe ontwikkelingen) om ruimte te creëren om straatparkeren deels op te heffen.
- Toevoegen van aantal ontbrekende schakels wandel-/fietsnetwerk in de wijk

- Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef en Einsteindreef
  - Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef met eenvoudige maatregelen
  - Onderzoeken of het zuidelijk deel van de Franciscusdreef en verbeteren van de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen gerealiseerd kan worden, vooruitlopend op definitieve herinrichting in Fase 2.
- Introduceren deelmobiliteit

Voorzieningen

- Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.
- Herontwikkeling van de locaties met maatschappelijk vastgoed (pandvisies)

Groen en buitenruimte

- Onderzoek haalbaarheid programmering Noorderpark.
- Herinrichting en vergroenen Zandpad,
- Maken route van Zuilen naar Noorderpark

Overig

- Starten met locatie-onderzoek alternatieve locaties RWZI.

	Projectnaam	Omschrijving
1	**Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid**	Renovatie van 1000 eengezinswoningen in Overvecht-Zuid door Woonin. In combinatie met de renovatie kijken we naar mogelijke plekken om de buurten te verbeteren.
2	**De Mix**	Sloop van 90 sociale huurwoningen en nieuwbouw van 181 middeldure huurwoningen en herinrichting openbare ruimte. Elders in de stad worden 135 sociale huurwoningen ter compensatie gerealiseerd. Dit plan is in uitvoering.
3	**Einsteindreef 101-105**	Transformatie van pand aan de Einsteindreef naar woningen
4	**Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier** **- St. Eustatiusdreef** **- St. Maartendreef** **- Rio Biancodreef** **- Ankaradreef** **- Bangkokdreef** **- Ibisdreef/Piramidedreef** **- Marokkodreef** **- Hanoidreef** **- twee locaties Carnegiedreef**	Onderzoek naar een gebiedsontwikkeling in Overvecht-Noord in de buurten rondom Park de Gagel. Een zestal partijen vanuit de Werkplaats Overvecht voeren samen met de gemeente een haalbaarheidsonderzoek uit naar verschillende ontwikkellocaties rondom Park de Gagel in Overvecht Noord. De haalbaarheidsonderzoeken gaan in op kansen voor wijkverbetering d.m.v. ruimtelijke ingrepen, zoals woningbouw, ruimte voor voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte. Het haalbaarheidsonderzoek moet een antwoord geven op de vraag of goede én financieel haalbare plannen mogelijk zijn, die bijdragen aan wijkverbetering voor zowel nieuwe als bestaande bewoners van Overvecht. Het initiatief ligt bij de marktpartijen en woningcorporaties, maar de voorstellen voor nieuwbouw liggen op grond in bezit van de gemeente. We onderzoeken hier dus ook de mogelijkheid om 1-op-1 gronduitgifte te doen. Dit moet ook onderbouwd worden in de haalbaarheidsfase. De haalbaarheidsfase loopt parallel aan met maken van de Omgevingsvisie Overvecht. De Omgevingsvisie geeft de kaders voor het haalbaarheidsonderzoek.
5	**Herinrichting Donaudreef**	Herinrichting van de straat ter verbetering van de verkeersveiligheid
6	**Herontwikkeling Watertoren en omgeving**	Realisatie van woningen en werkplekken in de watertoren en de realisatie van een horecapaviljoen. Aansluitend aan de herontwikkeling van de Watertoren, wordt een deel van het park heringericht.
7	**Ivoordreef**	Sloop 10-hoogflat en bouw 160 sociale en 75 middeldure huurappartementen en 75 koopwoningen. Tussen bebouwing komt een groot plein voor spelen en ontmoeting. In het parkeergebouw komt speelveld en maatschappelijke ruimte.
8	**Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)**	De gemeente onderzoekt met eigenaar Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) mogelijke functies voor het terrein van de voormalige RWZI.
9	**Masterplan Overvecht Centrum**	Integrale gebiedsontwikkeling van en rondom shoppingcenter Overvecht, samen met de grond-/pandeigenaren en omgevingspartijen.
10	**Openbare Ruimte Amazonekwartier**	Herinrichting openbare ruimte in Amazonekwartier ter verbetering van verkeersveiligheid, groen, klimaatbestendigheid. In combinatie met rioolvervanging
11	**Openbare ruimte Taagdreef**	Verbeteren van verkeersveiligheid, leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de Taagdreef en omgeving. Groot onderhoud aan riolering.
12	**Pandvisies** **- Rhonedreef 40** **- Jeanne d'Arcdreef 1** **- Moezeldreef 127** **- Scharlakendreef 3** **- Pagodedreef 49** **- Gambiadreef 60**	De herontwikkeling van gemeentelijk/ maatschappelijk vastgoed op verschillende plekken in Overvecht.
13	**Tuincentrum Overvecht**	De herontwikkeling van het terrein van tuincentrum Steck.
14	**ZONOR-Dreven**	Onderzoek naar renovatie of sloop/nieuwbouw van sociale woningbouw, mogelijk in combinatie met de realisatie van een VO school met sporthal.
15	**Zorgcentrum Careyn Rosendael**	Herontwikkeling van zorgcentrum Rosendael (Indusdreef) van zorginstelling Careyn met daarbij woningen voor ouderen.
16	**Pahud de Mortangesdreef**	Herontwikkeling van de bestaande gebouwen met woningen voor verschillende doelgroepen en voorzieningen
17	**Auris-school**	Herontwikkeling van schoolgebouw met nieuw schoolgebouw
18	**P+R locatie**	Ontwikkeling van het bestaande P+R-terrein met een mix van wonen en werken
19	**Brandenburchdreef**	Herontwikkeling van zorgcentrum Faros tot nieuwe zorgwoningen
20	**Fortunadreef**	Woningbouw

Tabel lopende projecten

Fase 1: Nu (tot 2030)

Intensivering bedrijventerrein
Kaders stellen bij nieuwe gebruikers: passend programma en toename dichtheid/aantal werkplekken

Fietsverbinding Park de Gagel: combineren met herinrichting park

Transformatie parkeerhub Nieuw Overvecht tot gedeelde hub als katalysator voor gebiedsontwikkeling in gemengde zone.

Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.

Franciscusdreef
Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken. Versmallen zuidelijk deel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Toevoegen ontbrekende schakels wandel-/ fietsnetwerk in de wijk

Buurtgericht OV introduceren in de buurten

Pandvisies 12

7 Ivoordreef

14 ZONOR-Dreven

3 Einsteindreef 101-105

Zorgcentrum Careyn Rosendael 15

12 Pandvisies

6 Herontwikkeling Watertoren en omgeving

19 Brandenburchdreef

13 Aanpak openbare ruimte: Neckardreef e.o.

16 Pahud de Mortangesdreef

10 Openbare Ruimte Amazonekwartier

17 Auris-school

4 Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier

8 Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Masterplan Overvecht Centrum 9

12 Pandvisies

12 Pandvisies: vergroenen

20 Fortunadreef

13 Steck tuincentrum Overvecht

1 Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid

5 Herinrichting Donaudreef

18 P+R locatie

11 Openbare ruimte Taagdreef

2 De Mix

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Herontwikkeling maatschappelijk vastgoed
- Integrale aanpak openbare ruimte
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-flex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe fiets/wandel verbindingen (indicatief)
- Intensiveren bedrijventerrein
- Optimaliseren sportfaciliteiten

0 250 500 1000m

Fase 2: Straks

In de eerste fase is gestart met de eerste gebiedsontwikkelingen en rijdt het nieuwe OV-systeem over de bestaande infrastructuur. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken, is in deze fase de voorbereiding van de herprofilering van de hoofdontsluitingswegen zoals de Einsteindreef en de Franciscusdreef en de verbetering van de kwaliteit van de belangrijkste buitenruimtes gepland.
Zo blijft de wijk bereikbaar en groeit de (groen)kwaliteit gelijk mee met het aantal woningen.

In iedere fase wordt de uitwerking van de verschillende maatregelen gemonitord. Op basis hiervan dient de fasering te worden verfijnd en aangescherpt.

Gebiedsontwikkeling
- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
- Faciliteren externe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
- Initiëren gebiedsontwikkeling stedelijke verdichtingszones (geldt ook in de vervolgfases)
    - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor de belangrijkste zones, zoals het stationsgebied en de omgeving van de HOV-haltes.
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
- Stimuleren gebiedsontwikkeling roze gemengde zone zoals beschreven in de uitvoeringsstrategie (geldt ook in de vervolgfases)
    - Koppel de gebiedsontwikkeling aan de herinrichting van het profiel van de Franciscusdreef. Benut de kwaliteitsverbetering en de verbeterde oversteekbaarheid als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in deze zone.
    - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor deze zone.

Integrale aanpak openbare ruimte
- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Neckardreef Zuid, Wolgadreef e.o., Neckarddreef Noord, Donaudreef e.o.

Groen en buitenruimte
- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
    - Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
    - Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen
- Herinrichting Park de Watertoren
    - Inpassing HOV-tracé
    - Verwijderen auto uit Park de Watertoren
- Herinrichting Park de Gagel
    - Verwijderen auto uit Park de Gagel (Gangesdreef): combineren met herinrichting park.
- Stationsplein
    - Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Mobiliteit
- Herinrichting Einsteindreef
    - Herinrichten profiel: versmallen en bundelen
    - Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum
    - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone aan de Kaap Hoorndreef
- Herinrichting Franciscusdreef
    - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone beide zijden van de Franciscusdreef.
- Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef/Rio Brancodreef
    - Centrale as exclusief maken voor HOV: Zamenhofdreef, Park de Watertoren en Moezeldreef. Dit kan eventueel in twee stappen gebeuren (Overvecht zuid en noord). De Carnegiedreef kan daarbij eerst fungeren als vrije OV-baan en daarna opnieuw ingericht worden (met een busbaan aan de zuidzijde van het profiel).
- Herinrichting kruising Carnegiedreef-Einsteindreef
- Aanleg van ononderbroken groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
- Ontwikkeling van ‘superhaltes’: HOV-haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte en voorzieningen in omliggende gebiedsontwikkeling.
- Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
    - Koppelen verbindingen NRU aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU.
- Knip Tiberdreef/Mr. Tripkade
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Noord en bedrijventerrein

Fase 2: Straks (t/m 2035)

Ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/ wandelverbindingen

Start gebiedsontwikkeling gemengde zone Franciscusdreef

Herinrichting profiel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Herontwikkeling Careyn Rosendael

Verbetering & herinrichting Park de Gagel

Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals eventuele verplaatsing volkstuinen, aanleg sportvelden of energieopwekking)

Einsteindreef
Herinrichten profiel: versmallen en bundelen, verbeteren oversteekbaarheid

Exclusief HOV in Park de Watertoren: combineren met herinrichting park Knip Neckardreef in combinatie met herinrichting Park de Watertoren

Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Ontwikkeling rondom HOV-halte
Haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Gebiedsontwikkeling HOV-halte Carnegiedreef en Rio Brancodreef

Uitvoering Masterplan Centrum Overvecht

Centrale as exclusief voor HOV

Ontwikkeling rondom station en Winterboeidreef

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Integrale aanpak openbare ruimte (planning n.t.b.)
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe fiets/wandel verbindingen (indicatief)
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Mogelijke locatie aanvullende verkeersmaatregel
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

Fase 3: Later

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten
- Faciliteren externe initiatieven
- Initiëren gebiedsontwikkeling rode en oranje gebieden
    - Verdere ontwikkeling rode en oranje zones: ‘moeilijke’ locaties waar sloop/transformatie noodzakelijk is
- Intensivering bedrijventerrein
- Initiëren gebiedsontwikkeling gemengde zone bedrijventerrein

Integrale aanpak openbare ruimte

- Vervolg van de integrale aanpak van de openbare ruimte. De planning hiervan is nog niet bekend.

Groen en buitenruimte

- Herinrichting Noorderpark-Ruigenhoek
- Vervolg op ontwikkeling uit vorige fase: inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
- Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen

Fase 4: Na 2040

Gebiedsontwikkeling

- Mogelijke ontwikkeling van het RWZI-terrein

Fase 3: Later (t/m 2040)

Mogelijk aanvullende maatregelen autonetwerk: Tigrisdreef, Neckardreef

Integrale aanpak openbare ruimte
Gefaseerde aanpak: aanleg warmtenet, rioolvervanging, herinrichting openbare ruimte en onderzoek reduceren straatparkeerplekken

Verdere ontwikkeling rode en oranje zones: ‘moeilijke’ locaties waar sloop/transformatie noodzakelijk is

Verbeteren/toevoegen fiets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Herinrichting en verbetering Park de Watertoren

Ontwikkeling rondom HOV-halte
haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef als centrale HOV-/park-as door de wijk

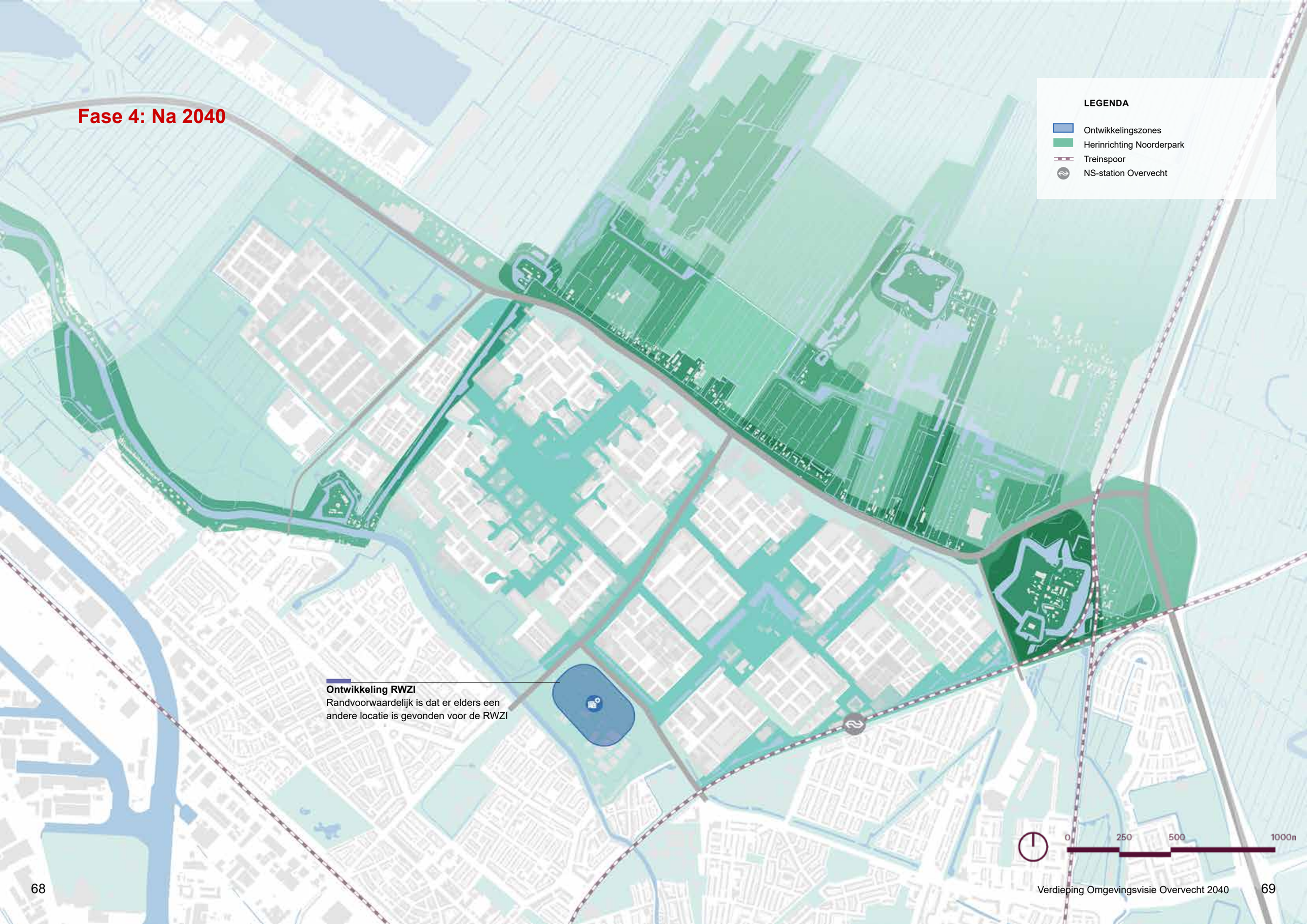
Uitvoering Masterplan Centrum Overvecht

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Integrale aanpak openbare ruimte (planning n.t.b.)
- Herinrichting park
- Sportcluster
- Herinrichting Noorderpark
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Mogelijke locatie aanvullende verkeersmaatregel
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

Fase 4: Na 2040



Ontwikkeling RWZI
Randvoorwaardelijk is dat er elders een andere locatie is gevonden voor de RWZI

Nader te onderzoeken

Uitbreiding sportprogramma
Onderzoeken op welke manier het sportprogramma kan worden uitgebreid, best passend bij de andere ruimtelijke ambities (kwaliteit, bereikbaarheid, erfgoedstatus Noorderpark). Het Maximapark is een goed voorbeeld als het gaat om de combinatie tussen park en sport. Het Lint wordt zeer veel gebruikt voor sport en beweegactiviteiten als wandelen, hardlopen, skeeleren en fietsen. Ook is er gekoppeld aan deze beweegroute een Calisthenicspark dat intensief wordt gebruikt. Daarnaast zijn er drie grote zeer druk bezette sportparken binnen het park ingepast. Het gaat om de sportparken De Vrijheit, Fletiomare en Paperclip met velden voor onder andere voetbal, hockey, tennis, honkbal en ook een sporthal.
De volgende denklijn hanteren wij bij het onderzoek:

1. Onderzoek mogelijkheden voor uitbreiding op bestaande sportcomplexen.
2. Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw sportcomplex in het Noorderpark. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving.
3. Indien Noorderpark niet haalbaar blijkt: opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.

Uitwerking Noorderpark
Haalbaarheidsonderzoek van mogelijke programma's voor het Noorderpark. Nadere definitie van het programma voor het Noorderpark, rekening houdend met de ambitie voor extensief gebruik, de landschappelijke kwaliteiten en de erfgoedstatus van het gebied. Zowel sport-, recreatie- of energiefuncties dienen hierbij aan te sluiten. Uitgangspunt hierbij is het voeren van een afgewogen actief grondbeleid.

Wegprofiel hoofdontsluitingswegen
Op basis van daadwerkelijke verkeersdruk en modelstudies dient te worden onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, ontwerp kruisingen) wenselijk is voor de herinrichting van de Einsteindreef, en Franciscusdreef. Uitgangspunt is een profiel van één rijstrook per richting.

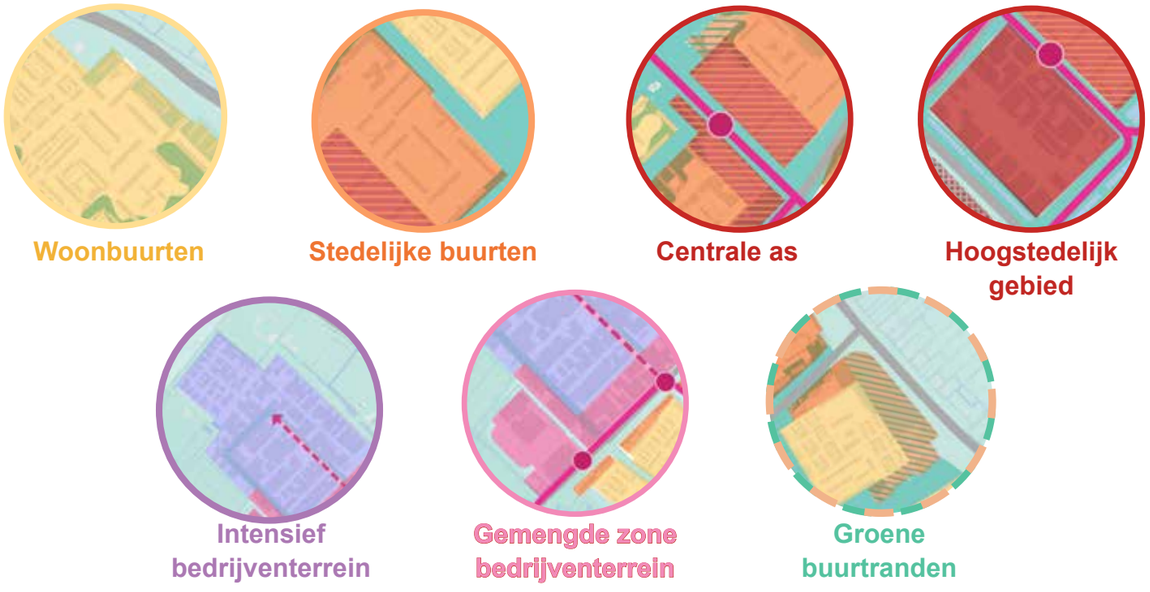
Lijnvoering openbaar vervoer
Gaat worden afgestemd met de provincie binnen de OV-alliantie.

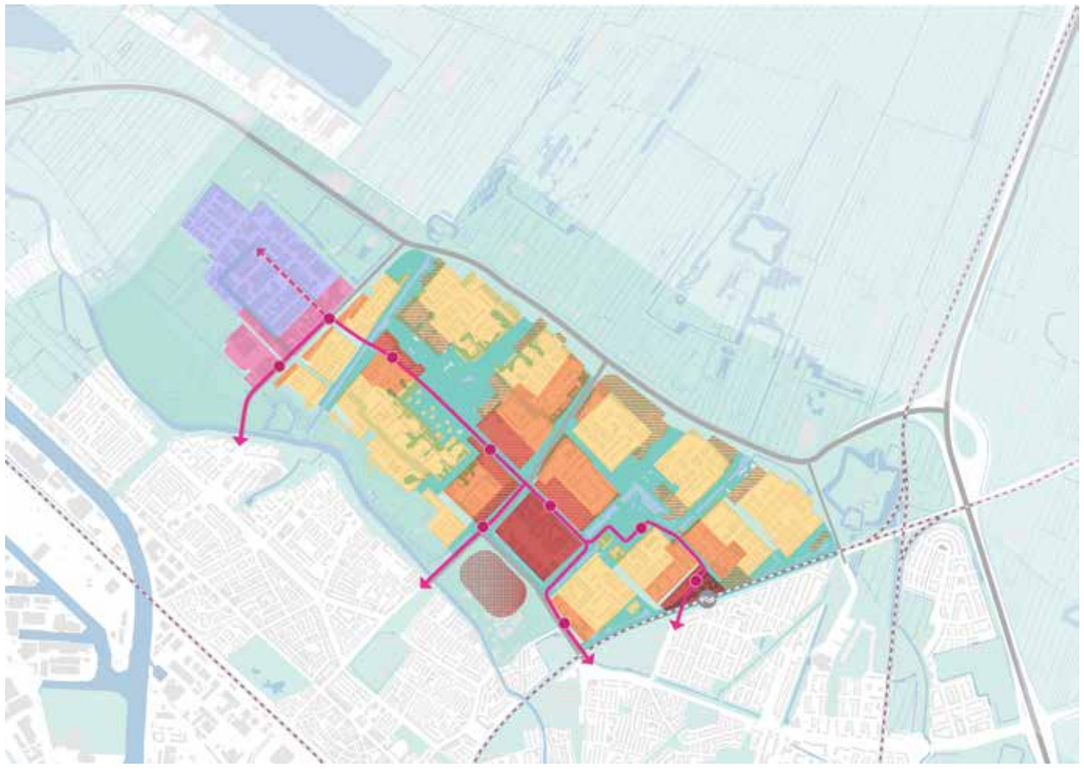
03

Onderbouwing ruimte voor groei

Ruimte voor groei

Om woningen, werkplekken, voorzieningen en groen toe te kunnen voegen is ruimte nodig. Aangezien de ruimte schaars is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we binnen Overvecht zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op goed OV-bereikbare plekken bij voorzieningen. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur en de woonbuurten voor het grootste deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht "wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk" blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende centrale as met wijkhart in het midden. Hiervoor wijzen we zeven typen gebieden aan.





Ruimte voor groei

Uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbetering. We behouden wat goed is, versterken, en vernieuwen waar nodig. Met respect voor de Overvechtse karakteristiek.

In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer, de grootste verdichting te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Daarbij maken we onderscheid in de hoogstedelijke gebieden en de Centrale as gebieden.



Rond de overige HOV haltes realiseren we in de **centrale as gebieden** circa 15-20% van de beoogde nieuwbouw.



In de **woonbuurten** wordt voornamelijk ingezet op verduurzaming en vernieuwing door het openbaar gebied te verbeteren en bestaande woningen aan te passen en kleinschalige nieuwbouw toe te voegen.



Op het **bedrijventerrein** wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties.



De **hoogstedelijke gebieden** zijn Overvecht Centrum en het stationsgebied Overvecht. Hier realiseren we circa 55-60% van het beoogde nieuwbouwprogramma.



Daaromheen liggen de **stedelijke buurten**, waar ook hogere bebouwing mogelijk is, maar in mindere mate dan in de hoogstedelijke gebieden. Zo vormen ze de overgang tussen de hoogstedelijke/centrale as gebieden en de woonbuurten. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonomgeving binnen de woonbuurten.



In de **gemengde zone** op het bedrijventerrein is ruimte voor ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, detailhandel en bijpassende voorzieningen.



De locaties die zijn aangewezen voor **groene buurtranden** kennen op dit moment een lage groenkwaliteit door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren.

Overvechtse karakteristiek

Overvecht is in de jaren ‘60 gebouwd met de typische eigenschappen van een naoorlogse wijk. Tot de dag van vandaag zijn deze eigenschappen bepalend voor de structuur van de wijk. Met de verdichtingsopgave zullen nieuwe stedelijke milieus worden geïntroduceerd, tegelijkertijd blijft de oorspronkelijke wijkopzet bepalend voor een groot deel van de wijk. In dit hoofdstuk benoemen we de belangrijkste kenmerken en transitie van deze ‘Overvechtse ruimtelijke karakteristiek’.

Oorspronkelijk Overvecht: Ruimtelijke principes ‘60

De naoorlogse wijk is oorspronkelijk gebouwd op een aantal heldere principes, die sterk sturend zijn voor de ruimtelijke structuur, ook nu nog:

- Wijkgedachte: De principes richten zich op het creëren van hechte gemeenschappen, met het gezin als hoeksteen van de samenleving. Elke buurt kreeg woningtypes voor alle leeftijdsgroepen en alle benodigde voorzieningen en groen bevonden zich dicht bij huis, ter bevordering van de gemeenschap op buurtniveau.
- Functiescheiding: Werk, wonen en voorzieningen zijn streng van elkaar gescheiden, resulterend in het centrumgebied en bedrijventerrein buiten de woonwijken en voorzieningen in groene voegen tussen de buurten.
- Rationeel bouwen: de woningbehoefte was groot en er kwamen snelle efficiënte bouwmethoden. Dit resulteerde in repeterende bouwblokken: veel betaalbare en verschillende woningen. Een zorgvuldige mix van hoogbouw (10 lagen), midden- (4) en laagbouw (2).
- Orthogonale structuur: De bebouwing volgt een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden voor een optimale bezonning.
- Auto ruim baan: brede wegprofielen en grote parkeervelden.
- Licht, lucht, ruimte: Het streven naar een gezonde leefomgeving, met veel frisse lucht en zonlicht voor de bewoners en gebruikers van hun gebouwen. Een open bloksgewijze opzet zorgt ervoor dat het groen als het ware de wijk ´doorspoelt’.



Overzichtelijke buurten in een groen raamwerk

De principes uit de jaren ‘60 hebben geleid tot een sterke ruimtelijke structuur, bestaande uit verschillende buurten in een groen raamwerk. Zuid met 7 buurten en Noord met 3 buurten. Deze buurten bevinden zich rondom twee parken (De Gagel en De Watertoren), zodat iedere woning zich op korte afstand van een van de parken bevindt. Om de buurten duidelijk te markeren zijn ze door groenstroken van elkaar gescheiden. Zo ontstond er een netwerk van groene voegen, die voor snelle verbindingen naar de parken en de recreatieve voorzieningen aan de randen van de wijk zorgde. Aan dit groene raamwerk bevinden zich veel buurtvoorzieningen, zoals de scholen en andere bijzondere gebouwen.



Ontwikkelingsplan Overvecht met Zuid van Wissing en Noord van Hanekroot (archief Hanekroot)



Bestemmingsplan Overvecht, met bouwhoogtes. In: De timmerwerf 20 (1967) 4, 10.
NB: De hoogbouwtorens zijn nooit gerealiseerd, waardoor de oorspronkelijk bedachte 6 hoog is verhoogd naar 10 hoog. Hierdoor is een wijk ontstaan met contrasten tussen laagbouw en hoogbouwwanden die boven de boomtoppen uitkomen.

Het zuidelijk en het noordelijk deel van de wijk zijn via de Carnegiedreef/ Zamenhofdreef als centrale groene verkeersas met elkaar verbonden.
De bebouwing volgt grotendeels een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden ten opzichte van het noorden voor een optimale bezonning.

Met uitzondering van Overvecht Centrum kenmerkt de wijk zich door de duidelijke hiërarchie van schaalniveaus in de wijk: Noord & Zuid, buurten en gebouwen. Daarnaast heeft Overvecht de (boven) stedelijke verbindingen door en om de wijk: Noordelijke Randweg Utrecht, de Vecht, en het spoor, de Franciscusdreef, Einsteindreef en de Brailledreef.

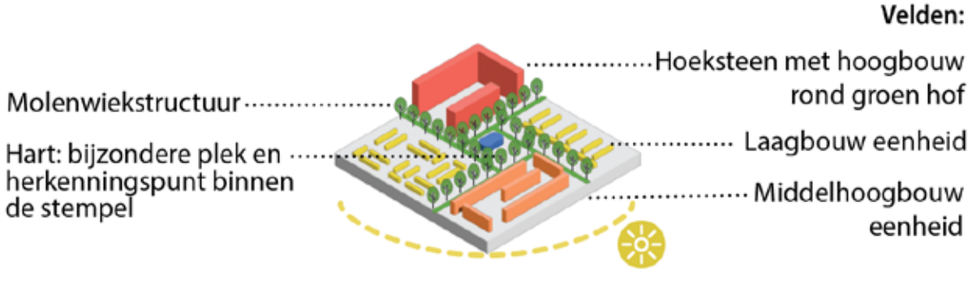
Hoogbouw is ingezet om ruimte te creëren in de woonomgeving en is zorgvuldig ingepast. Hoogbouw heeft een relatie met de hoofdstructuur van de wijk, is gegroepeerd langs de randen (in tweede lijn), langs de hoofdontsluitingswegen (Carnegiedreef en Einsteindreef) en als begeleiding van de groene wiggen vanaf de parken naar het landschap.

Karakteristieke stedenbouwkundige verschillen Noord en Zuid
Zowel in Overvecht-Zuid als in Overvecht-Noord zijn dezelfde gebouwtypen gebruikt. Het verschil tussen beide schuilt in de menging, schaal van de bloksgewijze compositie, de inrichting van buitenruimte en de plaatsing van voorzieningen:

Buurten:
- Zuid: Elke buurt is een stedenbouwkundige stempel met een wegenstructuur in de vorm van een molenwiek. Hierdoor is de stempel in velden verdeeld met lage- of middelhoge bouwblokken. De bestaande 10-hoogbouw met groene binnentuinen vormen een hoeksteen als markering van de stempel aan het park. Het hoogbouwaccent is veelal in noordelijke hoek van de stempel gesitueerd i.v.m. bezonning en ruimte openbaar gebied.
- Noord: Elke buurt heeft een eigen karakter, bestaande uit herkenbare bebouwingsclusters van laagbouw (geel), middelhoogbouw (oranje) en hoogbouw (rood). De hoogbouw is vooral aan de randen van de buurt, bij groenzones te vinden. (zie afbeelding gebouwclusters/typologie)

Groen en voorzieningen:
- Zuid: Buurtvoorzieningen zijn als bijzondere en lage bebouwing aanwezig in de groene voegen tussen de buurten, en in het hart van de “molenwiek”.
- Noord: Parkgroen loopt door tot in de woonbuurten. Voorzieningen of andere bijzondere (lage) bebouwing zijn opgenomen te midden van bebouwing, of aan de randen van de parken.

Wegenstructuur:
- Zuid: sterk orthogonale wegenstructuur.
- Noord: licht gebogen straten. Hierdoor ontstaan restruimten, een ketting van onregelmatig gevormde pleinen, grasveldjes en parken



Opbouw van een typische stempel in Overvecht Zuid

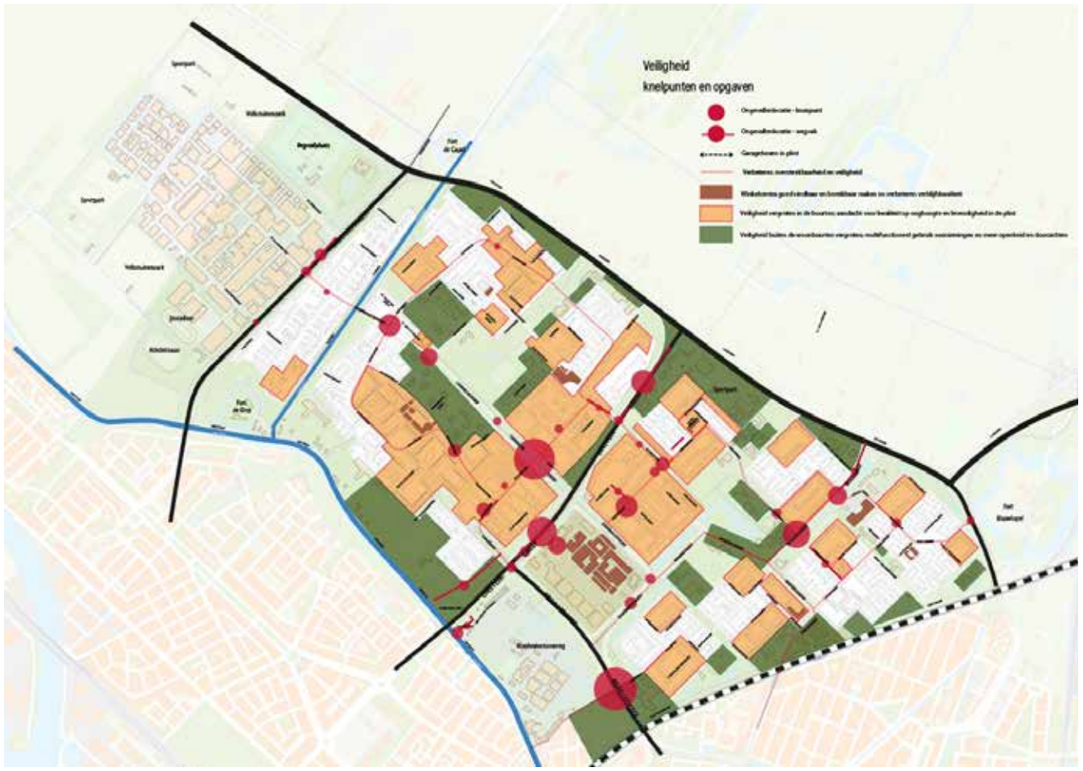
Overvecht 2024

Veel van de oorspronkelijke principes zijn nu nog steeds leidend in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken, waar we op kunnen voortborduren. Hieronder worden de belangrijkste kwaliteiten en uitdagingen genoemd:

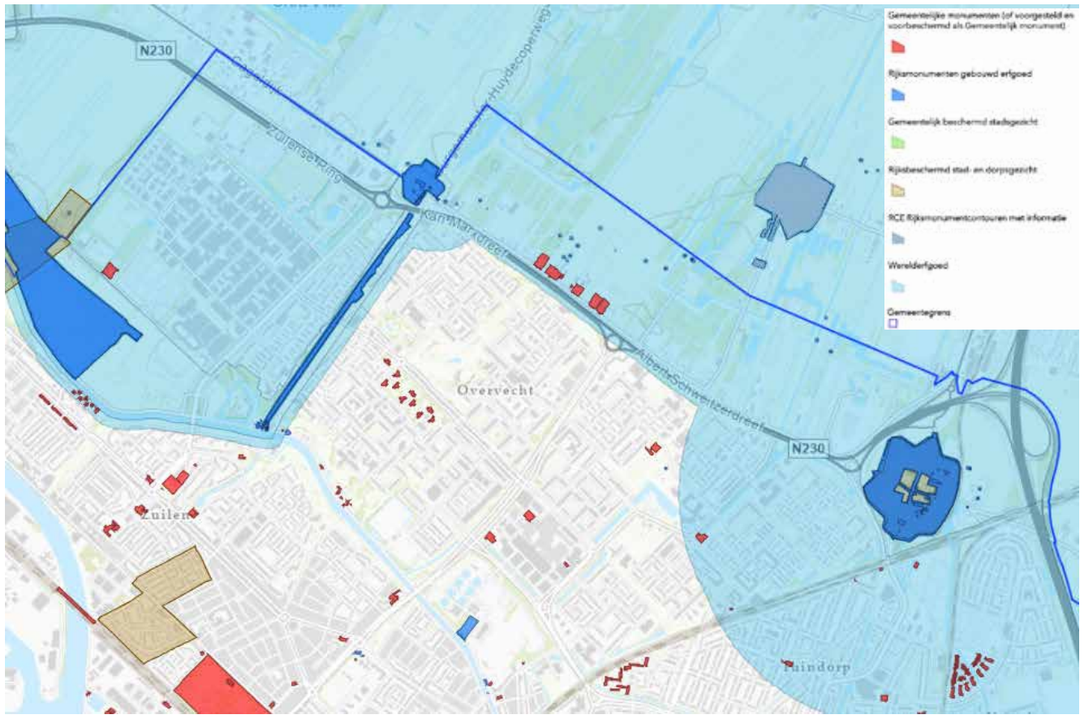
- Het **groen** wordt als belangrijke kwaliteit genoemd. Eén van de groenste wijken van Utrecht. Maar het groene raamwerk is op onderdelen ook verrommeld en versnipperd door bebouwing, verharding en hekwerken. Hierdoor is het groene raamwerk op onderdelen niet goed meer herkenbaar en heeft het minder belevingskwaliteit.
- Het is een kwaliteit dat voor de verschillende buurten het groen, buurtwinkels, speelvoorzieningen en scholen voor iedereen op **loopafstand** liggen. Veel goede voorzieningen, verspreid over de wijk binnen woonbuurten of in het groen, maar niet altijd gekoppeld aan belangrijke routes waardoor ze moeilijk vindbaar of bereikbaar kunnen zijn.
- **Cultuurhistorische elementen** als UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die we koesteren.
- Positief is de **diversiteit** aan mensen van verschillende afkomst. Een wijk met betrokken bewoners die veel initiatieven ontplooien.
- Knelpunt is de **eenzijdige woningvoorraad**, die bestaat uit portiekflats waarbij er minder ontmoeting plaats vindt dan bij galerijflats. Het merendeel is woningcorporatiebezit is. Relatief veel kwetsbare bewoners. Weinig mogelijkheid voor bewoners die in de wijk wooncarrière willen maken.
- **Goede ligging** aan de Vecht en op korte afstand van de binnenstad en het recreatiegebied het Noorderpark, maar niet goed bereikbaar en verbonden.
- **Fysieke barrières** zoals het spoor, de Vecht, de Noordelijke Randweg en hoofdwegen en (te) ruim gedimensioneerde straten in de wijk zorgen voor slechte oversteekbaarheid en/of verkeersonveilige situaties (door te hard rijden).
- **Sociale vraagstukken** – de leefbaarheidsscore, gezondheidscijfers zijn de laagste van heel Utrecht.
- Ongeveer de helft van de bewoners voelt zich wel eens **onveilig** in de wijk. Veel blinde plinten en garageboxen of achterkanten. Buurten voelen anoniem en niet herkenbaar, gebrek aan oriëntatie of identificatie met de omgeving. Ook op bedrijventerrein Nieuw Overvecht is veiligheid één van de aandachtspunten.
- De grote **contrasten in bouwhoogten** worden niet altijd als aangenaam ervaren. Het ontbreekt op plekken een aangename menselijke maat, door zee van (anonieme) ruimte of verkeersstructuren zoals Franciscusdreef en Einsteindreef met moeilijke oversteekbaarheid.
- Een groot deel van de bewoners ervaart **problematiek** in de openbare ruimte, onprettige plekken of routes. Op veel plekken domineren auto’s het straatbeeld. Het verhelderen van eigenaarschap buitenruimten, en benoemen voor- en achterkanten is daarbij ook een aandachtspunt.

De kaart “Veiligheid, knelpunten en opgaven” is gebaseerd op de kaarten van het concept Omgevingsprogramma Overvecht, waarbij gebruik is gemaakt van het ruimtelijke verkenning Veiligheid De Nijl en participatie.

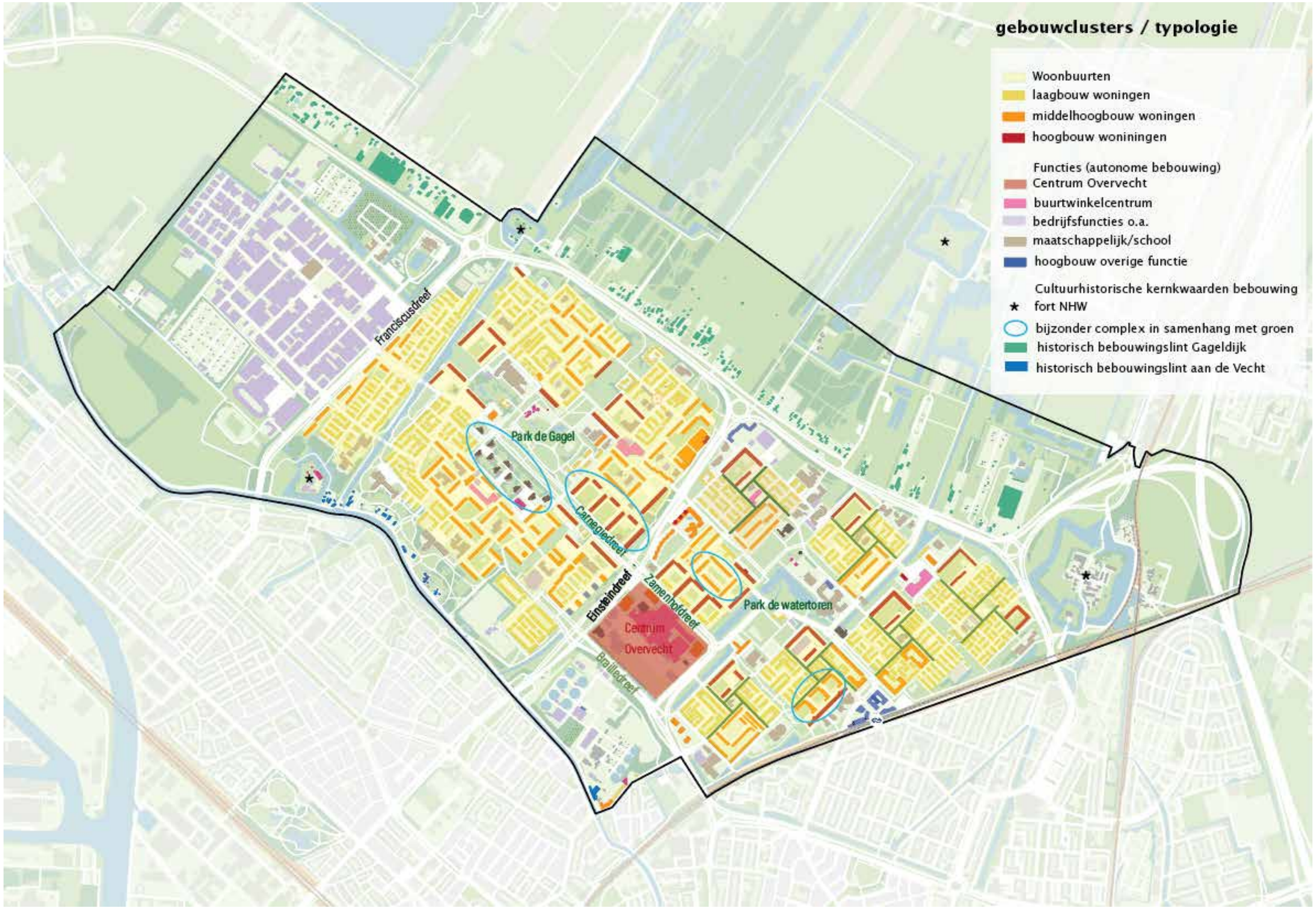
Naast deze verbeterpunten, zetten we in op behouden en versterken wat goed is. We respecteren en versterken de Overvechtse principes. We behouden de stedenbouwkundige opbouw van de wijk in buurten met herkenbare ruimtelijke eenheden (velden in zuid, clusters in noord) en gaan respectvol om met de cultuurhistorische kernwaarden. Dit zijn ruimtelijke dragers voor Overvechtse identiteit en herkenbaarheid. Hieronder gaan we vooral in op de bebouwing.



Veiligheid, knelpunten en opgaven (Omgevingsprogramma)



Monumenten, beschermd stads- en dorpsgezicht en werelderfgoed


gebouwclusters / typologie
Woonbuurten
laagbouw woningen
middelhoogbouw woningen
hoogbouw woninginge
Functies (autonome bebouwing)
Centrum Overvecht
buurtwinkelcentrum
bedrijfsfuncties o.a.
maatschappelijk/school
hoogbouw overige functie
Cultuurhistorische kernkwaarden bebouwing
fort NHW
bijzonder complex in samenhang met groen
historisch bebouwingslint Gageldijk
historisch bebouwingslint aan de Vecht
Franciscusdreef
Park de Gagel
Carnegiedreef
Einsteindreef
Zamenhofdreef
Centrum Overvecht
Brailledreef
Park de watertoren

Ruimte voor groei: principes Overvecht 2024-2040

Behouden wat sterk is, vernieuwen wat nodig
Veel van de oorspronkelijke principes zijn nu nog steeds leidend in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken. Voor een aantal principes geldt echter dat we tegenwoordig andere keuzes maken. Met de verdichtingsopgave zullen bestaande buurten worden verbeterd en nieuwe stedelijke milieus worden geïntroduceerd, tegelijkertijd blijft de oorspronkelijke wijkopzet bepalend voor een groot deel van de wijk. We behouden wat sterk is, en vernieuwen waar nodig.
Hieronder benoemen we de oorspronkelijke Overvechtse principes en de omgang ermee in de ontwikkelingen naar 2040 toe.

Van strikte functiescheiding naar meer functiemenging:
In de oorspronkelijke wijkstructuur zijn werk, wonen en voorzieningen gescheiden. Deze structuur blijft deels behouden, maar er komt ook meer functiemening. Op het bedrijventerrein is woningbouw niet mogelijk en de meeste voorzieningen blijven geclusterd in Overvecht Centrum. Aanvullend hierop zetten we in op functiemenging in de wijk: hier is meer ruimte voor lokale bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen. Zo ontstaat een levendiger, gevarieerder straatbeeld, verkorten de reisafstanden en verbetert de toegankelijkheid van deze functies. De bijzondere bebouwing in de harten van de molenwiek, en aan het groene raamwerk (”groene buurtranden” in de kaart ruimte voor groei) blijven daarvoor goede plekken. Maar er wordt ook ingezet op actieve plinten in de buurten voor werkfuncties en voorzieningen.

Van rationele, anonieme bebouwing naar meer aandacht voor menselijke maat en ogen op straat:
De naoorlogse principes hebben geresulteerd in duidelijke stedelijke structuur, bestaande uit verschillende buurten met strategisch gepositioneerde laag- en hoogbouw. Hoewel de bestaande woningbouw ook kwaliteiten heeft (ruime betaalbare woningen, goede plattegronden, kleine en grotere woningen in één gebouw), wordt veel van deze bebouwing tegenwoordig niet meer als kwalitatief gezien. Bij de hoogbouwflats is dit onder andere vanwege de anonieme opgang naar de woning, de gesloten plinten op maaiveld en de schaal van de bebouwing. Het woningaanbod is monotoon. En ook het grote contrast in hoogte en maat ten opzichte van de laagbouw wordt als niet kwalitatief gezien. In de nieuwbouw hanteren we daarom andere ontwerpprincipes voor een diverser woningaanbod met aandacht voor de menselijke maat, en ogen op straat, stappen we over op gebouwde parkeervoorzieningen en introduceren we nieuwe bouwhoogten.

Van ruim baan voor de auto’s naar ruim baan voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer:
In de oorspronkelijke structuur van Overvecht geldt de auto als het primaire vervoersmiddel, met brede wegprofielen en grote parkeervelden. Als gevolg van de verdichting, toenemende aandacht voor veiligheid, klimaatadaptatie, gezondheid en kwaliteit van de buitenruimte, is dit niet langer houdbaar.

Naar de toekomst toe kiezen we voor een focus op fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De wijk blijft bereikbaar met de auto, maar de ruimte voor rijdende en stilstaande auto’s wordt fors verminderd.Wegprofielen versmallen en vergroenen we, en krijgen een veilige en klimaatadaptieve inrichting.

Versterken herkenbare buurten in het groen:
Overvecht bestaat uit meerdere buurten die van elkaar worden gescheiden door een verbonden groen netwerk. De omgevingsvisie zet in op het behouden en versterken van deze groenstructuur. De ruimte voor groei zoeken we binnen Overvecht zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op goed OV-bereikbare plekken bij voorzieningen. Hierdoor blijft de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Waar bebouwing of infrastructuur de groenstructuur blokkeert, zoeken we naar mogelijkheden voor herinrichting. We verbeteren de relatie tussen de parken en de buurten. Per afzonderlijke buurt streven we naar het inzetten van ruimtelijke middelen voor samenhang en eigen herkenbare buurtidentiteit. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindende centrale as als groene promenade en het stedelijk wijkhart in het midden.

Wijkgedachte, bouwen aan gemeenschappen:
De oorspronkelijke wijkgedachte richt zich op het realiseren van een goede binding met de wijk en haar bewoners, door de dagelijkse voorzieningen in de nabijheid van de woning te realiseren. Deze ambitie past bij een 10 minuten fietsstad en blijft naar de toekomst toe leidend. De omgevingsvisie zet in op het verbeteren van het voorzieningen- en sportaanbod en het realiseren van werkplekken in de wijk.

Voor goede binding met de wijk, de buurt en met elkaar is het bouwen aan gemeenschappen een belangrijk aspect. We onderzoeken nieuwe woonvormen zoals wooncoöperaties waarbij gemeenschapsvorming wordt gestimuleerd. De experimentele flats zijn daarbij een goed voorbeeld.

Bij ontwikkelingen stimuleren we meer gemixte en nieuwe woningtypen en ruimten om elkaar te ontmoeten (zowel binnen als buiten). Bij gestapelde bouw is het aantal adressen per entree, galerij of corridor beperkt, zodat je elkaar leert (her)kennen. De vormgeving van de begane grond en de overgangen openbaar-privé dragen bij aan verbinding met de directe omgeving. Routes en plekken in de leefomgeving stimuleren ontmoeten, nieuwe woonbuurten zijn daarom zoveel mogelijk autovrij. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor.

Licht, lucht en ruimte, gezonde toekomstbestendige leefomgeving:
Het verbeteren van de gezondheid door licht, lucht en ruimte te bieden in het ruimtelijk ontwerp blijft ook naar de toekomst leidend. Naast een open verkaveling en ontwerpen op de zon, worden ook andere middelen ingezet om dit te bereiken. Zoals goede fiets- en wandelroutes en een verbeterd Openbaar Vervoer-systeem. Maar ook het principe ‘groen tenzij’, het terugbrengen van het autoverkeer en het realiseren van gemengde wijken met een hoge dichtheid nabij HOV-halten. Op deze manier behouden we en versterken we zoveel mogelijk groen (bijvoorbeeld autovrije parken en klimaatadaptieve buurten). In de nieuwe gebouwen kiezen we in de materialisering voor een warme uitstraling gebruik makend van natuurlijke materialen.

Aanpakken sociale veiligheid, leefbaarheid en herkenbaarheid, helder eigenaarschap:
Met de transitieopgave pakken we de plekken aan waar een opgave ligt voor het vergroten van sociale veiligheid, leefbaarheid en welbevinden. We verbeteren de woonkwaliteit en de mix aan woningtypen. We streven naar veilige buurten met een menselijke maat, ogen op straat door actieve plinten (wonen, werken, voorzieningen) en aangename routes en plekken waar prettig verblijven en ontmoeten centraal staat.



Vertaling van de originele ruimtelijke principes naar de aanpassingen in 2040

04

Onderbouwing groen en profielen

Introductie



Park de Gagel



Een groene oase

Overvecht wordt omringd door grootschalige landschappen zoals; het Noorderpark, de Vecht en de gebieden van de Nieuwe Hollandse waterlinie. De wijk heeft de potentie om een verbindende schakel te zijn tussen deze landschappen. Twee stadsparken spelen een belangrijke rol als verbinders: Park de Watertoren en Park de Gagel. Door de kwaliteit en het gebruik van de belangrijkste parken en groenstructuren te verbeteren, zal Overvecht ook in de toekomst een groene oase blijven. Hierin is ruimte voor voldoende voetgangers- en fietsroutes, ecologische verbindingen en een geïntegreerd recreatief en historisch programma van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Identiteit

De bestaande groenstructuur in Overvecht heeft veel kwaliteit en verschillende identiteiten die versterkt en aangevuld zullen worden. Een kwaliteitsimpuls in de beleving en identiteit van het groen maakt de verblijfsplekken aantrekkelijker. Daarnaast is het verbeteren van het gebruik van de openbare ruimte en de groenstructuur belangrijk. Wanneer er meer bewoners in Overvecht komen wonen is het noodzakelijk om de openbare ruimte diverser te maken. Het toevoegen van functies en het strategisch programmeren van de buitenruimte kan hier aan bijdragen. Door het toevoegen van nieuwe verbindingen wordt het gebied groen, toegankelijker en beter zichtbaar. Bewoners krijgen groene plekken op loopafstand, verschillend in gebruik. Het creëren van een duidelijke route en veilige oversteekplaatsen zorgt ervoor dat iedereen gemakkelijk toegang heeft tot groen.

Klimaatadaptiviteit en biodiversiteit

Overvecht biedt voldoende mogelijkheden voor infiltratie. Het verbinden van groen en waterafvoer in groengebieden vindt plaats in een klimaatadaptieve buitenruimtes. We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit zorgt ook voor en betere beleving. Het vergroenen van de openbare ruimtes en gebouwen zal een positieve invloed hebben op de biodiversiteit in Overvecht.

Gezonde groene stad



Groenstructuur

Het groene raamwerk van Overvecht is gebaseerd en opgebouwd uit vijf herkenbare groentypologieën binnen Utrecht. Elke groentypologie sluit aan bij een andere schaal binnen Overvecht en Utrecht:

1. Groen om de stad
2. Vechtscheg
3. Stadsparken
4. Groenblauwe verbindingen
   a. Landschappelijke verbindingen
   b. Parkways
   c. Stadspromenade
5. Groene buurten
   a. Wijk- en buurtgroen
   b. Groene voegen en groene ommetjes
   c. Molenwiek en speelstraten
   d. Groene verblijfsplekken

Groen raamwerk



Legenda:

- Noorderpark/Polderlandschap
- Vechtscheg
- Park de Gagel, Park de Watertoren, Vechtzoompark
- Klopvaart, NRU, Spoorzoompark
- Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef
- Carnegiedreef, Zamenhofdreef
- Groene voegen en groene ommetjes
- Woonstraten, Woonerfen en plantsoenen
- Molenwiek en speelstraten
- Groene verblijfsplekken
- Waterstructuur
- Groene buurtranden
- Ontwikkeling raakt hoofdgroenstructuur
- Robuuste groene verbindingen versterken
- Doorlopende groenstructuur langs NRU
- Verbindingen voor dieren tussen Vecht en Noorderpark
- Uitzicht op het landschap
- Cultuurhistorisch groen erfgoed
- Nieuwe Hollandse Waterlinie (hoofdweerstandslijn)
- Station Utrecht Overvecht

De Groene Schaalsprong

In 2021 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) vastgesteld door de raad. De Groene Schaalsprong is één van de hoofdopgave hierin. Vooral omdat we willen dat de stad in balans groeit en de bewoners net zoveel groen per persoon houden hebben als nu. Het gaat daarbij zowel om het toevoegen van 440 ha groen in de stad en 250 ha om de stad, indien binnen de stad 60.000 woningen worden gebouwd, als ook om het toevoegen van groen op de verschillende schaalniveaus. Een bewoner heeft groen nodig in zijn of haar straat en buurt, wil langs een groene route lopen of fietsen naar een park, heeft de parken nodig om te sporten, te ontspannen en anderen te ontmoeten en heeft aan de rand van en buiten de stad groen- en recreatiegebieden nodig. Op al deze schaalniveaus voeren we projecten uit. Daarnaast doen we mee met projecten om gemeentebreed bomen toe te voegen. En we werken aan het vergroten van de biodiversiteit. met meer biodiversiteit en ecologische kwaliteit.

Groen om de stad: Noorderpark, polderlandschap




1


2


5


3


4

1,3: Noorderpark. 2,4,5: referentiebeelden

Noorderpark

Aan de rand van Utrecht Overvecht ligt een bijzonder natuur- en recreatiegebied dat in 2021 als Unesco Werelderfgoed is benoemd: Noorderpark Ruigenhoek. Stad en landschap zijn hier met elkaar vervlochten. Dit gebied vervult met een mix van recreatie, sport, natuurbeleving en water een belangrijke rol als groen om de stad voor Overvecht en Utrecht. Voor de gemeente ligt hier een opgave om 22 hectare nieuw stedelijk groen te realiseren. Het gebied kenmerkt zich door een lineair slagenlandschap met de Gageldijk als herkenbare basisstructuur voor de veenontginning. Dit karakteristieke landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met Forten, schootsvelden en watergangen blijft behouden. Het gebied heeft twee sferen aan weerszijden van de St. Anthoniedijk naar fort Ruigenhoek. Het deel in de Gagelpolder is bebost en heeft een rustig en besloten karakter. De nadruk ligt hier op natuurbeleving, wandelen, fietsen en skaten. Het deel in de Ruigenhoekse polder is meer open en waterrijk met lintbebouwing, open zicht en heeft een actief gebruik met stedelijke voorzieningen. Het uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan het verbeteren, versterken en beschermen van de bestaande hoge waarde van grote biodiversiteit. Vanwege de bijzondere landschappelijke kwaliteiten en de titel Unesco werelderfgoed zal het gebied verder ontwikkeld worden volgens de Kwaliteitsgids Utrechtse landschappen van de Provincie Utrecht.

Uitgangspunten Noorderpark

- Gebruik landschapseigen elementen (zoals, beplanting, ontginningsstructuren, polderlandschap, etc.) bij de ontwikkelingen in het gebied.
- Behoud de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied. Maak gebruik van het versterken en/of completeren van (bestaande) ecosystemen (Natuurnetwerk Nederland).
- Behoud en versterk het bestaande contrast tussen open en besloten plekken in het gebied. Bescherm hierin de bestaande vista's en zichtlijnen vanaf de Gageldijk.
- De Gageldijk versterken als herkenbare lineaire landschapsstructuur (bomenlijn) en belangrijke ecologische en recreatieve verbinding.
- Verbeteren van de verbindingen en routes tussen de verschillende parkonderdelen.
- De verschillende forten beter verbinden met elkaar en het gebied van de Nieuwe Hollandse waterlinie en de Vechtscheg. Maak hierbij zoveel mogelijke gebruik van ongelijkvloerse langzaamverkeerverbindingen en routes. En versterk bestaande verbindingen zoals via de Gageldijk en Klopdijk of de bereikbaarheid van Fort Ruigenhoek via de Sint Anthoniedijk.
- Nieuwe functies worden ingepast op een landschappelijk passende manier.
- Nieuwe functies hebben een beperkte (minimale) verkeersaantrekkende werking op de Gageldijk. Hierbij worden maatregelen genomen om sluipverkeer zoveel mogelijk tegen te gaan.
- Het Noorderpark is een zoekgebied voor meer recreatief programma (zoals; zwemwater, stadslandbouw), duurzame energieopwekking, watercompensatie, sportvelden en/of volkstuinen.
- Het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen zodat de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten versterkt worden.
- Barrièrewerking van de NRU verminderen.

Vechtscheg




1


2


5


3


4

2,4: Vechtscheg. 1,3,5: referentiebeelden

Vechtscheg

De Vechtscheg is een landschappelijke structuur met betekenis voor de stad en de regio op het vlak van ecologie en recreatie: stad aan de rivier. Het gebied wordt gevormd door de Vechtdijk met lagergelegen karakteristieke (waardevolle) lintbebouwing op grote groene percelen. Deze elementen blijven behouden en worden waar nodig versterkt. Het gebied achter het dijklichaam bestaat uit een brede groenzone met parkruimtes, sportvoorzieningen en een aantal oude landgoedbossen met waardvolle oude bomen. Naast een belangrijke ecologische functie heeft de Vechtscheg ook een belangrijke cultuurhistorische waarde met Fort aan de Klop en Slot Zuylen midden in het gebied. De Vechtscheg is een veelgebruikte recreatieve schakel tussen het centrum van Utrecht en het landschappelijke buitengebied voor zowel voor wandelaars en fietsers als voor recreatie op het water. Door het toevoegen van nieuwe voetgangers- en fietsverbindingen in Overvecht zal het verkeer op de dijk verminderen en wordt de verbinding tussen de binnenstad en het groen om de stad voor langzaamverkeer versterkt.

Natuurgebied Zuilen

Binnen de Vechtscheg ligt natuurgebied Zuilen. De raad heeft op 26 september 2024 ingestemd met het startdocument Natuurgebied Zuilen en de ambitie om Natuurgebied Zuilen te ontwikkelen tot een toegankelijk landschap met meer ruimte voor groen (natuur), sport en recreatie.

Vechtzoompark

Het Vechtzoompark is ontworpen als intermediair tussen de historische Vechtdijk en de nieuwe bebouwing van Overvecht. Oorspronkelijk was er veel programma in het park, maar de laatste jaren is het getransformeerd naar een rustig park met veel natuurwaarde. Het concept voor het Vechtzoompark is niet een stadspark zoals Park de Gagel of Park de Watertoren. Het park biedt juist activiteiten en een aantrekkelijke plek voor de bewoners van Zuilen. Het park is dichter beplant met bomen dan de andere parken, het heeft een rustigere karakter en er wordt ingezet op de ecologische kwaliteiten van de plek.

Uitgangspunten Vechtscheg

- Verbinden en versterken van een continue groenstructuur die de singel van Utrecht verbindt met het buitengebied.
- Verbeteren van de relatie met, en het beleefbaar maken van het water. Dit kan door een andere en meer toegankelijke kadeinrichting met meer open zicht op de Vecht.
- Verbeter de verbinding tussen het Vechtzoompark en de parkstrook nabij Zuilen door het Vechtzoompark te vergroten en nieuwe (langzaamverkeers-) verbindingen over de Vecht te realiseren.
- Doorontwikkeling van het Vechtzoompark met een herkenbare parkinrichting en een impuls in het verbeteren van de gebruiks- en beleefwaarde. Dit kan door; het verbeteren van de toegangen tot het park, het herstellen van de ruimtelijkheid en zichtassen van het park en het verbeteren van een doorlopende parallelle route voor voetgangers aan de Vecht. Daarnaast zal het toevoegen van meer gedifferentieerde beplanting zorgen voor nog meer ecologische waarde van het park.
- Realiseren van recreatieve en ecologische verbindingen tussen Overvecht en de Vechtzoom.
- Natuurgebied Zuilen; doelstellingen voor de ontwikkeling van dit natuurgebied zijn in een apart gebiedsproces uitgewerkt.

Stadsparken: Park de Gagel




1


2




3


5

4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Park de Gagel

Park de Gagel is het grootste landschapspark van Overvecht Noord, waarin een groot aantal recreatieve en intensief gebruikte voorzieningen een plek heeft gevonden. De niveauverschillen en de beplanting geven het park een besloten karakter. Het park krijgt veilige parkranden met doorkijken en overzichtelijke parkentrees. De randen zullen bestaan uit een dichtere boomstructuur met onderbegroeiing en de binnenzijde van het park bestaat uit het grote veld en glooiende grasheuvels met boomgroepen met her en der onderbegroeiing. Waar mogelijk wordt de relatie tussen begane grond van bestaande en nieuwe woningen en park versterkt door ogen op het park te maken en (waar mogelijk) de begane grond te transformeren of herprogrammeren. De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt. Het is de bedoeling voor buurtbewoners in de directe omgeving dat zij ook het gevoel hebben dat ze aan het park wonen. De fysieke grens tussen park en buurt vervaagt. Doordat de Carnegiedreef in de toekomst geen verkeersas meer is kan het park aan weerszijden van de Carnegiedreef meer een geheel worden, rekening houdend met de intiemere setting van de directe woonomgeving van de appartementengebouwen in het groen. Dit kan met name door nieuwe langzaamverkeersverbindingen te realiseren en de strakke laan om te vormen in een meer parkachtige sfeer met boomgroepen en gras. Op deze manier reikt de sfeer van het park tot aan de Amazonedreef en komen voorzieningen zoals de Stefanuskerk of winkelcentrum De Klop direct aan het park te liggen.

Uitloper Park de Gagel

De uitlopers van Park de Gagel hebben geen strakke begrenzing. Het parkgebied gaat vanzelfsprekend over in het groen van de aangrenzende buurten. De slingerende padenstructuur van het bestaande park wordt doorgezet en beter verbonden met de omgeving. Tussen de wooncluster worden openingen gemaakt voor doorgaande routes voor langzaam verkeer. Park de Gagel is rijk aan wijkvoorzieningen. Uitbreiding van deze voorzieningen in de uitlopers draagt bij aan het gebruik van de parkruimte.

Uitgangspunten Park de Gagel

- Minder versnippering door verkeerswegen en storende bebouwing. Barrière van de Carnegiedreef opheffen en een betere verbinding maken met het zuidelijke deel van het park, met respect voor bestaande bebouwing.
- Uitlopers meer onderdeel laten worden van het park.
- Het parkgroen dringt door tot in de aangrenzende buurten.
- Voldoende sociale veiligheid met meer ogen op het park.
- Vloeiende vormgeving van paden, behoud en versterken van het parkreliëf en een intiem karakter. Behoud de heuvel met kunstwerk als ruimtelijk herkenningspunt.
- Bestaande allure en aantrekkingskracht als stadspark behouden en versterken door te investeren in bestaande voorzieningen.
- Bebouwing staat met de voeten in het park met levendige voorkanten aan het park (binnen het bouwvolume zonder zichtbeperkende erfascheiding) vóór voldoende sociale veiligheid.
- Goede robuuste ecologische en recreatieve verbindingen tussen de Vecht en het Gagelbos.

Stadsparken: Park de Watertoren




1


2


6


3


5


4

1,2,3,4,5,6: referentiebeelden

Park de Watertoren

Dit park is het groene hart van de Overvecht Zuid met de watertoren als beeldbepalend element en herkenningspunt. Het water is, naast groenbeleving, ecologie en cultuurhistorie, dé identiteitsdrager van het park en geeft het park een open karakter. Daarnaast wordt het park ook intensief gebruikt voor het beoefenen sport, avontuurlijke spelen, wandelen en recreatie. Het beleefbaar en zichtbaar maken van het water, om langs te wandelen of te verblijven, versterkt de gebruikswaarde van het park. Langs de singels loopt de belangrijkste verbindingsroute voor langzaam verkeer tussen stad en Noorderpark. In de toekomst is er geen doorgaand autoverkeer meer in het park. Hierdoor kunnen de gefragmenteerde parkdelen één geheel worden. De bomenlanen die nu de verkeersfuncties begeleiden en het gevoel van kamers versterken kunnen op termijn omgevormd worden in een lossere open beplanting die meer aansluit bij het open karakter van het park. Vanwege de singel met bijbehorende ecologische oevers is het park bovendien een belangrijk onderdeel van de ecologische verbindingsroute tussen de Vecht en het Noorderpark/Fort Blauwkapel. Waar mogelijk krijgen de resterende oevers ook een natuurlijke oever rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken van het ontwerp (De singelstructuur met de groene oevers is één van de belangrijkste cultuurhistorische elementen in Overvecht -Zuid). Ingrepen dienen wel rekening te houden met de lange lijnen, de zichtlijnen en het karakter van de singel met van oorsprong strakke kanten. Hiermee kan tevens de waterbergingsruimte, de kwaliteit van het oppervlaktewater en de biodiversiteit vergroot worden. De kans om meer oppervlaktewater te realiseren wordt in een vervolgfase onderzocht. Verhelder en versterk de parkranden door de relatie tussen de gebouwen en park te verbeteren met actieve gevels, duidelijke overgangszone en ogen op het park te creëren. Programmatisch biedt het park voldoende kansen voor meer water, zwemmen, sport, spelen en verblijven. Een zwemkiosk of parkcafé draagt bij aan het activeren en verbeteren van het gebruik van park de Watertoren. Door het park toegankelijker te maken is het de bedoeling dat bewoners meer tijd in het park doorbrengen.

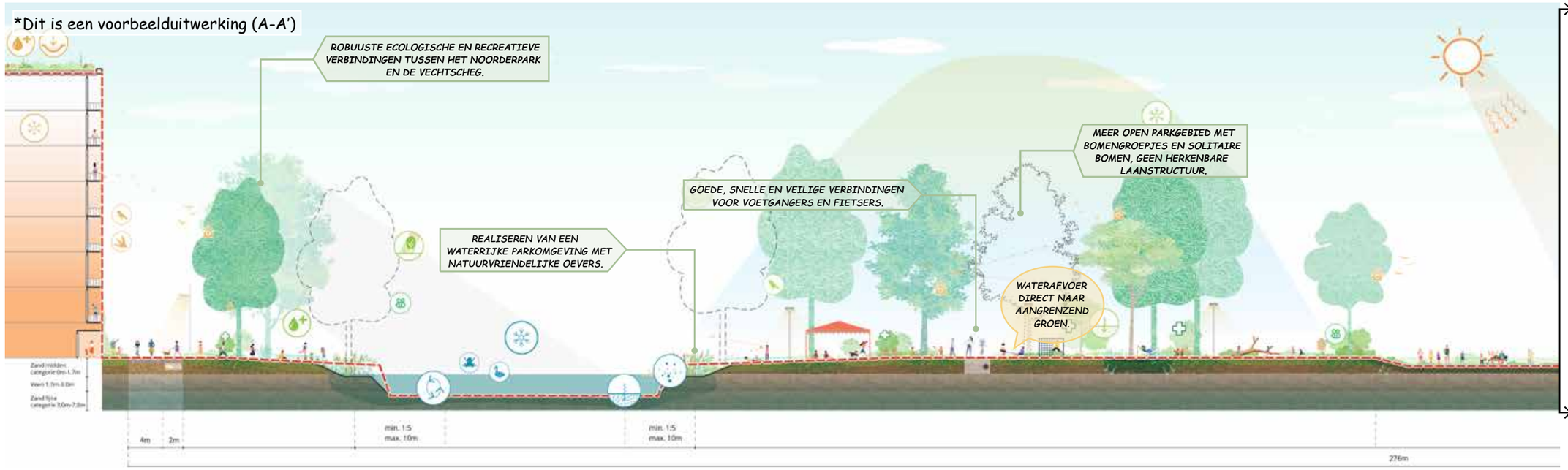
Uitloper Park de Watertoren

De uitlopers van dit park behouden een waterrijk karakter met een herkenbare lineaire structuur. Waterbeleving en ruimte voor water, natte natuur en spelen staan centraal in de uitlopers van dit park. De bestaande kern van het park wordt opgerekt door de vergroting van de parkruimte richting het Noorderpark.

Uitgangspunten Park de Watertoren

- Meer allure en aantrekkingskracht als stadspark door duidelijke uitstraling en een bijzondere trekker die passen bij het karakter van het park.
- Minder versnippering door verkeerswegen en storende bebouwing. Geen autoverkeer in het park en een busbaan aan de rand van het park.
- Open parkuitstraling met een contrast tussen strak en los in het groen met een afwisseling van solitaire bomen en boomgroepjes (i.p.v. parkkamers gescheiden door lanen) met ecologisch waardevolle natte natuur.
- Herkenbare singelstructuur met de Watertoren als beeldbepalend element.
- Uitlopers meer onderdeel laten worden van het park.
- Goede langzaamverkeersverbinding tussen station en Overvecht noord en tussen Vecht en fort de Bilt via Watertoren en Anthoniedijk.
- Robuuste ecologische en recreatieve verbindingen met Noorderpark en Vechtscheg.
- Bebouwing met levendige voorkanten aan het park vóór goede sociale controle.
- Ruimte voor functies en programmering van de grotere groenruimtes.
- Maak natuurvriendelijke oevers en realiseer nieuwe leefgebieden voor verschillende planten en dieren en verbind bestaande ecosystemen met elkaar.
- Maak, waar mogelijk, bruggen in plaats van duikers. Het verwijderen van duikers, ter vervanging door oppervlaktewater, is een algemene wens van het waterschap en de gemeente Utrecht.
- Duidelijke overgangszone tussen privé en park.

Park (Park de Watertoren*)





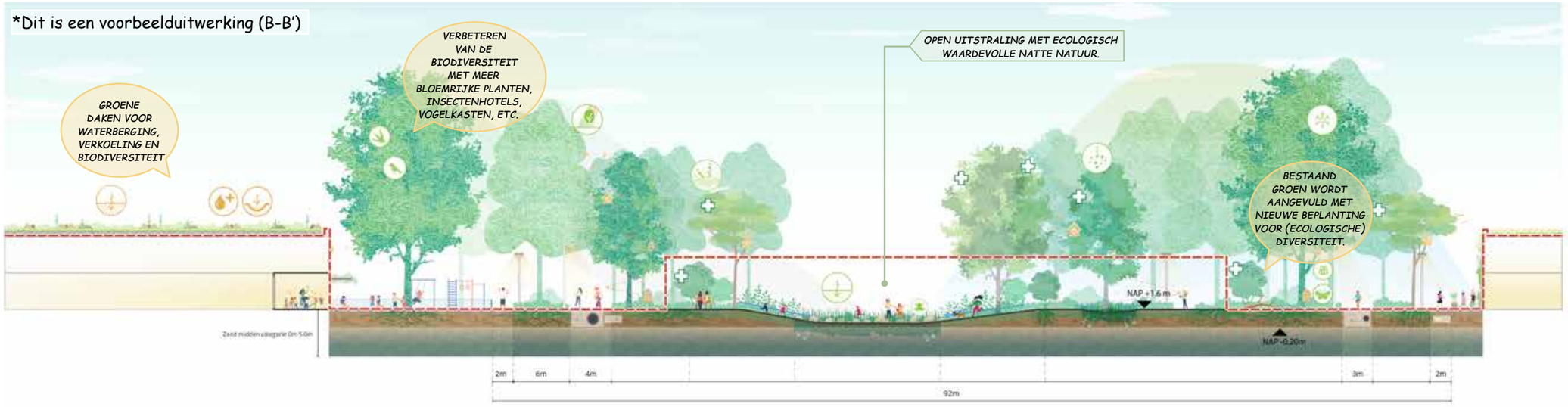
Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:



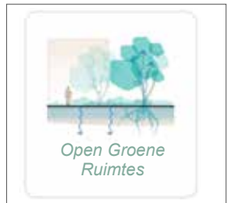




Uitlopers van het park (Park de Watertoren*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:

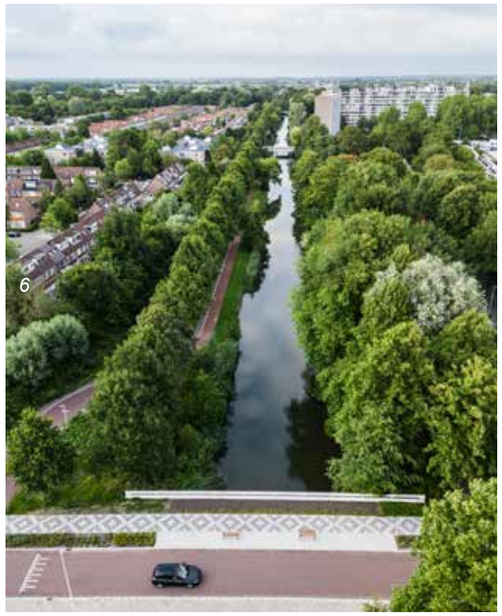




Groenblauwe verbindingen: Landschappelijke verbindingen




1


6

1: Kromme Rijn. 2: Klopvaart

Klopvaart

De Klopvaart vervult een belangrijke cultuurhistorische, recreatieve en ecologische functie (voormalig provinciale ecologische hoofdstructuur en rijksmonument) binnen Overvecht. Het voormalige inundatiekanaal en onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is een veelgebruikte route voor voetgangers en fietsers. De combinatie van water en groen, de groene oevers met afwisselend dichtbegroeide taluds heeft een bijdrage aan de ecologische waarde wat het gebied een waardevolle schakel maakt in de ecologische hoofdstructuur.
De Klopvaart is met name kansrijk in het versterken van het gebied als ecologische verbindingszone. Daarnaast biedt het gebied ook mogelijkheden om te gebruiken als ontmoetingsplek en als verbindingszone (wandelen, fietsen en kanoën) voor recreanten en bewoners. De ambitie bestaat om de Klopvaart bevaarbaar te maken voor kano's ed. Hiervoor is extra oppervlaktewater nodig in de polder van Achttienhoven (AGV/Waternet waterschap). Deze extra opslagruimte maakt het mogelijk om het poldergemaal te verplaatsen. Hierdoor is een open verbinding tussen de Vecht en de Klopvaart mogelijk voor kano's wat de waarde voor recreatie vergroot. Bovendien biedt het vaste waterpeil dat wordt gecreëerd betere mogelijkheden voor ecologische oevers en daardoor een betere waterkwaliteit.
De hoeveelheid extra oppervlaktewater bedraagt ongeveer 3 hectare en het zoekgebied ligt in de polder.

Uitgangspunten Klopvaart

- Behouden en versterken van de ecologische en cultuurhistorische structuur.
- Een zichtbaar contrast tussen een lineair structuur aan de noordzijde (fietspad) en meer informele structuur aan de zuidzijde (parkzijde) van het water.
- Behouden van de Klopvaart als herkenbaar onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Verbeteren van recreatieve en ecologische verbindingen tussen de Klopvaart, de Vecht en Fort de Gagel (Gagelbos) voor langzaamverkeer, kano's, mens en dier.

Spoorzoompark

Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. dat momenteel de continuïteit van de groene zone en de verbinding voor voetgangers en fietsers onderbreekt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden.
De groenidentiteit en sfeer wordt gekenmerkt door natte en droge begroeiing, knotwilgen, hooiland en solitaire bomen afgewisseld met bomengroepjes en boomgaarden. Voor de buurten grenzend aan dit gebied zijn er kansen voor versterking van de zoom door een verbetering van de identiteit en continuïteit van het gebied. Elke buurt langs de zoom kan naar het spoor toe zijn eigen front maken met duidelijke voorkanten, adressen en geprogrammeerde plinten met een sterke relatie met het park.

Uitgangspunten Spoorzoompark

- Recreatieve en ecologische verbindingen verbeteren tussen de Vecht en Fort Blauwkapel (Knelpunten Brailledreef, Stationsgebied en Eykmanlaan).
- Koester de hoge (gebruiks- en cultuurhistorische) waarde van het deel bij de school (waar groene voeg en park bij elkaar komen met pierenbadje).
- Groensfeer van droge en natte ruigte van het noordelijke deel doortrekken naar het zuidelijke deel.
- Versterken bestaande ecologie. In de watergang aan de zuidkant leeft de bittervoorn. In het park zijn poelen aangelegd welke druk worden bezocht door kikkers, padden, salamanders en libellen. De sloot langs het spoor wordt door kwel gevoed.
- Open uitstraling met boomkamers waarin losse bomen/boomgroepen staan.
- Recreatieve route met karakteristieke knotwilgenlaan als continue element.
- Bebouwing met voorkanten aan het park.
- Verbeteren en vergroenen stationsomgeving en versterken van lokale buurtfuncties (speeltuin, pierenbadje, ...).

Groenzone Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

Aan de noordrand van Overvecht ligt tussen de wijk en de Gageldijk een brede groenzone en de Noordelijke Randweg Utrecht. In deze zone liggen onder andere het Shanghaipark, het parkje bij de Zambesidreef en het parkje bij de Dommeringdreef. De parkstrook wordt als rand van de wijk vormgegeven met het karakter van bos(rand) met een goede doorgaande langzaamverkeersroute, ook richting het bedrijventerrein. De randweg maakt hier onderdeel van uit met een ligging in een groene setting. Met name langs Overvecht Zuid verbeteren we de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid door bij herstructurering meer voorkanten, goede routes en meer groen te realiseren. De barrière van de Noordelijke Randweg Utrecht verminderen we door nieuwe verbindingen en goede zichtrelaties naar het landschap.

Uitgangspunten Groenzone Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

- Landschappelijke identiteit van bos en bosrand (op droge gronden).
- Gemiddelde breedte van 20 tot 30 meter groen tussen de bebouwingsrand van Overvecht en de randweg met uitzonderingen tot een minimale breedte van 10 meter groen.
- Met name langs Overvecht Zuid verbeteren we de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid door bij herstructurering meer voorkanten, goede langzaamverkeer routes en meer groen te realiseren.
- Behoud en verbeter de verschillende parkruimtes in de groenzone naast de randweg. Ze zijn waardevol voor buurtbewoners die er gebruik van maken en elkaar ontmoeten (Shanghaipark, Park in Zuid).
- Verbeteren (en toevoegen) van directe langzaamverkeerverbindingen om de barrièrewerking van de Noordelijke Randweg te verminderen. De verbindingen sluiten naadloos aan op het bestaande voetgangers- en fietsnetwerk in de wijk.

Parkways: Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef




1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Franciscusdreef

De Franciscusdreef heeft een kenmerkend laanprofiel met drie volwassen bomenrijen, galerijflats aan de zuidkant en bedrijven aan de noordzijde. De opgave voor de Franciscusdreef is een actieve, prettige straat realiseren, de oversteekbaarheid verbeteren en de groenbeleving versterken. Minder straatparkeren biedt meer ruimte voor de voetganger, fietser en voor een betere oversteekbaarheid. Hierdoor is het mogelijk om representatieve voorkanten aan de straat te realiseren met een actieve begane grond (plint). Door het aantal rijbanen en uitvoegstroken te combineren (naar 2x1 rijbaan) ontstaat er ruimte voor groen, bomen, beplanting en mogelijk een extra bomenrij aan de noordzijde van het straatprofiel. Hierdoor wordt richting gegeven aan de ecologische ambitie van de gemeente en krijgt het profiel een stevig laanprofiel.

Uitgangspunten Franciscusdreef

- Groene lommerrijke stadslaan met meerdere bomenrijen.
- Ecologische en recreatieve verbinding tussen Natuurgebied Zuilen/Vechtscheg en het Noorderpark.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers over de hele lengte.
- Verminderen van het aantal rijbanen van 2x2 rijbanen naar 2x1 rijbanen.
- Verbeteren van de oversteekbaarheid dmv een langzaamverkeersverbinding tussen Vechtzoompark en Natuurgebied Zuilen.
- Realiseren van representatieve voorkanten aan de straat met adressen en een actieve begane grond (plint).

Einsteindreef

De Einsteindreef is een belangrijke stadsentree van Utrecht. Deze parkway heeft een ruim opgezet profiel met brede groene zones en volwassen bomen. De Einsteindreefvormt hij een belangrijke ecologische en recreatieve schakel tussen de Vechtscheg en het Noorderpark.Verbeter het parkachtig karakter met meer wandelpaden, ecologische zones, zitplekken en verblijfsruimtes. Versterk daarnaast het gebied met nieuwe bomen en beplanting om een groene lommerrijke parkway te realiseren.Het groen wordt opgeschoond en toegankelijker gemaakt wat de sociale veiligheid, gebruikswaarde en de identiteit van de weg als ‘entree tot de stad’ verbetert. De barrièrewerking kan worden weggenomen door het aantal rijbanen te verminderen of te bundelen. Dit is het meest kansrijk bij Overvecht Centrum zodat er een bijzondere ruimte ontstaat; een plek die het centrum markeert. En door voorkanten met voorzieningen in de plint van de (nieuwe) bebouwing ontstaat er een betere hechting tussen de Einsteindreef en aangrenzende buurten.

Uitgangspunten Einsteindreef

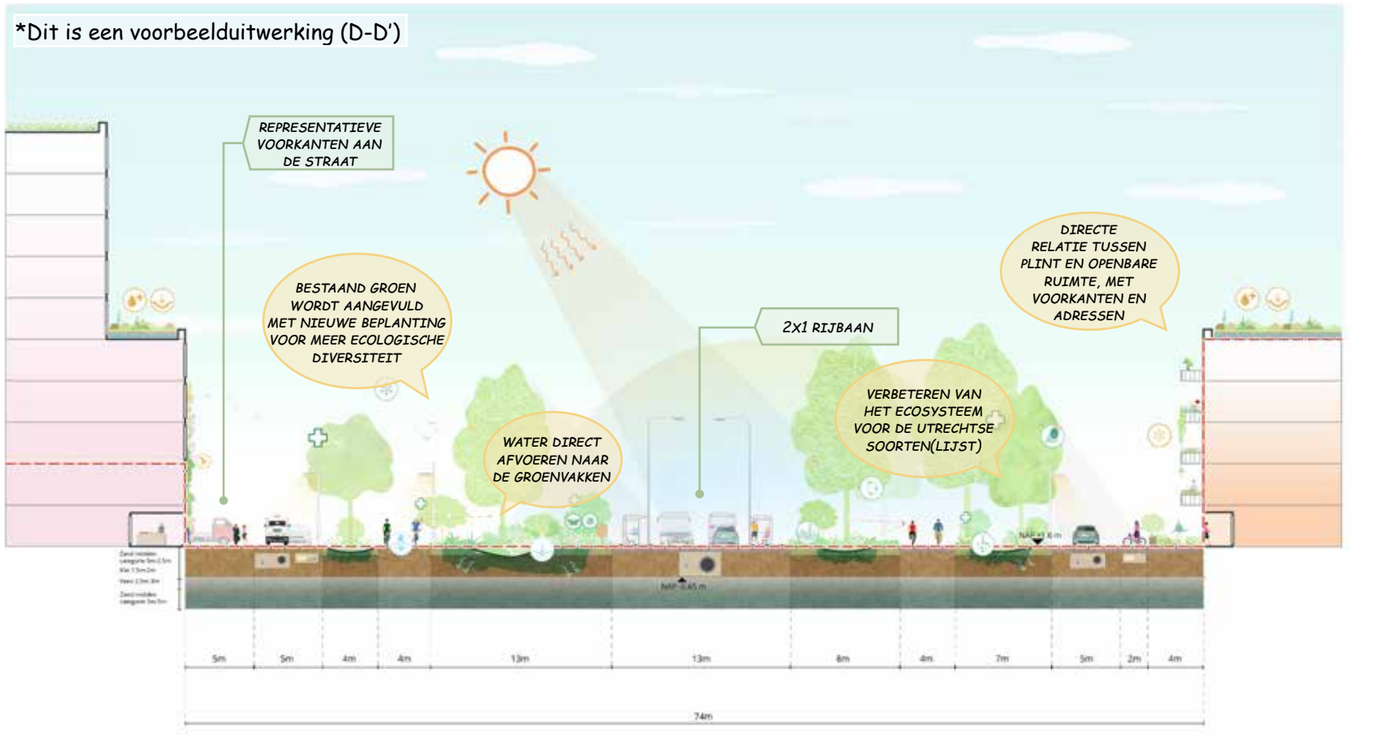
- Verbeteren van de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers door het terugbrengen van het aantal rijbanen naar (bij voorkeur)
- 2x1 rijbanen, over de gehele lengte van de Einsteindreef.
- Middenberm zodat goed overgestoken kan worden. Restruimte benutten voor nieuw levendig stadspark voor onder andere de vele bewoners van Overvecht Centrum. Bebouwing in plinten en met benodigde voorkanten.
- Meerdere oversteekbewegingen die aansluiten op routes beide zijden wegen ter voorkoming van olifantenpaadjes.
- Programmering zoals horeca wordt nader onderzocht. Dit kan ten goede komen aan de levendigheid en ogen op straat.
- Verwijderen of bundelen van de rijbanen van de Einsteindreef biedt ruimte om aan een continue groene verbinding te behouden tussen de Vechtscheg en het Noorderpark.
- Groene lommerrijke parkway met meerdere bomenrijen.
- Ecologische en recreatieve verbinding tussen Natuurgebied Zuilen, Vechtscheg en het Noorderpark aan de noordzijde van het wegprofiel.
- Stad zichtbaar maken.

Parkway (Einsteindreef*)



! *Aandacht voor grondwaterstand en riolering.*

Parkway (Franciscusdreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:





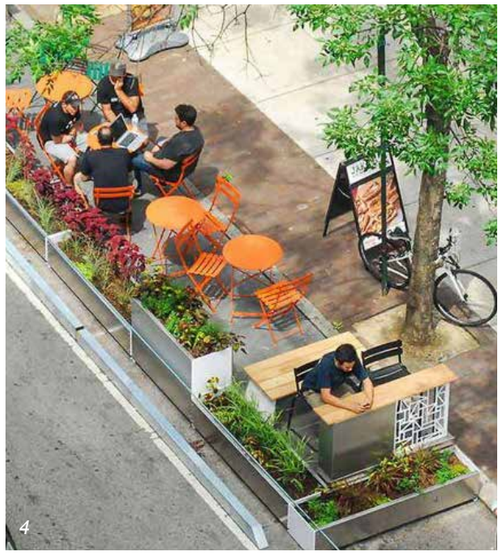


Stadspromenade als onderdeel van de Centrale as: Carnegiedreef, Zamenhofdreef




1


2


4


3

1,2,3,4: referentiebeelden

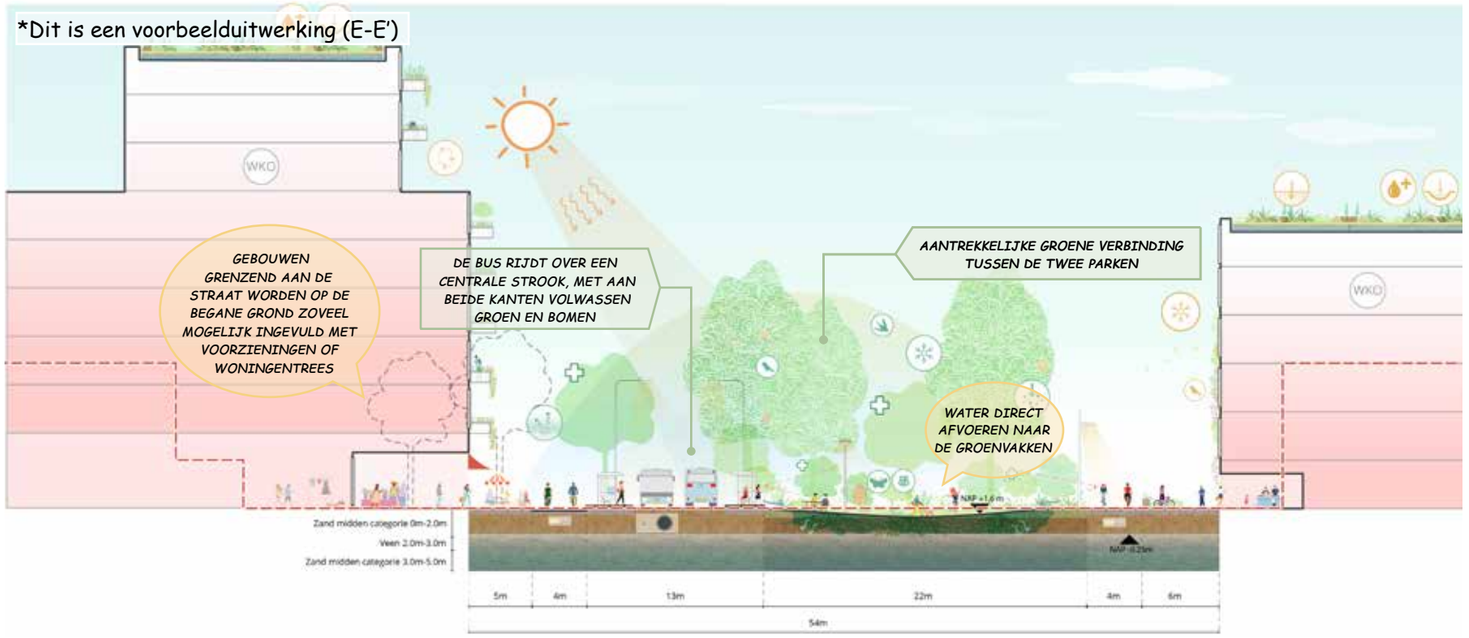
Carnegiedreef en Zamenhofdreef

De Stadspromenade (Carnegiedreef en Zamenhofdreef) is onderdeel van de Centrale as en verbindt de parken, het wijkcentrum en Overvecht Noord en Zuid met elkaar. Met de inpassing van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer route transformeren de twee dreven in een autovrije groene stadspromenade met meer ruimte voor de voetganger, fietser, groen en verblijfskwaliteit. De stadspromenade heeft twee verschillende gezichten; een actieve zuidwestzijde met voorzieningen en een rustige oostzijde met voornamelijk wonen. Met behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen wordt de HOV verbinding ingepast. Geen auto in het straatprofiel biedt kansen voor meer groen en verblijfskwaliteit met nieuwe bomen, beplanting en ontmoetingsplekken. Er is voldoende ruimte om een robuuste groene zone te realiseren binnen het toekomstig profiel. De stadspromenade biedt voldoende ruimte voor verdichting aan beide zijden van het straatprofiel.

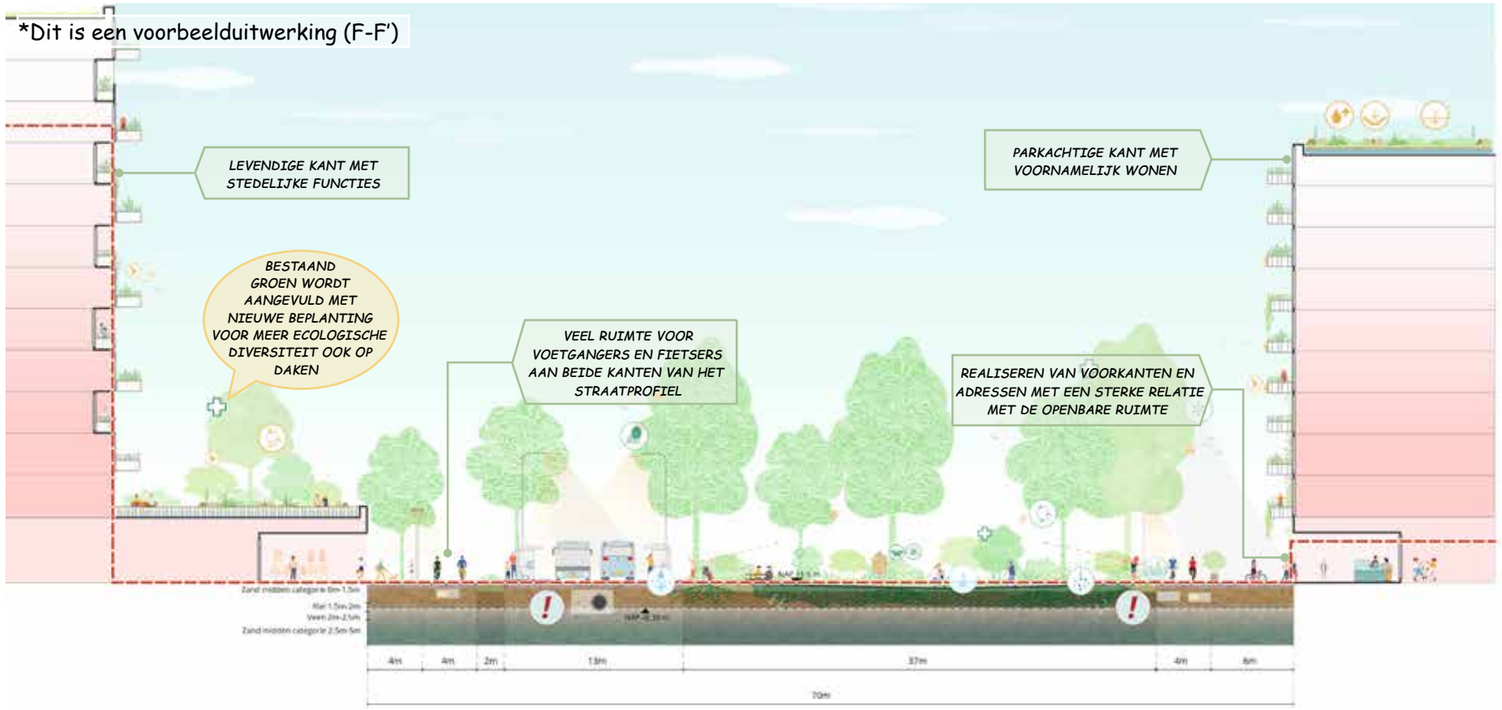
Uitgangspunten: Carnegiedreef en Zamenhofdreef

- Centrale as voor langzaam verkeer en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) door de wijk.
- Aantrekkelijke groene verbinding voor voetgangers en fietsers tussen de twee parken.
- Mogelijk te programmeren als sportlint.
- Straatprofiel met twee verschillende karakters per straatzijde: een levendig karakter met stedelijke functies aan de westzijde en een parkachtige karakter met wonen aan de oostzijde
- Lineaire structuur en kenmerkende herkenbare identiteit in beplanting, vormgeving, materialisering en straatinrichting.
- De herkenbare laanuitstraling kan op termijn (deels) omgevormd worden tot robuuste groenzone.

Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef*)



Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef*)



! *Aandacht voor het warmtenet in relatie tot bestaande wortelstelsel van bomen. En aandacht voor grondwaterstand en riolering.*

Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groene buurten: Groene voegen en Groene ommetjes




1


2


6

5


3


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Groene voegen en Groene ommetjes

De groene voegen en groene ommetjes vormen de groene verbinding tussen parkgebieden, parkways en landschappelijke verbindingen en verschillende buurten van Overvecht. Op deze manier wordt de relatie en toegang tot de verschillende hoofdgroenstructuren versterkt zodat alle buurten toegang hebben tot hoogwaardig parkprogramma en groengebieden op wijkniveau voor iedereen in Overvecht. De meeste groene voegen en groene ommetjes krijgen een eigen karakter omdat ze allemaal een andere functie hebben binnen het stadsweefsel. De ene groene voeg of ommetje vormt onderdeel van de wijkontsluiting en een andere vormt onderdeel van een fietsontsluiting. Vervullen ze een vergelijkbare functie dan krijgen de types ook een vergelijkbaar karakter.

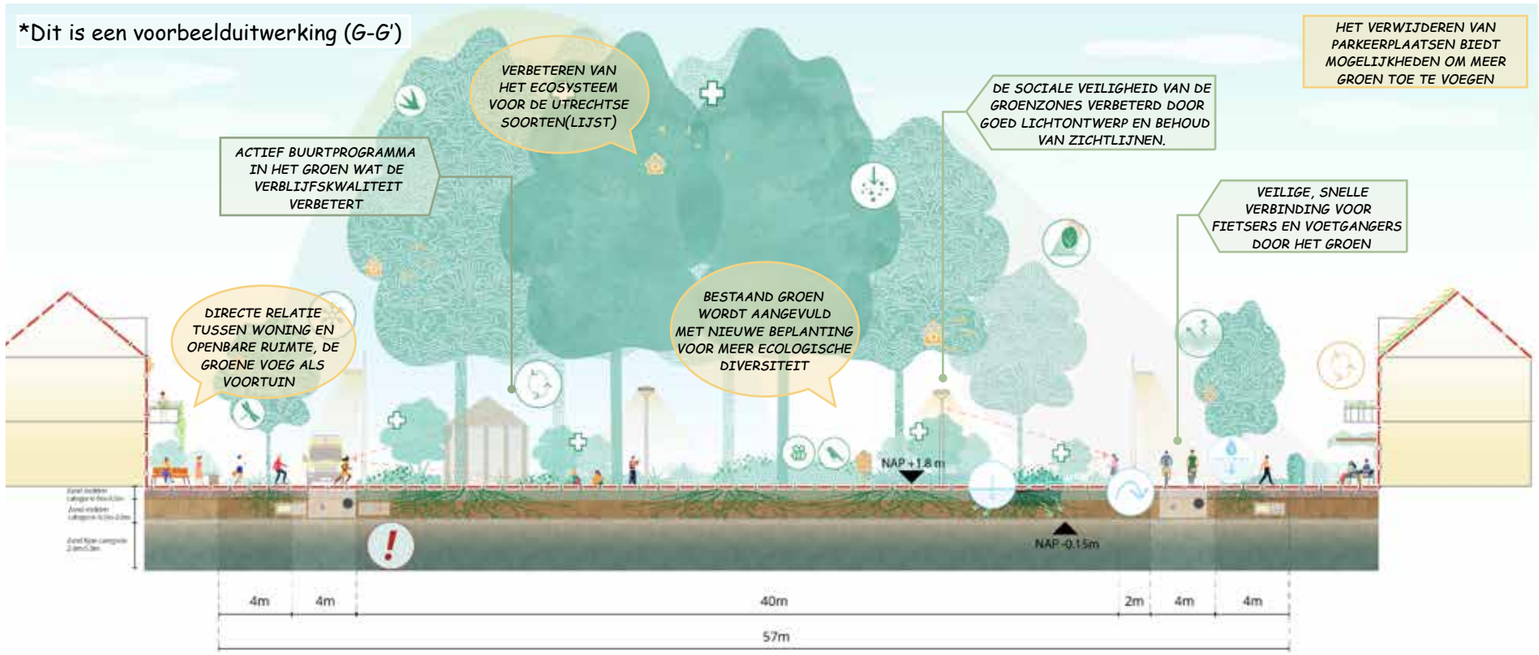
*De groene voegen en ommetjes nodigen mensen uit om meer naar buiten te gaan en dragen zo bij aan de gezondheid van bewoners en bezoekers van Overvecht. Het past in het idee van de Gezonde Stad. Bewoners van Overvecht zijn medeontwikkelaars van de Groene Ommetjes**.*

**Tekst gebaseerd op: *Groene Ommetjes als methodiek voor gezonde verstedelijking in Overvecht.*

Uitgangspunten Groene voegen en Groene ommetjes

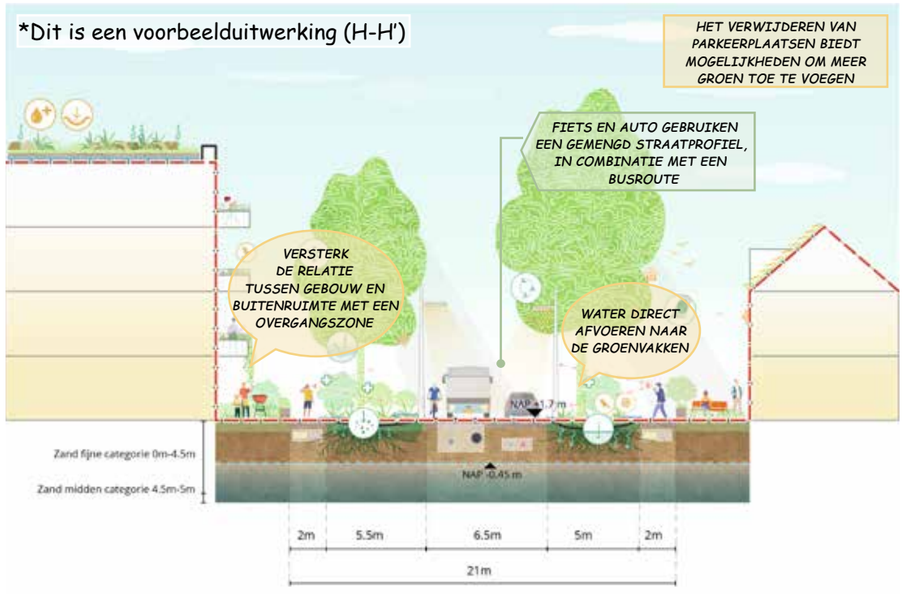
- Bestaande groenstructuren worden beter toegankelijk gemaakt en waar nodig beter verbonden met aangrenzende grotere structuren. Op deze manier ontstaat een wijkdekkend groennetwerk zodat iedere inwoner van Overvecht altijd via een groene route naar zijn bestemming of andere groengebied kan.
- De groene voeg of het groene ommetje draagt bij het versterken van de herkenbaarheid en identiteit van de wijk.
- Prioriteit voor langzaamverkeer waar mogelijk, zonder autoverkeer.
- Veel ruimte voor groen en voldoende schaduw.
- Herkenbaar verschil en contrast in groentypes tussen: de buurtjes in Overvecht Zuid (groene voegen) met en zonder verkeer, de voormalige wijkwegen in Overvecht Noord (speelstraten), nieuwe langzaamverkeersroutes door de wijk en het bedrijventerrein (groene lint).

Groene voeg (Oberondreef*)



! *Aandacht voor het warmtenet in relatie tot bestaande wortelstelsel van bomen.*

Groen ommetje (Japuradreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groene buurten: Wijk- en buurtgroen




1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Wijk- en buurtgroen

Overvecht wordt gezien als een groene wijk, maar veel woonstraten zijn verhard en er is vergroening noodzakelijk. Er komen meer mensen wonen in de verschillende buurten waardoor de behoefte voor meer groen om te ontmoeten, spelen en verblijven nodig is. Een goede balans tussen groen en verdichten is noodzakelijk. Het wijk- en buurtgroen in Overvecht groeit in de toekomst. Voor de groene buurten zijn een aantal basisprincipes nodig om te komen tot een prettige plek om te wonen en verblijven in Overvecht.

- De voetganger en de fietser krijgen meer ruimte, ze staan voorop! De auto is minder dominant en de maximum snelheid wordt in de woonstraten 15km/u of maximaal 30km/u. Hierdoor kunnen we wegen versmallen en alleen het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen terugbrengen.
- De woonstraten worden meer klimaatadaptief, wat bijdraagt aan het tegengaan van hittestress en wateroverlast. Meer groen en minder verharding in de straten zorgt ervoor dat het regenwater de mogelijkheid heeft om direct in de groenvakken en vervolgens in bodem te infiltreren in plaats van het hemelwater af te voeren via het riool. Daarbij worden de meeste van het bestaande gemengde rioolstelsel vervangen door een gescheiden rioolsysteem voor afvalwater en één regenwaterriool.
- Bomen en groen zijn van groot belang voor de beleving en de verblijfskwaliteit van de straten. Door het behoud van bestaande volgroeide bomen en het toevoegen van nieuwe bomen met voldoende ruimte om te groeien, wordt bijgedragen aan een verhoogde biodiversiteit en een koelere openbare ruimte. Het toevoegen van nieuwe en inheemse boomsoorten aan openbare ruimtes draagt ook bij aan de biodiversiteit. Het planten van vaste planten, struiken, bloemrijke graslanden en het introduceren van hagen in plaats van hekken trekt insecten, vogels en kleine zoogdieren aan.
- Meer groen en minder autoverkeer zorgt voor een prettigere leefomgeving met een betere gezondheid als resultaat. Zicht op groen, het horen van vogels en water vermindert het gevoel van stress. Aantrekkelijk groen nodigt uit om te wandelen (groene ommetjes), sporten, spelen en een praatje maken in de openbare ruimte met als gevolg meer ontmoeting en sociale interactie.

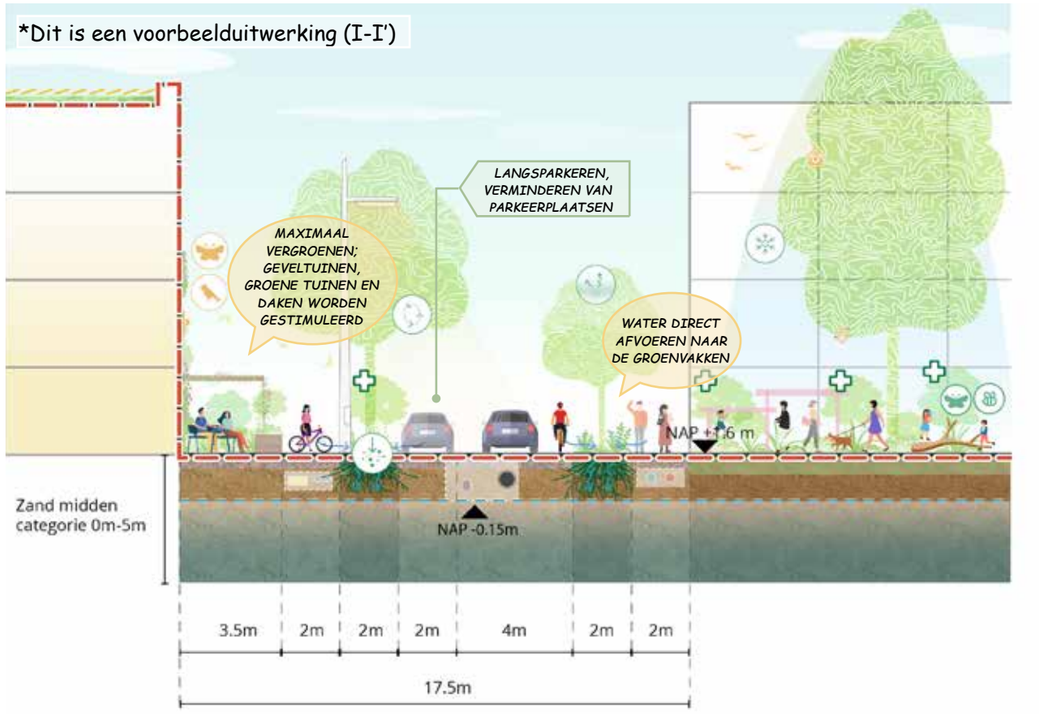
Uitgangspunten Wijk- en buurtgroen

- Sterk inzetten op vergroening voor het verbeteren van de leefbaarheid, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.
- Het ruimtegebruik en oppervlakte voor rijdend en stilstaand gemotoriseerd verkeer mag niet toenemen.
- Groen wordt verlaagd aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in de buurt te versterken.
- Stimuleer het gebruik van de buitenruimte door bewoners voor ontmoeting.
- Meer ruimte voor de voetganger en de fiets.
- We gaan bij elke ontwikkeling uit van het ‘groen tenzij’ principe waarbij waardevol groen blijft bestaan.
- Zoveel mogelijk verminderen van verharding in de openbare ruimte en het vergroenen van (voor-) tuinen door bewoners.
- In fases verminderen van straatparkeren in de openbare ruimte.

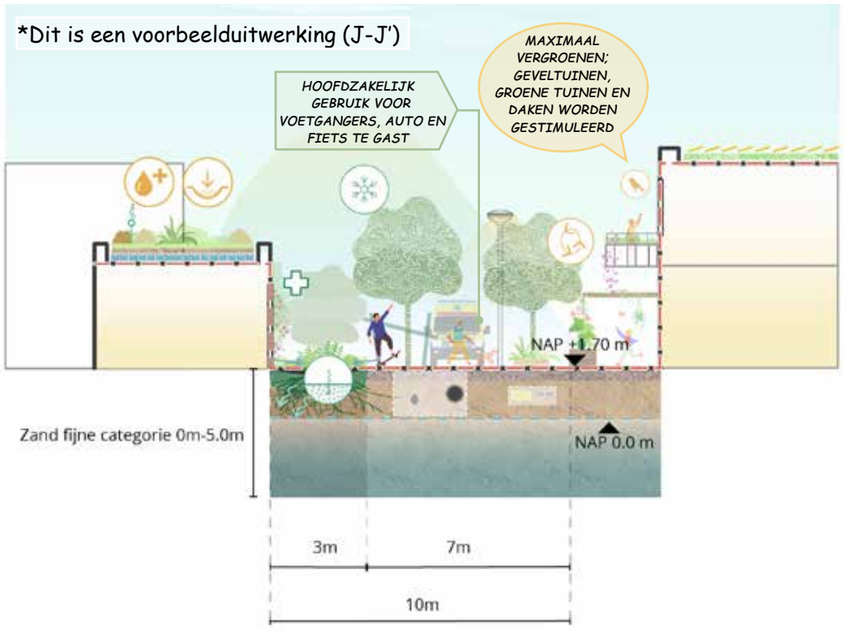
Aanvullende uitgangspunten bij hogere dichtheden :

- Sterk inzetten op dubbel ruimtegebruik: groene gevels, balkons en daken. Een dak heeft altijd meerdere functies, bijvoorbeeld een combinatie van ontmoeting, waterberging en biodivers groen.
- Bij nieuwbouw met een binnenhof op een parkeerdek is er voldoende gronddekking voor een aantrekkelijk binnenterrein met tenminste één grote boom.
- Groen is onderdeel van het straatbeeld en we streven naar tenminste één bomenrij in elke straat.
- Goede groene verbindingen voor voetgangers en fietsers met de grotere groengebieden van de wijk (stadsparken en groen om de stad).
- Groen is aantrekkelijk, robuust en bestand tegen de hogere gebruiksdruk in deze buurten.

Groene woonstraat (Toscadreef*)



Woonerf (Aphroditedreef*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:



Groene buurten: Molenwiek en speelstraten




1


2


5


3


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

Molenwiek en speelstraten

De buurten in Overvecht-Zuid bestaan uit een aantal Molenwieken. De karakteristieke opzet wordt versterkt ze een specifieke boomstructuur te geven zodat het eigen karakter, ruimtelijk beeld en de herkenbaarheid wordt versterkt. Door het toepassen van een herkenbare duidelijk opgaande boomsoort worden de lijnen herkenbaar. Deze wordt deels bepaald door de bestaande bomenopstand. De Molenwieken zijn tevens een belangrijke centrale ontsluiting van de buurten. Echter door de rijbaan te versmallen en het parkeren te verminderen ontstaat ook ruimte om de boomstructuur te ondersteunen met een parkeerstrook aan een kant met een haag. Dit draagt bij aan de individuele identiteit en herkenbaarheid van de Molenwiek.

Uitgangspunten Molenwiek en speelstraten

De ‘speelstraten’ zijn voormalige wijkwegen die omgevormd zijn tot 30 km wegen met brede trottoirs voor kinderen om veilig van huis naar een speelplek, school of park te lopen. De speelstraten hebben een kenmerkend legpatroon van verharding op het trottoir. De trottoir hebben brede groenstroken met bomen tussen het trottoir en de rijbaan met langsparkeren aan één kant waardoor ze herkenbaar blijven als afwijkende structuur in de wijk. Inmiddels zijn alle speelstraten uitgevoerd.

Groene buurten: Groene verblijfsplekken





1


2


3


5


4

1,2,3,4,5: referentiebeelden

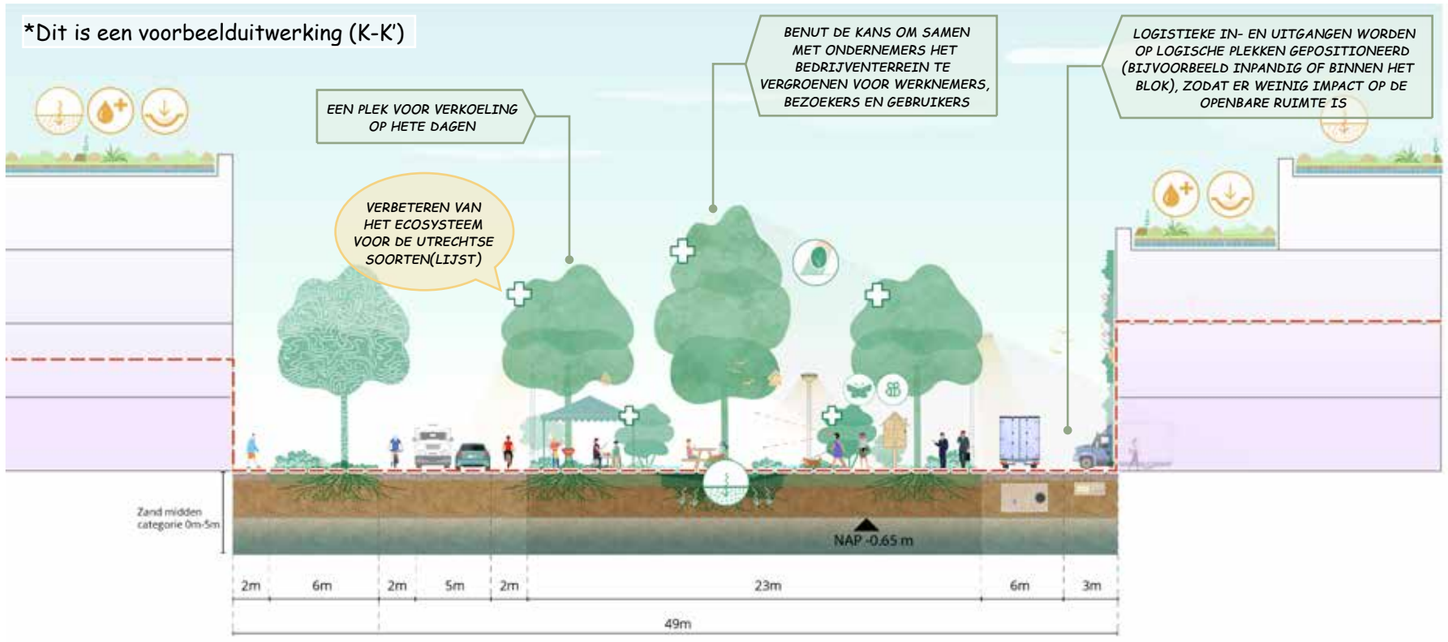
Groene verblijfsplekken

Bedrijventerreinen staan niet bekend als groene stadsdelen. Toch is vergroening een belangrijke opgave in dit stedelijk gebied. In de straten is weinig ruimte voor vergroening. Het zijn echter wel gebieden met een bovengemiddeld aandeel hittestress net als bedrijventerrein Overvecht. Door samen met ondernemers (ook) naar ruimte te zoeken op privéterrein ontstaat de kans om groene verblijfsplekken te realiseren. De groene verblijfsplekken zijn kleine groene oases met ruimte voor meer bomen en schaduw. De groene ruimtes zijn er voor werknemers en gebruikers. Een duidelijke groenstructuur draagt bij aan de leesbaarheid en herkenbaarheid van een bedrijventerrein. Het gebied is vervolgens minder anoniem, meer ruimte voor ontmoeting met meer sociale veiligheid. De groene verblijfsplekken liggen strategisch op het bedrijventerrein om de afstand voor alle gebruikers en werknemers zo kort mogelijk (loopafstand) te houden. De parkjes bieden ruimte voor zitplekken (picknicktafels), groenbeleving en voldoende schaduw.

Uitgangspunten Groene verblijfsplekken

- Sterk inzetten op vergroening, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.
- Waar mogelijk verminderen van parkeren in de bedrijfsstraten en op particuliere bedrijventerreinen door verplaatsen naar gebouwde oplossingen.
- Groen wordt verlaagd aangelegd zodat hemelwater goed kan afwateren in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te infiltreren in de bodem.
- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in het gebied te versterken.
- Maak het gebied aantrekkelijker voor werknemers, bezoekers en gebruikers.
- Meer ruimte voor de voetganger en de fiets.
- Zoveel mogelijk verminderen van verharding in de openbare ruimte.

Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*)



Stedelijke NBS-families gebruikt in dit profiel:







Groenopgave



Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*324.5*
Groenstructuurplan 2017	284
Groene buurten	40.5
Water	56

Bestaand groen

De bestaande groenstructuur bestaat uit twee typen groen;

- Het groen uit het Groenstructuurplan van 2017. Deze hoofdgroenstructuur bestaat uit ten minste; de Vechtzoom, Noorderpark Ruigenhoek, Park de Gagel, Park de Watertoren en de Klopvaart. (Deze kaart is een gedetailleerde vertaling van de bestaande beleidskaart.)
- Het tweede groentype bestaat uit het buurtgroen, groene binnenplaatsen, straatgroen, middenbermen en boomspiegels.

Groenopgave

Groen groeit mee

We gaan Overvecht flink vergroenen de komende jaren. De opgave uit de uitgangspuntennotitie is om 33ha groen in de buurten, parken en groene verbindingen voor de 5000 nieuwe woningen te maken en 47ha stedelijk groen aan de randen van de stad beter te benutten en voor de groeiende stad. (Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat bestaand (agrarisch) groen een andere of aanvullende functie krijgt die past bij de doelen vanuit de RSU). In dit hoofdstuk gaan we beschrijven hoeveel we in de verschillende gebieden aan groen kunnen toevoegen op basis van de visie die nu voorligt. We kunnen niet alles precies berekenen daarom doen we een aantal aannames. Groen groeit mee is een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente en iedereen die woningen realiseert in Overvecht.

Groene buurten

Op basis van lopende projecten en testberekeningen weten we ongeveer wat we aan groen kunnen toevoegen in de verschillende buurten. Om de vergroeningsopgave te realiseren zijn de volgende principes toegepast: minder verkeersruimte zoals parkeren en/of smallere straten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat (zie parkeerstrategie).

Bijvoorbeeld: Door invoeren van betaald parkeren, opheffen van ongebruikte parkeerplaatsen op straat, deels parkeren in gebouwde voorzieningen en het vergroenen van overbodige verharding kan de totale openbare ruimte in de Woonbuurten voor circa 20% vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen. Wanneer er veel minder parkeren op straat plaatsvindt (minder gebruik van de (eigen) auto en veel meer parkeren in gebouwde voorzieningen) en als woonstraten met trottoirs veranderen in groene woonerven kunnen de Woonbuurten nog meer vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen en staat los van de kansen om privétuinen (voor- en/of achtertuin) te vergroenen.

Afhankelijk van het gebied gaan we uit van verschillende percentages mogelijke vergroening. In hoog stedelijk gebied is dat (veel) minder dan in de woonbuurten. In de groene buurtranden is dat het meest.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden. Omdat in sommige gebieden het maximale en in sommige gebieden het minimale vergroeningspotentiaal bereikt zal worden gaan we uit van het gemiddelde voor een mogelijke vergroening (zie berekening).

Parken en groene verbindingen

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen. Daarnaast biedt het verplaatsen van functies en het verminderen van bestaande verharding kansen voor vergroening.

In de groenblauwe verbindingen kunnen we meer groen maken door het versmallen van huidige wijkwegen naar 2x1 rijbanen, het vergroenen van de route langs de Vecht en het verminderen van verharding (zie kaart).

Noorderpark/Natuurgebied Zuilen

Voor de 36 ha groen heeft geen berekening plaatsgevonden. Hier gaan we uit van een taakstellende opgave. Bij Natuurgebied Zuilen is hiervoor een apart traject georganiseerd waaruit blijkt dat er 14 ha (openbaar) toegankelijk groen gerealiseerd kan worden. Bij het Noorderpark is hier nader integraal onderzoek voor nodig om te bepalen hoe de gewenste 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden in combinatie met een actief grondbeleid.

Beoogde vergroening per zone	Circa oppervlakte (ha)
Woonbuurten	10
Stedelijke buurten	2
Groene buurtranden	1.5
Hoogstedelijk gebied	<1
Stedelijke as oranje arcering	<0.5
Intensief bedrijventerrein incl. groene verblijfsplekken	1
Gemengde zone bedrijventerrein	<0.5
Totaal	***+ 15***

* Uitleg bovenstaand schema/berekening:

De toename van het groen is berekend door de totale huidige openbare ruimte per deelgebied ter vermenigvuldigen met de mogelijke vergroeningspercentages.

Groenopgave

Intensief bedrijventerrein

- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen
- Minder parkeren in de openbare ruimte
- Verminderen van verharding
- Groene verblijfsplekken

circa +1ha:

Groenblauwe verbindingen

- Waar mogelijk, versmallen van huidige wijkwegen naar 2x1 rijbanen
- Vergroenen van de route langs de Vecht

circa +4.5 ha

Zoekgebied Noorderpark

circa +22ha

Woonbuurten

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen en minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte

circa +10ha

Natuurgebied Zuilen

circa +14ha

Gemengde zone bedrijventerrein

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte,

circa +<0,5 ha

Parken

- Verwijderen van parkeren in het park
- Verwijderen van bebouwing in het park
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte
- Verwijderen van verharding

circa +4 ha

Stedelijke buurten

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte, bijvoorbeeld door versmallen rijbanen en minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte

circa +2ha

Stedelijke as oranje arcering

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte

circa +<0,5ha

Hoogstedelijk gebied

- Verminderen van verharding
- Zoveel mogelijk beperken verkeersruimte

circa +<1ha

Groene buurtranden

- Verminderen van verharding
- Minder parkeren in de openbare ruimte/ op maaiveld
- Compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en vergroenen van de kavels

circa +1,5ha

! Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur: max. -2.5ha

Groenopgave

Groenopgave

In de tabel rechts staat de bestaande groenblauwe structuur. in de tabel hieronder staat de:

- Groenopgave (in ha) die onderdeel is van de startnotitie
- Toegevoegd oppervlak groen opgesplitst per structuur

De opgave uit de uitgangspuntennotitie is het realiseren van 80ha. De toegevoegde groenstructuur komt uit op minimaal 50 ha tot maximaal 63,5 afhankelijk van de ambitie. Hierin meegenomen is de maximaal mogelijke afname van het groen in de hoofdgroenstructuur van ca 2,5 ha. De haalbaarheid van de groenopgave hangt sterk samen met ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. Zoals het verminderen van het aantal straatparkeerplekken, versmallen van wegen en de beschikbaarheid van middelen om straten integraal her in te richten.

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*324.5*
Groenstructuurplan 2017	284
Groene buurten	40.5
Water	56

Bouwen en nieuwe hoofgroenstructuur

In de hoogstedelijke en centrale as gebieden maken we het op aangewezen plekken mogelijk om te bouwen ondanks bestaande (hoofd-) groenstructuur. Verdichting, behoud van groen en mogelijke vergroening is daarbij maatwerk. Op het moment dat we deze 5 plekken volledig bebouwen zouden er ca 2,5 ha groen kunnen verdwijnen. In de praktijk (bij het uitwerken van de plannen) zal dat waarschijnlijk minder zijn. Op het moment dat we de ‘groene verbindingen’ vergroenen maken we meer groen in de hoofdgroenstructuur. Daardoor kunnen we het verlies van hoofgroenstructuur ruimschoots compenseren.

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Ontwikkelgebieden geprojecteerd op groenstructuurplan 2017	ca. 2.5

mogelijke uitbreiding bestaande hoofdgroenstructuur

Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur

Opgave Startnotitie	Oppervlakte (ha)	Toegevoegde Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*+80*	*Totaal*	*+59,5*
Noorderpark	+22	Noorderpark (Groen om de stad)	+22
Natuurgebied Zuilen	+25	Natuurgebied Zuilen (Vechtscheg)	+14
Opgave voor groen-blauwe route	+10	Opgave voor groen-blauwe route (Groenblauwe verbindingen)	+4.5
Nieuw buurt en wijkgroen	+23	Totaal Stadsparken Groene buurten:	+19 +4 + 15

	Oppervlakte (ha)
Toegevoegde Groenblauw Structuur	*+ 59.5*
Ontwikkelgebieden geprojecteerd op groenstructuurplan 2017	*- 2.5*
Total	*+ 57*



Nature Based Solutions

Denk na over de principes van het behoud van ecosystemen door op basis van een op hiërarchie gebaseerde benaderingen van ecosystemen toe te passen.

Nature Based Solutions zijn een overkoepelend concept dat een reeks op ecosysteem gebaseerde benaderingen omvat, waaronder bescherming, duurzaam beheer, herstel en creatie van natuurlijke of groene infrastructuur (Cohen-Shacham et al. 2019). Deze benaderingen kunnen in een hiërarchie worden beschouwd, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de bescherming van bestaande ecosystemen boven verbeterd beheer, rehabilitatie en herstel, of de creatie van nieuwe NBS (figuur 2-3). Tegelijkertijd zijn de drie elementen – bescherming, herstel en creatie van nieuwe NBS – complementair aan elkaar en bevat de ontwikkeling van een NBS-strategie de beoordeling van alle elementen. Het toepassen van deze hiërarchie is vooral relevant bij het onderzoeken en prioriteren van NBS-kansen op strategisch niveau, zoals bij het beoordelen van investeringsmogelijkheden voor een stad. De drie benaderingen kunnen echter ook worden toegepast bij het plannen en voorbereiden van NBS-projecten op wijk-, stads- en stroomgebiedniveau (zie ook paragraaf 2.4). De Catalogus geeft aan welke van de ecosysteemgebaseerde benaderingen voor elke NBS-familie kunnen worden toegepast.

Het toepassen van de hiërarchie van deze drie basiselementen ondersteunt de noodzaak om een strategische benadering van een planning te hanteren. Het benadrukt ook het belang van het evalueren van kansen en mogelijkheden om de bescherming van de bestaande natuurlijke infrastructuur in een stad te versterken en om functionele en biodiversiteitswaarden te behouden. Natuurlijke wetlands, graslanden, uiterwaarden, stadsbossen en mangroven zijn allemaal voorbeelden van ecosystemen in en rond stedelijke gebieden die kunnen worden beschermd om de bestaande kwaliteiten en voordelen veilig te stellen. Dit vereist een formele integratie in bestemmingsplannen en de toepassing van maatregelen om aantasting en achteruitgang te voorkomen.

Figuur 2-3: Hiërarchie van de nature-based-solutions aanpak



bron: *A Catalogue of Nature-Based Solutions for Urban Resilience*

Hiërarchie van op ecosysteem gebaseerde benadering in Overvecht



Bescherming:
- Bouwoplossingen (Bestaande gebouwen)
- Bioretentiegebieden
- Bestaande bomen
- Open groene ruimtes (Groene verblijfsplekken en collectieve ruimtes)



Verbetering:
- Herstel van rivieren en beken
- Groene corridors (Franciscusdreef, Klopvaart, Spoorzoompark, Groene voeg, Parkuitbreidingen, Kleine groene straten)
- Natuurlijke binnenlandse wetlands (Noordelijk gebied)
- Bouwoplossingen (Bestaande gebouwen)
- Aangelegde binnenlandse wetlands (In de parken)
- Stadslandbouw (Communitytuinen)



Creatie:
- Bouwoplossingen (Nieuw voorgestelde gebouwen)
- Bioretentiegebieden
- Open groene ruimtes (Groene verblijfsplekken en collectieve ruimtes)



Stedelijke NBS families

Nature Based Solutions zijn benaderingen die gebruik maken van de natuur en natuurlijke processen voor het leveren van infrastructuur diensten en geïntegreerde oplossingen om de toenemende uitdagingen van stedelijke veerkracht het hoofd te bieden. Deze interventies gaan doorgaans verder dan de sectorale grenzen en vereisen sectoroverschrijdend partnerschap. NBS kan steden meerdere voordelen bieden en verschillende maatschappelijke uitdagingen aanpakken, waaronder het verminderen van het rampenrisico en het opbouwen van klimaatbestendigheid, terwijl het ook kan bijdragen aan het herstel van de biodiversiteit, het creëren van mogelijkheden voor recreatie, het verbeteren van de menselijke gezondheid, de water- en voedselveiligheid, en het ondersteunen van het welzijn en het levensonderhoud van de gemeenschap.

NBS maakt gebruik van een reeks structurele en niet-structurele interventies die natuurlijke of op de natuur gebaseerde kenmerken beschermen, beheren, herstellen of creëren.

Naast andere voordelen kan NBS de impact van natuurlijke gevaren in steden verminderen, zoals overstromingen, erosie, aardverschuivingen, droogte en extreme hitte (Ozment et al. 2019; Sudmeier-Rieux et al. 2021). Ze kunnen ook een aanvulling vormen op grijze infrastructuur, zoals regenafvoeren, dijken en keermuren. In veel gevallen is de integratie van NBS kosteneffectief gebleken (Raymond et al. 2017).

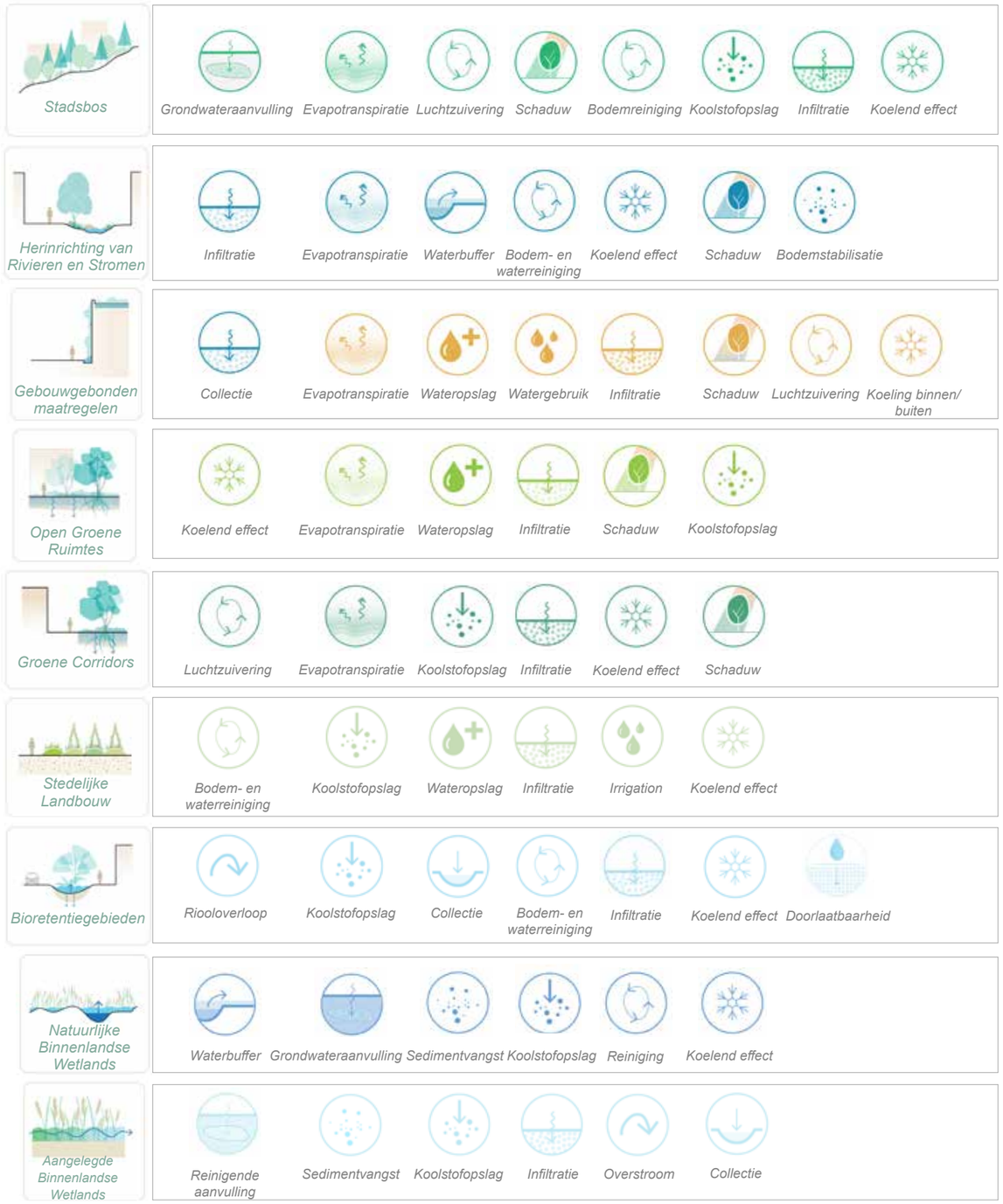
Op de natuur gebaseerde oplossingen voor stedelijke veerkracht kunnen worden toegepast op ruimtelijke schaalniveaus en in omgevingen in en rond steden. Voorbeelden zijn onder meer kleinschalige groene ruimten langs gebouwen, wadi's en groene corridors langs straten en waterlichamen, stadsparken en bossen binnen stadsgrenzen, en grotere gebieden met watergebieden en bossen stroomopwaarts of langs de kust, die steden beschermen tegen overstromingen en de beschikbaarheid en kwaliteit verbeteren. van water. Figuur 1-1 bevat een overzicht van veel voorkomende NBS-typologieën.

Figuur 1-1: Diversiteit van nature-based solutions voor stedelijke toepassing



bron: *Een Catalogus van Nature-Based Solutions voor Stedelijke Weerstand*

Stedelijke NBS families en maatregelen in Overvecht

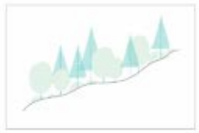


Stedelijke NBS families



Stedelijke NBS Families in Overvecht

a. Stadsbos



f. Groene corridor



b. Open groene ruimte



g. Herstel van rivieren en beken



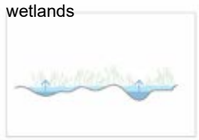
c. Bioretentiegebied



h. Stadslandbouw



d. Natuurlijke binnenlandse wetlands



i. Aangelegde binnenlandse wetlands



e. Gebouwgebonden maatregelen



Water en klimaatadaptieve principe

Overvecht leent zich bij uitstek voor infiltratie, zoals blijkt uit het “Gebiedsplan Overvecht voor water riolering en gemalen”. Veel andere wijken zijn minder kansrijk. Deze gunstige gebiedspecifieke omstandigheden maken samen met de grootschalige vervangsopgave, Overvecht een kansrijke wijk voor een klimaatadaptieve inrichting.

De combinatie van grondwaterstand en doorlatendheid van de bodem is gunstig. Overal zal de grondwaterstand ruim binnen de gestelde norm blijven zoals gesteld in de Visie Water en Riolering.

Belangrijk in relatie tot afkoppelen is de voorkeursvolgorde voor omgaan met hemelwater.

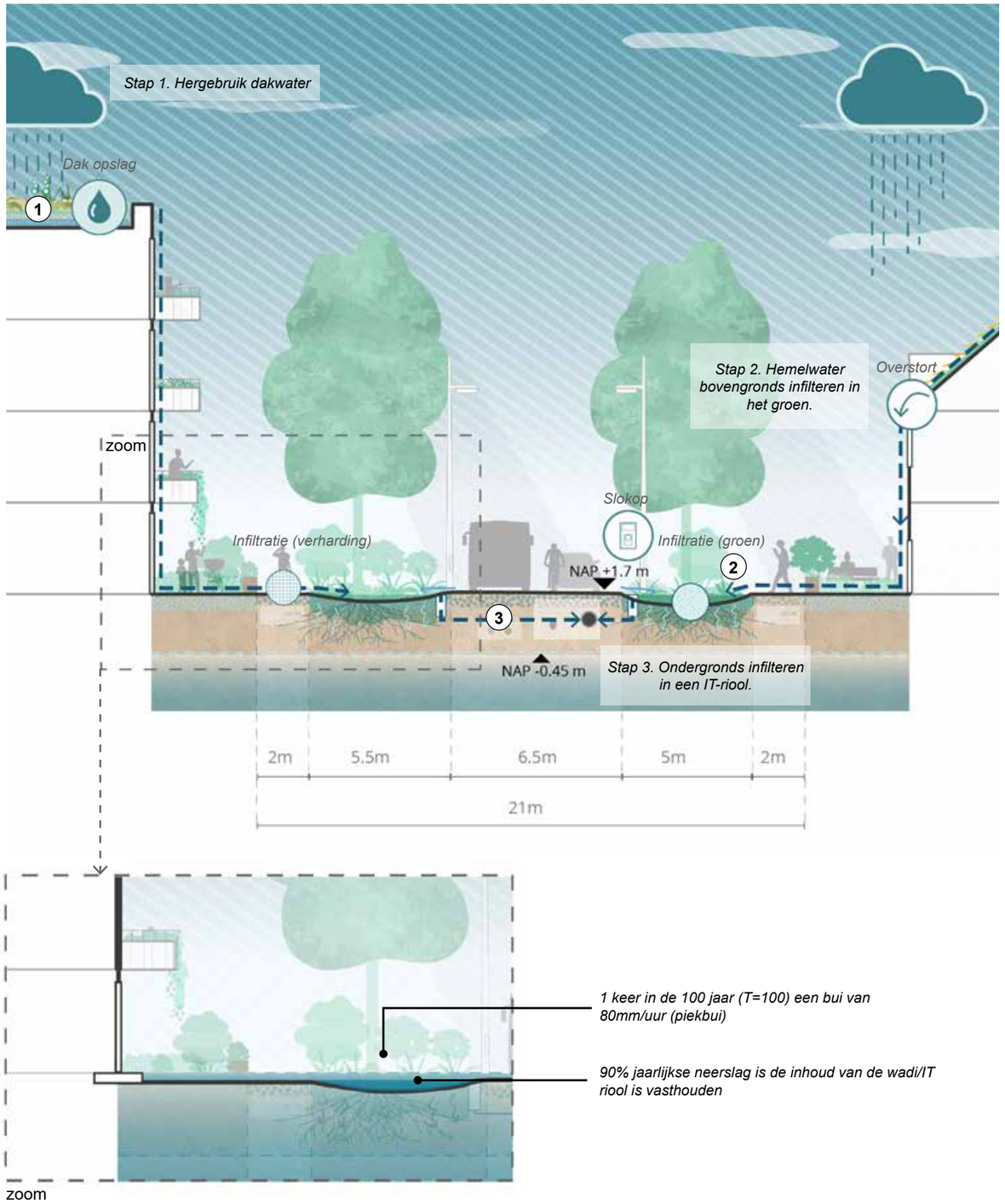
Voor de verwerking van hemelwater geldt de Voorkeursvolgorde, zoals verankerd in de Visie Water en Riolering – Gemeente Utrecht en Visie Klimaatadaptatie – Gemeente Utrecht, volgens de onderstaande voorkeursvolgorde:

- Vasthouden en nuttig gebruiken;
- Infiltratie op de bodem (bovengronds);
- Infiltratie in de bodem (ondergronds);
- Lozen in een oppervlaktewater;
- Lozen in een hemelwaterstelsel;
- Lozen in een vuilwaterriool, alleen wanneer het redelijkerwijs niet mogelijk is om gebruik te maken van bovenstaande lozingsroutes.

Het systeem dat de Gemeente Utrecht voor Overvecht voor ogen heeft is een gescheiden systeem met een aparte leiding voor vuilwater en een aparte leiding voor hemelwater die waar mogelijk tevens kan infiltreren. Dit infiltratietransportsysteem (IT-systeem) wordt pas gevuld als de bovengrondse berging in het groen gevuld is en overloopt bij neerslag groter 15 mm/u.

Onderdeel van het nieuwe systeem is dat de bestaande watergang langs de watertoren door Overvecht gebruikt gaat worden voor de “vertraagde” afvoer van het regenwater, tot nu toe ging dit water direct via de overstorten van het gemengde rioolstelsel baar de Vecht.

Naast het vasthouden van water in de bodem zal Overvecht ook bestand moeten zijn tegen piekbuien die heviger en vaker voor zullen gaan komen. Dit vraagt ook om meer “tijdelijke” waterberging in het straatprofiel om schade te voorkomen.



Basisprofielen



a Park (Park de Watertoren) A-A’



b Uitlopers van het park (Park de Watertoren) B-B’



c Parkway (Einsteindreef) C-C’



d Parkway (Franciscusdreef) D-D’



e Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef) E-E’



f Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef) F-F’



g Groene voeg (Oberondreef) G-G’



h Groen ommetje (Japuradreef) H-H’



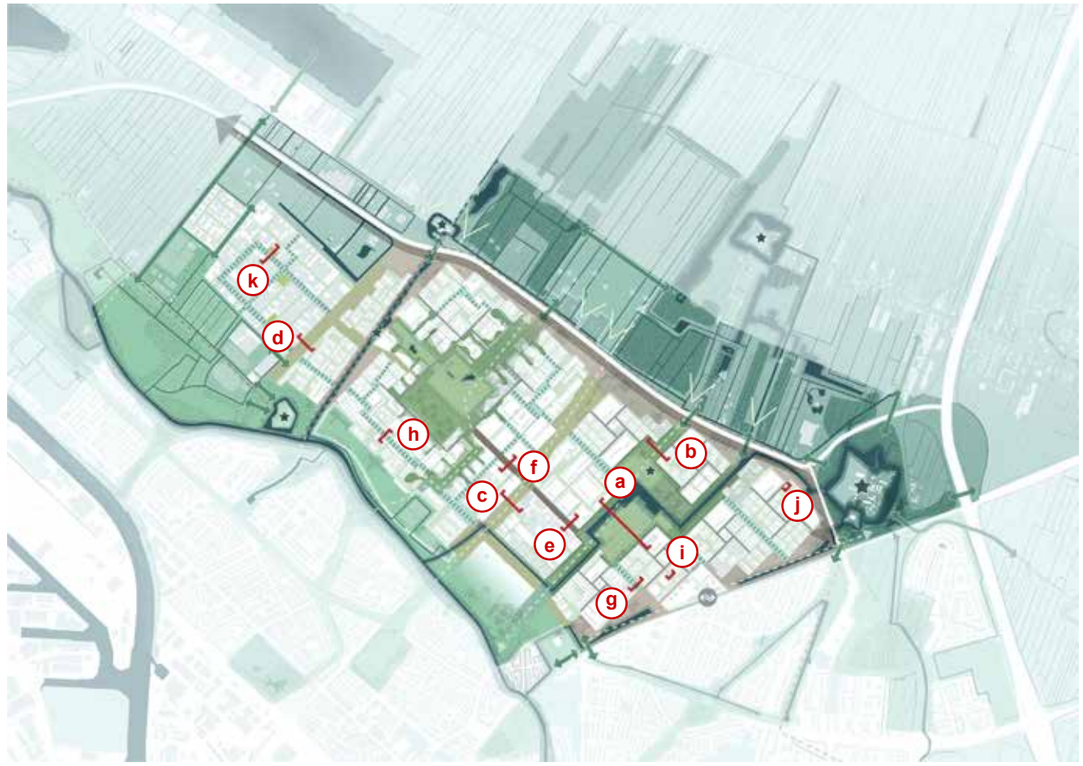
i Groene woonstraat (Toscadreef) I-I’



j Woonerf (Aphroditedreef) J-J’



k Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein) K-K’

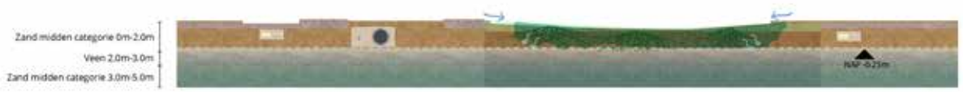


De basisprofielen op de volgende pagina’s laten zien hoe deze zullen transformeren van de huidige naar de toekomstige situatie. Ze dienen als voorbeelduitwerking voor de aangegeven specifieke locaties en als principeprofiel voor soortgelijke profielen binnen Overvecht.

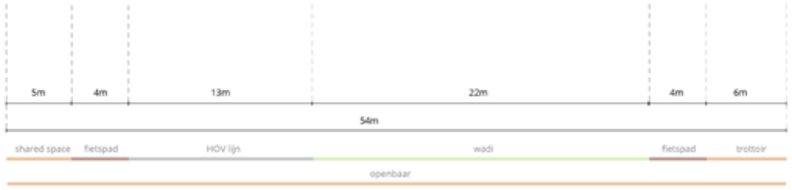
Leeswijzer profielen



bovengrond

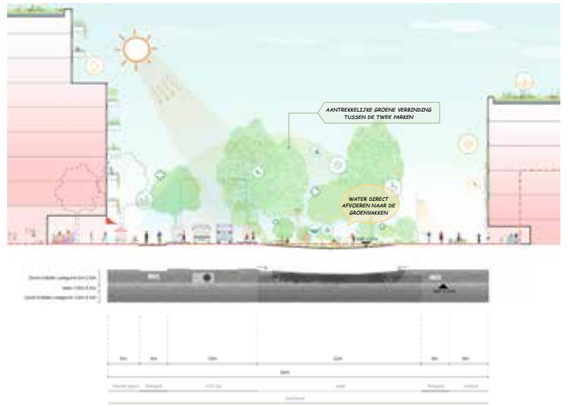


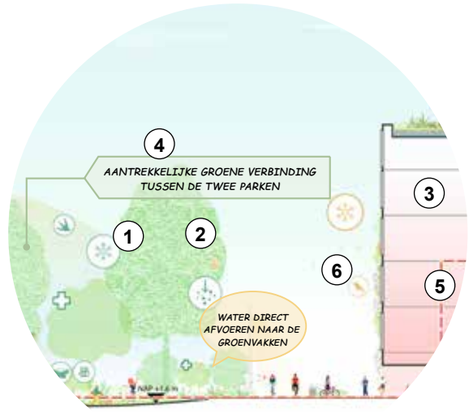
ondergrond



dimensionering
(De maten in de profielen zijn indicatieve voorbeelden. Voor verdere maatvoering verwijzen we naar het Handboek Openbare Ruimte (HIOR)).

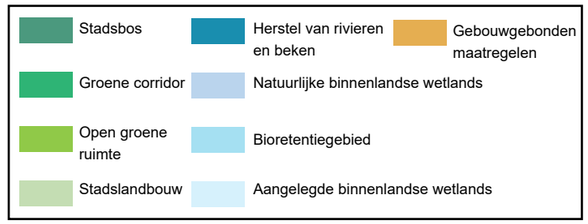
Leeswijzer bovengrond

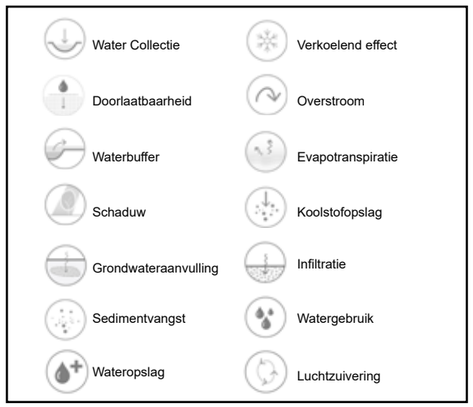




1. Stedelijke NBS-families

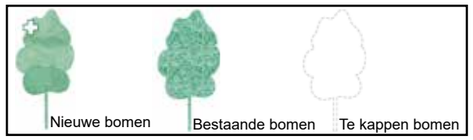
De NBS-iconen illustreren processen die relevant zijn voor de veerkrachtfuncties en voordelen van elk straatprofiel. Ze zijn gecategoriseerd op basis van het type NBS-familie dat in elk profiel wordt vertegenwoordigd.





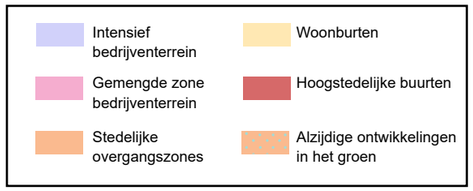
2. Bestaande/Nieuwe bomen

De bestaande bomen zijn worden zoveel mogelijk behouden en er worden nieuwe bomen voorgesteld in passend bij de bestaande soorten en standplaatsen.



3. Soorten programma in de gebouwen

De gebouwen zijn verbeeld in afstemming met het stedenbouwkundig ontwerp, of ze nu behouden, geactiveerd of getransformeerd zijn. De kleur van elk gebouw komt overeen met de kleuren op de visiekaart.

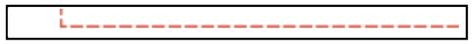


4. Hoofdkeuzes per doorsnede

Generieke keuzes en Specifieke keuzes



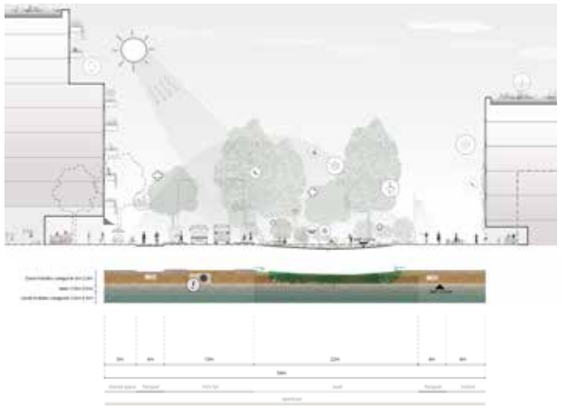
5. Bestaande doorsnedelijn

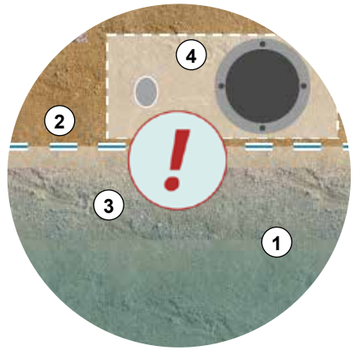


6. Biodiversiteit



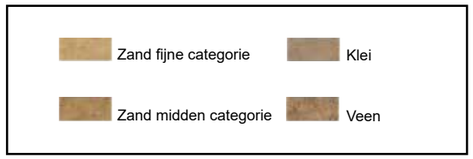
Leeswijzer ondergrond





1. Bodem lagen

Het merendeel van de bodem in Overvecht bestaat uit zand omdat het terrein verhoogd is. Op sommige plaatsen nabij waterlichamen kunnen lagen klei en veen worden gevonden. De bovenste 5 meter van de bodem is onderzocht in elk profiel.



2. Ondergrond waterstand

Het grondwaterpeil varieert tussen -0,10 en -0,60 NAP en beweegt geleidelijk van het oostelijke naar het westelijke deel van het gebied. Het niveau van het maaiveld ligt meestal rond +1,60 NAP en op sommige plekken kan het zelfs +1,80 NAP bereiken.

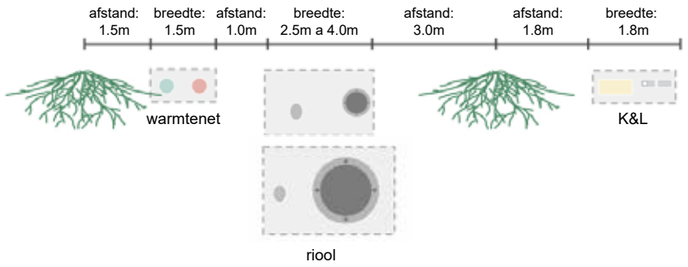
3. Dilemma’s

Plaatsen die meer aandacht vereisen, bijvoorbeeld ondergrondse elementen die te dicht bij elkaar zijn geplaatst.



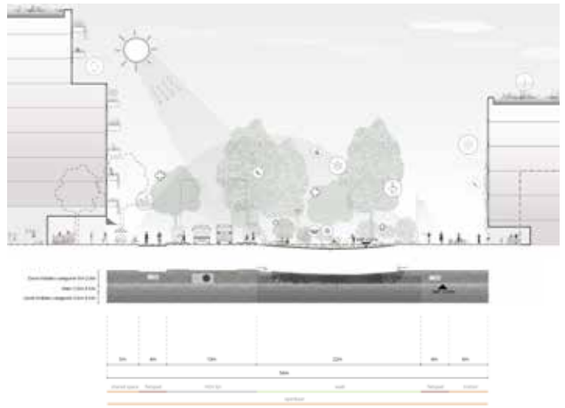
4. Kabels en Leidingen

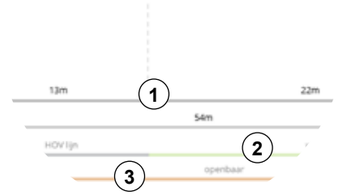
Beheer/vervangingsopgave verharding riolering icm energieopgave zijn een unieke kans voor een toekomstbestendige herindeling zowel ondergronds als bovengronds volgens het principe van ontwikkelend beheer.



Dubbele Riool intekenen infiltratieriool +vuilwaterriool diameter zijn al gauw 400mm (vuil) en 500mm tot 1000mm (hwa).

Leeswijzer dimensionering



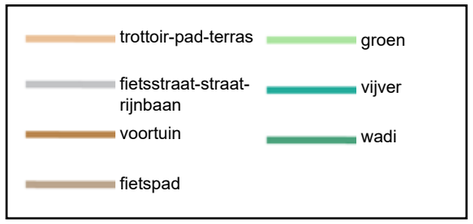


1. Dimensionering

De balk onder de profielen vertegenwoordigt de verschillende afmetingen van elke functie binnen het stratprofiel. De afmetingen die verwijzen naar de groene functie van elk profiel kunnen soms variëren (park, groene voeg, groene straten).

2. Functies

Verschillende soorten functies worden getoond als bestaande en voorgestelde activiteiten. Functies met dezelfde soort materialen worden weergegeven in één kleur.



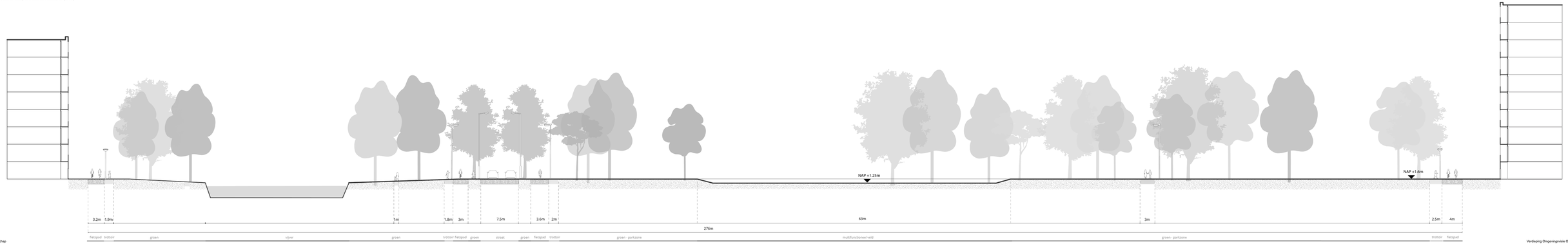
3. Openbaar/Overgangszone

Er is een algemene categorie tussen de overgangszone- en openbare ruimtes getoond. Overgangszone is een gedeelte tussen de privé begane grond of privé tuin en de openbare ruimte en kan bestaan uit bijvoorbeeld; een stoep, groenzone of collectieve tuin.



Bijlage profielen

Park (Park de Watertoren) bestaande situatie (A-A')

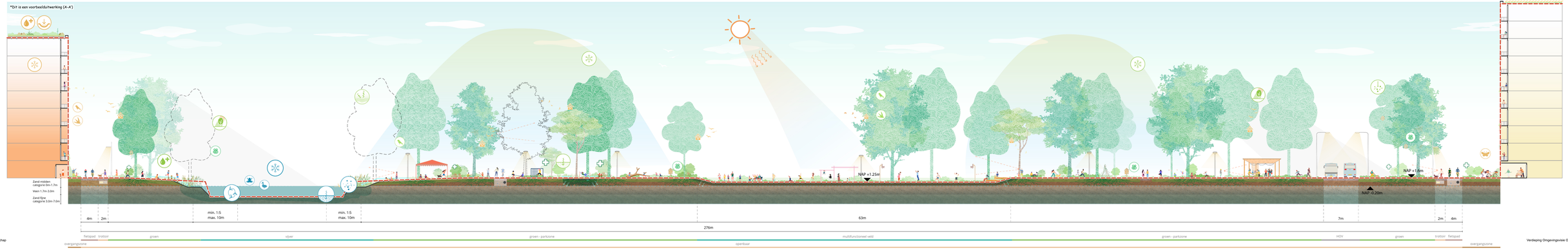


schaal: 1:200

Bijlage B Landschap

Bijlage profielen

Park (Park de Watertoren*)

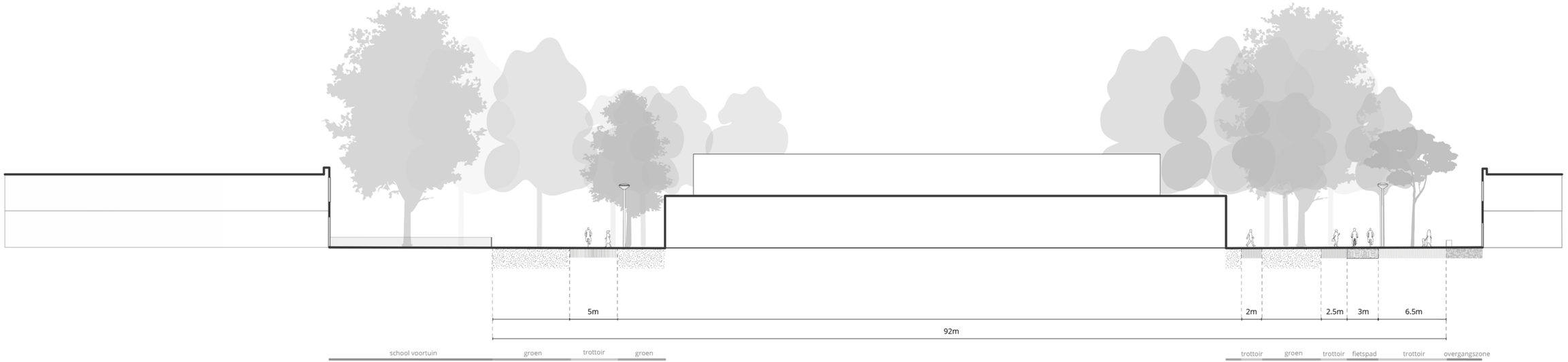


schaal: 1:200

Bijlage B Landschap

Bijlage profielen

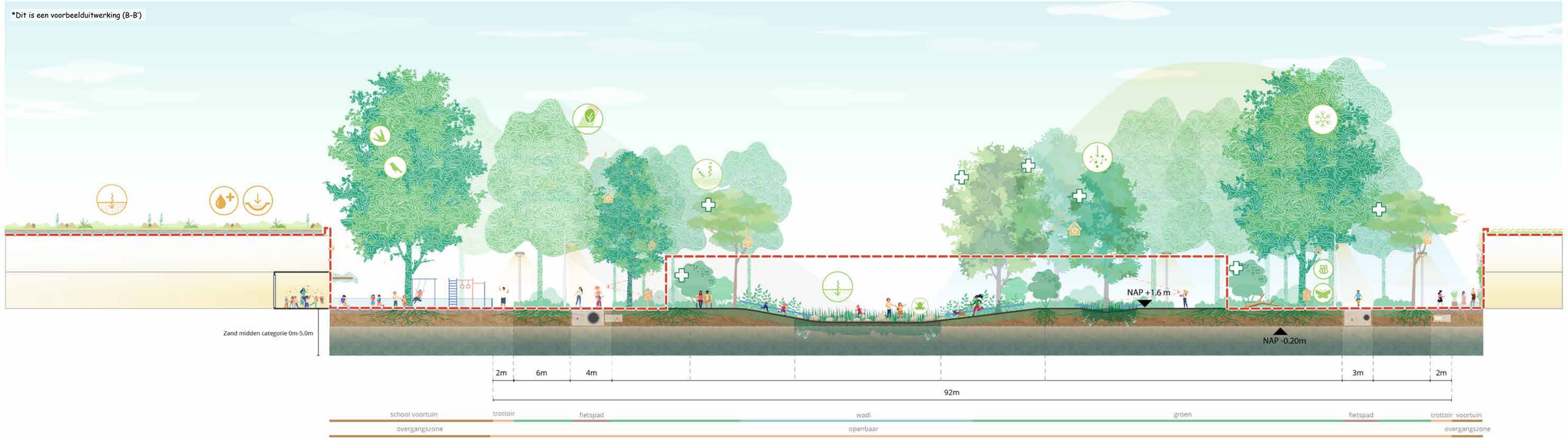
Uitlopers van het park (Park de Watertoren) bestaande situatie (B-B')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

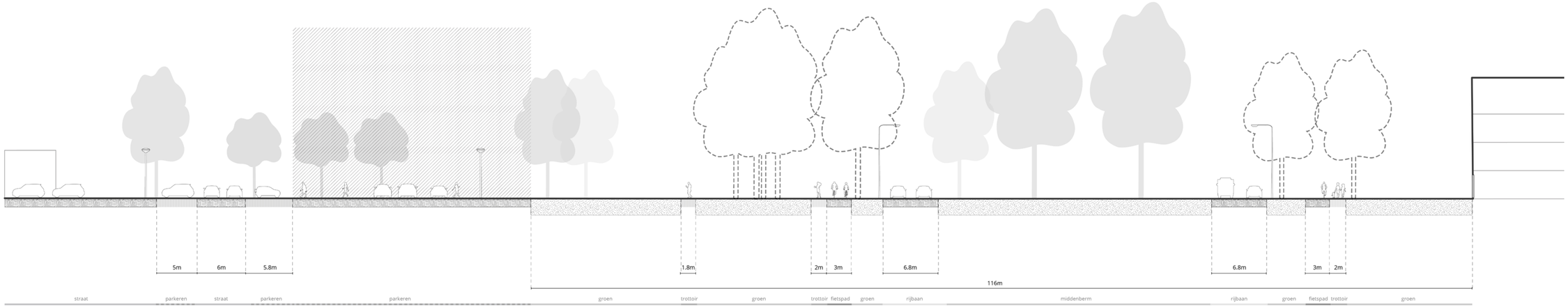
Uitlopers van het park (Park de Watertoren*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

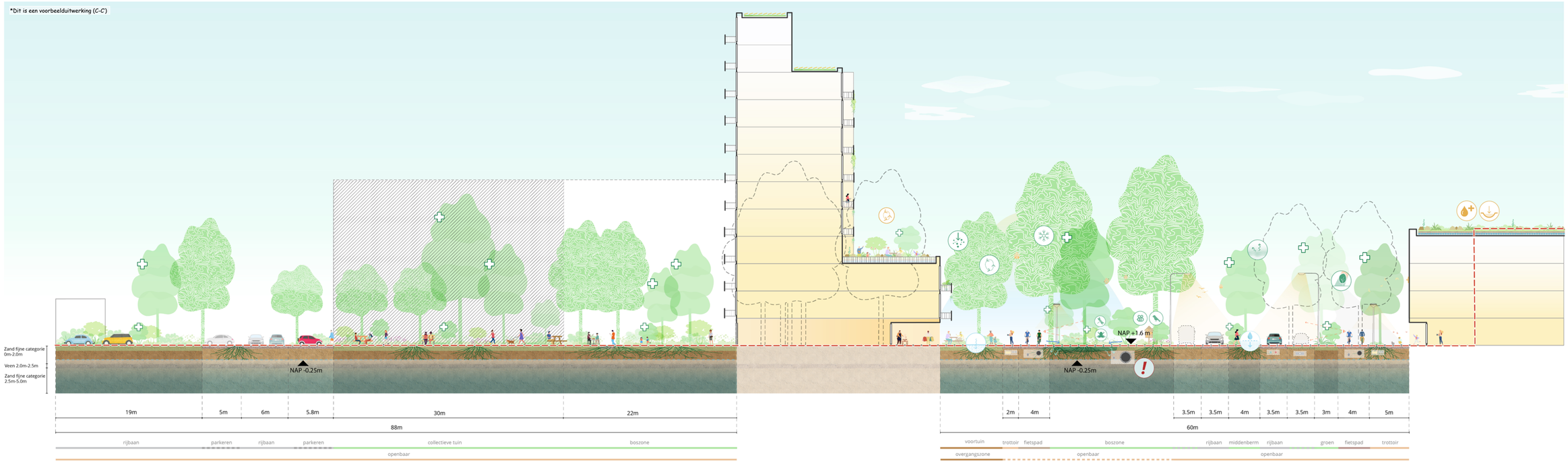
Parkway (Einsteindreef) bestaande situatie (C-C')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

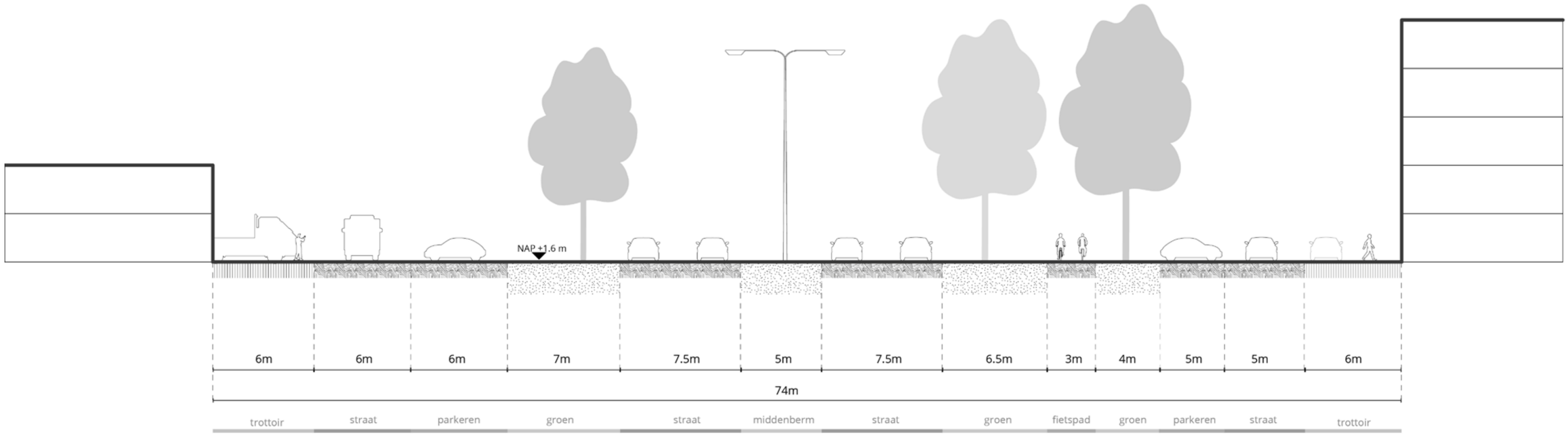
Parkway (Einsteindreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

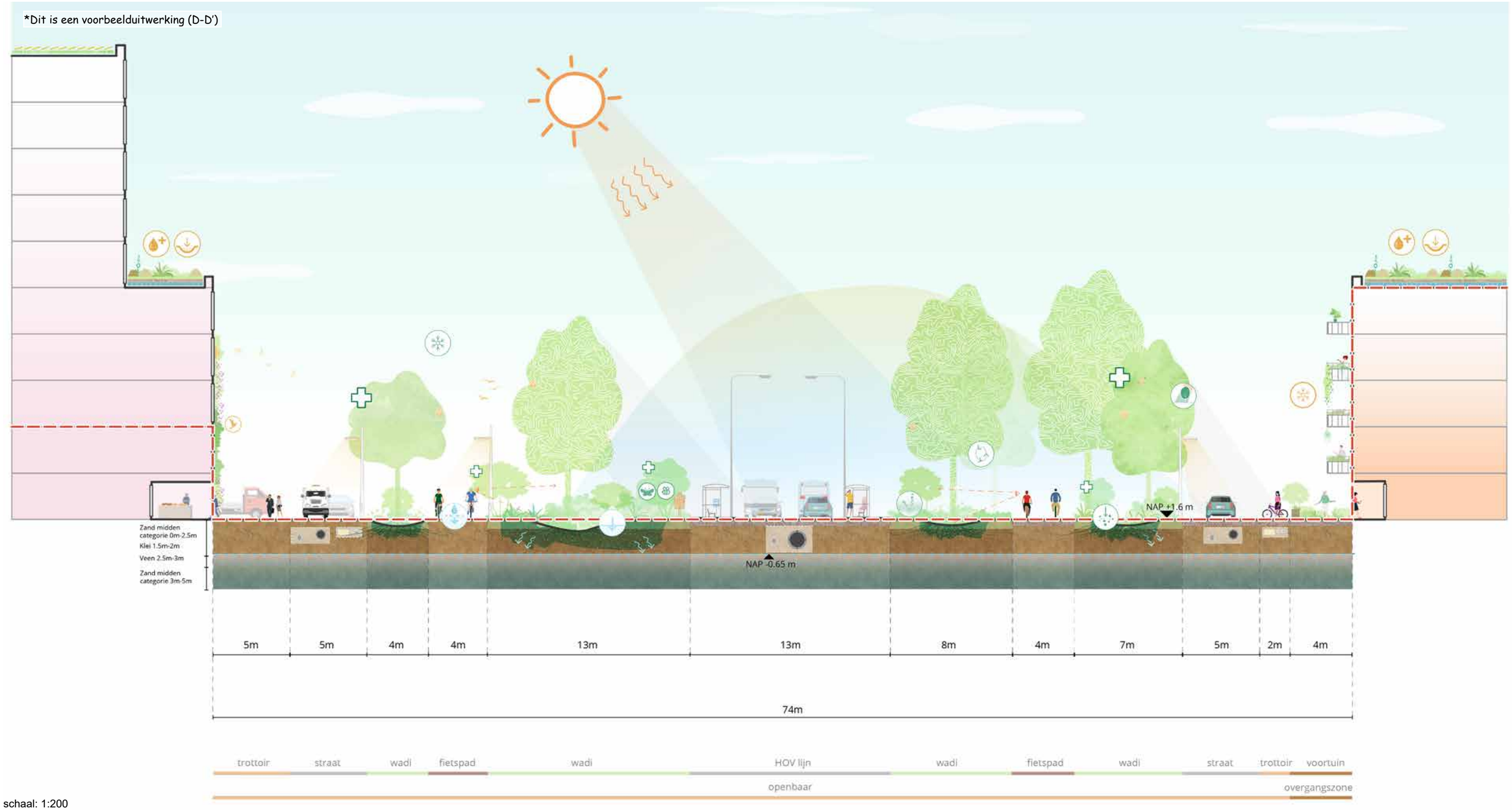
Parkway (Franciscusdreef) bestaande situatie (D-D')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

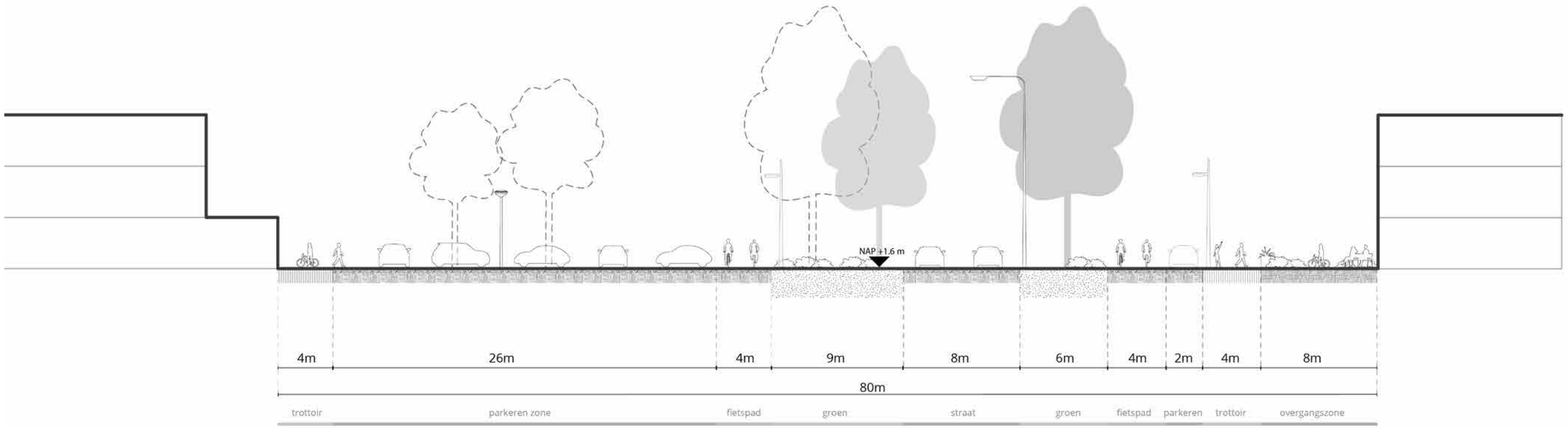
Parkway (Franciscusdreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

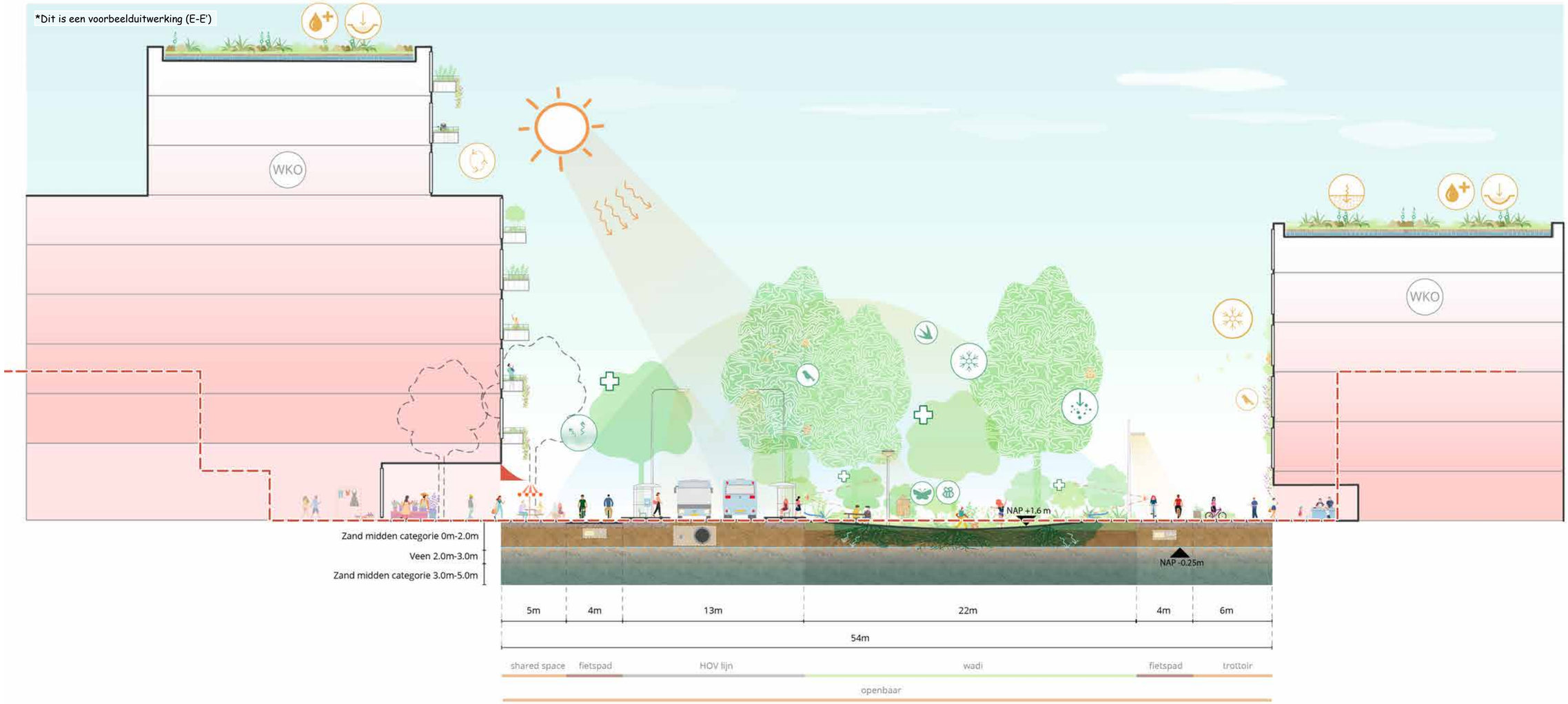
Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef) bestaande situatie (E-E')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

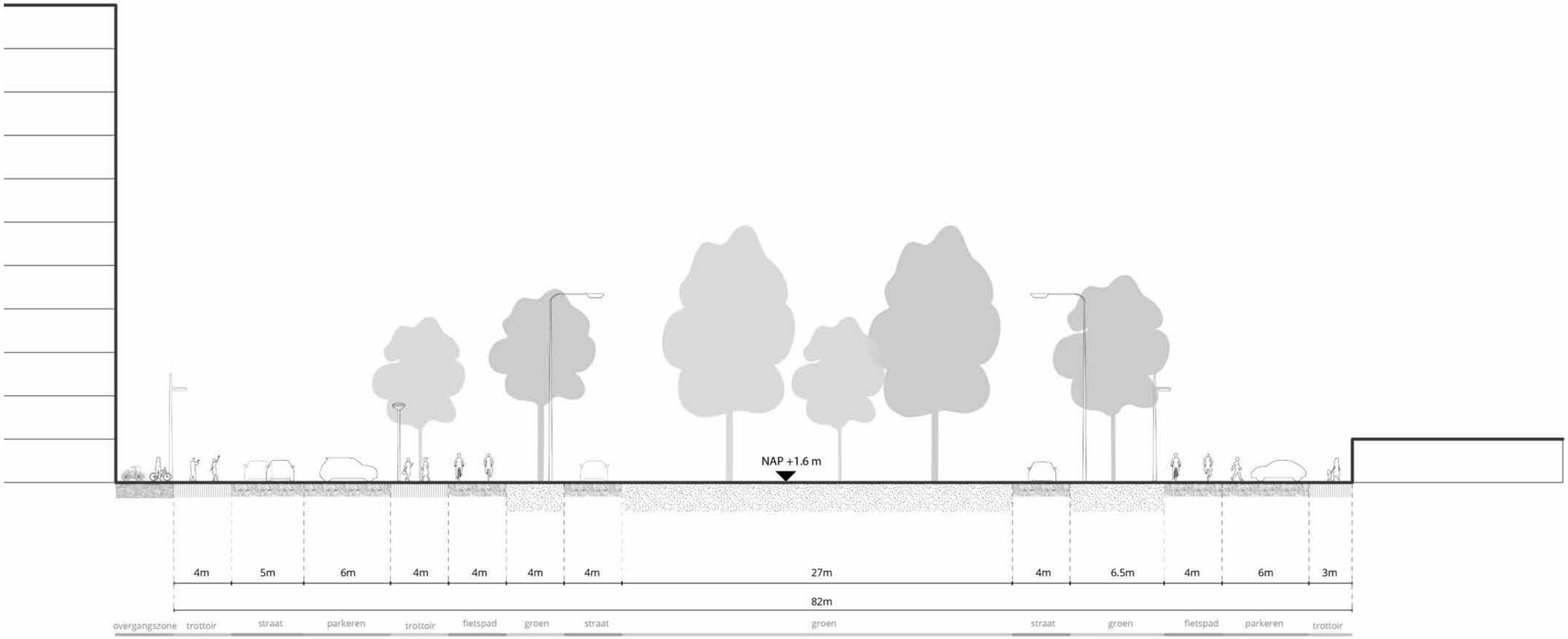
Stadspromenade met HOV (Zamenhofdreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef) bestaande situatie (F-F')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Stadspromenade met HOV (Carnegiedreef*)

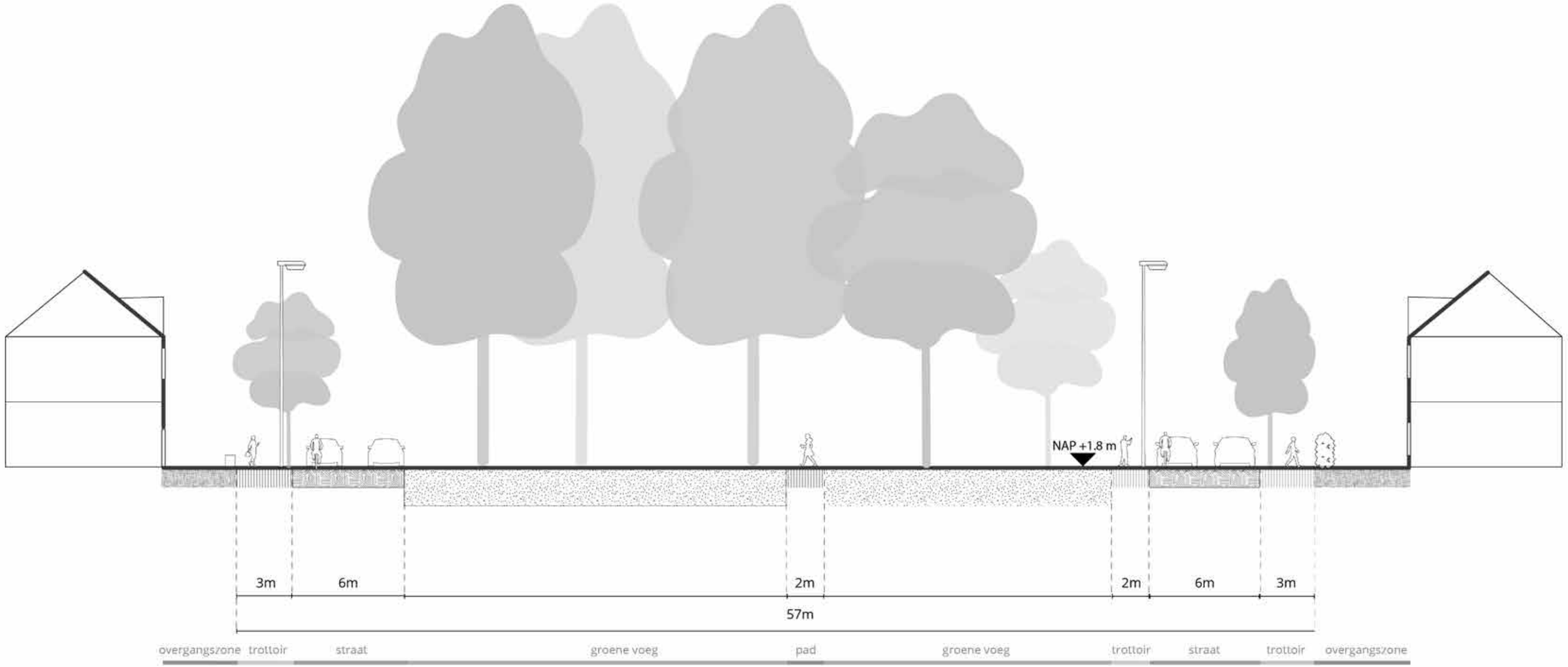
*Dit is een voorbeeldduitwerking (F-F')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

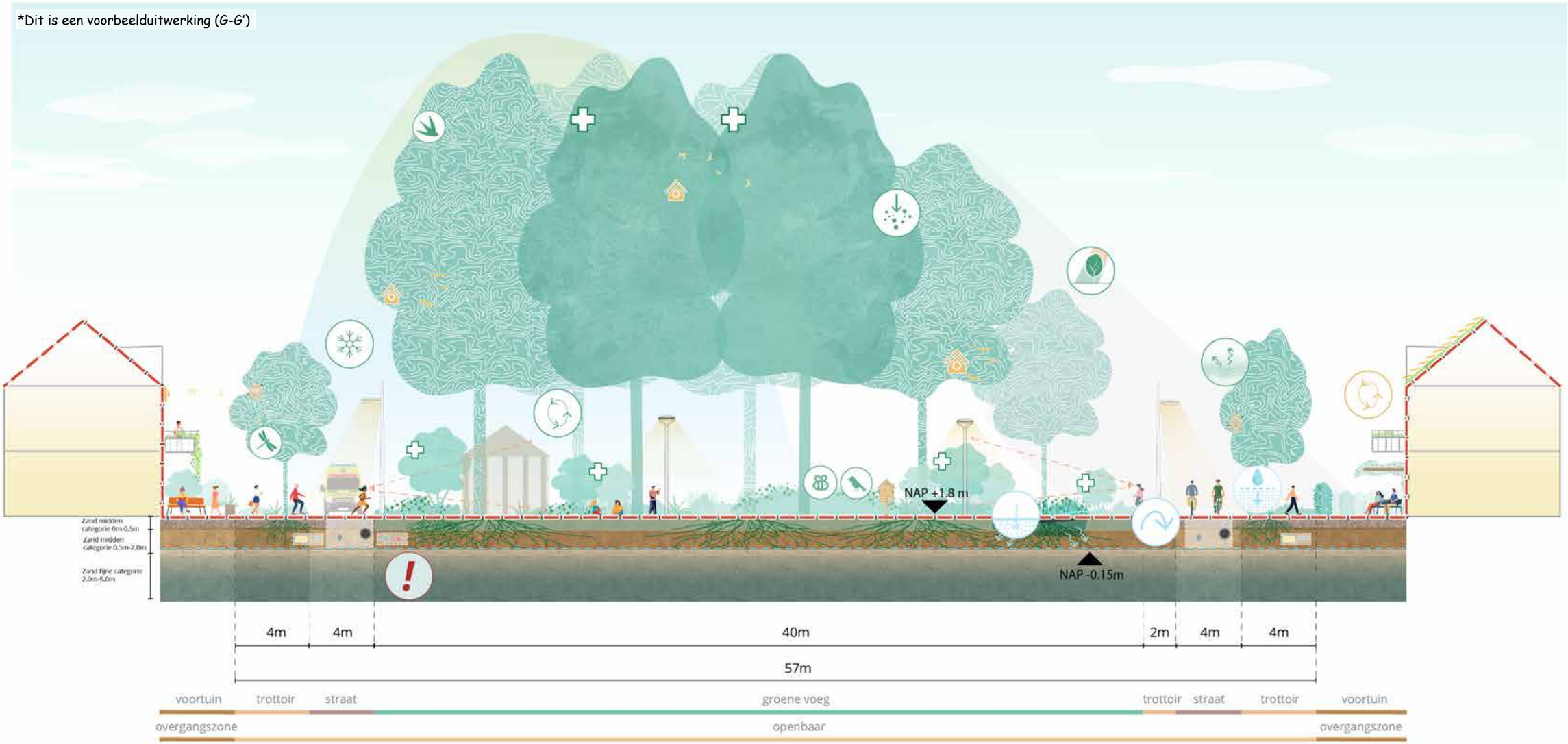
Groene voeg (Oberondreef) (G-G')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

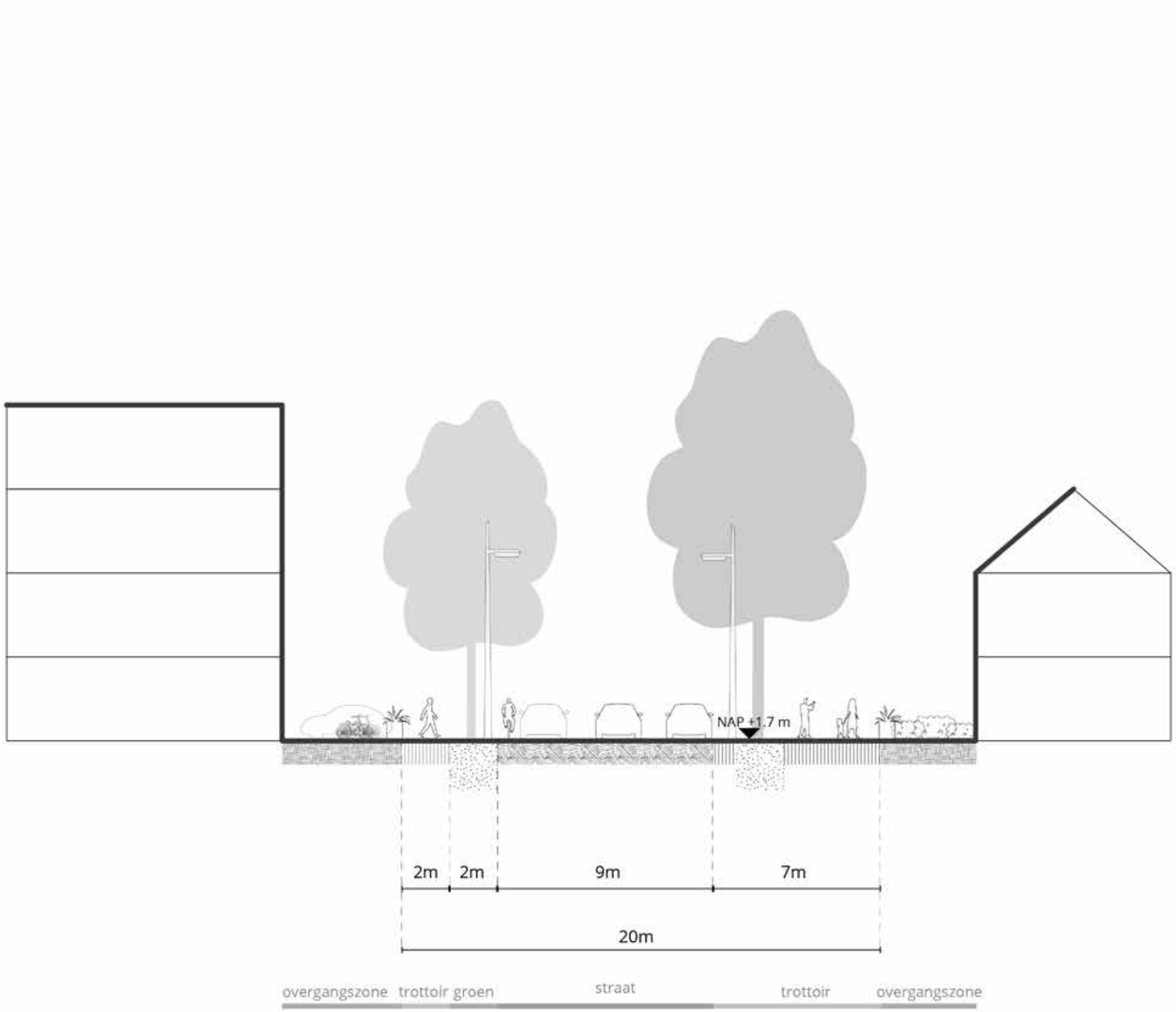
Groene voeg (Oberondreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

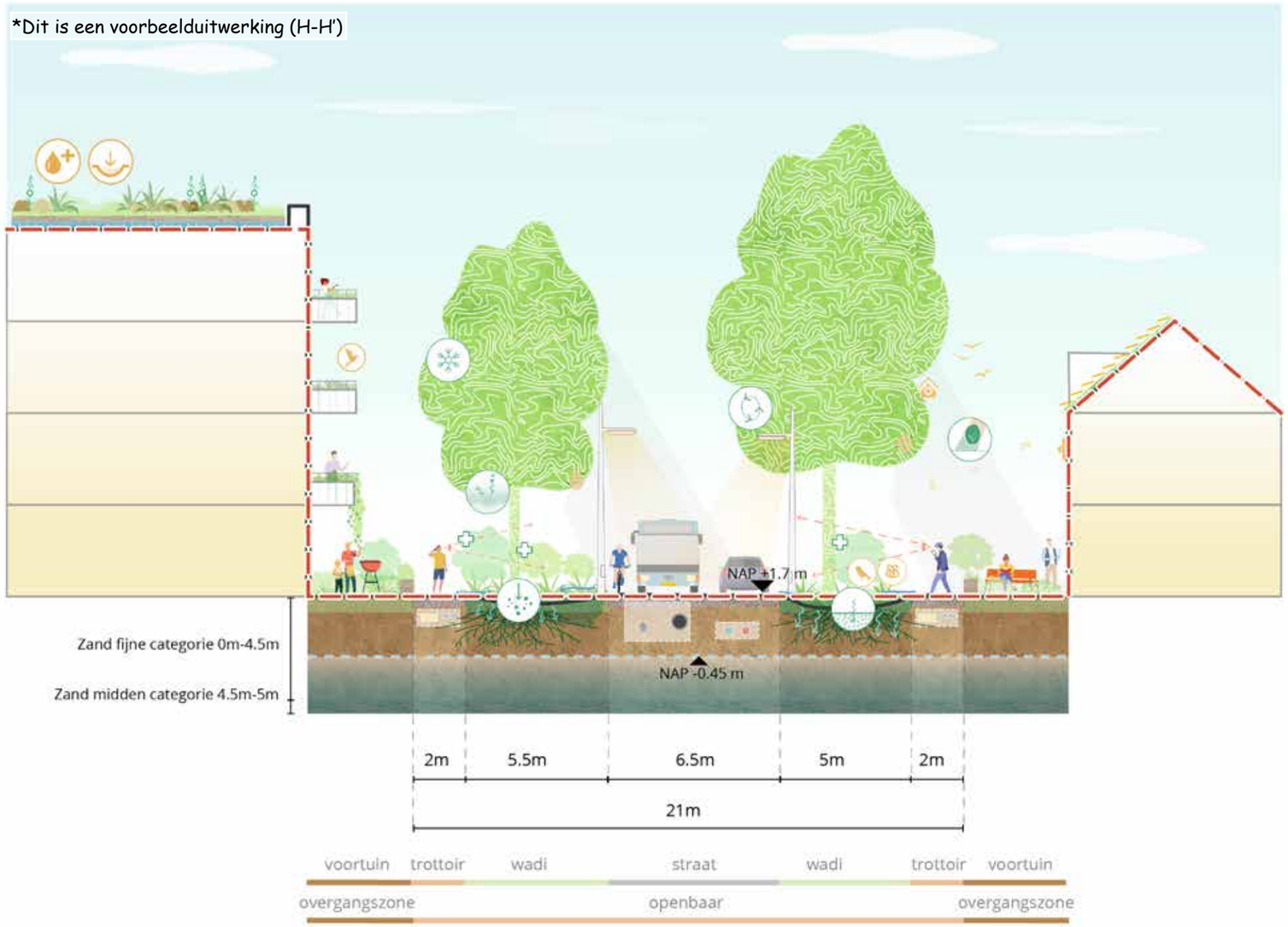
Groen ommetje (Japuradreef) bestaande situatie (H-H')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

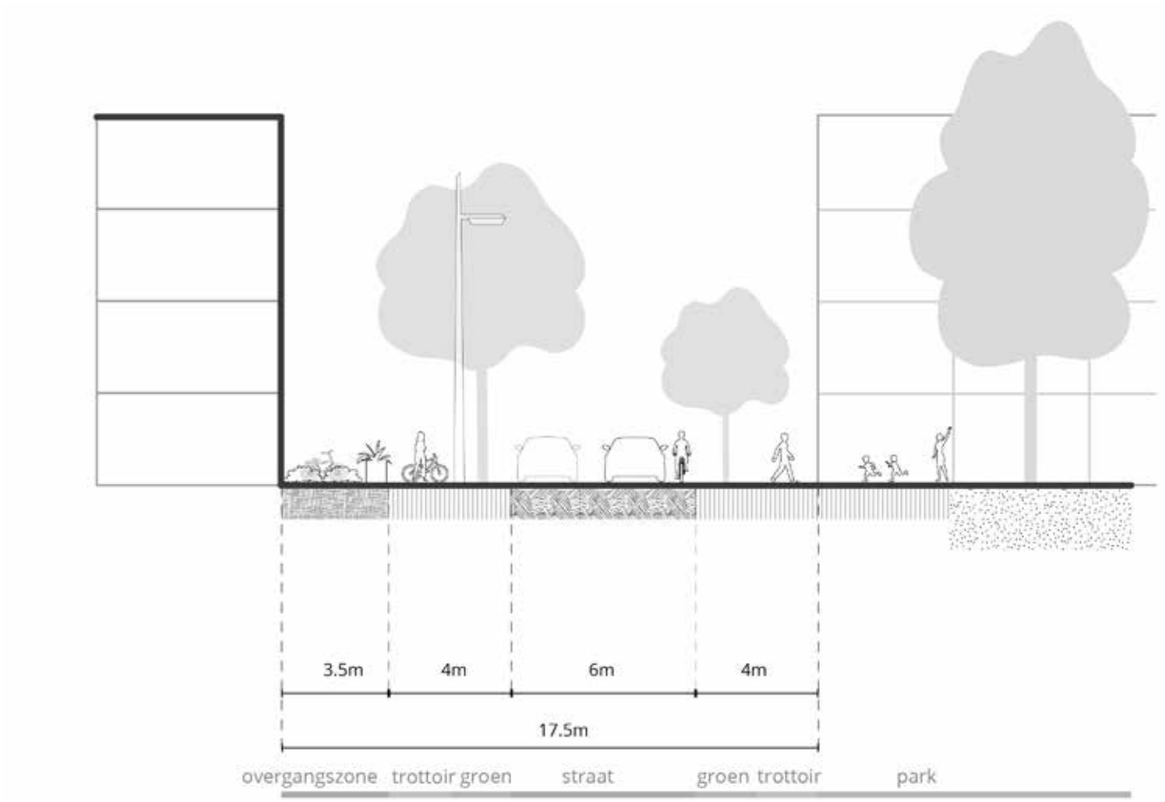
Groen ommetje (Japuradreef*)



schaal: 1:200

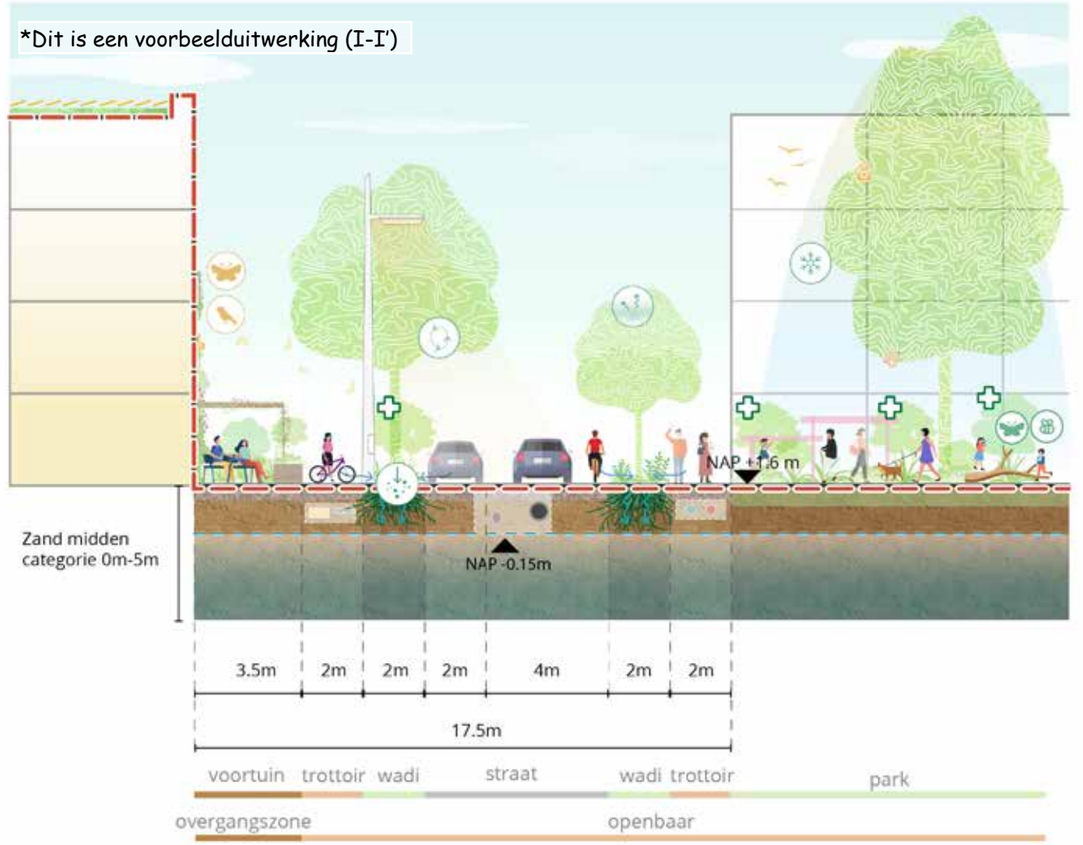
Bijlage profielen

Groene woonstraat (Toscadreef) bestaande situatie (I-I')



schaal: 1:200

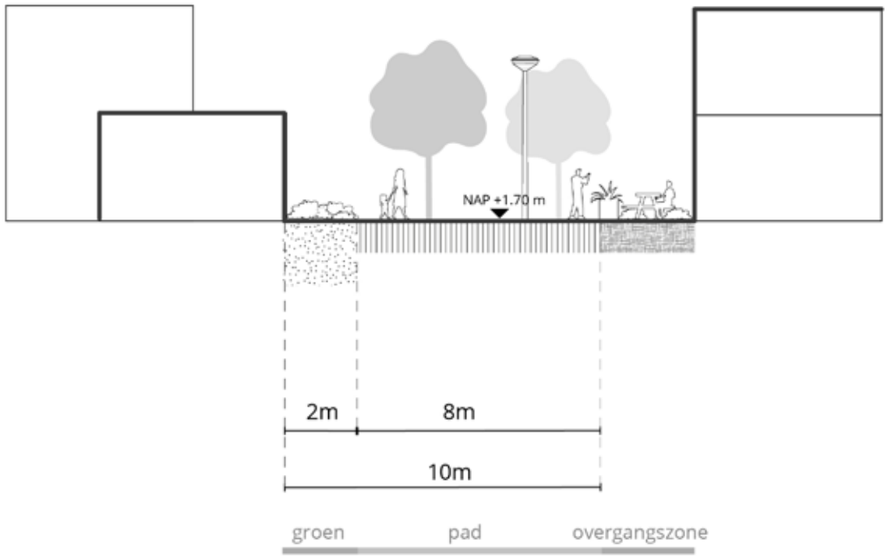
Groene woonstraat (Toscadreef*)



schaal: 1:200

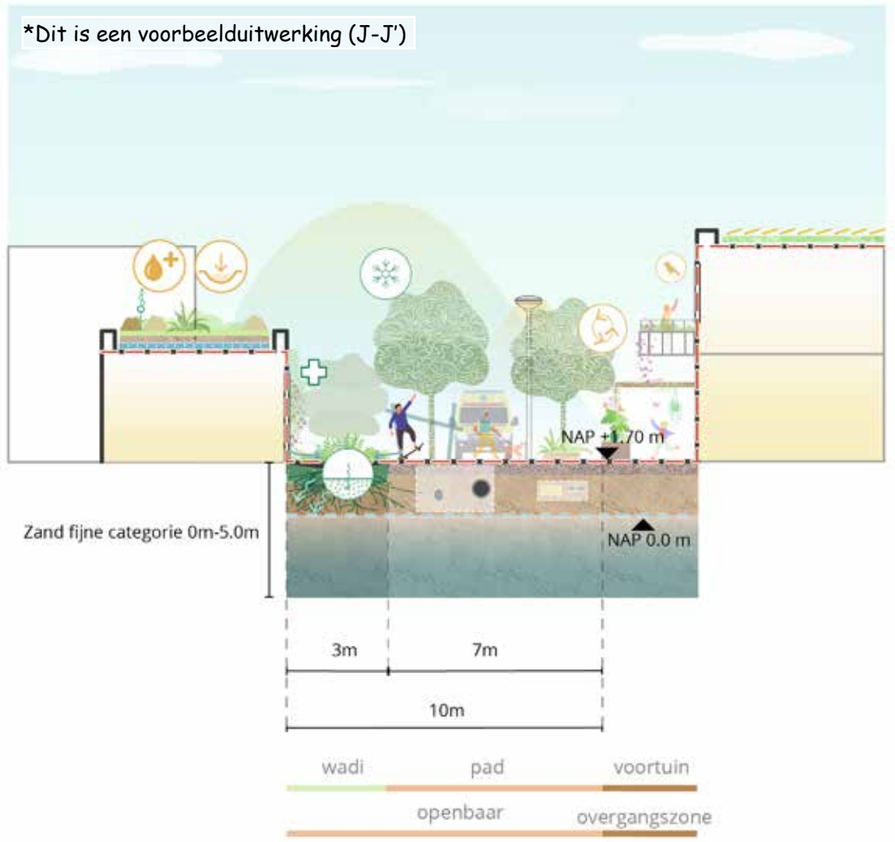
Bijlage profielen

Woonerf (Aphroditedreef) bestaande situatie (J-J')



schaal: 1:200

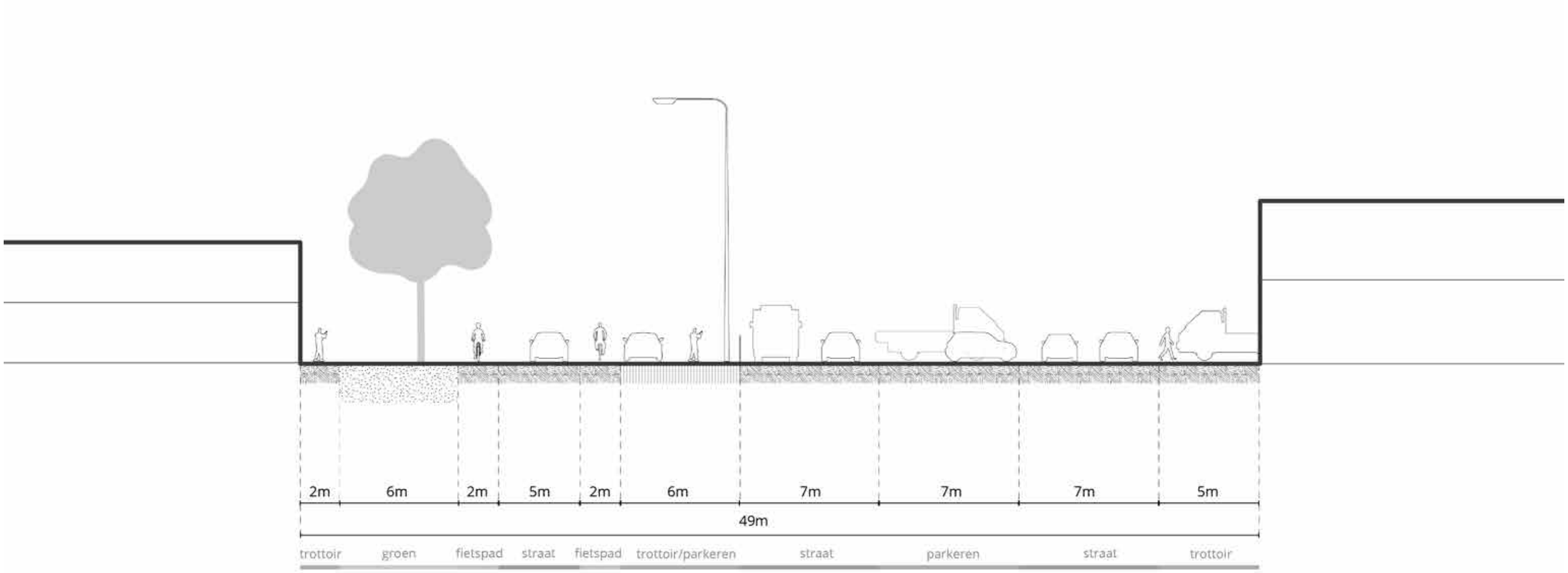
Woonerf (Aphroditedreef*)



schaal: 1:200

Bijlage profielen

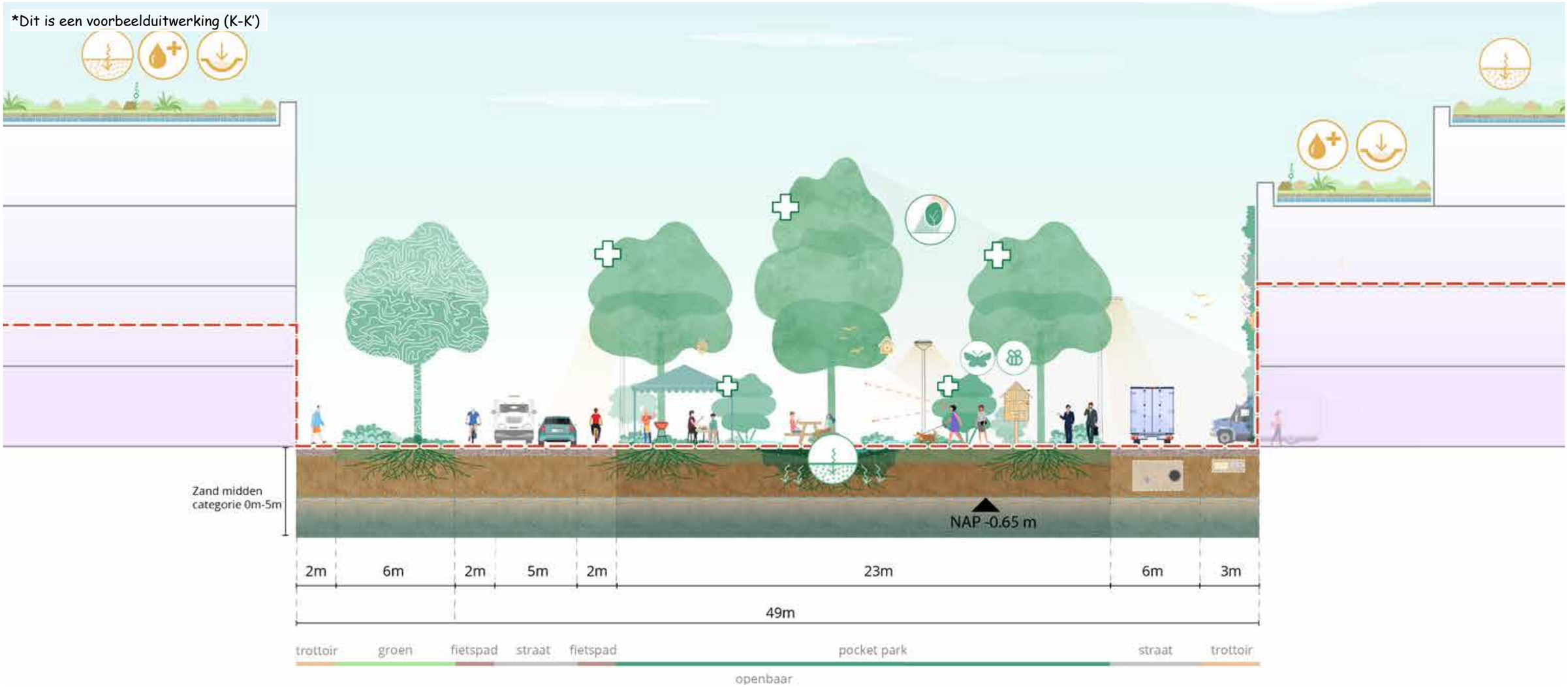
Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*) bestaande situatie (K-K')



schaal: 1:200

Bijlage profielen

Groene verblijfsplekken (bedrijventerrein*)



schaal: 1:200

05

Onderzoek mobiliteit

Onderzoek mobiliteit

Utrecht groeit hard, maar wil dit graag op een duurzame en gezonde manier doen. De huidige wijk Overvecht is gebouwd tussen de jaren 1960 en 1970. Kenmerken van Overvecht zijn de ruimte opzet, het grootte aandeel groen in de wijk en dat er relatief veel flats zijn gebouwd. In 2019 stonden er ruim 15.500 woningen met circa 34.000 inwoners. Om de woningbouwopgave in de stad op te vangen, is de gemeente voornemens om in Overvecht te verdichten. Een verdichting in een bestaand gebied vereist een grote samenhang tussen ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes.

1.1 Huidig mobiliteitsnetwerk in Overvecht

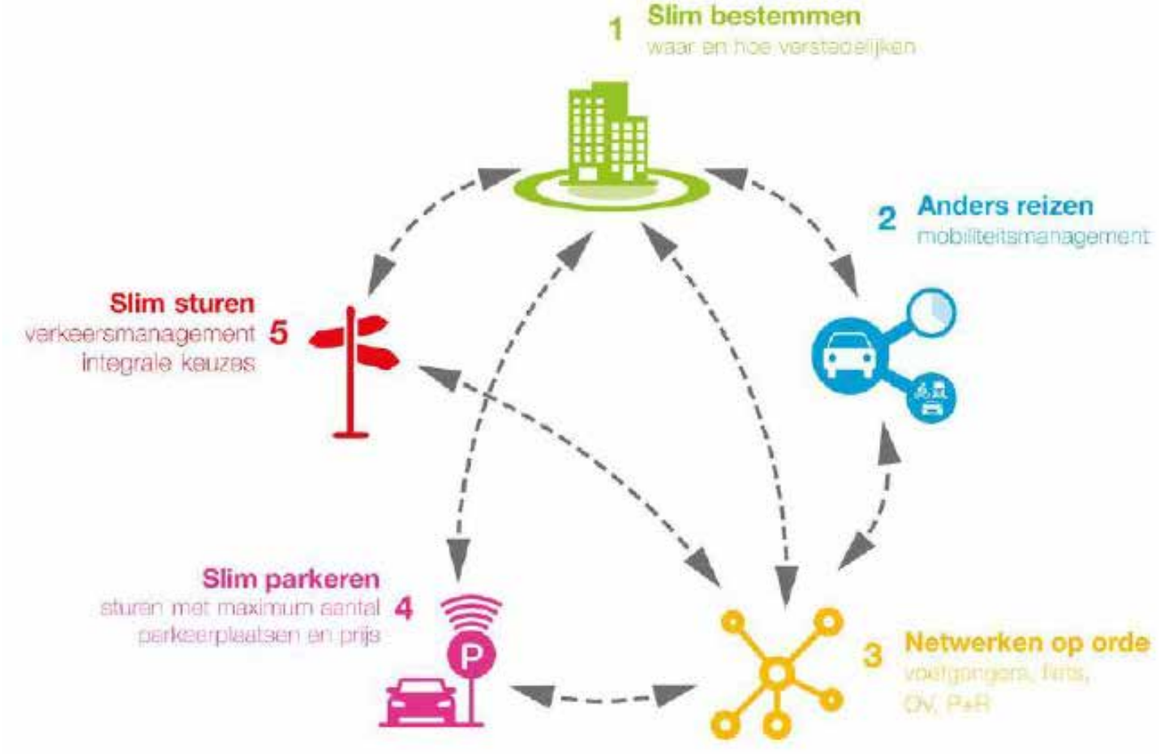
Het mobiliteitsnetwerk van Overvecht is belangrijk voor een verbonden en inclusieve stad. Maar de huidige situatie is suboptimaal, door de op auto ingerichte openbare ruimte, groot ruimtebeslag door parkeren, hoge snelheden, onveiligheid en barrièrewerking. Op het schaalniveau van de stad is een beter gebalanceerde ordening van netwerken nodig, zodat actieve mobiliteit een sterkere rol krijgt (verbonden en fijnmazig micronetwerk). Op wijkniveau zijn prettige en veilige verbindingen met voorzieningen (winkels, groen, voorzieningen, OV-knopen) van belang, met keuzevrijheid tussen snelle, directe (en drukkere) routes of luwe routes, voor verschillende doelgroepen. Op straatniveau moet de openbare inrichting ruimte bieden voor de menselijke maat.

Binnenstedelijke transformatie vraagt dus om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Mobiliteit als integraal onderdeel van een goede ruimtelijke visie. Vandaar dat we voor het onderzoeken van de gewenste mobiliteitsstructuren in Overvecht aansluiten bij de principes van het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040. Hierin worden vijf hoofdaspecten onderscheiden:

1. Slim bestemmen: hoe mensen reizen hangt deels af van de ruimtelijke ordening. Hoge dichtheden, functiemenging en voorzieningen vlakbij zorgen ervoor dat mensen minder ver hoeven te reizen;
2. Netwerken op orde: als voorzieningen dichtbij zijn gaan mensen eerder lopen, fietsen of met het OV. Het is daarom van belang om de inrichting van de openbare ruimte volgens het STOMP-principe te doen;
3. Slim parkeren: beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto voor het gebied;
4. Anders reizen: inzetten op mobiliteitsmanagement, smart mobility en deelmobiliteit;
5. Slim sturen: inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) om het actuele verkeersaanbod zo slim mogelijk te sturen.

1.2 Leeswijzer

Bij het maken van de omgevingsvisie zijn ten aanzien van mobiliteit twee varianten onderzocht. Hiermee zijn de effecten in beeld gebracht van verschillende keuzes. De conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek zijn gebruikt bij het maken van keuzes en uitwerking in de omgevingsvisie. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de kenmerken van de varianten besproken. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de voor- en nadelen van de twee planvarianten toegelicht. Hoofdstuk 4 en 5 staan in het teken van verdieping. Hier wordt nader ingegaan op de afweging voor met name het OV- en autonetwerk. Ten slotte vormt hoofdstuk 6 de conclusie en aanbeveling.

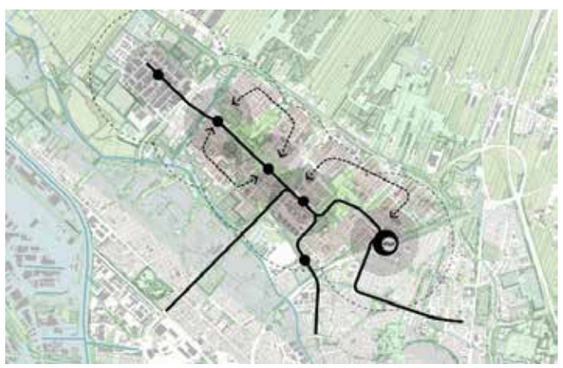


2. Kenmerken varianten

Planvariant 1: transformatieve ontwikkeling (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
Planvariant 1 staat voor één centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en (H)OV, waar wordt ingezet op een maximale mobiliteitstransitie. De hiërarchie binnen het wegennetwerk speelt in deze variant een grote rol. Vanuit een sterk verdichte centrale as door het hart van Overvecht, zal stapsgewijs worden afgebouwd in verkeersintensiteit en mate van verdichting.



Openbaar vervoer
In variant 1 wordt maximaal ingezet op het gebruik van OV, waar de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol zal vervullen. Door middel van een HOV-verbinding over de Carnegiedreef wordt een sterke verbinding gerealiseerd tussen het industrieterrein in Overvecht-Noord en Station Overvecht. Door middel van ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurt-OV. Een ontsluitende (buurt)bus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht, worden in deze variant geweerd.

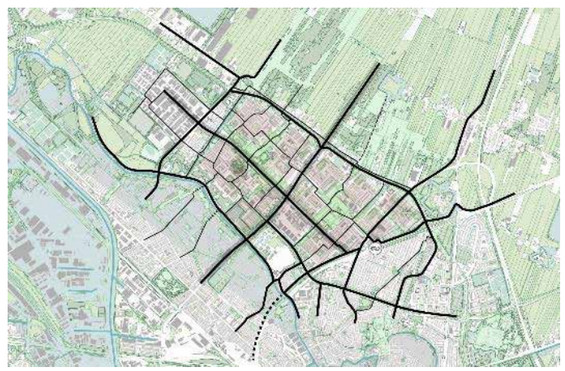


Auto
Variant 1 zet in op autoluwe woonstraten. Doorgaand verkeer door de wijken zal niet meer mogelijk zijn. De sub-wijken binnen Overvecht zijn apart toegankelijk via inprikkers vanaf de stedelijke verbindingswegen[1]. Binnen de woongebieden wordt een maximale snelheid gehanteerd van 15 of 30 km/h. Hiermee worden parkgebieden vrijgespeeld en krijgt de groenstructuur binnen Overvecht meer ruimte. Betaald parkeren wordt ingevoerd voor 24 uur per dag. Doordat er met een inprikker-systeem wordt gewerkt, kan autoverkeer aan de rand van de wijk worden afgevangen in HUB’s, waardoor er een nagenoeg autovrij binnenmilieu kan ontstaan



Fiets & voetganger
De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide varianten een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een ‘kloppend hart’. Het is belangrijk om binnen elke buurt de voorzieningen en attractiepunten toegankelijk te maken door middel van een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk.





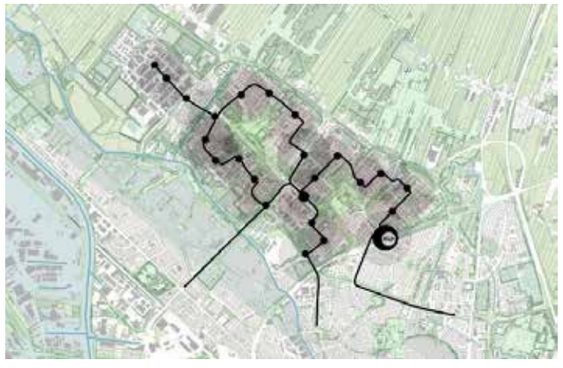
[1] Autonetwerk in de figuur op deze pagina is doorgerekend met het verkeersmodel. Dit netwerk verschilt in beperkte mate van het autonetwerk als opgenomen in de Omgevingsvisie, waar een optimalisatieslag is verricht. Het principe van het netwerk en de conclusies uit de berekeningen blijven echter hetzelfde.

Planvariant 2: organisch optimaliseren (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
In planvariant 2 verspreid de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur wordt hierbij benadrukt en geoptimaliseerd. Waar variant 1 inzet op een maximale mobiliteitstransitie, zorgt variant 2 ervoor dat Overvecht op een organische manier transformeert naar een bereikbare wijk met hoogwaardige fiets- en wandelnetwerken.

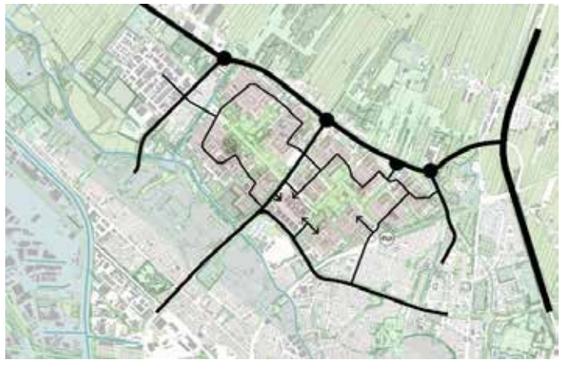


Openbaar Vervoer
Variant 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Via een verspreid stratennetwerk en korte looproutes is het OV voor iedereen in Overvecht dichtbij. Geen centrale as door Overvecht, maar een OV-verbinding door de wijken van
Overvecht voorziet het gebied van een goede OV-bereikbaarheid. Het gespreide OV wordt hierbij gekoppeld aan de wiel/ spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak tussen Overvecht Noord en Utrecht Centraal, en anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht.

De manier waarop het OV invulling krijgt binnen Overvecht in variant 2 vergt ruime infrastructuur in de wijk. Om de vervoersbehoefte ook na de programmarealisatie te kunnen voorzien is fors materieel noodzakelijk. Echter, gezien de beschikbare ruimte in de ‘bouwstempels’ is dit in de vorm van een bus.

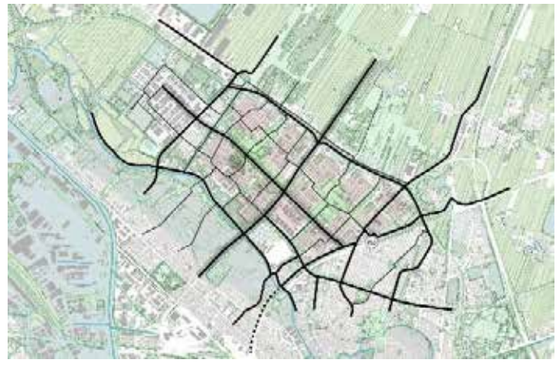


Auto
Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In variant 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. Voor deze routes is een GOW-30 profiel nodig. Variant 2 kenmerkt zich dus door meer asfalt door de wijk heen.



Fiets & voetganger
Net zoals in variant 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. Het is belangrijk dat de bestaande fiets- en wandelnetwerken worden geoptimaliseerd, zodat wandelen en fietsen een volwaardige en meest voor de hand liggende optie wordt. Ook de verbinding tussen deze sub-wijken, het OV en de omliggende groengebieden in Utrecht zijn goed te bereiken met fiets- en te voet. De Carnegiedreef/ Zamenhofdreef vormen een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer, net zoals in variant 1. De realisatie van een autoloze HOV-corridor over de Carnegiedreef biedt kansen om een kwaliteitsimpuls te geven aan één van de belangrijkste fietsverbindingen van Overvecht.





3. Voor- en nadelen varianten

Nu de kenmerken van de planvarianten zijn besproken is het mogelijk onderscheid te maken tussen beide varianten. Variant 1 en 2 hebben elk een eigen karakter, vragen een andere mate van investering en leveren andere opbrengsten op. Dit hoofdstuk brengt de verschillen tussen beide varianten kwalitatief aan het licht en biedt een waardering van de twee planvarianten.

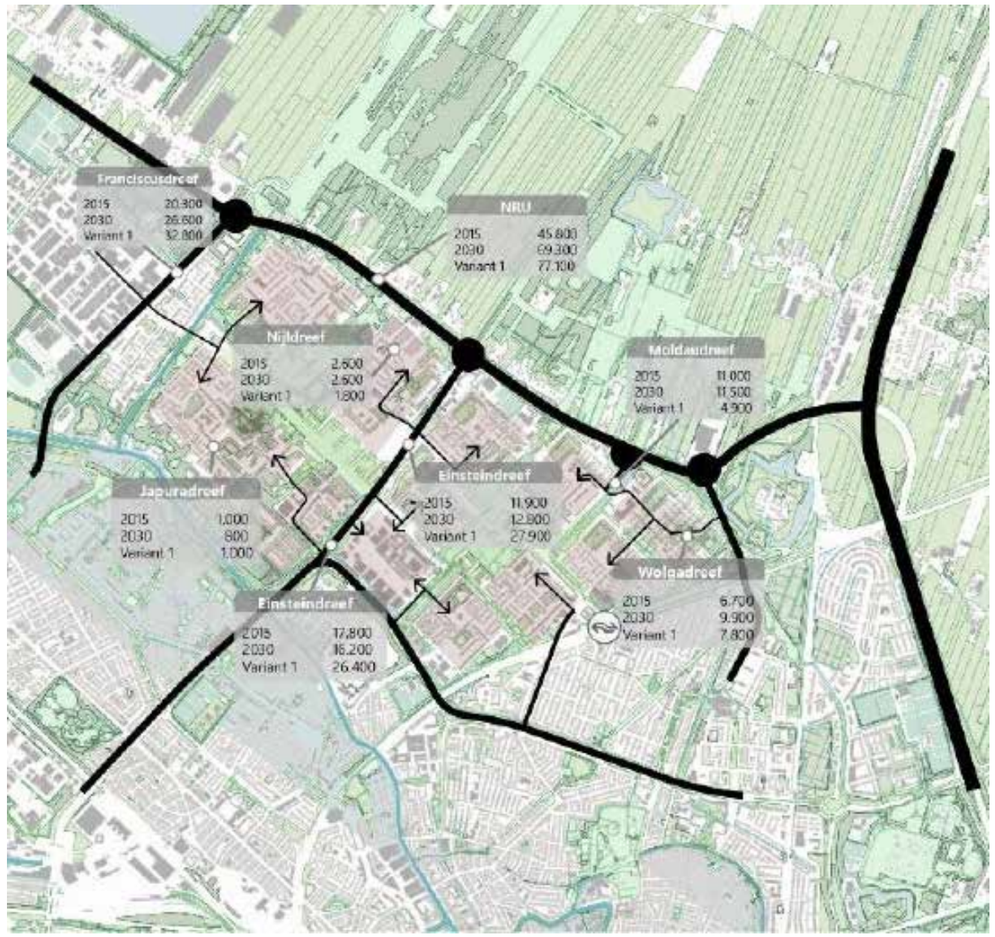
Variant 1
Zoals eerder beschreven in deze notitie staat planvariant 1 voor een ingrijpende, ambitieuze mobiliteitstransitie. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van ‘grote wegen’ met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruikers zijn. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden. De gestrekte lijn maakt het mogelijk meer reizigers te vervoeren met minder reistijd richting Station Overvecht en het centrum. Ook de parkmilieus van Overvecht krijgen in variant 1 meer ruimte.

Waar de groenstructuur van Overvecht in de huidige situatie veelal omringd is door steen en beton, liggen er in variant 1 kansen om een samenhangende groenstructuur te realiseren die niet onderbroken wordt door autoverkeer.

Daarnaast laten de modelberekeningen zien dat de fietsintensiteiten op de Carnegiedrieef/Zamenhofdreef in planvariant verdubbelen t.o.v. van de autonome situatie, van 6.000 naar 12.000 fietsers per etmaal. Ook in het licht van deze ontwikkeling is het belangrijk in te zetten op meer ruimte en kwaliteit voor de fiets. Een autoloze HOV-as over de Carnegiedreef biedt de mogelijkheid een kwaliteitsimpuls te geven aan het fietsnetwerk van Overvecht.

De keerzijde van het weren van doorgaand verkeer door woonstraten is dat autoverkeer zich concentreert op de hoofd- en randwegen van Overvecht. Er zijn sterke toenames in autoverkeer te zien[2] op de Franciscusdreef (+6.200), Einsteindreef (+15.100) en NRU (+7.800), zie de figuur op de volgende pagina. Het is mogelijk (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht, en heeft daarmee ook een grote rol op de leefbaarheid van de wijk en de omgeving. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Dergelijk sterke toenames op de ontsluitende wegen van Overvecht maakt een ambitieus parkeerbeleid noodzakelijk.

Los van deze toenames brengt variant 1 ook een andere logistieke uitdaging met zich mee. Buurt-OV, nood- en hulpdiensten moeten toegang hebben tot het hele gebied. Een mogelijke uitkomst hiervoor is het gebruik van camera’s om toegang te verschaffen voor deze weggebruikers.



Figuur 3.1: Verschillen in verkeersintensiteiten tussen huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 1

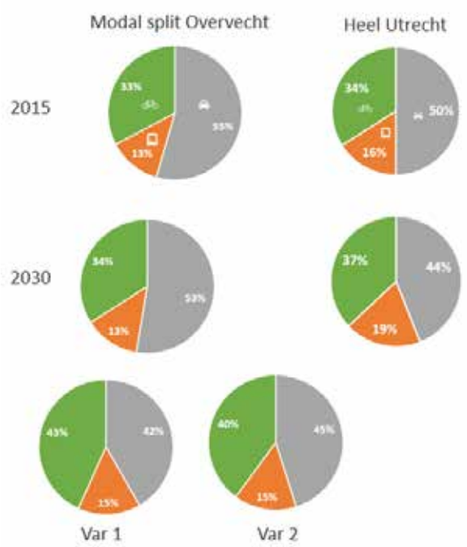
[2] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

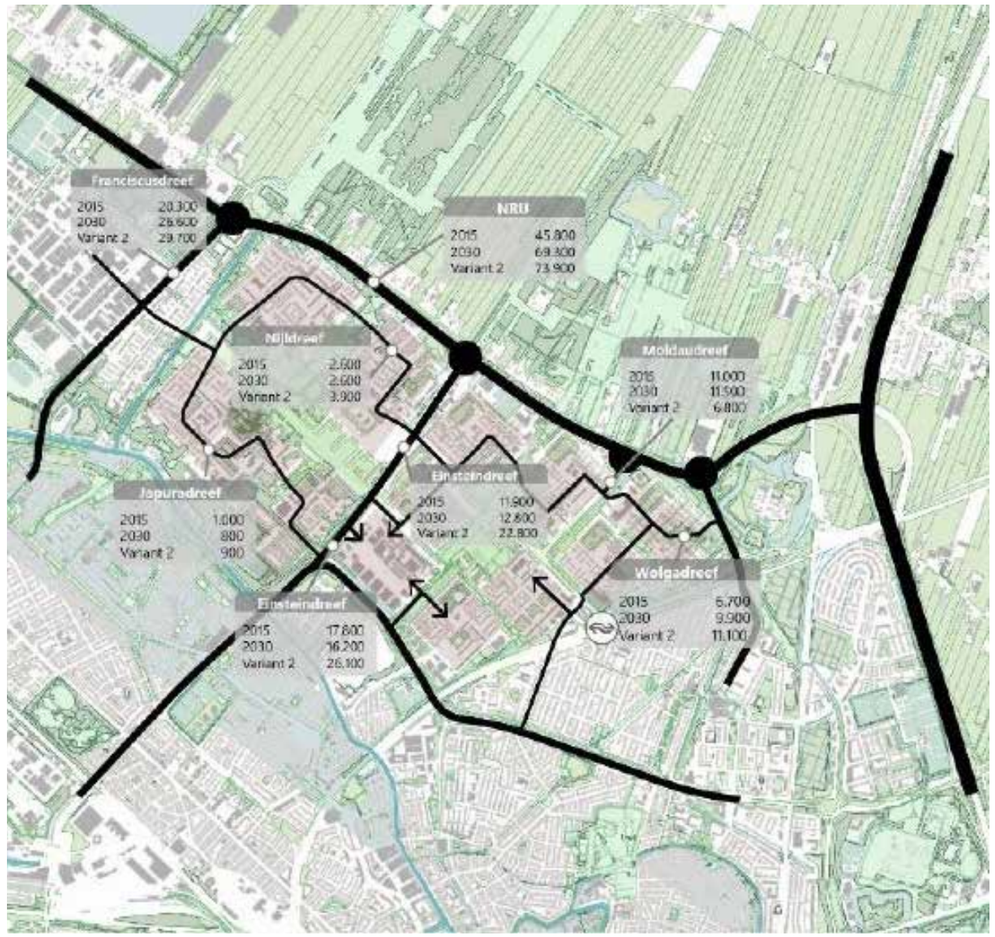
Variant 2
Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van het huidige OV-netwerk in plaats van een nieuwe structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat de afstand van de voordeur tot het OV kort houdt. De huidige autostructuur blijft bestaan en het doorgaand verkeer door de wijken heen blijft mogelijk. Aansluiten op het bestaande houdt een vorm van logica in het netwerk van de wijk. In de beleving van buurtbewoners kan dit wellicht prettiger zijn dan een ingrijpende netwerkverandering binnen de wijk. De wijk blijft op deze manier toegankelijker en beter bereikbaar voor de auto, waar in planvariant 1 de fietser en voetganger dominanter zijn. Ook biedt variant 2 kansen voor het vrijspelen van het groengebied aan de Carnegiedreef. De Carnegiedreef kan in dit scenario ontwikkel worden tot exclusief parkmilieu, dat toegankelijk is voor fietser en voetganger. Auto- en bus worden uit deze ‘groene strook’ geweerd.

Ook in variant 2 worden de gebiedstoegangswegen van Overvecht zwaarder belast door auto’s, maar in mindere mate dan variant 1. De Franciscusdreef (+3.100), Einsteindreef (+10.000) en NRU (+4.600) nemen toe in intensiteit[3], maar ook doorgaande wegen in de wijk zoals de Nijldreef (+1.300) en Wolgadreef (+1.200) worden drukker. Net als in variant 1 vormt ook in variant 2 de NRU een knelpunt voor de leefbaarheid van Overvecht. De belangrijke rol van de NRU voor de leefbaarheid van Overvecht maakt een betere verkeersafwikkeling op de NRU noodzakelijk voor een toekomstbestendig autonetwerk van Overvecht, Om de auto’s en grote stadsbussen te kunnen voorzien op deze wegen, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Ook in variant 2 zullen fysieke ingrepen op het autonetwerk nodig zijn om een goede doorstroming te voorzien. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. De wegfuncties van doorgaande route (auto en bus) en een veilige leefomgeving conflicteren met elkaar. Hoewel de afstanden tot het OV kort zijn, biedt deze variant geen HOV-product. De reistijden naar station Overvecht en het centrum nemen daardoor niet dusdanig af als in variant 1.

Modal split
Om de verdeling van vervoerswijzen per variant in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per variant. De effecten van beide varianten op de modaliteitenverdeling binnen Overvecht wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het fietsgebruik ligt op vergelijkbare hoogte in verhouding tot het Utrechts gemiddelde. Het OV-gebruik ligt ca. 3% lager dan het stadsgemiddelde.

Wanneer we de modal split van Overvecht in de situatie van autonome groei 2030 afzetten tegen de twee varianten, zien we een aantal aanzienlijke veranderingen. Allereerst neemt het autogebruik van Overvecht af als gevolg van zowel variant 1 (- 11%) als variant 2 (-8%). Uit deze data blijkt dat het inzetten op een centrale HOV-as en het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een grotere afname in autogebruik dan variant 2. Dit is ook terug te zien in het fietsgebruik, waar in variant 1 het aandeel fiets toeneemt met 9% en in variant 2 met 6%. Het OV-gebruik neemt in beide varianten toe met 2%. De keuze om de woonstraten van Overvecht autoluw te maken of toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer heeft invloed op de mate waarin mensen de fiets gebruik als vervoersmiddel. Autoluwe straten bieden meer ruimte voor fiets- en voetganger. Beide varianten sturen actief richting een afname in autogebruik en stimuleren fietsgebruik in Overvecht.





Figuur 3.2: Verschillen in verkeersintensiteiten in huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 2

[3] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

4. Afweging OV-netwerk

Eén van de grootste verschillen tussen de varianten is de vormgeving en inpassing van het OV. Waar variant 1 zich kenmerkt door een belangrijke HOV-as over de Carnegiedreef, gaat variant 2 uit van een optimalisatie van de huidige situatie, namelijk een buslijn door de woonwijken heen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vormgeving en inpassing van de varianten. Hierbij ligt de nadruk op variant 1, aangezien dit een verandering is t.o.v. de huidige situatie.

4.1 HOV op Carnegiedreef (planvariant 1)

In variant 1 wordt autoverkeer geweerd en ontstaat er een exclusieve HOV-corridor op de Carnegiedreef (naast loop- en fietsverbindingen). Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de inpassing van de HOV-lijn op de Carnegiedreef en rondom park De Gagel.

4.1.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 1 wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. Dit is in het vorige hoofdstuk ook terug te zien in de modal split van het OV t.o.v. de autonome groei. In onderstaande tabel is terug te zien hoeveel OV- reizigers er in variant 1 op diverse trajecten te verwachten zijn t.o.v. de autonome situatie.

Om te beoordelen welk type OV het meest geschikt is bij welke reizigersaantallen maken we gebruik van het ‘willen – kunnen – moeten’ principe. Er zijn drie kantelpunten te onderscheiden:

1. Willen – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. Kunnen – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. Moeten – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.

1. Willen

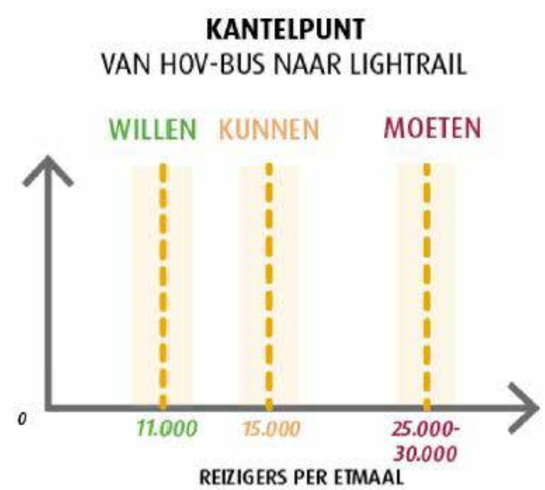
Het kantelpunt “Willen” geeft de ondergrens weer voor reizigersaantallen wanneer gedacht kan worden aan een lightrailsysteem. Dit kantelpunt ligt rond de 11.000 reizigers per werkdag etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 1
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	20.000 – 23.000
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	10.000 – 15.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	5.500 – 6.500
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	7.000 – 8.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	10.000 – 13.300
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	8.400 – 10.200
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	9.500 – 11.000
Japuradreef	2.300	600 – 2.200
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	900 – 2.300

Tabel 4.1: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 1 t.o.v. autonome situatie

2. Kunnen

Het kantelpunt “Kunnen” geeft het kantelpunt vanaf welke reizigersaantallen een lightrailsysteem passend is. Dit kantelpunt ligt rond de 15k reizigers per etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).



3. Moeten

Daar waar de kantelpunten “Willen” en “Kunnen” opgebouwd zijn vanuit de exploitatie, is het kantelpunt “Moeten” benaderd vanuit de capaciteitskant. Deze capaciteit bestaat uit twee aspecten:

- Voldoende capaciteit op de infrastructuur voor het aantal voertuigen;
- Voldoende capaciteit in de voertuigen om de reizigers te vervoeren.

De reizigersaantallen voor planvariant 1 (transformatieve ontwikkeling) tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers zijn. Enkel op het stuk tussen de Carnegiedreef en station Overvecht liggen de reizigersaantallen structureel boven de 10.000 per etmaal, waarbij alleen rond Overvecht Centrum de reizigersaantallen boven de 15.000 liggen. Deze as trekt significant meer reizigers door de aantrekkelijkere rijtijd (kortere route, grotere halte-afstand). Echter betreft dit maar een klein deel van de route, en het aantal reizigers komt nog niet tot het ‘moeten’ kantelpunt. Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

Haalbaarheid lightrail

Het is op basis van deze modelberekeningen lastig te bepalen hoeveel extra woningen er nodig zijn zodat lightrail een haalbare optie wordt in Overvecht. Dit is van meerdere factoren afhankelijk (o.a. extra woningen, mobiliteitstransitie (parkeertarieven, kwaliteit loop- en fietsroutes). Door toevoeging van 7.000 extra woningen en aanpassingen in het autonetwerk neemt het aantal OV reizigers toe, zoals is te zien in tabel 1. Zeker op de HOV-as in Overvecht zelf zijn deze toenames aanzienlijk (bijv. rond het winkelcentrum tot wel vier keer zo veel reizigers). Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij ‘willen’ past., lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500

woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn (uitgaande van dezelfde modal split). Daarbij ligt het het meest voor de hand om in te zetten op de OV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Inzetten op het doortrekken van het wiel richting in Zuilen is niet kansrijk. Hiervoor zijn de reizigerstallen te laag waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is.

4.1.2 Halteafstand

Bij een HOV-product is het van belang om een snelle en betrouwbare dienstregeling aan te bieden. Het is daarom wenselijk om niet teveel haltes binnen een korte afstand in te passen. Dé optimale halteafstand is er niet. Dit is afhankelijk van de inbedding in de omgeving.

Haltes komen over het algemeen bij een knooppunt in het stedelijk weefsel. In het geval van Overvecht is dit bijv. ter hoogte van het winkelcentrum en op twee plekken op de Carnegiedreef. Qua afstand tussen de haltes kan bij voldoende verdichting gedacht worden aan 500-600 meter. Zijn er minder bestemmingen in de omgeving (bijvoorbeeld noordelijker in Overvecht ter hoogte van het bedrijventerrein), dan is de halteafstand logischerwijs ook groter.

4.1.3 Vormgeving

De vormgeving van de HOV-verbinding is belangrijk, zodat weggebruikers weten dat er sprake is van een vrijliggende OV-structuur. De inpassing van een HOV-busbaan of lightrail en de bijbehorende vormgeving is afhankelijk van de beschikbare ruimte (profielbreedte) en de kenmerken van de omgeving.

De uiteindelijk inrichting van de HOV-verbinding is afhankelijk van de rijsnelheid, aantal oversteken en ligging. Bij de inrichting is het nemen van gepaste veiligheidsmaatregelen als omheining een belangrijk aandachtspunt. Als de beschikbare ruimte het toelaat, is het op sommige plekken niet altijd nodig om hekken of heggen toe te passen. Dit is bijvoorbeeld het geval indien er maar aan één zijde van de OV-rijbaan een fiets- en/of voetpad is of er slechts aan één zijde voorzieningen zijn. In dat geval hebben fietsers en voetgangers ook niet de urgentie om over te steken. Een praktijkvoorbeeld hiervan is de busbaan Parkwijk rond het Amaliapark in Leidsche Rijn.



Figuur 4.1: Busbaan Parkwijk in Leidsche Rijn

De HOV-route die bij planvariant 1 voorzien is, gaat door verschillende gebieden heen. Rondom het winkelcentrum kan worden aangesloten op de vrijliggende OV-structuur die er al ligt. Op de Carnegiedreef zal een nieuwe vrijliggende OV-structuur komen. Gezien de verdichting die langs de as voorzien is, en de functies aan weerszijden van de rijbaan (park de Gagel, stadsboerderij, woningen, voorzieningen) is een afscheiding middels heggen hier aan te bevelen.

4.1.4 Buurt-ontsluitend OV

Het inzetten op een HOV-lijn door het hart van Overvecht (Carnegiedreef, Zamenhofdreef) levert voor het merendeel van de OV-reizigers reistijdwinst op. De consequentie is echter dat de doorgaande lijnen door de buurt heen verdwijnen. Het is echter wel van belang dat ook oudere of minder valide inwoners van Overvecht met het OV kunnen reizen. Daarom dient er in scenario 1 een ontsluitende (buurt) bus door de wijk te komen, als aanvulling op de snelle HOV-as. Dit kan in de vorm van een kleine flexbus (zie afbeelding) of een stadsbus van maximaal 12 meter lang. Een ontsluitende buurtbus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen.

Een buurtbus rijdt in principe een vaste route. In het geval van de wijk Overvecht kan de buurtbus reizigers naar de ‘superhaltes’, het winkelcentrum of station Overvecht brengen. Dergelijke vormen van op maat gemaakt ontsluitend vervoer worden al toegepast in en rond Utrecht. Zo rijdt er een buurtbus tussen Utrecht Overvecht en Maarssen en in Vijfheerenlanden. Ook kan er, indien de dienstregeling het toe staat voor gekozen worden om na de vaste ronde mensen thuis af te zetten. Dit principe wordt bijvoorbeeld in Brabant toegepast. Daarmee wordt een vaste route gecombineerd met een flexibel persoonsgebonden reisaanbod.



4.2 OV door de wijk (planvariant 2)

De tweede OV variant kenmerkt zich door het OV wat door de wijk heen gaat. Dit betreft een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Dit betekent dat er in de buurtstraten meer ruimte nodig is, aangezien deze ook geschikt moeten zijn voor stadsbussen (zie voorbeelden hiernaast). Als gevolg van het verwijderen van de voorrang in combinatie met vergroening en snelheidsremmende maatregelen kunnen de verkeersveiligheids en leefbaarheidsdoelstellingen wel behaald worden. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. Qua inrichting kan worden aangesloten op de weginrichting die nu ook al van toepassing is. Wegen zoals de Nijldreeg Japuradreef, Tigrisdreef, Neckardreef en Donaudreef zijn in de huidige situatie ook al ingericht voor stadsbussen.

4.2.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 2 wordt ingezet op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Waar dit in variant 1 ook te maken had met versnelde rijtijden komt dit hier voornamelijk door de verspreide verdichting in de wijk. De verschillen op de verschillende routes zijn terug te zien in onderstaande tabel.





Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 2
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	18.000 – 19.300
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	2.100 – 4.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	3.600 – 5.000
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	5.000 – 9.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	4.000 – 6.500
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	12.500 – 13.600
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	5.000 – 7.000
Japuradreef	2.300	3.000 – 4.700
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	3.000 – 4.700

Tabel 4.2: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 2 t.o.v. autonome situatie

4.3 OV-varianten versus verdichtingskeuzes

In deze paragraaf wordt ingegaan in hoeverre de OV-varianten gekoppeld zijn aan de verdichtingsvarianten. Voor Overvecht is er naast de keuze voor een OV-variant immers ook de keuze voor een verdichtingsvariant (zie hoofdstuk 1: kenmerken varianten). Indien de keuze valt op een HOV-verbinding via de Carnegiedreef is het logisch om de verdichting hierbij aan te laten sluiten en voornamelijk rondom dat gebied woningen en voorzieningen te realiseren. Dit sluit het beste aan bij het aspect ‘slim bestemmen’ uit het mobiliteitsplan. Goede afstemming van mobiliteit (in dit geval de HOV-lijn) met ruimtelijke verdichting en functiemenging (in dit geval transformatieve verdichting rond de Carnegiedreef), voorkomt onnodige mobiliteit. Indien er wordt gekozen om verdichting meer te spreiden over het hele gebied, past dit het best bij een optimalisatie van de huidige OV-structuur door de wijk heen.

Het is eventueel mogelijk om de verdichting te verspreiden en wel al meteen in te zetten op HOV-as. OV-reizigers kunnen dan lopend of met de fiets naar de ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef. Eventueel kan dan bij een verdere verdichting meer het accent rond de HOV- as komen liggen. Een combinatie van het in stand houden en optimaliseren van OV door de wijk heen in combinatie met verdichting op de as langs de Carnegiedreef is niet logisch. De verdichting sluit dan niet aan bij de OV-route, die tevens een langere reistijd kent.

4.4 Conclusie OV-netwerk

In dit hoofdstuk is nader ingegaan op het OV-netwerk in de twee planvarianten. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Planvariant 2, waarbij OV net als in de huidige situatie door de wijk gaat, is op termijn niet meer haalbaar. Het is ingericht als 1 ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht.

Daarnaast komen er door de verdichting vele nieuwe OV-reizigers bij. Een principe keuze voor meer ‘OV op maat’ lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as over de Carnegiedreef vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV, met ongelede stadsbussen van maximaal 12 meter lang. Het buurtgerichte openbaar vervoer is onderdeel van het reguliere openbaar vervoer in de stad. Het HOV systeem is afgestemd met de Provincie Utrecht. Waar en hoe vaak bussen rijden wordt periodiek bepaald. De provincie Utrecht maakt daarvoor afspraken met de vervoerbedrijven.

Een autoloze HOV- as over de Carnegiedreef biedt daarnaast meer ruimte aan/kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Daarbij ligt het voor de hand om in te zetten op een HOV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 net wat meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Mogelijk kan bij voldoende reizigerspotentie de wielverbinding doorgetrokken worden naar Lage Weide, waar veel arbeidsplaatsen gevestigd zijn. In de huidige berekening komt naar voren dat de reizigerstallen hiervoor te laag zijn waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is. Met de verbinding Overvecht – station Overvecht – USP worden nieuwe woonmilieus verbonden met een kennislocatie en wordt rekening gehouden met de belangen om Utrecht Centraal te ontlasten. Als 2de stap kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal geüpgraded worden tot HOV-kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef).

Uit de modelberekeningen kwam naar voren dat het OV-gebruik van planvariant 2 percentueel gezien op hetzelfde niveau ligt als planvariant 1. Hoewel dit niet in de lijn der verwachting lag, is een mogelijke verklaring hiervoor dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken t.o.v. het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten. Planvariant 1 biedt echter een unieke kans om de woonstraten van Overvecht vrij te spelen van doorgaand auto- en vrachtverkeer. Vrijgespeelde woonstraten leiden tot een meer veilige leefomgeving en meer ruimte voor voetganger/fiets. Dit gegeven, in combinatie met een sterk toegenomen fiets- en OV-gebruik ten opzichte van de autonome situatie, leidt ertoe dat planvariant 1 de voorkeur heeft. Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden.

5. Afweging auto-netwerk

Variant 1 en 2 geven allebei een andere invulling aan de rol van de auto in Overvecht. Wanneer verkeer op één plek verdwijnt, leidt dit tot verkeerstoenames op andere plekken in het netwerk. In het geval van Overvecht betekent dit dat de intensiteiten op de Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef in beide varianten aanzienlijk toenemen. Hoewel dit in beide varianten het geval is, leidt de maximale inzet op de mobiliteitstransitie in variant 1 tot een sterkere toename van intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht.

Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen die de varianten voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te compenseren is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, en waar nodig fysieke netwerkingrepen, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV.

5.1.1 Verschuiving verkeer

In variant 1 wordt doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht geweerd door het toepassen van inprikkers. Doorgaand verkeer via straten zoals de Nijldreef, Japuradreef en Neckardreef is daarmee niet meer mogelijk. Daarnaast wordt in variant 1 de Carnegiedreef afgesloten en uitsluitend gebruikt voor voetgangers, fietsers en de HOV-verbinding. Het gevolg hiervan is dat dit verkeer zich concentreert op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)).

Bij planvariant 2 wordt de bestaande stratenstructuur voor autoverkeer benut. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld van autoverkeer. Sommige routes behouden een sterkere verkeersfunctie vanwege het OV door de wijk. Ook in deze variant wordt de Carnegiedreef afgesloten voor autoverkeer. Inzet op extra scherpe parkeernormen is nodig om de toenames op de doorgaande (gebiedsontsluitende) wegen beperkt te houden.

Daarnaast is de doorstroming op de NRU een belangrijk aandachtspunt in beide varianten. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

5.1.2 Gebiedsontsluitingswegen

Het is belangrijk om te voorkomen dat het afsluiten van routes leidt tot overmatig sluipverkeer door de buurten van Overvecht. Enerzijds is het in dit kader van belang dat de ontsluitende routes in het netwerk hun functie goed kunnen vervullen, zodat sluipverkeer minder aantrekkelijk wordt gemaakt. Een goede verkeersafwikkeling op de hoofdwegen van Overvecht is immers een aantrekkelijk alternatief voor sluipverkeer. Daarentegen kunnen slecht ingerichte hoofdwegen met lange wachtrijen sluipverkeer aanmoedigen. Het is dus belangrijk om de doorstroming op deze wegen te voorzien.

Deze wegvakken kunnen de intensiteiten met een 2x1 vormgeving voldoende afwikkelen, mits in combinatie met dynamisch verkeersmanagement. Beide varianten kennen een toename op de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht).

Anderzijds kan sluipverkeer worden voorkomen door het plaatsen van fysieke barrières op straat. Een automatische inzinkbare verkeerspaal met cameratoezicht kan hiervoor een oplossing zijn. Of het toepassen van een bussluis zodat OV en nood- en hulpdiensten nog wel door het gebied heen kunnen. Op deze manier worden bepaalde routes in Overvecht alleen toegankelijk voor vergunningshouders/bestemmingsverkeer.

5.1.3 Inrichting gebiedsontsluitingswegen

De toenemende intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht vragen aandacht voor de inrichting van deze wegen. Het doel is om autogebruik te verlagen, de weginrichting speelt hier een belangrijke rol in. Tegelijkertijd gaan de gebiedsontsluitende wegen een belangrijkere rol vervullen door de netwerkkeuzes in Overvecht. Zeker in variant 1 is dit het geval. Voorbeelden van vergelijkbare wegen kunnen worden gevonden op andere locaties in Utrecht zoals 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard (Marnixlaan, Sint-Josephlaan, Cartesiusweg). Deze wegen hebben een vergelijkbare functie met de Franciscusdreef, Einsteindreef, Carnegiedreef en Brailledreef en zijn (of worden) aangepast qua wegprofiel. Om autoverkeer op deze wegen te verminderen is er voor gekozen om de Einsteindreef en de Fransiscusdreef ten zuiden van de Orinocodreef in te richten als 2x1 weg. Eén rijstrook per richting verlaagt de capaciteit en biedt meer ruimte voor fiets, voetganger en groenvoorziening. De weg blijft echter wel een belangrijke gebiedsontsluitende functie houden en behoudt ook de functie van voorrangsweg.

Tabel 5.1 geeft een overzicht van de intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Utrecht in 2015 (basisjaar verkeersmodel).

Voor een weg met één rijstrook per richting (2x1) wordt in de regel gehanteerd dat deze 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed kan verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel tot congestie in de spitsen leiden. Bovenstaande tabel laat zien dat op deze wegen die als stadsboulevard zijn ingericht (of waar dit op de planning staat) de capaciteit ofwel onder de 20.000 ligt, of rond de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Samen met dynamisch verkeersmanagement is een vormgeving met 2x1 rijstroken hier goed mogelijk.

Straatnaam	Intensiteit
Sint-Josephlaan	26.000
Cartesiusweg	25.500
Marnixlaan	24.500
Joseph Haydnlaan	19.000
't Goylaan	18.000

Tabel 5.1: intensiteiten gebiedsontsluitingswegen 2015



Figuur 5.1: nieuwe inrichting 't Goylaan



Figuur 5.2: Locatie wegvakken Overvecht

Onderstaande tabel 5.2 geeft weer hoeveel verkeer er op de gebieds-ontsluitingswegen door Overvecht rijden (de locaties van de wegvakken zijn weergegeven in figuur 5.2). De NRU wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze weg een nog belangrijkere rol vervult waarbij 2x2 rijstroken noodzakelijk zijn. Op de helft van de wegvakken ligt de intensiteit in de huidige situatie rond of onder de 15.000 mvt/etm. Zoals reeds is vermeld nemen de intensiteiten op deze wegen als gevolg van de keuzes in de wijk zelf (fors) toe. Op de helft van de uitgelichte wegvakken ligt de etmaalintensiteit in de planvarianten op of boven de 30.000 motorovertuigen. Dit is met name rondom de aansluitingen met de NRU. Een transformatie naar één rijstrook per richting lijkt hier niet realistisch. Op de andere wegvakken liggen de intensiteiten rond de 25.000 of net onder de 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen bieden wel de mogelijkheid voor transformatie naar 2x1 rijstrook. Het is van belang dit in combinatie met inzet op dynamisch verkeersmanagement (slim sturen), mobiliteitsmanagement (anders reizen) en strengere parkeernormen (slim parkeren). Daarmee wordt de groei op de gebiedsontsluitingswegen als gevolg van variant 1 of 2 nog verder verlaagd.

Nr.	Straatnaam	Autonoom	Planvariant 1	Planvariant 2
1	Franciscusdreef (zuid)	13.500	19.500	16.000
2	Franciscusdreef (noord)	26.500	33.000	30.000
3	Einsteindreef (zuid)	31.000	30.000	33.000
4	Einsteindreef (midden)	16.000	28.000	26.000
5	Einsteindreef (noord)	26.500	32.000	31.500
6	Brailledreef	15.000	18.500	19.000

Tabel 5.2: Verkeersintensiteiten in mvt/etm op de belangrijkste ontsluitingswegen in Overvecht, vergelijking tussen autonome situatie en de planvarianten

Op termijn kunnen dan wellicht ook andere delen van de Franciscusdreef of Einsteindreef getransformeerd worden tot stadsboulevard.

De mobiliteitstransitie in Overvecht biedt dus kansen om de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht te transformeren tot stadsboulevard, zoals ook op andere plekken in Utrecht is gedaan (zie het voorbeeld van de oude en nieuwe situatie van de Marnixlaan hiernaast en op de volgende pagina). Er ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groen-voorziening.

Daarnaast wordt dynamisch verkeers-management ingezet om te zorgen dat de stadsboulevard, ook op drukke momenten, leefbaar en goed oversteekbaar blijft.





Figuur 5.3: oude (2x2 rijstroken) en nieuwe inrichting Marnixlaan als stadsboulevard

5.1.4 Inrichting erftoegangswegen

In variant 1 wordt ingezet op woonstraten. Voor doorgaand verkeer is hier geen rol meer weggelegd. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van ‘grote wegen’ met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruiker is. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de figuur hiernaast.



Figuur 5.4: Voorbeeld woonstraat / erftoegangsweg

Bij planvariant 2 wordt het huidige OV-netwerk geoptimaliseerd, i.p.v. van een nieuwe HOV structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat gevolgen heeft voor de mogelijke profielen op deze straten. Deze moeten namelijk toegankelijk zijn voor busverkeer. Daarnaast blijft doorgaand verkeer door de wijken heen mogelijk. Transformatie van deze wegen in de wijk naar 30 km/u is mogelijk, maar kent dus wel beperkingen vanwege de aanwezigheid van de bus. Een voorbeeld van hoe deze wegen kunnen worden ingericht is zoals de Maliesingel in de binnenstad van Utrecht. Deze weg is heringericht waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is, maar kent een profiel waar ook de bus gebruik van kan maken.



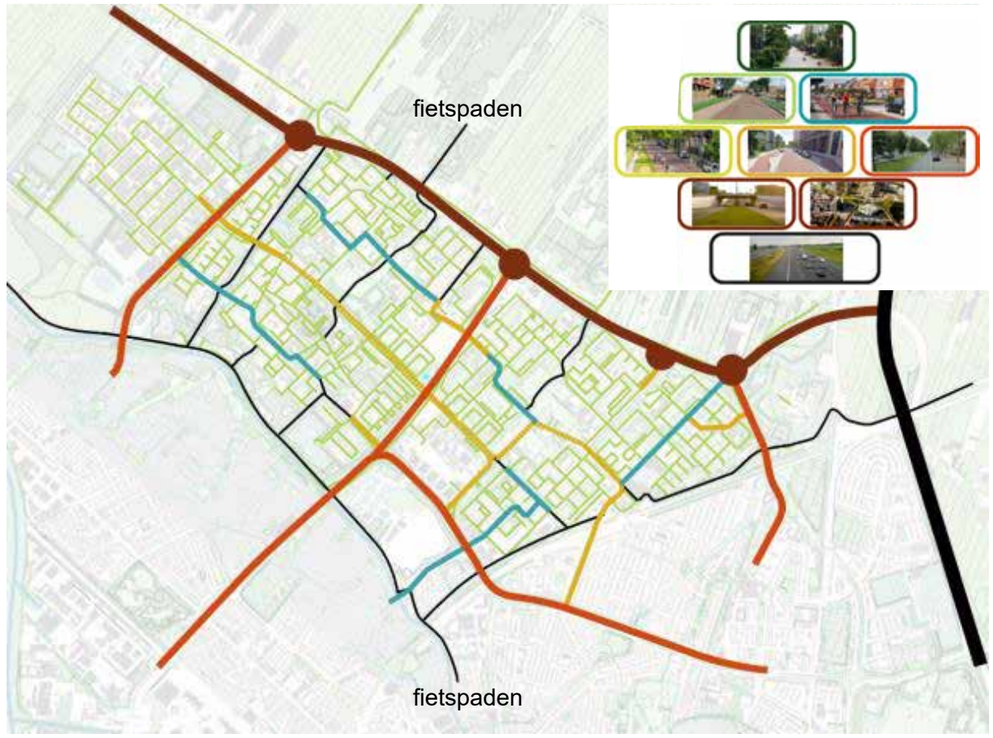
Figuur 5.5: Inrichting Maliesingel (GOW30)

5.2 Conclusie auto-netwerk

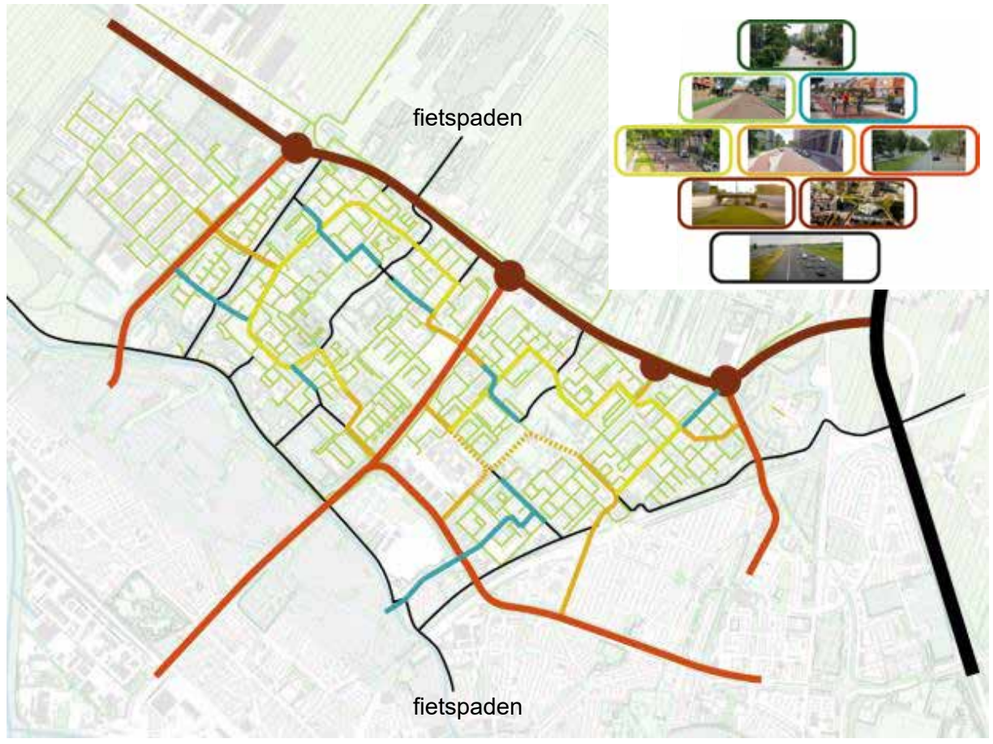
In beide varianten verandert het auto-netwerk aanzienlijk. Planvariant 1 zet in op een systeem van inprikkers, waardoor doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van de huidige structuur. Om de auto’s en grote stadsbussen te kunnen voorzien, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Het faciliteren van doorgaand auto- en busverkeer door de woonstraten in variant 2 conflicteert met het voorzien van een veilige leefomgeving. Met oog op deze veilige leefomgeving is doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht onwenselijk.

In beide varianten worden de hoofdgebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker, dit is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen (o.a. autovrije Carnegiedreef) die de varianten voorstellen. Om niet te veel verkeer in Overvecht zelf te krijgen is het van belang om in te zetten op dynamisch verkeersmanagement en goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

De gebiedsontsluitingswegen zullen dus een belangrijke rol krijgen. Voor een deel van deze wegvakken (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef) is een herinrichting tot stadsboulevard mogelijk. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groenvoorziening. De toenames zijn echter dusdanig dat dit niet overal direct mogelijk is. Inzet op extra scherp parkeerbeleid, dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement is nodig om de groei beperkt te houden. Het integrale mobiliteitsbeeld van de netwerken is te zien in onderstaande figuren.



Figuur 5.6: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 1



Figuur 5.7: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 2

6. Conclusie en aanbeveling

In deze notitie zijn de kenmerken van de verschillende varianten en bijbehorende mobiliteitskeuzes en de voor- en nadelen ervan toegelicht. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is **hoogwaardig OV een randvoorwaarde** als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het **huidige OV systeem** in Overvecht is ingericht als 1 ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product **niet optimaal richting de toekomst** en de ambities in Overvecht.

Een principe keuze voor meer **‘OV op maat’** lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale **HOV-as over de Carnegiedreef** vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV.

Wat betreft de verdere lijnvoering van het OV en belangen om Utrecht Centraal te ontlasten lijkt een verbinding tussen **Overvecht – station Overvecht – USP** heel krachtig (hart op hart verbinden van nieuwe woonmilieus met kennislocatie). Tevens biedt dit invulling van een **wielverbinding** in noordoostkant van de stad. Met deze keuze blijft er flexibiliteit op de spaakverbinding (Overvecht – Utrecht CS). Ook het reguliere OV vanuit Utrecht CS naar Overvecht kan profiteren van de upgrade van HOV in Overvecht (meerijden). Uiteindelijk kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de spaakverbinding geüpgraded worden tot HOV- kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef). Ook de sterke woon-werkrelatie tussen Overvecht en **Lage Weide** maakt het interessant in de toekomst een opwaardering tot HOV- verbinding tussen deze locaties te verkennen.

Vanuit de modaliteit **auto** is een hoge ambitie zonder meer nodig voor de gemeentelijke **mobiliteitsambitie** in combinatie met de **verdichtingsopgave** in Overvecht (meer mensen op de beschikbare vierkante meters vraagt stevige keuzes). Om de leefbaarheid in de wijken te verhogen is het nodig om in te zetten op een herinrichting naar erftoegangswegen en GOW30 profielen. Ook is het belangrijk voor de afwikkeling van autoverkeer in Overvecht om in te zetten op goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Op basis van de modelberekeningen komt naar voren dat er een **uitwerkingsopgave** is op het gebied van parkeerbeleid. De toenames van het gemotoriseerd verkeer op de doorgaande wegen zijn dusdanig dat het nodig is om een **extra scherp parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen** te kiezen dan nu in het model is gedaan. Hiermee leiden nieuwe routekeuzes voor auto’s (Carnegiedreef is immers niet meer mogelijk) tot een beperkte groei op de overblijvende gebiedsontsluitingswegen. Het is dus van belang om maximaal in te zetten op een **modal shift** (meer lopen, fietsen en OV) waardoor er **minder autoverkeer op wijkniveau** is en je letterlijke ruimte/lucht maakt op de doorgaande autostructuren. Deze kunnen dan het resterende autoverkeer vanuit de wijkstraten opvangen.

06

Onderbouwing wonen

Onderbouwing wonen

Utrecht.incijfers.nl (2022 - 2024) (meest recente data)

In de beleidsnota is voor iedere buurt opgenomen wat de ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Deze ontwikkelrichting komt voort uit een analyse van de bestaande situatie. Hieronder wordt per buurt aangegeven wat opvalt ten aanzien van de huishoudenssamenstelling en hoe de huidige verdeling sociale huur, particuliere huur en koop is.

In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 50 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 35 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.

Het middensegment is er in algemene zin te weinig in Overvecht. Dat betekent dat groei van dit aandeel in bijna iedere buurt gewenst is (aangegeven met een dubbel plus-teken).

Het hoge segment heeft een enkel plus-teken. Dat wil zeggen dat er bij nieuwbouw ook ruimte is voor dure woningen, maar dat dit percentueel geen groot aandeel moet worden.

Het actuele woonbeleid geeft invulling aan de genoemde segmenten.

** Op buurtniveau ontbreken cijfers over het aandeel middeldure huur. Het percentage geeft het aandeel particuliere huur aan.*

Vechtzoom-Noord

Kenmerken bewoners:
- Meeste 55+ van Overvecht
- 1/3 gezinnen
- Gemiddeld hoogste inkomen wijk
- Ca. 30% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Relatief veel grote woningen: 40% groter dan 100 m² GBO

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**55%**	**10%**	**35%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	++	+	+	+

Vechtzoom-Zuid

Kenmerken bewoners:
- Redelijk evenwichtige verdeling leeftijdsgroepen
- Inkomen iets hoger dan gemiddeld wijk
- Ruim 35% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ruim 80% van de woningen kleiner dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**63%**	**19%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	+	++	++	+

Tigrisdreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Meeste gezinnen van Overvecht (ca. 40%)
- Ca. 50% in laagste inkomensgroep
- 45% geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- Redelijke mix van kleine woningen, middelgrote woningen en grotere woningen

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**78%**	**3%**	**19%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	+	+	+

Zambesidreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 50% alleenstaand
- Ca. 30% met kinderen
- Gemiddeld inkomen één na laagst
- Ca. 60% laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ca. 2/3 65-99 m² GBO
- 20% kleiner, 15% groter

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**74%**	**10%**	**16%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Zamenhofdreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Bijna 70% alleenstaand
- Meer dan 50% bewoners tussen 18-34 jaar
- Salaris gemiddeld voor Overvecht
- Hoogste aandeel hoogopgeleid

Kenmerken woningen:

- Ca. 5% woningen kleiner dan 65 m²
- C.a. 45% woningen tussen 65 en 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**22%**	**56%**	**22%**		
Ontwikkel-richting (%)	++	-	+	+	+

Neckardreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ca. 20% 65+, 30% gezinnen
- Gemiddeld laagste inkomen Overvecht (2020)
- 50% valt in laagste inkomensgroep
- Ca, 45% geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:

- 30% woningen tot 65m²
- 90% woningen tot 99m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**79%**	**9%**	**11%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ca. 60% alleenstaand, ca. 30% gezinnen
- Relatief weinig kinderen, veel 18-34 jarigen
- Eén na hoogste gemiddelde inkomen wijk
- Redelijke mix inkomensgroepen en opleiding

Kenmerken woningen:

- Ca. 10% woningen kleiner dan 65 m²
- 20% groter dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**36%**	**36%**	**27%**		
Ontwikkel-richting (%)	=	=	+	+	+

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

Kenmerken bewoners:

- Ruim 35% huishoudens met kinderen, kwart inwoners kind
- Ca. 50% alleenstaand
- 2/3 inwoners valt in laagste inkomensgroepen

Kenmerken woningen:

- 20% woningen tot 65 m²
- 12% woningen groter dan 100 m²

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**81%**	**4%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Richtinggevend woonprogramma
In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 woningen. Deze woningen moeten bijdrage aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling in de woningvoorraad van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector, om een betere balans in woningtypen aan te bieden dan in de huidige situatie. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar meer een gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren of om binnen de sociale huur een ander prijsbeleid te hanteren. Zo worden ook bestaande complexen meer gemengd.

<u>Kleine toevoegingen in bestaande (sociale) buurten</u>
De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:
- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO.

<u>Herontwikkeling en transformatie</u>
Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:
• Het aantal sociale huurwoningen komt in principe terug in de nieuwbouw.
• De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).
• In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

<u>Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu</u>
Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw in die gebieden bestaat uit:
- Minimaal 30 - 35% sociale huur
- Minimaal 25 - 40% middensegment
- Maximaal 25 - 40% vrije sector

Voor wie bouwen we in Overvecht?
Het toevoegen van 5.000 woningen biedt ruimte om verschillende woonwensen ruimte geven in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Vanuit de bevolkingsontwikkeling, participatie en het woonwensenonderzoek in Overvecht zien we een paar specifieke aandachtsgroepen.

<u>Ouderen</u>
Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen, woonbehoeften en verschillende culturele achtergronden. Het gaat om mensen met een sociale huurwoning of koopwoning die graag doorstromen naar een kleinere woning, maar ook om mensen die behoefte hebben aan zorg en/of ondersteuning. Vanuit de wijk horen we dat de mogelijkheden om door te stromen op dit moment onvoldoende zijn. Daar moet de nieuwbouw aan bijdragen. We benutten de mogelijkheden om een gedeelte van de nieuwe woningen met voorrang toe te wijzen aan ouderen in Overvecht.

Zoveel mensen, zoveel wensen. Ook als we ouder worden. Dat betekent dat we inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen. Een aantal voorbeelden:
- Toegankelijke woningen in buurten waar veel ouderen in relatief grote gezinswoningen wonen.
- Geclusterde woonvormen gericht op het bevorderen van sociaal contact.
- Verpleegzorgplekken: zorggeschikte woningen met extra voorzieningen.
- Toegankelijke woningen nabij voorzieningen. We zien hier zowel kansen bij Winkelcentrum Overvecht, als bij herontwikkeling van kleinere voorzieningenclusters.
- Woonvormen gericht op bepaalde leefstijlen en/of culturele achtergrond. Denk aan woonvormen die nadrukkelijk aansluiten bij de behoefte van ouderen met een migratieachtergrond.
- Net als ieder woningbouwproject in Overvecht, vragen we extra aandacht voor ontmoeting en gemeenschapszin bij ontwikkeling van nieuwe woningen.

<u>(Thuiswonende) Jongeren</u>
Een andere doelgroep die extra aandacht verdient, zijn de jongeren van Overvecht. Overvecht bestaat voor een groot gedeelte uit relatief grote woningen. Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben beperkte mogelijkheden voor een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren. We zien met name kansen op de nieuwe bruisende, dynamische plekken van Overvecht. Denk aan Overvecht Centrum en bij ontwikkelingen nabij de HOV-knooppunten.

<u>Studenten</u>
Ook onder studenten is het woningtekort groot. Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. Het is daarmee kansrijk om ook ruimte te blijven creëren voor deze doelgroep. We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, waaronder bij het station. Ook het winkelcentrum is een geschikte plek voor studenten. Het complex The Fizz zorgt echter al voor een groot aantal studenten op deze plek. Verdere uitbreiding zien we daarom vooral op andere plekken in Overvecht Zuid. We gaan voor onzelfstandige studentenwoningen.

Middeninkomens

Daarnaast willen we in de nieuwbouw nadrukkelijk ruimte bieden aan middeninkomens. Het gaat dan om de doelgroep met een inkomen van ca. één tot twee keer modaal. Deze groep komt voor een groot deel niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager.

Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Onder andere voor deze doelgroep kunnen coöperatieve woonvormen kansen bieden. Als gemeente zelf wijzen we specifieke locaties aan waar ruimte is voor coöperatieve woonvormen. Daarnaast nodigen we ontwikkelende partijen uit om woonconcepten te ontwikkelen waar de gemeenschap voorop staat. Dit kan ook als onderdeel van grote ontwikkelingen.

Huisvesting kwetsbare doelgroepen

Door het grote aandeel sociale huurwoningen wonen er in Overvecht relatief meer kwetsbare doelgroepen in Overvecht dan in andere delen van Utrecht. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. De gemene deler is dat deze doelgroepen zijn aangewezen op een sociale huurwoning. Er worden afspraken gemaakt met corporaties over het aandeel te huisvesten kwetsbare doelgroepen in sociale huurwoningen in de stad. Omdat het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht groot is, worden hier in vergelijking met andere wijken, relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest.

Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. We zien kansen om gemengde woonconcepten toe te voegen die ruimte bieden aan meer en minder kwetsbare mensen. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staan, zien we ruimte om de toewijzing juist te richten doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur. Uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen niet mag dalen in Overvecht. Toevoeging van nieuwe sociale huurwoningen is nodig om ruimte te creëren om bestaande woningen in het middensegment te verhuren.

Gentrificatie

Het investeren in een gemengde wijk kan leiden tot zorgen over gentrificatie. Letterlijk betekent gentrificatie ‘verandering van de sociale structuur van arme wijken door de instroom van rijkere nieuwkomers’ (Van Dale, 2024). In de praktijk gaat het veelal om de vraag of huidige bewoners niet worden weggedrukt, hun wijk blijven herkennen, zich thuis blijven voelen en in hoeverre mengen alleen de statistiek van de wijk verbetert, of ook werkelijk het leven van de meer kwetsbare inwoners. Instroom van hogere inkomens zorgt bijvoorbeeld dat het gemiddelde inkomen in Overvecht stijgt, maar niet dat de laagste inkomens meer te besteden hebben.

Deze zorg speelt ook in Overvecht. Het uitvoeren van de omgevingsvisie leidt tot verandering. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe bedrijvigheid, nieuwe voorzieningen en nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.

Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we de lessen uit het woononderzoek van december 2023 uitgevoerd in opdracht van het Wijkplatform gebruiken) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.

07

Samenvatting werken

Samenvatting visie werken

Uitgangspunt voor deze omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Denk bijvoorbeeld aan horeca, een bedrijfsverzamelgebouw of een huisartsenpost. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. We streven met deze omgevingsvisie naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040.

Beleidscontext
Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Het is daarom belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de (beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs (RSU). Wat dit precies voor Overvecht betekent vraagt nader onderzoek.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Nieuw Overvecht is een uniek werkgebied binnen Utrecht. Het wordt door de huidige gebruikers goed gewaardeerd, voornamelijk vanwege de (stedenbouwkundige) kleine korrelgrootte en de goede betaalbaarheid. Gemeente Utrecht zet in op behoud en uitbreiding van de bestaande werkgelegenheid.

Daarnaast is intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten noodzakelijk, omdat we de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers willen blijven faciliteren, terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijventerreinen meer bijkomen in Utrecht. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan om ruimte te behouden voor het intensiveren van werkfuncties. Zo voorkomen we conflicten tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. De potentie voor het maken van een aantrekkelijk woonmilieu is in dit gebied bovendien beperkt.

Bedrijven die impact hebben op het milieu en de luchtkwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof, gevaar en geluid zoveel mogelijk en zoeken daarom naar passend aangrenzend programma welke niet direct hinder ondervinden van de bedrijven met deze milieuruimte.

Met de Omgevingsvisie bieden we ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen per hectare. Daarbij dient onder andere onderzocht te worden hoe gestapelde, collectieve parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet om ruimte voor ontwikkeling te creëren. Het straatparkeren wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde collectieve voorzieningen opgelost.

Gemengde zone Nieuw Overvecht
Langs de Franciscusdreef wordt een functioneel gemengd gebied beoogd met menging van verschillende functies. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. Ook in deze gemengde zone is wonen niet mogelijk.

Het bestaande sportcluster bij Vechtsebanen, David Lloyd en de atletiekbaan heeft een belangrijke stedelijke functie voor Utrecht, hierop wordt voortgebouwd in de verdere ontwikkeling die deze Omgevingsvisie faciliteert. In deze zone bieden we met deze Omgevingsvisie ruimte aan sport als hoofdfunctie en identiteitsdrager van de zone, aan sportgerelateerde voorzieningen als fysiotherapie of lichaamsgerichte coaching en onderwijs. Uitbreiding en verbetering van dit cluster leidt tot meer banen in de sport- en voorzieningensector.

In de zone met grootschalige detailhandel aan de Franciscusdreef richt de ontwikkeling die de Omgevingsvisie faciliteert zich op de menging van deze detailhandel met overige werkfuncties.

Ruimte voor werk in de woonbuurten
Gemeente Utrecht zet zich in voor meer ruimte voor werkgelegenheid in de buurten. Daaronder valt de werkgelegenheid die verspreid door buurten aanwezig is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: docenten op scholen, zorgmedewerkers in zorgcentra, een loodgieter of timmerman met een garagebox voor zijn opslag etc. De Omgevingsvisie zet in op functioneel gemengde buurten en biedt in de plannen daarom ook ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen. Zo draagt de Omgevingsvisie bij aan het faciliteren van meer werkgelegenheid.

Op buurtniveau gaat dit voornamelijk over extra maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, maar ook commerciële functies als een bedrijfsverzamelgebouw, een fysiotherapiepraktijk uitvaartzorg. Transformatieprojecten bieden vaak kansen voor het realiseren van werkruimte voor creatieven/ broedplaatsen en startende ondernemers. De Omgevingsvisie biedt kaders voor de her- en doorontwikkeling van diverse delen van de wijk. De haalbaarheid van een broedplaats in een te transformeren gebied wordt per transformatieproject bepaald.

Winkelcentra Overvecht
Shopping Center Overvecht, de Gagelhof, de Klop en Overkapel zijn de belangrijkste winkelgebieden van de wijk. Daarnaast zijn er enkele ondersteunende winkels verspreid over de wijk, o.a. aan de Arnodreef-Tiberdreef, Theemsdreef en Gangesdreef. Dit zijn zogenaamde buurtstrips. Hier kunnen bewoners nu en in de toekomst dichtbij hun woning boodschappen doen en andere dagelijkse voorzieningen vinden. Maar door toenemende online aankopen hebben winkels in de wijk het vaak steeds moeilijker. De winkels in de buurtstrips ervaren waarschijnlijk het meeste de effecten van de toenemende online aankopen.

Voor het centrumgebied Overvecht (Shopping Center e.o.) wordt samen met de eigenaren een herontwikkeling onderzocht. Dit biedt mogelijkheden voor meer woningen en meer voorzieningen en werkplekken. Voor de buurtstrips geldt dat deze door hun kleinschaligheid minder toekomstbestendig zijn. Hier biedt de transformatie van winkels naar horeca of andere werkfuncties mogelijk kansen.

Stationsgebied/HOV locaties
Rondom het NS-station blijft ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen. Bij de nieuwe HOV-haltes ontstaan nieuwe kansen om bedrijvigheid en voorzieningen te ontwikkelen. Wegens de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer wordt op deze locaties vooral ingezet op grotere werklocaties en voorzieningen met een wijk- of stedelijke functie. Ook bieden deze locaties kansen voor flexwerkplekken of multi-tenant bedrijfsgebouwen.

Tijdelijke werklocaties en broedplaatsen
Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

Type banen
Extra werkgelegenheid wordt deels gecreëerd door intensivering van bestaande bedrijven, het toevoegen van nieuwe voorzieningen en het aantrekken/ vestigen van nieuwe bedrijven in Overvecht. Een deel van de nieuwe werkplekken bevindt zich aan huis en landt dus in de nieuw te realiseren woningen; het gaat hierbij om circa 1/6 van alle nieuwe woningen (ruim 800 banen bij toevoeging van 5000 woningen). Voor de ongeveer 2200 resterende banen zal dus ruimte in de wijk moeten worden gecreëerd (circa 1 werkplek voor iedere 2 nieuwe woningen). Door richtlijnen mee te geven voor het te ontwikkelen programma per deelgebied, wordt gestuurd op het realiseren van de gewenste functiemix.

Rondom het winkelcentrum, de buurtcentra, het stationsgebied en op het bedrijventerrein worden de meeste werkplekken geclusterd. In de wijken worden vooral banen gerealiseerd door de buurtcentra programmatisch uit te breiden met bijvoorbeeld horeca, retail of kleinschalige dienstverlening (kapper, bakker, kleine ondernemers). Retailprogramma is alleen mogelijk binnen de retailhoofdstructuur.

Per buurt is uitgewerkt hoeveel banen toegevoegd dienen te worden om tot het gewenste totaal te komen, met een toelichting op de typen banen per buurt., Dit staat in de beleidsnota van de omgevingsvisie.

Voor geheel Overvecht geldt bovendien een compensatieplicht: werkplekken die als gevolg van herontwikkeling of transformatie verdwijnen moeten worden teruggebracht. Als dat niet lukt op dezelfde locatie, dienen afspraken te worden gemaakt over compensatie op een nabijgelegen locatie.

	bij woningen	andere werkplekken	totaal
Centrum Overvecht	400	750	1150
Nieuw Overvecht	0	800	800
Stationsgebied	80	400	480
Verspreid over de wijk	515	500	1015
Totaal	995	2450	**3445**

08

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

Het meegroeien van de maatschappelijke voorzieningen met de groei van het aantal inwoners is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft. Maar niet alleen de maatschappelijke voorzieningen dragen in de fysiek-ruimtelijke ontwikkeling bij aan de sociale opgaven. Ook de inrichting van de openbare ruimte en de mix van woningvoorraad naar sociaal-economisch segment en naar leeftijdsgroepen zijn van grote invloed op de sociale samenhang en de leefbaarheid.

Maatschappelijke voorzieningen
De tabel hiernaast laat de vertaling van de barcode zien voor de maatschappelijke voorzieningen als de wijk groeit met 5.000 woningen.

De barcode geeft richting, maar kan niet altijd één op één vertaald worden naar de in de wijk te realiseren vierkante meters. Sommige voorzieningen hebben een aanzienlijk groter bereik dan een wijk, zoals een zwembad. Daarvoor kijken we naar de opgetelde stedelijke behoefte en de spreiding over de stad.

Overvecht heeft al een zwembad, en uitbreiding van zwemwater vanwege de groeiende behoefte stedelijk is daarom elders voorzien. Omgekeerd willen we in Overvecht wél een nieuwe school voor Voortgezet Onderwijs toevoegen, die een groter bereik zal hebben dan de wijk Overvecht. We doen dit omdat nu niet alle niveaus van onderwijs in de wijk beschikbaar zijn, terwijl de ambitie is juist in Overvecht kinderen en jongeren optimaal kansen te bieden voor ontplooiing en ontwikkeling.

Bij de analyse van wat nodig is kijken we daarnaast naar de huidige spreiding van voorzieningen over de wijk en de stad en naar kwalitatieve accenten die we leggen per wijk of buurt.

	Norm	m2 / Eenheid	5000 woningen
Onderwijs			
Opvang 0-4, BSO	200m² per 1.000 woningen		1.000
Primair	1 school per 2.000 woningen	5220	13.050
Voorgezet	1 school per 15.000 woningen	9980	3.325
Subtotaal			17.375
Welzijn			
Buurtcentrum/kamer	0,1m2 per inwoner in Overvecht		1.000
Subtotaal			1.000
Spelen, sporten en bewegen			
Speel- en verblijfsplekken	3% van het bebouwde oppervlak		6.000
Sportvelden	7m² per woning		35.000
Sport in de openbare ruimte	1m² per woning		5.000
Sporthallen	1 sporthal per 17.500 inwoners	5100	2.900
Zwembaden binnenbad	100m² overdekt per 10.000 inwoners		100
Zwembaden buitenbad	PM		nvt
Subtotaal			49.000
Gezondheid, zorg en ondersteuning			
Buurtteams /OKT		350	700
Gezondheidscentrum/eerstelijns zorg	1 centrum per 6.500 inwoners	1100	2.200
Jeugdhulp, logeeropvang, time out voorziening, buurtgerichte spec. hulp			?
Maatschappelijke opvang	0,5m² (BVO) per 1 woning		2.500
Woon- zorgvoorzieningen voor ouderen			?
Subtotaal			5.400
Cultuur			
Voorzieningen wijkniveau	0,25m² (BVO) per 1 woning		1.250
Voorzieningen stedelijk niveau	0,20m² (BVO) per 1 woning		1.00
Subtotaal			1.125
Totaal			73.900
Totaal gebouwd			27.900

Op basis daarvan is bovenstaande vertaald in de volgende behoefte:

- Buurtcentrum 650 m^2: 50% in noord; 50% in zuid. Daarnaast minimaal 3 buurtkamers, goed gespreid over de wijk en bij voorkeur dichtbij concentraties van ouderenwoningen/ buurten met relatief veel kwetsbare bewoners.
- Jeugdhulp 500 m^2: 50% in noord; 50% in zuid, bij voorkeur samen met het buurtteam.
- Gezinshuizen: 1 -3 woningen, 200 m^2 per woning (1-3 woningen); koppeling met jeugdhulp
- Dagbesteding ouderen: 3x 100m^2
- Dagbesteding volwassenen: 3x 100m^2
- Jongerencultuurhuis 500m^2
- Cultuur 3x300 m^2. Daarnaast zien we Overvecht als zoeklocatie voor de regio-plus voorziening waar in Utrecht behoefte aan is. Zo'n voorziening kan zowel voor inwoners van buiten Overvecht als voor de Overvechters een belangrijke toevoeging zijn aan de levendigheid en kwaliteit van de wijk. De ambitie is een programmering die de diversiteit van Overvecht weerspiegelt en tegelijkertijd mensen samen brengt op wat het bindt en waar ze trots op zijn. Potentiële locaties zijn het centrum of station.
- School voor voortgezet onderwijs in combinatie met een sporthal: kavel van 6000-8000m^2. Gelet op de achterstand in sportdeelname onder de jeugd in Overvecht en het relatief veel voorkomen van overgewicht ruimte voor informele sportbeoefening voor de jeugd aangrenzend aan de school, in de vorm van een multifunctioneel sport- en beweegcourt voor bijvoorbeeld balsporten als voetbal en basketbal, dans en calisthenics.
- Sportvelden: voor de behoefte vanuit de wijk is een kavel nodig voor 3 à 4 velden, dat wil zeggen minimaal 35.000 m^2. De norm qua bereikbaarheid is 10 minuten fietsafstand. Voor Overvecht is gelet op de lage sportdeelname nabijheid en sociaal veilige bereikbaarheid voor de jeugd extra belangrijk. Dit is de wijkopgave. Daarnaast is een aandeel van Overvecht gewenst in de stedelijke opgave. Zoeklocaties zijn het Noorderpark, de huidige locaties van de volkstuinen en in de verdere toekomst het Rioolwaterzuiveringsterrein.
- In Overvecht ligt het lidmaatschap van traditionele sportverenigingen relatief laag. We zien dat andere sporten zoals fitness, vechtsporten en dans in veel gevallen beter passen bij de behoefte van inwoners van deze wijk. Deze worden meestal aangeboden door (semi)commerciële aanbieders. Het is van belang dat er voldoende betaalbare ruimte is voor deze veelal kleine ondernemers. Koppeling met andere maatschappelijke voorzieningen of culturele broedplaatsen biedt kansen.
- Informele sport, sport en bewegen in de openbare ruimte: bij voorkeur leggen we een koppeling met de locaties voor buurtcentra (ouderen en kwetsbaren) en scholen (jeugd), parken, langzaam verkeerroutes en andere centrale plekken in de wijk.
- Gezondheidscentra: indicatief: 1000 m^2 in noord + 1000m^2 in zuid.

Bij de realisatie van bovengenoemde voorzieningen streven we naar slim ruimtegebruik: meervoudig gebruik van dezelfde vierkante meters of een stapeling/ bundeling van functies die elkaar ook inhoudelijk versterken en aanvullen.

Ons eigen maatschappelijk vastgoed dat niet meer in gebruik is voor de oorspronkelijke functie benutten we in principe door herontwikkeling voor de in de wijk benodigde maatschappelijke functies, al dan niet in combinatie met wonen en/of ondernemen. We doen dit zoveel mogelijk in samenhang, zowel inhoudelijk als financieel. Zo blijven maatschappelijke vierkante meters behouden en ontwikkelen we nieuwe maatschappelijke bestemmingen kosten-efficiënt en functioneel in onderlinge samenhang. Een voorbeeld is het plan voor een aantal voormalige onderwijs-locaties, waar herontwikkeling beoogd is ten behoeve van onder andere jongerencultuur, ontmoeting (buurtcentrum), wonen, ondernemen, jeugdzorg en eerste lijns gezondheidszorg. Dit zijn met stip "kansenplekken" voor de wijk.

Openbare ruimte en de sociale opgaven
We onderscheiden de volgende sociale functies/doelen van de openbare ruimte:

1. Ontmoeten
In Overvecht, met zijn grote diversiteit in achtergrond van de bewoners, is ontmoeting een krachtig middel in het tegengaan van segregatie. Tegelijkertijd hebben groepen behoefte aan een eigen, veilige ruimte. We noemen dit "casa en plaza": "casa" staat voor plekken waar je samenkomt met mensen met wie je al vertrouwd bent, "plaza" staat voor de plekken waar je samenkomt met mensen die je niet al vanzelfsprekend ontmoet maar met wie je je wél kunt verbinden in bijvoorbeeld cultuur of sportbeleving, gezelligheid, plezier, zorg voor elkaar en opvoeding.

Voor ontmoeting onderscheiden we grote en kleinere plekken:

<u>Grote plekken, waaronder park de Gagel/de Watertoren/Noorderpark:</u>

- voldoende en uitnodigende inrichting om samen te zitten, picknicken, ontspannen; met het realiseren van semi-overdekte picknick- en verblijfsplekken kan worden ingespeeld op klimaat-bestendigheid
- op deze plekken is behoefte aan horeca die laagdrempelig toegankelijk is voor iedereen in uitstraling en prijs:
- streven is een open uitstraling van grotere maatschappelijke voorzieningen, volkstuinparken en sportparken

<u>Kleinere plekken</u>

- binnenterreinen wooncomplexen: voldoende en uitnodigende inrichting om samen te zitten, picknicken, ontspannen, sport en spel, toegespitst op de behoefte van de bewoners
- dit geldt ook voor de buitenruimte van voorzieningen zoals buurtcentra, buurtkamers en scholen, en dan toegespitst op de behoefte van de gebruikers
  - Wandelroutes naar winkels/ zorgvoorzieningen/buurtcentra/parken:
    - voldoende bankjes zodat senioren en mensen met een fysieke beperking onderweg kunnen rusten en ontspannen;
    - geen drempels.

2. Sport, spelen en bewegen.
Het accent voor Overvecht ligt daarbij op veilig en gezond opgroeien (overgewicht hoog en sportdeelnamejeugd laag) en op ouderen en mensen met een beperking (vergrijzing en relatief veel mensen met een beperking)

<u>Spelen</u>
De uitkomsten van de speelruimtescan vormen de basis waarop we de komende jaren kwantitatief en kwalitatief de speelruimte willen verbeteren.
Daarbij kijken we ook naar slim ruimtegebruik. Een schoolplein is na schooltijd bij voorkeur een speel- en beweegruimte voor de jeugd uit de buurt. De beheerde speeltuinen in Park De Gagel en park de Watertoren koesteren we. Veel ouders laten hun kinderen bij voorkeur hier spelen omdat zij de openbare speelruimte vaak niet als sociaal veilig ervaren.

<u>Sporten en bewegen in de openbare ruimte:</u>
Sportveldjes in de openbare ruimte zijn in Overvecht op veel plekken wel aanwezig, maar de kwaliteit en uitstraling laten vaak te wensen over. Aansprekende plekken van robuuste omvang die meerdere sportmogelijkheden bieden zijn er weinig. Hetzelfde geldt voor de zogeheten calisthenics stations die in corona tijd snel aan populariteit gewonnen hebben en waar met name jongeren van heel verschillende achtergrond gebruik van maken. De kwaliteit en de variëteit van de sportieve openbare ruimte willen we verbeteren.
Ook hier kijken we naar slim ruimtegebruik. Een kunstgrasveld op een sportpark biedt ruimte aan verenigingen, maar wanneer zij die niet benutten staat het open voor kinderen en jongeren uit de wijk. Daar waar al sprake is van verenigings- én buurtgebruik koesteren we dat en versterken we het waar mogelijk, zoals bij sportpark de Dreef.
Voor ouderen/mensen met een beperking streven we naar sport/beweegmogelijkheden bij ontmoetingsplekken (buurtcentra, buurtkamers) en bij concentraties van wonen voor senioren/mensen met een beperking en voldoende bankjes op looproutes naar winkels en voorzieningen.

3. Rust en ontspanning
Naast goede basisvoorzieningen voor iedereen waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden hebben we in Overvecht extra aandacht voor ouderen, de prikkelgevoelige GGZ-groep, en mensen met een fysieke beperking en/ of (licht) verstandelijke beperking, omdat die groepen gaan groeien (ouderen) of al relatief sterk vertegenwoordigd zijn. We streven daarbij naar:

- voldoende bankjes op de belangrijkste looproutes naar winkels/parken/ buurtcentra/(woon)zorgcentra/ zorgaanbieders zodat senioren/mensen met fysieke en beperking onderweg kunnen rusten en ontspannen;
- eenvoud en duidelijkheid als uitgangspunt bij (loop)routes en bebording
- bij (sociale) woningbouw altijd zicht op groen in de directe leefomgeving, “groen voor de deur”;
- voldoende groene ommetjes;
- tegengaan van negatieve in de prikkels leefomgeving: onveilig verkeersgedrag, stank, vervuiling;
- groeninrichting toegespitst op diverse gebruikersgroepen; bijvoorbeeld belevings- en tuiniergroen op rolstoel/ scootmobiel/handhoogte bij concentraties van wonen voor senioren/gemengd wonen complexen en school/oudertuinen bij scholen.

Wonen en de sociale opgaven
We zien een sterke samenhang tussen de samenstelling van de woningvoorraad en de sociale opgaven. Niet voor niets komen de doelstellingen van Samen voor Overvecht en de Omgevingsvisie één op één samen in het streven naar plezierig wonen en leven in een meer gemengde wijk.

De aanwezigheid van de middenklasse en van de mogelijkheid om een wooncarrière te maken in een wijk hebben een positieve invloed op de sociale samenhang. Ouders worden actief in en verbinden zich aan organisatorische verbanden op het gebied van sport, cultuur en welzijn en op de school van hun kinderen. Vrijwilligerswerk in de eigen wijk is voor veel mensen een logische stap als de kinderen het huis uit zijn.

Een meer gemengde wijk gaat daarom verder dan de verhouding sociaal-midden-hoog. Het gaat ook om het mogelijk maken voor maatschappelijk succesvolle starters uit Overvecht op een wooncarrière in de wijk. En het gaat om voldoende gezinnen die Overvecht ervaren als een fijne plek voor hun kinderen om op te groeien, en die zich willen verbinden aan de school, het buurthuis of de sportvereniging.

09

Reflectie op Uitgangspunten-notitie

Reflectie op ambities en uitgangspunten

Op 16 mei 2023 stelde de gemeenteraad de ‘Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht’ vast. Hierin zijn op basis van zeven profielen de doelstellingen voor de omgevingsvisie Overvecht verwoord. In dit hoofdstuk is weergegeven of de doelstellingen in de omgevingsvisie Overvecht zijn verwerkt. Onderscheid is gemaakt tussen behaald, niet behaald of basis gelegd, uitwerking in een volgende fase. Een doelstelling is behaald indien deze doelstelling is opgenomen in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie Overvecht is een integrale visie waardoor de sectorale uitgangspunten niet allemaal letterlijk vertaald of zichtbaar zijn in de Omgevingsvisie.

✓ **Behaald**

✗ **Niet behaald**

→ **Basis gelegd, uitwerking in een volgende fase nodig**

Kwantitatieve ambities

✓ **Toevoegen van minimaal 5000 woningen**
De omgevingsvisie laat zien dat er binnen Overvecht ruimte is voor meer dan 5000 woningen.

✓ **Toevoegen van minimaal 3000 werkplekken**
De omgevingsvisie laat zien dat er binnen Overvecht ruimte is voor meer dan 3000 werkplekken, waarvan 500 op Nieuw Overvecht.

✗ **Toevoegen van 80 hectare groen**
We kunnen de RSU opgave van 80 ha groen niet halen. Hierin meegenomen is de maximale afname van het potentiële groen in de hoofdgroenstructuur van circa 2,5 ha. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. We realiseren ongeveer 23,5 hectare nieuw buurt- en wijkgroen, in de parken en in de groen-blauwe routes. Dit is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. In de Vechtscheg en in het groen om de stad willen we ongeveer 36 ha meer recreatief en ecologisch waardevol groen maken. Met de omgevingsvisie wordt er naast de potentiële toename van 57 ha groen stevig ingezet op kwalitatieve verbetering van het groen met de onderstaande uitgangspunten. Zie de groenberekening in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.B3

✓ **Uitgeefbaar gebied op Nieuw Overvecht, 0.7 hectare**
Door verdichting en bouwen van gestapeld werkprogramma ontstaat nieuwe ontwikkelruimte voor bedrijvigheid.

→ **Sportlocaties**
In de uitgangspuntennotitie wordt een aantal concrete opgaves voor het sportprogramma benoemd, zoals de toevoeging van velden voor honk- en softbal, hockey (2 velden inmiddels gerealiseerd op Sportpark Vechtzoom), korfbal (Uitbreiding met 2 velden inmiddels gepland op sportpark Loevenhoutsedijk) en voetbal en uitbreiding van zwembad De Kwakel. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.

→ **Onderwijs zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal**

→ **Extra woonzorgcomplex**
De omgevingsvisie biedt voldoende ontwikkelruimte om dit programma te huisvesten, maar doet geen concrete uitspraak over een exacte locatie. Deze dient in de verdere uitwerking aangewezen te worden.

→ **Cultuur zoeklocatie: broedplaatsen**
Op diverse plekken in de woonbuurten komt ruimte voor broedplaatsen, bijvoorbeeld in de buurtwinkelcentra, winkelstrips of in te transformeren garageboxen. Concrete plekken moeten nog worden aangewezen. Deze plekken moeten ook na realisatie financieel toegankelijk blijven om deel te kunnen uitmaken van de buurteconomie.

Kwalitatieve ambities: groen Overvecht

Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We behouden en versterken het groene karakter van de wijk.
- ✓ We versterken de verbindingen binnen en tussen het groen in de wijk.
- ✓ We pakken de bestaande knelpunten en barrières in de groenstructuur aan.
- ✓ We versterken en verbeteren het groen en het water in de wijk. Zoals de groene zone langs de Vecht en de verbinding over de NRU.
- ✓ We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit versterkt de natuurbeleving. Dit doen we onder andere met fauna-voorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen.

Een gezonde, groene leefomgeving

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en toekomstbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We gaan bij elke ontwikkeling uit van het ‘groen tenzij’ principe waarbij waardevol groen blijft bestaan. In iedere buurt streven we naar minimaal 40% groen.
- ✓ Groen op loopafstand voor iedereen. Vanuit elke buurt een goede wandelroute naar de recreatiegebieden rondom de wijk.

Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen

- → Uitdagende en veilige plekken en routes om te sporten, spelen en verblijven. De afstand vanuit huis is passend bij de leeftijd.
- ✓ We zorgen voor recreatieve groene ommetjes.
- ✓ Aantrekkelijke groene plekken en water, welke beter worden gebruikt voor recreatie.
- ✓ Overvecht levert een bijdrage aan stedelijke opgave Sport.

Verdichten en vergroenen in balans

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en toekomstbestendig, Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing groen, Verdieping - onderbouwing verdichting

- ✗ Voor elke nieuwe woning wordt een nieuwe boom geplant. *Onderbouwing: De opgave om voor iedere nieuwe woning een nieuwe boom te plaatsen realiseren we daar waar mogelijk binnen Overvecht. We stellen binnen het deelprogramma Groene Schaalsprong ‘Meer en betere bomen in Utrecht’ vast voor hoeveel extra bomen. We zien dat er onvoldoende ruimte is binnen de straatprofielen en het bestaande groen in Overvecht en de rest van de stad. Het toevoegen van het totale aantal bomen is een stedelijke opgave.*
- ✓ We vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals met groene daken en straten, groene plantsoenen en parken, groene fiets- en wandelroutes, groene verbindingszones en groene natuurgebieden en recreatiegebieden.
- ✗ We bouwen in principe niet in de hoofdgroenstructuur. Als we dit wel doen, dan compenseren we het groen kwantitatief én kwalitatief. *Zie hoofdstuk 4 voor de onderbouwing waar en waarom we dit doen.*

Kwalitatieve ambities: verbonden Overvecht

Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - onderzoek mobiliteit

- ✓ We willen meer en betere verbindingen over de NRU, het spoor, de Vecht en naar het bedrijventerrein.
- → De landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen door tot aan de Vecht. En het omliggende landschap loopt door tot aan de voordeur.
- ✓ De hele wijk is bereikbaar met het OV en fiets. De wijk is goed verbonden met Utrecht CS, Utrecht Science Park, Lage Weide en Leidsche Rijn. De koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het openbaar vervoer staat centraal.
- → Het groen en de voorzieningen in Overvecht worden door nieuwe en betere verbindingen beter gebruikt door Overvechters en bewoners van de omliggende wijken.

Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Beleidsnota - onderzoek mobiliteit

- → Voorzieningen zijn voor iedereen goed vindbaar, bereikbaar en toegankelijk.
- ✓ We verminderen de fysieke barrières in de buurten.

We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderzoek mobiliteit

- ✓ Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelvervoer krijgen prioriteit boven de auto. Bij een nieuwe inrichting van de weg staan verblijf en voetgangers op één.
- ✓ We maken lopen en fietsen veilig en aantrekkelijk zodat mensen de auto vaker laten staan.
- ✓ We verbeteren de bereikbaarheid door bussen in de wijken. Dit doen wij in samenhang met de invoering van 30 km gebieden.
- ✓ We versterken het bestaande voetgangersnetwerk en de voetganger en fietser krijgen meer ruimte, vaker voorrang boven de auto en meer en betere oversteek mogelijkheden. Vooral bij de wijkontsluitingswegen en stedelijke ontsluitingswegen.
- ✓ We zetten in op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van de mobiliteit op te vangen.
- ✓ De maximumsnelheid wordt zo veel mogelijk 30 km/uur en waar mogelijk 15 km/uur.
- ✓ We willen meer gezonde en duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen.
- → Auto’s parkeren we vaker op goed bereikbare locaties op afstand van woningen/voorzieningen. Bijvoorbeeld met een P&R aan de ring, en wijk en buurthubs met een comfortabele overstap op fiets,ov of deelmobiliteit.
- ✓ In de hele stad en dus ook in Overvecht voeren we betaald parkeren in.
- → Er komen meer mogelijkheden voor elektrisch laden.

Kwalitatieve ambities: compact Overvecht

We maken slim gebruik van de schaarse ruimte

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing verdichting

- ✓ Ruimtes worden slim en intensief gebruikt bijvoorbeeld door meerdere verdiepingen te bouwen en ruimtes op verschillende tijden op verschillende manieren te gebruiken. Ruimtes en gebouwen zijn flexibel in gebruik en aanpasbaar. Functies in de grond worden beter geordend en slim gecombineerd met de functies boven de grond.
- → Leegstaande kantoorgebouwen, gevels van gebouwen, garageboxen en daken worden beter benut.
- → Zo veel mogelijk ruimtes zijn publiek toegankelijk, zoals bijvoorbeeld de speelruimte op schoolpleinen.
- → Een nieuwe VO school kan ‘s avonds ook gebruikt worden. We combineren de school met een sporthal die ook de verenigingen en de wijksport bedient.

Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing verdichting, Verdieping - onderbouwing wonen, Verdieping - samenvatting werken

- ✓ We verdichten binnen de stad vooral op goed bereikbare en aantrekkelijke plekken zoals in het centrum en in de buurt van het station. Hier zal de dichtheid groter zijn en de bebouwing hoger. Met verschillende functies en de nadruk op verblijven.
- ✓ We mengen functies in de wijk, zoals wonen met werkplekken, voorzieningen en horeca. Ook bij nieuwe ontwikkelingen. Dit zorgt voor levendigheid, ook ‘s avonds en in het weekend.
- ✓ We verlevendigen plinten door deze te gebruiken voor wonen, werken en voorzieningen, detailhandel en horeca.
- ✓ Groei van wonen en werken in balans. We willen meer werkgelegenheid en werkplekken in de wijk. Daarnaast versterken we het ondernemersklimaat.
- ✓ Bedrijven die impact hebben op het milieu en lucht kwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof en geluid. Wel zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Daar is het doelbereik op geur, stof en geluidhinder minder goed. Ook woningen aan drukke wegen kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.

Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota- ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen, Verdieping - onderbouwing verdichting, Verdieping - onderbouwing wonen,

- ✓ Ruimtelijke structuren zoals groen, wegen en wandelroutes worden verbeterd. Waardevolle bestaande structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht Noord en de molenwieken in Overvecht zuid. De Nieuwe Hollandse Waterlinie neemt daar een bijzondere rol in
- ✓ Iedere buurt heeft haar eigen herkenbare ruimtelijke karakter. We versterken bestaande kwalitatieve kenmerken en de ruimtelijke samenhang. Dit doen we bijvoorbeeld met pleintjes, groene hoven, straten en het verminderen van doorsnijdingen.
- ✓ We vergroten de diversiteit, kwaliteit en herkenbaarheid van de parken en de grote lanen als de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef, Vechtzoom en Spoorzoom.
- ✓ Bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt aantrekkelijker en duurzamer, met mogelijke verdichting, menging en transformatie, zoals langs de Franciscusdreef.

Kwalitatieve ambities: inclusief Overvecht

Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woning aanbod voor huidige en toekomstige bewoners.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing wonen

- ✓ Er komt een betere verhouding tussen sociale huur, middenhuur en vrije sector woningen. We kijken hierbij naar een goede mix bij elk complex, in elke buurt en in de hele wijk. We doen dit zowel bij nieuwbouw als renovatie.
- ✓ Er komen meer woningen in midden en hoger segment.We mengen verschillende woonvormen; verschillende prijsklassen, huurwoningen en koopwoningen.
- ✓ Bewoners die in Overvecht wonen, kunnen een wooncarrière in de wijk maken.
- ✓ We bouwen aan gemeenschappen.

Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - samenvatting werken

- ✓ Winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk en daarmee altijd in de buurt aanwezig. We stimuleren de komst van meer kindcentra (voor en vroegschool , BSO, primair onderwijs, zorg).
- → Er is voldoende ruimte voor zorg dichtbij en op maat.
- ✓ Voorzieningen komen zo veel mogelijk bij de (bestaande) winkelgebieden.
- ✓ Overvecht Centrum wordt het kloppend hart van de wijk met winkels, woningen, werkplekken en voorzieningen waarbij ontmoeting centraal staat.
- ✓ Waar er woningen bijkomen, komen er ook (maatschappelijke en culturele) voorzieningen (waaronder bijvoorbeeld horeca) en werkplekken bij

Prettige en sociaal veilige routes en plekken.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Beleidsnota - ruimte voor groei, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing groen

- → We maken aantrekkelijke, overzichtelijke en herkenbare routes en plekken. De openbare ruimte is zo ingericht dat mensen zichtbaar zijn. Bijvoorbeeld door openheid en doorzichten naar openbare plekken en groen. Een aantrekkelijke inrichting van de openbare ruimte zorgt ervoor dat deze meer gebruikt wordt. Hierdoor wordt de sociale veiligheid groter.
- ✓ We zorgen voor een prettige menselijke maat in de buitenruimte en de gebouwen. Gebouwen hebben een open begane grond en er zijn ogen op straat. Doordat de auto minder prominent aanwezig is verbetert de verblijfskwaliteit en leefbaarheid.

Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar.

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - verschillend en voor iedereen

- → De inrichting van de openbare ruimte en de gebouwde voorzieningen nodigen uit tot ontmoeten en verbinden.
- → Met de ruimtelijke inrichting van de omgeving stimuleren we eigenaarschap bij bewoners.
- → Bewoners zijn betrokken bij hun wijk, voelen zich verbonden met hun omgeving en zetten zich in voor de wijk, buurt en voor elkaar.
- ✓ Bij de inrichting van de wijk hebben we extra aandacht voor het kansrijk en veilig opgroeien van de jeugd.

Kwalitatieve ambities: toekomstbestendig Overvecht

Een groene natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

- ✓ We verminderen droogtestress door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. We houden regen vast daar waar het valt.
- ✓ Schade als gevolg van hevige neerslag willen we voorkomen onder andere doordat we afvalwaterstromen scheiden.
- ✓ Hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken en het planten van extra bomen.
- → De kwaliteit van de bodem en het oppervlaktewater wordt beter.

We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig

- ✓ Voor alle nieuwbouw geldt de ambitie energieneutraal.
- → Energie wekken we zoveel mogelijk lokaal op.
- → We verminderen de uitstoot van fossiele brandstoffen en stikstof.
- → Daken benutten we maximaal voor het opwekken van zonne energie. Waar het kan gecombineerd met groene en waterbergende daken.
- → We zijn terughoudend met het slopen van gebouwen en kiezen voor materialen en ontwerpen die zo min mogelijk belastend zijn voor het milieu.
- → We bouwen duurzame gebouwen en woningen conform het Convenant Toekomstbestendig Bouwen.
- ✓ We reserveren ruimte in onder- en bovengrond voor een toekomstbestendig rioolssysteem, ondergrondse groeiruimte bomen, duurzame energie en de uitbreiding van het elektriciteits- en glasvezelnet.
- → Gebouwen zijn aanpasbaar en flexibel in gebruik.
- → We zorgen voor een goed vestigingsklimaat voor duurzame ondernemers.
- ✓ We koppelen vergroening zoveel mogelijk aan andere werkzaamheden zoals werkzaamheden aan riolering, toegankelijkheid, energie infrastructuur of onderhoud.

Kwalitatieve ambities: vertraagd Overvecht

We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit

Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderbouwing plan mer

- De luchtkwaliteit, bodemkwaliteit en geluidniveau zorgen voor een gezonde omgeving om te leven.
- We willen overlast van de wegen beperken. Bijvoorbeeld doordat auto's en vrachtverkeer om de stad heen rijden en we doorgaand verkeer in de wijk weren.
- Er blijft voldoende afstand tussen drukke wegen en woningen, scholen, kinderopvanglocaties, bejaardenhuizen, verpleeghuizen.
- Diversiteit; levendigheid en rust in balans. Er zijn voldoende groene openbare plekken voor stilte en verkoeling. Wel wordt hier opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken zal toenemen, met negatieve effecten op geluid en luchtkwaliteit.

Geleidelijke groei en ontwikkeling

- Voor plekken die nog niet ontwikkeld worden blijft ruimte voor bewoners en gebruikers om hier zelf invulling aan te geven

Aanvullend

Opdracht raad

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - verschillend en voor iedereen, Verdieping - onderbouwing wonen
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - veilig en verbonden, Verdieping - onderzoek mobiliteit
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - groen en blauw verbeteren en versterken, Verdieping - onderbouwing groen
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht;
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - ruimte voor groei, Verdieping - onderbouwing verdichting

Aanvullend

- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis.
  Onderbouwing beschreven in: Beleidsnota - duurzaam en klimaatbestendig, Verdieping - onderbouwing groen

Specifieke vragen uitvraag gemeente

- Inzicht waaruit blijkt of een HOV-verbinding van Overvecht met Utrecht Science Park lightrail waardig is. En op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum.
  - *In het onderzoek mobiliteit wordt de haalbaarheid van een lightrail in paragraaf 4.1.1 besproken. Het inzicht luidt als volgt: Voor een haalbare lightrail-verbinding zijn meer woningen en reizigers nodig dan de 5000 woningen die nu in Overvecht geprojecteerd worden.*
- Inzicht in hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden, waar die gesitueerd zou moeten worden tot aan NS-station
  - *In de voorgestelde mobiliteitsstructuur (beleidsnota: Veilig en Verbonden) wordt een route voor de HOV-verbinding voorgesteld. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie gaat middels het maken van ontwerpen bepaald worden hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden.*
- Inzicht waaruit blijkt wat ervoor nodig is om de verbinding Overvecht met Utrecht Science Park lightrail waardig te maken. En op de langere termijn richting Leidsche Rijn.
  - *Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij een lightrail past, lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500 woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn, zie onderzoek mobiliteit paragraaf 4.1.1.*

Moties uitgangspuntennotitie

- De participatie is open en vindbaar; we doen ons best om zoveel mogelijk Overvechters te betrekken op manieren en momenten die bij hen passen. We volgen hierbij motie 2021/20 (Begin bij Overvecht, verzilver het goud) (20210121).
- We zetten in op jongerenparticipatie en volgen hierbij motie 2021/227 (Jongeren doen mee) (20210708).
- We zorgen voor een goede balans tussen offline en online participatie. We volgen hierbij de motie 2020/430 (Altijd digitale participatie) (20201203).
- We voldoen aan de Motie Eenduidig in de omgevingsvisie (Motie 387, 1 december 2022)

Toezegging
ID 299 (bij bestemmingsplan Ivoordreef): *Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat in de omgevingsvisie die voor Overvecht wordt gemaakt een scan en een toets zullen worden opgenomen, zodat de raad een helder overzicht krijgt van de gevolgen van bouwplannen voor het bestaande groen.*

Aanvullend

Amendementen en moties

✓ A21 (20230516): Toekomstbestendig Overvecht

e. De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening wordt gehouden met en maatregelen worden genomen voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

✓ A23 (20230516): studenten in Overvecht

Omschreven in de Onderbouwing wonen.

✓ 210715 Amendement voor de Einsteindreef

Het raadsvoorstel vast te stellen met dien verstande dat aan de visie Utrecht Dichtbij op pagina 150 wordt toegevoegd:

- “Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder.”
- Deze ambitie samen met bewoners uit te werken, onder andere in het omgevingsplan voor Overvecht.

→ M122 (20230516): Levendigheid in Overvecht

Draagt het college op:

1. Het fysiek in kaart brengen van waar in Overvecht bepaalde vormen van levendigheid en ontmoeting worden gemist, zoals:
   a. Sportfaciliteiten
   b. Winkels
   c. Ontmoetingsplekken in de breedste zin van het woord, bijvoorbeeld in de vorm van horeca of openbare bankjes
   d. (Nacht)cultuur, zoals bijvoorbeeld een poppodium
2. Dit in samenwerking te doen met de bewoners, (toekomstige) gebruikers) en belanghebbenden, zodat zij de invulling van deze faciliteiten kunnen vormgeven, en in deze gesprekken actief aandacht te besteden aan bovenstaande punten.

→ M123 (20230516): Meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen in Overvecht

1. In het opstellen van de Omgevingsvisie Overvecht expliciet de vraag mee te nemen hoe meer economische trekkers in de wijk, meer bedrijvigheid en daaraan gekoppeld meer arbeidsplaatsen (specifiek MBO) gerealiseerd kunnen worden;
2. Ondernemers en instellingen van buiten de wijk hierbij betrekken bijv. via de Economic Board Utrecht en de Utrecht Development Board) en met ondernemers in Overvecht te bekijken hoe zij kunnen doorgroeien in de wijk;
3. In de omgevingsvisie de waarde en het toekomstpotentieel van het bedrijventerrein Nieuw Overvecht verder uit te werken;
4. Inzichtelijk maken in hoeverre verbeterde bereikbaarheid van de wijk, bijvoorbeeld door de geplande HOV-verbinding, kan bijdragen aan meer bedrijvigheid en meer arbeidsplaatsen.

✓ Amendement bij RSU (20210715)

Het raadsvoorstel (RSU) vast te stellen met dien verstande dat aan de visie Utrecht Dichtbij op pagina 150 wordt toegevoegd:
“Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder.”

✓ M227 (20230708) Jongeren doen mee

1. Bij ingrijpende keuzes en projecten in wijken ook de jonge bewoners van de wijken actief te betrekken (zowel online als offline) als onderdeel van de aanpak Samen de Stad maken;
2. Dit te monitoren, een voorwaarde te maken voor een geslaagde participatie en hierover te rapporteren;

✓ M387 (20221201) Eenduidig in de omgevingsvisie

1. Scherper onderscheid te maken tussen thematisch- en gebiedsbeleid
2. Dubbelingen van teksten te voorkomen en te streven naar kortere en bondigere documenten
3. Eenduidige begrippen te hanteren in verschillende documenten binnen de Omgevingsvisie Utrecht (Hiervoor bijvoorbeeld een begrippenlijst aan te leggen voor zowel schrijvers als lezers van de omgevingsvisie)
4. Op punten waar tegenstrijdigheid is tussen gebiedsgerichte delen van de omgevingsvisie en de overkoepelende stedelijke visie, dit in de tekst duidelijker te benoemen. (Bijv. “op dit punt wijkt” “in tegenstelling tot” etc.)
5. Bij het buiten werking stellen van beleid binnen de omgevingsvisie hiervoor de noodzakelijke raadsbesluiten te laten nemen

✓ M 430 (20201203) Altijd digitale participatie

Om bij alle participatietrajecten altijd een of meerdere vormen van digitale participatie in te zetten, of in de gevallen waarin dit niet mogelijk of wenselijk is, dit expliciet te onderbouwen waarom het niet mogelijk of wenselijk is;
2. De Utrechtse raad bij de voortgangsrapportage in de tweede helft van 2021 te informeren over de stand van zaken over het eerste half jaar van 2021.

✓ Motie 2022/411: meer goedkope en betaalbare koopwoningen in Overvecht

✓ Motie 2024/20: Laat omgevingsvisie echte verbetering zijn voor Overvecht

Deze omgevingsvisie is een coproductie van PosadMaxwan en de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Wieb Hendrix, Eveline de Groot, Arjan Corten, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, Thomas Nouws, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng, Nazar Gresko

Felixx Landscape Architects
John de Groot, Zofia Krzykwaska, Nancy Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

November 2024



Reactienota Omgevingsvisie Overvecht

Overvecht Omgevingsvisie 2040
november 2024

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

In opdracht van
Projectmanagers, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet
www.utrecht.nl

Rapportage
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

Inhoudsopgave

1.1	Doel reactienota	4
1.2	Opbouw reactienota	4
1.3	Inspraak en participatieproces	4
1.4	Reacties	4
1.5	Overzicht van de belangrijkste onderwerpen in de reacties	5
1.6	Wijze van beoordelen van de reacties	5
1.7	Belangrijkste punten die zijn aangepast	5
1.8	Wijze van vaststelling en Utrechtse Standaard	6

2.1	Algemene verantwoording	8
2.2	Centrale as	9
2.3	Groenberekening	10
2.4	Mobiliteit	10
2.5	Verdichting	13
2.6	Voorzieningen	16
2.7	Participatie	17
2.8	PlanMER	18
2.9	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040	19

3.1	Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040	24
3.2	Verdieping Omgevingsvisie Overvecht 2040	35
3.3	PlanMER	42

Bijlagen

1	Reactienota Zienswijzen en antwoorden	43
2	Zienswijze 466 op concept Omgevingsvisie Overvecht	1.177
2b	Zienswijze 466 op PlanMER	1.298

1. inleiding

1.1 Doel reactienota

Tussen 8 april tot 20 mei 2024 konden mensen reageren op de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht, en het bijbehorende milieueffectrapport (planMER). Inspraak is niet alleen wettelijk verplicht, het is ook essentieel voor de gemeenteraad. Het helpt ons om alle stemmen te horen en een weloverwogen beslissing te nemen. Door deze input kunnen we de plannen beter maken.
In deze reactienota vindt u de reacties van bewoners, vastgoed-eigenaren, ondernemers en andere belanghebbenden, plus onze antwoorden daarop.

1.2 Opbouw reactienota

In het volgende gedeelte van hoofdstuk 1 krijgt u een beknopte uitleg over het participatieproces, de belangrijkste thema's uit de reacties, hoe we deze hebben beoordeeld en wat de volgende stappen zijn voor de vaststelling van de plannen. In hoofdstuk 2 beginnen we met een overzicht van de belangrijkste aanpassingen die we hebben gedaan op basis van de zienswijzen. We geven een thematische samenvatting van de verschillende onderwerpen die aan bod zijn gekomen en lichten op hoofdlijnen toe hoe we hierop hebben gereageerd. Ook bespreken we of deze reacties hebben geleid tot aanvullingen op het planMER of verbeteringen of wijzigingen in de omgevingsvisie.

Hoofdstuk 3 biedt een samenvatting van de veranderingen in de omgevingsvisie, zowel als gevolg van de zienswijzen als van ambtelijke aanpassingen, en ook de aanvullingen op het planMER. In bijlage 1 van deze reactienota vindt u een overzicht van alle reacties en onze antwoorden in een tabel.

1.3 Inspraak en participatieproces

De ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht en het plan-MER waren zowel online te vinden op de website van de gemeente Utrecht als fysiek beschikbaar in het stadskantoor en het wijkbureau Overvecht. Op 22, 23 en 25 april organiseerden we inloopbijeenkomsten in de wijk. Hier konden mensen meer horen over de ontwerp-omgevingsvisie. Het was ook een mogelijk om in gesprek te gaan met de mensen die de plannen hebben gemaakt. En er was een mogelijkheid om een reactie (zienswijze) achter te laten. Voorafgaand aan deze inspraakperiode heeft de gemeente een uitgebreid participatietraject gehouden. Meer hierover is te lezen in het participatieverslag '101 waarden van Overvecht'.

1.4 Reacties

Er zijn in totaal 622 reacties ingediend. Het gaat om de reacties van bewoners, ondernemers, vastgoedeigenaren (zoals de woning-bouwcorporaties) gebruikers, belangenorganisaties en organisaties en bedrijven uit Overvecht en aangrenzende wijken. Daarnaast hebben het Hoogheemraadschap HDSR en Waternet (de betrokken waterschappen) een reactie ingediend. Met betrekking tot het MER is de commissie m.e.r. om advies gevraagd. Het volledige advies van de commissie MER van 17 juli 2024 is op de website van de commissie te vinden.

1.5 Overzicht van de belangrijkste onderwerpen in de reacties

De belangrijkste onderwerpen die in de reacties aan bod komen, zijn:

Principe centrale as

Groen

- Groenberekening

Mobiliteit (Verkeer en bereikbaarheid)

- Knips en autobereikbaarheid
- HOV bij Park de Watertoren
- Verbindingen over NRU en Vecht en onder het spoor

Verdichting (bijbouwen en functies)

- Aanvulling kleuren en regels gebieden
- Programmaverdeling per gebied
- Hoogbouw
- Verduidelijking regels
- Buurtkaarten
- Nut en noodzaak centrale as

Voorzieningen

- Sportvoorzieningen en volkstuincomplex ‘Ons Genot’
- Manege ‘t Hoogt

Participatie

Algemeen

- PlanMER

1.6 Wijze van beoordelen van de reacties

Een reactie bevat de mening, zorgen, wensen en suggesties van een indiener. De meningen in een reactie of de reactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke reactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie of het planMER aangepast kan of moet worden. Doel is dat de reacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt over de verdere ontwikkeling van Overvecht. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 2 (samenvatting) en 3 (overzicht van alle wijzigingen). Als een reactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

Omdat er zo veel reacties zijn ontvangen, is het niet altijd mogelijk iedereen een op maat gemaakt antwoord te geven. Voor veel voorkomende onderwerpen zijn daarom standaard antwoorden gemaakt.

1.7 Belangrijkste punten die zijn aangepast

Naar aanleiding van de reacties heeft de gemeente de omgevingsvisie Overvecht en het planMER op meerdere punten aangepast of verduidelijkt. Het gaat onder meer om de volgende punten:

- De ‘Centrale as’ (Carnegiedreef – Zamenhofdreef) krijgt een prominentere plek in de omgevingsvisie.
- In het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei en behoud’ wordt een nuancering in het rode gebied (hoogstedelijk gebied) aangebracht. Het stationsgebied en Overvecht Centrum blijven rood als belangrijke nieuwe ontwikkelgebieden. De overige rode gebieden krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam “Centrale as”.
- Per kleur gebiedstype wordt duidelijk aangegeven wat de uitgangspunten zijn met betrekking tot sloop.

- De regels per kleur gebiedstype over hoogbouw, bouwhoogte, groen, parkeren en woningmix worden verduidelijkt.
- Kansrijke eerste locaties zijn opgenomen in de buurtkaarten en een kader met de status van de omgevingsvisie is toegevoegd.
- De knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is.
- Het tracé van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Park de Watertoren komt anders te liggen.
- In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
- De groenberekening is aangepast.
- De tekst met betrekking tot volkstuincomplex ‘Ons Genot’ wordt aangepast waarbij Ons Genot niet meer specifiek is aangewezen als zoeklocatie voor sport.
- Aan het planMER is een aanvulling toegevoegd.

1.8 Wijze van vaststelling en Utrechtse Standaard

De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 wordt vastgesteld door de raad. Het college van burgemeester en wethouders stelt de uitwerking van de beleidsnota in deel 2: Verdieping vast.

De ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040 deel A en B lagen ter visie en hierop hebben belanghebbenden kunnen reageren. Deze documenten voldeden nog niet aan de Beleidsnota zoals bedoeld binnen de Utrechtse Standaard voor Beleidscyclus. De afgelopen periode is gewerkt aan een product dat voldoet aan de eisen die gesteld worden aan een beleidsnota, en tevens aan een document dat ook herkenbaar is vanuit de inspraakperiode. Dat heeft geresulteerd in twee documenten:

- Een beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 met daarin de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling van Overvecht tot 2040, vast te stellen door de gemeenteraad. Dit is het aangepaste deel A van het ontwerp, conform de Utrechtse Standaard aangevuld met opgave, doelstellingen, risico’s en monitoringsafspraken. Ook is de verbinding gelegd met de programmabegroting.
- En een uitwerking binnen de kaders uit de beleidsnota in de vorm van verdieping (deel 2) die vastgesteld worden door het College (onder voorbehoud van vaststelling door de raad van de Beleidsnota). Dit is het aangepaste deel B van het ontwerp.

Voordat de gemeenteraad de plannen vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de raadscommissie Ruimtelijke ordening en grondzaken. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. Ook kan de raad besluiten om een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren, waarin ze zich breder laat

informeren en bewoners en andere belanghebbenden vraagt hun mening te geven over de plannen

De omgevingsvisie Overvecht is het ruimtelijk kader voor alle nieuwe (bouw) plannen in Overvecht die niet meer binnen het vigerende bestemmingsplan passen. Deze omgevingsvisie is het kader voor de uitwerking van deze (bouw)plannen. Om de (bouw)plannen mogelijk te maken is ook een juridisch planologische uitwerking nodig in de vorm van een wijziging van het omgevingsplan Utrecht (voor 1 januari 2023 bestemmingsplan). Dit kan voor een groter gebied, meerdere kleinere gebieden of concrete projectlocaties. Op elk van de deelplannen is nog inspraak mogelijk. We volgen hierbij het Utrechts Planproces.

2. Samenvatting reacties en aanpassingen

In de reacties komt een aantal onderwerpen vaker voor waarover de insprekers zich zorgen maken en waarvan zij vinden dat dit aangepast of aangescherpt moeten worden in de omgevingsvisie. Dit hoofdstuk start met een algemene verantwoording. Daarna volgt een samenvatting van zienswijzen die vaker terugkomen.
In bijlage 1 is staat een antwoord bij elke reactie (zie 2-kolommenstuk in bijlage 1). Per thema staat een samenvatting van de reactie, het antwoord en is aangegeven of de reactie heeft geleid tot aanpassingen in de omgevingsvisie.

2.1 Algemene verantwoording

Bij de start van het traject van de omgevingsvisie Overvecht begin 2023 zeiden we: “Er zal spanning zitten tussen verschillende thema’s, zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt.”
Het afgelopen jaar hebben we deze spanning tijdens de totstandkoming van de omgevingsvisie duidelijk ervaren. In de vele gesprekken met bewoners, eigenaren en professionals werd zowel duidelijk waar we elkaar vinden als waar de meningen uiteenlopen.

Overvecht is een wijk waar veel bewoners met trots wonen. Maar ook een wijk die aandacht nodig heeft. Een wijk waar bewoners de meeste verkeersonveiligheid ervaren bijvoorbeeld. Overvecht heeft verbetering nodig. Als we niet ingrijpen, dreigt Overvecht Centrum verder te verwaarlozen en blijft verkeersonveiligheid een van de grootste klachten in de wijk. Daarover zijn we het eens. Maar hoe we de wijk willen verbeteren, daarover lopen de meningen uiteen. Onze taak is om al die verschillende standpunten af te wegen en een heldere koers te bepalen. Dat is waar de omgevingsvisie voor staat.

We zijn ervan overtuigd dat de toevoeging van woningen kan bijdragen aan een betere wijk, maar alleen als we een balans vinden tussen kwaliteit en kwantiteit. We bouwen voor zowel de oudere Overvechter die graag in de wijk wil blijven, als voor de jongeren die staan te springen om zelfstandig te wonen, en geen woning kunnen vinden. Wat ons opviel in de gesprekken, is dat we de oudere bewoners goed in beeld hebben, terwijl de jongere generatie nauwelijks is gehoord. Maar ook zij verdienen een stem. Met een gevarieerd woningaanbod willen we niet alleen kansen bieden aan huidige bewoners om door te stromen, maar ook inspelen op de woningbehoefte vanuit de stad. Ook de stem van de woningzoekenden is niet altijd direct gehoord in het participatieproces. We hebben deze zelf wel laten meewegen in deze omgevingsvisie.
We geloven sterk in de kracht van buurten en gemeenschappen. In Overvecht zien we daar al veel mooie voorbeelden van, zoals de Experimentele flats en Overhoop. Dat willen we versterken door bijvoorbeeld meer ontmoetingsplekken te creëren, zowel binnen als buiten de nieuwe bebouwing.

Ook op het gebied van verkeersveiligheid moeten we duidelijke keuzes maken. Auto's die te hard rijden, beperken de vrijheid van kinderen om zelfstandig buiten te spelen en van ouderen om zich veilig door de wijk te verplaatsen. Tegelijkertijd ervaren veel bewoners de verkeersingrepen, zoals de 'knips', als een inperking van hun keuzevrijheid. We begrijpen dat iedere oplossing nadelen kent, maar denken dat de voordelen voor de veiligheid zwaarder wegen. Om de aanpassingen zo soepel mogelijk door te voeren, kiezen we voor een gefaseerde aanpak: eerst richten we de buurten opnieuw in, daarna komt de aanleg van de HOV-baan en bekijken we of extra maatregelen nodig zijn om het doorgaande verkeer tussen de buurten te beperken.

Tijdens het proces merkten we ook dat sommige bewoners geschrokken zijn van de manier waarop bepaalde gebieden in de omgevingsvisie zijn ingekleurd. Er ontstond onrust over mogelijke sloop van woningen. Die spanning begrijpen we, en we hebben benadrukt dat deze visie niet bedoeld is als basis voor sloop-plannen. Voor dergelijke ingrijpende maatregelen is altijd de mede-werking van eigenaren en huurders nodig. Bovendien kan het bouwen van woningen ook door een gebouw naast bestaande woningen te zetten, bijvoorbeeld op een gebied dat nu een parkeer-terrein is. Of door woningen op een flat te bouwen. Optoppen noemen we dit.

We hebben veel tijd en energie gestoken in een zorgvuldig en uit-gebreid participatieproces. Daarbij hebben we veel mensen bereikt, en ook velen niet. We hebben geluisterd, maar dat betekent niet dat we aan alle opmerkingen gehoor konden geven. Uiteindelijk moeten we keuzes maken die in het belang van de wijk en de stad zijn, ook al sluiten die soms niet aan bij de wensen van sommige bewoners.

Het is duidelijk dat Overvecht een wijk is met veel verschillende meningen. Soms kunnen we een rode draad vinden in de zienswijzen, maar vaak ook staan ze lijnrecht tegenover elkaar. We kunnen daarom niet aan alle wensen tegemoetkomen, omdat belangen verschillend zijn afgewogen. De keuzes die we maken in de omgevingsvisie helpen ons de komende jaren richting te geven aan de projecten en initiatieven om de wijk te verbeteren.

2.2 Centrale as

Reacties

Op basis van de zienswijzen hebben we geconcludeerd dat het concept van de 'centrale as' (Carnegiedreef – Zamenhofdreef) onvoldoende hebben uitgelegd.

Antwoord

De as is een belangrijke drager van veel ambities uit de omgevingsvisie (wijkverbetering, verbinding, mobiliteit, groen, programma) en een belangrijke pijler voor keuzes die in de omgevingsvisie zijn gemaakt (gebundelde verdichting langs de centrale as).

Aanpassing

De centrale as krijgt een prominentere plek in de omgevingsvisie.

2.3 Groenberekening

Reacties

Indieners van zienswijzen vragen zich af of de kwantitatieve doelstelling voor groen, het toevoegen van 80 ha groen, haalbaar is.

Antwoord

In de definitieve versie van de omgevingsvisie is de berekening van de groenopgave aangepast, rekening houdend met het abstractieniveau van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet uitsluitsel geven over haalbaarheid, ambities en de consequenties van de groenopgave in de wijk met uitgangspunten voor individuele projecten. De groenberekening laat zien dat er netto een flinke toename van het groen is. De uiteindelijke keuze van het te behouden en te maken groen wordt in de projecten gemaakt. Er zal incidenteel groen op buurtniveau moeten verdwijnen, dit wordt gecompenseerd binnen de wijk. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen.

Aanpassing

De groenberekening is aangepast. In de omgevingsvisie wordt 57 hectare groen toegevoegd.

2.4 Mobiliteit

2.4.1 Knips en autobereikbaarheid

Reacties

Veel indieners van zienswijzen willen niet dat het gebruik van de auto minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt en stellen daarbij vraagtekens bij de mobiliteitstransitie. Men vindt het voorstel om door middel van knips doorgaand verkeer door de buurten te weren te radicaal. Voor velen is een auto onmisbaar, en zij vrezen voor een slechtere bereikbaarheid. Wegen kunnen niet worden afgesloten omdat het nu al druk is, in de wijk en op de grote wegen (Marnixlaan, NRU). Daarnaast zouden de knips geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Antwoord

De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/ gemakkelijk wordt.

Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en het Mobiliteitsplan 2040 heeft Utrecht gekozen voor ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. Voor mobiliteit betekent dit dat we in Utrecht voorrang geven aan gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerwijzen: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Zo zorgen we voor minder geluidsoverlast, uitstoot, drukte en ongelukken en meer ruimte voor andere functies en ruimtelijke kwaliteit (zoals groen en verblijven). De omgevingsvisie Overvecht bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren.

Overvecht kent nu al problemen zoals verkeersonveiligheid en verkeersdrukte. Zonder maatregelen gericht op een mobiliteitstransitie zullen, mede door de groei van Overvecht en de stad, deze problemen nog groter worden. Ook daarom zetten we in op de mobiliteitstransitie en bevorderen we lopen, fietsen en het openbaar vervoer.

De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is.

Om te werken aan de mobiliteitstransitie, en tegelijk tegemoet te komen aan de reacties over de knips en autobereikbaarheid hebben we de strategie en de precieze maatregelen in de omgevingsvisie aangepast:

Herinrichten van de buurten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en fietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Door de herinrichtingen wordt rijden door de buurten steeds minder logisch voor doorgaand autoverkeer. Lopen en fietsen wordt juist aantrekkelijker.

Centrale as grotendeels autovrij
De centrale as realiseren we om het hoogwaardige openbaar vervoer snel, betrouwbaar en herkenbaar te maken, meer ruimte en kwaliteit te bieden voor lopen en fietsen (de modelberekeningen laten een enorme toename van het aantal fietsers over deze as zien) en om Park de Gagel (Overvecht- Noord) en Park de Watertoren (Overvecht-Zuid) middels een groene herkenbare as te verbinden. De Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden straks autovrij. Bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer ten gunste van het openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Zo krijgen gezonde, schone en ruimte-efficiënte vervoerswijzen een prominente plek in Overvecht.

Minder autoverkeer door de buurten
Om lopen, fietsen, spelen en verblijven aantrekkelijk te maken willen we dat het in de buurten niet te druk is/wordt met autoverkeer. We gaan de hoeveelheid autoverkeer in de buurten van Overvecht monitoren en indien nodig nemen we aanvullende maatregelen om de hoeveelheid autoverkeer te beperken. Locatie en type aanvullende maatregelen worden op basis van de monitoring verder uitgewerkt. De snelheid van de mobiliteitstransitie is sterk bepalend voor de mate waarin deze aanvullende maatregelen in de toekomst nodig zullen zijn.

Aanpassingen
We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk.

Eerst worden buurtstraten veilig en aantrekkelijk ingericht. Straks wordt de centrale as zoveel mogelijk autovrij gemaakt: Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden autovrij en bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer. We gaan het aantal auto’s in de buurten monitoren en nemen waar nodig aanvullende maatregelen gericht op het verminderen van autoverkeer. Verder is het belang van de mobiliteitstransitie voor Utrecht en Overvecht, zoals hierboven beschreven, in de omgevingsvisie verduidelijkt.

2.4.2 HOV door Park de Watertoren

Reacties

De HOV-baan is een nieuwe barrière tussen het park en de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. Er zijn zorgen over de veilige bereikbaarheid van de ijsbaan, speellocatie en de waterspeelplek vanuit de woonbuurten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen die veel gebruik maken van dit deel van het park.

Antwoord

In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk.

Aanpassing

Het tracé van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Park de Watertoren komt anders te liggen. De HOV-baan ligt op afstand van de La Bohémedreef. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden.

2.4.3 Verbindingen over NRU en Vecht en onder spoor

Reacties

Er zijn veel zienswijzen gegeven op de voorgestelde nieuwe verbindingen van/naar Overvecht over de Vecht, het spoor en de NRU. Een enkeling is positief, het merendeel is negatief. Het grootste deel van de reacties is afkomstig van bewoners van Tuindorp en van bewoners van Zuilen en de Vechtdijk/het Zandpad. Men zet onder andere vraagtekens bij de noodzaak, inpassing, verkeersveiligheid en sociale veiligheid van nieuwe bruggen en/of tunnels.

Antwoord

Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. De in de zienswijzen genoemde bezwaren en aandachtspunten nemen we mee bij deze onderzoeken en zullen een rol spelen in de uiteindelijke afweging en keuze voor nieuwe en/of te verbeteren verbindingen.

Aanpassing

In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

2.5 Verdichting

2.5.1 Sloop

Reacties

Bewoners van Overvecht spreken hun zorg uit over de mogelijke sloop van woningen.

Antwoord

In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van deel 1 van de omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen:

- In de rode hoogstedelijke gebieden Centrum Overvecht en Stationsgebied: Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig. Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere.
- In de rood-oranje gearceerde centrale as gebieden: Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend.
- In de oranje stedelijke buurten: sloop-nieuwbouw is mogelijk , maar alleen onder strenge voorwaarden.
- In de gele woonbuurten: in principe is sloop-nieuwbouw niet mogelijk, tenzij er zeer zwaarwegende argumenten zijn om dit wel te doen.

Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af.

Aanpassing

Sloop-nieuwbouw heeft een herkenbare aparte paragraaf gekregen. En per kleur gebiedstype is aangegeven wat de uitgangspunten zijn met betrekking tot sloop als onderdeel van het kopje ‘ontwikkeling’.

2.5.2 Indeling in gebiedstypen

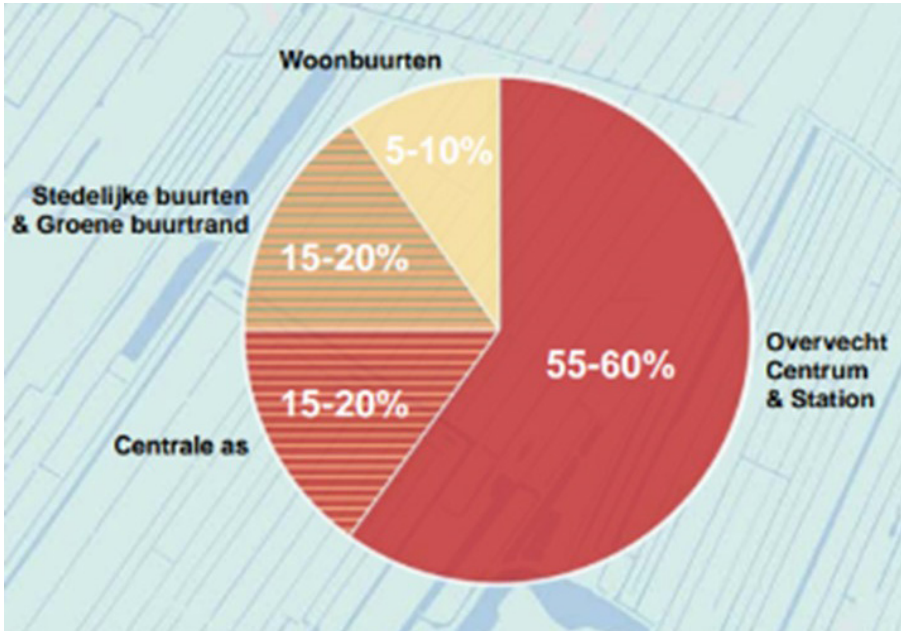
Reacties

Veel reacties gaan over de voorgestelde hoogstedelijke en stedelijke gebieden in de omgevingsvisie. Men maakt zich zorgen over de dichte bebouwing in rode gebieden en associeert dit bovendien met sloop.

Antwoord

De kaart “Ruimte voor Groei” geeft gekleurde vlakken aan die gekoppeld zijn aan spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw (zie 2.5.1), te dicht bebouwde gebieden en nadelen van hoogbouw (uitzicht, licht, lucht, ruimte, te veel mensen bij elkaar). Het verhaal waarom we voor de wijkverbetering kiezen voor verdichten langs de Centrale as blijkt onvoldoende uit de verf te komen. Evenals de verschillen in de ruimtelijk-programmatische opgave per kleur gebiedstype. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. Ook hebben we daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden”

(Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as-gebieden”. Om de verschillende ruimtelijke impact van de programmatische opgave in beeld te brengen per gebiedstype is de verwachte verdeling van de programmatische opgave gevisualiseerd in een taartdiagram. Hieruit wordt duidelijk dat 55-60% van de totale opgave zal landen in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en de Stationsomgeving.



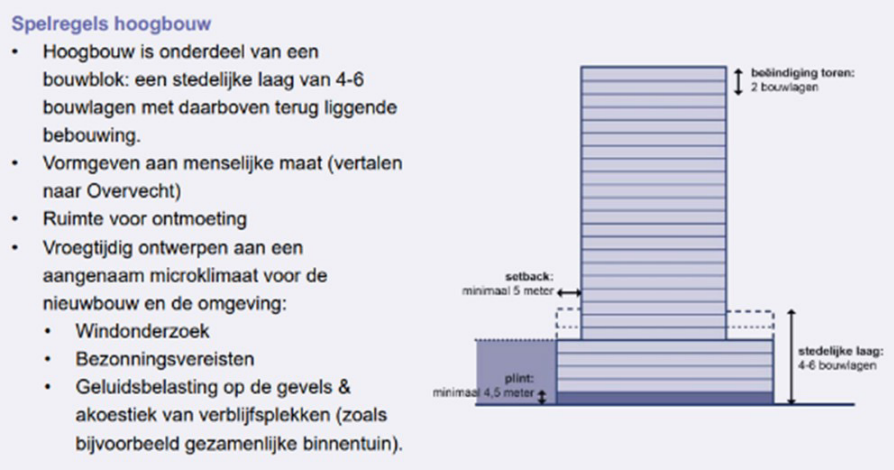
Aanpassing
In het hoofdstuk ‘Ruimte voor groei’ wordt een nuancering in het rode gebied (hoogstedelijk gebied) aangebracht: het stationsgebied en Overvecht Centrum blijven rood. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam “Centrale as”. In deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. De regels per gebiedstype over bouwhoogten, groen, parkeren en woningmix zijn verduidelijkt.
Kansrijke eerste locaties zijn opgenomen op de buurtkaarten en een kader met de status van de omgevingsvisie is toegevoegd.

2.5.3 Hoogbouw

Reacties
Er zijn reacties gekomen over de impact van hoogbouw op de leefbaarheid.

Antwoord
In Utrecht noemen we bebouwing hoger dan 30 meter (= 10 lagen) hoogbouw. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen: Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen (de stedelijke basislaag) staan hoogbouwaccenten minimaal 5 meter terug.
Dit is een middel om menselijke maat, lucht en licht te houden in het openbaar gebied en het bouwblok. Vroegtijdig in het plan-

ontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hiervoor geeft de omgevingsvisie uitgangspunten en volgt daarin de concept-Stedenbouwvisie:



Aanpassing
Hoogbouw-principes zijn apart in een kader gezet met aandacht voor het microklimaat: bezonning, wind en geluid. Hiermee is aangesloten op de concept-Stedenbouwvisie.

2.5.4 Zorgdragen voor leefbaarheid en sociale cohesie

Reacties
Indieners van zienswijzen maken zich zorgen dat het toevoegen van bebouwing kan leiden tot een gebrek aan sociale cohesie en een vermindering van de sociale veiligheid.

Antwoord
Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk “Ruimte voor Groei” en “Verschillend voor iedereen” van deel 1 uitgangspunten gegeven die ingaan op:

- een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen
- het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied).
- bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen)
- bouwen voor gemeenschappen, bijvoorbeeld in de vorm van wooncoöperaties of gemengde woonvormen.

Aanpassing
De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van de omgevingsvisie op dit punt.

2.5.5 Aantal bij te bouwen woningen

Reacties
Men vraagt zich af of de wijk Overvecht het toevoegen van 5.000 woningen aan kan.

Antwoord
De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is.

Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook zien we verdichting als middel om voorzieningen in de wijk te behouden en te versterken.

Aanpassing
De zienswijzen hebben niet geleid tot een aanpassing van de omgevingsvisie op dit punt. De doelstelling van het toevoegen van 5.000 woningen is blijven staan.

2.6 Voorzieningen

2.6.1 Ons Genot

Reacties
Gebruikers en bezoekers van volkstuinencomplex ‘Ons Genot’ pleiten voor het behoud van het complex op deze locatie.
In de ontwerp-omgevingsvisie staat deze locatie als zoeklocatie voor sportvelden. In de zienswijzen geven mensen aan dat het volkstuinencomplex een grote biodiversiteit biedt en een belangrijke ontmoetingsplek is.

Antwoord
In de ontwerp-omgevingsvisie staat dat we op de lange termijn op zoek gaan naar een geschikte plek voor de aanleg van een sportcomplex met 3 a 4 velden. Mocht het niet haalbaar zijn om dit in het Noorderpark te realiseren, dan staat in de ontwerp-omgevingsvisie dat we ook de mogelijkheid willen onderzoeken om ‘Ons Genot’, naar het Noorderpark te verplaatsen. Op die manier zouden er op de huidige locatie van ‘Ons Genot’ sportvelden kunnen worden aangelegd. De ingediende zienswijzen hebben echter geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie.
Als het niet lukt om de sportvelden in het Noorderpark te plaatsen dan gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen.
‘Ons Genot’ is niet langer de enige mogelijke tweede locatie zoeklocatie.

We begrijpen dat dit zorgen en vragen kan oproepen bij betrokkenen. Daarom blijft het onze prioriteit om bij de verdere besluitvorming zorgvuldig naar alle belangen te kijken en in overleg met de betrokkenen te zoeken naar de best mogelijke oplossing.

Aanpassingen
Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. Tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen..”

2.6.2 Manege ’t Hoogt
Reacties
In de ontwerp-omgevingsvisie staat op de huidige plek van Manege ‘t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Volgens indieners van een zienswijze is het onwenselijk dat de manege zou verdwijnen, vanwege de rol die het speelt voor sport en dagbesteding.

Antwoord
In deel A van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.
Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.
Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Aanpassing
In de buurtkaart Noorderpark-Ruigenhoek, Fort Blauwkapel en omgeving staan op meerdere locaties icoontjes voor sport, met de aanduiding ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark (indicatief)’.

2.7 Participatie
Reacties
Er zijn veel reacties binnengekomen over het doorlopen participatieproces.

Antwoord
Tijdens het participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Aanpassing
De zienswijzen over het participatieproces hebben niet geleid tot een aanpassing van de omgevingsvisie. Wel zijn ze meegenomen als input voor de evaluatie van de participatie in het participatieverslag ‘De 101 waarden van Overvecht’.

2.8 PlanMER

Reacties
Het advies van de commissie m.e.r. is op 17 juli 2024 uitgebracht. De commissie m.e.r. heeft de gemeente Utrecht geadviseerd om het planMER aan te vullen voordat de gemeente een besluit neemt over de omgevingsvisie. Het gaat om de volgende punten:

- Het planMER is geen spiegel voor de omgevingsvisie;
- De ‘hoeken van het speelveld’ zijn onvoldoende verkend;
- Beschrijving referentiesituatie is onvoldoende en onvolledig;
- Borging van milieubelang in vervolgproces is niet duidelijk;
- De beschrijving van de milieueffecten is voor een aantal thema’s onvoldoende.

Daarnaast zijn er enkele zienswijzen ontvangen met betrekking tot het planMER. Deze zienswijzen gaan over mogelijke hiaten en tekortkomingen in het planMER. Daarnaast wordt ook in de zienswijzen gesteld dat het planMER geen spiegel is voor de omgevingsvisie. De in de omgevingsvisie gemaakte keuzes sluiten niet aan bij het planMER. Niet alternatief 1 maar alternatief 2 zou het vertrekpunt moeten zijn geweest voor de verdere uitwerking naar de omgevingsvisie.

Antwoord
Het advies van de Commissie m.e.r. is verwerkt in een aanvulling planMER. In deze aanvulling is onder andere een aantal milieuonderwerpen verder uitgediept met meer gegevens over de huidige situatie en de verwachte milieueffecten en is beter de verbinding gelegd tussen de omgevingsvisie en het planMER.

Bij het planMER is onderscheid gemaakt tussen 2 alternatieven. Alternatief 1 gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. Bij alternatief 2 verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. De resultaten zoals beschreven in het MER zijn input geweest voor de gemaakte keuzes in de beleidsnota omgevingsvisie. De omgevingsvisie sluit het meest aan bij alternatief 1 maar is niet gelijk aan alternatief 1.

Op basis van de zienswijzen en adviezen (o.a. van de Commissie mer) is nogmaals gekeken naar de verschillende berekeningen en onderzoeken die zijn uitgevoerd. In het eerdere voorkeursalternatief was verkeersveiligheid een belangrijke reden om bepaalde keuzes te maken. De nadere beschouwing en prioriteiten die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen hebben geleid tot een aangepast voorstel voor de verkeerscirculatie in de wijk zoals ook beschreven is in 2.3 Mobiliteit.

Er is een aanvulling MER gemaakt waarin de volgende aspecten worden toegelicht:

1. Relatie tussen de omgevingsvisie en het planMER en de hoeken van het speelveld: duidelijker toelichting hoe de keuzes in de omgevingsvisie tot stand zijn gekomen en welke rol de resultaten uit het planMER daarbij hebben gespeeld.
2. Planuitwerking en programma's: thema's die niet worden uitgewerkt maar terugkomen in de uitwerking van de omgevingsvisie.
3. Aanvullende milieu-informatie: omschrijvingen referentiesituatie en aanvullende milieu-informatie.
4. Monitoring en borging van het milieubelang in het vervolgproces.

2.9 Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040

De beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld conform de eisen van De Utrechtse Standaard. Hierin staan de kaders die gelden voor de uitwerking in de 'Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040'. De beleidsnota is het aangepaste deel A van het ontwerp, aangevuld met opgave, doelstellingen, risico's en monitoringsafspraken. Ook is de verbinding gelegd met de programmabegroting. De zienswijzen die betrekking hebben op de kaders, zijn verwerkt in de beleidsnota. Waar in de beantwoording van de reacties de term 'omgevingsvisie Overvecht' staat, wordt de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 bedoeld.

3. Aanpassingen op het concept

3.1 Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040

3.1.1 Tekstwijzigingen

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen en doelstellingen				
Algemeen			De beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld conform de eisen van De Utrechtse Standaard. Dit is deel A van de omgevingsvisie Overvecht 2040 aangevuld met de opgave. Ook zijn risico's en monitoringsafspraken benoemd en is de verbinding gelegd met de programmabegroting. In de beleidsnota staat inhoudelijk geen nieuwe informatie ten opzichte van de documenten die ter visie lagen.	Ambtelijk
Algemeen			De omgevingsvisie Overvecht 2040 bestaat nu uit twee delen: de 'Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040' (zie hierboven) en de 'Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040', het voormalige deel B.	Ambtelijk
Algemeen			In de beleidsnota en de verdieping is het woord 'ambitie' vervangen door 'doelstelling' conform De Utrechtse Standaard voor beleids-nota's.	Ambtelijk
Doelstellingen	8	12	De doelstelling voor groen is gewijzigd naar "Uitbreiden, verbeteren en versterken van 80 hectare groen".	zienswijze
Doelstellingen	11	13	Bij 'Wat willen we bereiken?' is het eerste punt aangepast naar: "Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden en van een kleine naar een grote woning of van een grote woning naar een kleine woning verhuizen.".	

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen en doelstellingen (vervolg)				
Centrale as	-	20/21	2 pagina's zijn ingevoegd met uitleg van de centrale as als drager voor meerdere doelstelling uit de omgevingsvisie en onderbouwing van keuzes die zijn gemaakt in de omgevingsvisie.	Zienswijze
Groen en blauw verbeteren en versterken				
Inleiding	18	24	Het woord 'inheems' is toegevoegd in de zin: "Verschillende soorten inheemse beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit.".	Zienswijze
Beschermen en versterken hoofdgroenstructuur	19	25	De eerste alinea wordt aangepast naar: "De hoofdgroenstructuur wordt versterkt, diverser en beter verbonden. Door tientallen hectaren verharding te vergroenen en verbindingen toe te voegen ontstaat een doorlopende structuur van de Vecht tot het Noorderpark."	Ambtelijk
Bouwen in de hoofdgroenstructuur	19	25	Aan de locaties waar we bebouwing mogelijk maken in de hoofdgroenstructuur, wordt de Ankaradreef toegevoegd.	Zienswijze
Groen buiten de hoofdgroenstructuur	19	25	Aan de paragraaf 'Beschermen en versterken hoofdgroenstructuur is toegevoegd: "Ook buiten de hoofdgroenstructuur staan grote bomen die we zo veel mogelijk koesteren. Bij een (hoog)stedelijke ontwikkeling geven we woningen prioriteit boven bomen.".	ambtelijk
Groentypologieën	21	26	Toegevoegd is: In hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat uitgelegd wat er moet gebeuren om dit toekomstbeeld te bereiken.	Ambtelijk
Groentypologieën	21	27	Bij 5. is toegevoegd: Overvecht wordt gezien als een groene wijk, maar veel woonstraten en (voor)tuinen zijn verhard en er is vergroening noodzakelijk.	Ambtelijk
Veilig en verbonden				
Herinrichten van de buurten	23	31	De verwijzing naar werkzaamheden in het kader van Warmtenet is uit deze paragraaf gehaald. Ook is deze paragraaf naar voren gehaald.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Herinrichten van de buurten	23	31	De een na laatste zin van deze paragraaf is gewijzigd in: “In de buurten gaat het openbaar vervoer met kleinere bussen standaard bussen of kleiner rijden.”	zienswijze
Centrale as grotendeels autovrij	23	31	De paragraaf is toegevoegd.	Zienswijze
Minder autoverkeer door de buurten	23	31	De kop van de paragraaf “Minder doorgaand autoverkeer tussen buurten” is aangepast naar “Minder autoverkeer tussen de buurten” en de inhoud is aangepast naar aanleiding van zienswijzen.	Zienswijze
Sterker fiets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging	23	31	Aan deze paragraaf is toegevoegd: “Aantal en precieze locatie van nieuwe verbindingen moet nog bepaald worden.”.	zienswijze
Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler	23	31	Deze paragraaf is aangepast met vermelding van de centrale as. Toegevoegd is dat de bus in eerste instantie zal meerijden met het autoverkeer maar dat op termijn de Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en een deel van de Moezeldreef autovrij worden. Het buurtgerichte openbaar vervoer heeft net zoals het huidige openbaar vervoer een dienstregeling en wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner.	Zienswijze
Minder parkeren op straat	23	34	Aan deze paragraaf is een inleiding toegevoegd: “De druk op de openbare ruimte is hoog. Autoparkeren neemt relatief veel ruimte in beslag. Deze ruimte kan ook gebruikt worden voor bijvoorbeeld groen, spelen en lopen. Daarom zetten we in op het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte.”.	Zienswijze
Ruimte voor groei	30	38	Titel aangepast naar Ruimte voor groei (en behoud weggelaten)	
Centrale as	30	38	Toegevoegd “langs de Centrale as”	zienswijze
Overvechts Karakter	31	39	Duidelijkere verwijzing naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3 “Overvechtse Karakteristiek”	Zienswijze
Nieuwe ontwikkelingen – Centrale as	31	39	Paragraaf aangevuld met zinsneden over de grootste verdichting aan de Centrale as	zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Groene promenade	31	-	Paragraaf “groene promenade” weggelaten. Verbindende parkzone wordt genoemd bij paragraaf “Overvecht 2040” p. 21.	zienswijze
Sloop nieuwbouw	33	41	Omgang sloop-nieuwbouw in een aparte paragraaf gezet, toegevoegd is de link gelegd met spelregels per kleur gebiedstype	zienswijze
Centrale as, mate van verdichting en kleuren gebiedstypen	34	42/43	Benoemen Centrale as met grootste verdichting. Rode hoogstedelijk gebied uit het ontwerp-omgevingsvisie is opgesplitst in: rode gebieden “Hoogstedelijke gebied (Centrum Overvecht en stationsgebied” en rood-oranje gearceerde gebieden aan de “Centrale as”. Link gelegd naar de spelregels per gebiedstype.	Zienswijze
Paragrafen met introductie van de gebiedstypen weggelaten (was dubbel)	Zienswijze	12	De doelstelling voor groen is gewijzigd naar “Uitbreiden, verbeteren en versterken van 80 hectare groen”.	Zienswijze
Groene buurtranden	34	42	In plaats van “transformaties in het groen” een nieuwe naam “Groene buurtranden”	Zienswijze
Hoogbouw	34-35	42	Paragaaf hoogbouw hiernaar toe verplaatst en kader met belangrijke ontwerpuitgangspunten en illustratie toegevoegd (link naar stedenbouwvisie).	Zienswijze
Spelregels Gebiedstypen	36-41	46-59	Opsplitsing en aanpassing spelregels rode gebieden in rode gebieden “Hoogstedelijke gebieden” en rood-oranje gebieden "Centrale as”. Uitbreiding van spelregels met Woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte en duur-zaamheid. Onder kopje ontwikkeling per gebiedstype een aanscherping zinsnede sloop-nieuwbouw.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Spelregels gele woonbuurten	36	46/47	Onder kopje ontwikkeling: woordje behoud laten vervallen, Toevoeging bergingen voor levendige (woon)plinten, aanscherping zinsnede sloop-nieuwbouw met “nee, tenzij” Hoogte: specifieker geworden en verduidelijkt met afbeelding op p.41 Toevoeging onder kopje Programma: “Elke buurt heeft ruimte voor een eigen (maatschappelijk) voorzieningencluster (zie kaart “Verschillend en voor iedereen”). Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, Parkeren, Groen en openbare ruimte.	Zienswijze
Spelregels oranje Stedelijke buurten	37	50/51	Inleidende tekst: toegevoegd zinsnede mbt overgangszone, zinsnede met de link naar “Overvechtse karakteristiek deel 2” Hoogte: specifieker geworden en verduidelijkt met afbeelding op p.43 Architectuur: aangescherpt met ‘bloksgewijs’ en ‘horizontaal ritme in de gevels’. Programma: toevoeging ‘in sommige buurten is er plek voor een (maatschappelijk) voorzieningencluster (kaart ‘Verschillend en voor iedereen”). Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, Parkeren, Groen en openbare ruimte.	Zienswijze
Spelregels rood-oranje Centrale as		52/53	Nieuwe categorie gebiedstype, maar deels gebaseerd op “hoog-stedelijke gebieden” uit ontwerp-omgevingsvisie. Meer dan in de oorspronkelijke “hoogstedelijke gebieden” is er aandacht voor het inspelen op de bestaande en soms karakteristieke ruimtelijke opbouw in deze gebieden. Bovendien aangevuld, danwel aangescherpt met zinsnede over sloop-nieuwbouw, verduurzamen, inpassing bouwhoogten, aandacht voor levendige eerste twee bouwlagen en aansluiting op het openbaar gebied. Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Toevoeging op p.45: afbeelding bouwhoogten en referentiebeelden	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Spelregels rode hoogstedelijke gebieden	38	54/55	Aangepaste categorie gebiedstype door opsplitsing rode hoogstedelijke gebieden. Het beperkt zich nu tot Overvecht Centrum en Stationsomgeving. Teksten zijn hierop aangepast. Zinsnede over sloop-nieuwbouw is aangescherpt: “Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig.” Uitbreiding van spelregels met: Woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Toevoeging op p.47: afbeelding bouwhoogten	Zienswijze
Spelregels groene buurtranden	41	58/59	Naam gebiedscategorie is veranderd van “Transformatie in groen” naar “Groene buurtranden”. Toevoeging zinsnede bij Ontwikkeling: “Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren” Uitbreiding van spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte.	Zienswijze
Verschillend en voor iedereen				
Meer ruimte voor veldsport	47	65	O.a. naar aanleiding van de zienswijzen met betrekking tot volks-tuincomplex Ons Genot wordt de paragraaf ‘Meer ruimte voor veldsport’ gewijzigd naar: “De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijven-terrein (door bijvoorbeeld velden anders in te delen en te kijken naar dubbelgebruik). Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden.	zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Verschillend en voor iedereen (vervolg)				
Meer ruimte voor veldsport (vervolg)			Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".	
MER		70/71	Paragraaf B7 'Samenhang met Milieueffectrapportage' is toegevoegd.	Ambtelijk
		74-89	Hoofdstuk C 'Monitoren, sturen en verantwoorden' is toegevoegd	Ambtelijk

3.1.2 aanpassingen op de kaarten

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen				
Algemeen			Op kaarten wordt de begrenzing van de gemeente Utrecht duidelijker aangegeven.	Ambtelijk
Visiekaart	14/15	18/19	De tekst bij de visiekaart is ingekort tot "Deze kaart geeft de thema-kaarten uit deze omgevingsvisie zoveel mogelijk samen in een af-beelding weer. In de volgende pagina's wordt de kaart stap voor stap toegelicht.".	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Groen en blauw verbeteren en versterken				
Groenkaart	20/21	28	De tekst bij de groenkaart is aangepast naar: “Met de omgevingsvisie wordt er naast de toename van 57 ha groen stevig ingezet op kwalitatieve verbetering van het groen. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. We realiseren ongeveer 23,5 hectare nieuw buurt- en wijkgroen, in de parken en in de groenblauwe routes. Dit is afhankelijk van ambitieuze keuzes op het gebied van mobiliteit, parkeren en bouwen. In de Vechtscheg en in het groen om de stad willen we ongeveer 36 ha meer recreatief en ecologisch waardevol groen maken. De RSU opgave van 80 ha groen kunnen wij niet halen. In de berekening meegenomen is de maximale afname van het potentiële groen in de hoofdgroenstructuur van circa 2,5 ha. Zie de groenopgave in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.”.	Zienswijze
Groenkaart	20/21	29	De legenda is aangepast. De ontwikkellocaties in de hoofdgroenstructuur worden aangegeven met een rood uitroepteken (!). “Transformatie in het groen’ is gewijzigd naar ‘Groene buurtranden’. Cultuurhistorisch erfgoed’ is gewijzigd naar ‘Cultuurhistorisch groen erfgoed’.	Zienswijze
Veilig en verbonden				
Fiets en voetganger	25	35	In de legenda is “Gewenste fiets- of wandelroute” gewijzigd naar ”Zoekgebied nieuwe fiets-/wandelroute	Zienswijze
Fiets en voetganger	25	35	In de tekst is “Ontbrekende routes in de wijk en nieuwe routes over de Vecht, NRU en onder het spoor worden toegevoegd” gewijzigd in: “Ontbrekende routes in de wijk en verbindingen met de rest van de stad en het Noorderpark worden toegevoegd.”.	zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Fiets en voetganger	25	35	In de kaart worden gewijzigd: - pijltjes over NRU, Vecht en spoor inkorten en haaks op barrière - verbinding over NRU ten westen van Einsteindreef stippelen - fietsroute van Parnassusdreef naar Medusadreef - fietsroute Ons Genot weghalen - Stippellijn wandel/fiets bij fort de klop iets doortrekken over Klopvaart - helemaal rechts op kaart stukje stippelen en extra pijl naar boven	Zienswijze
Openbaar vervoer	25	35	Uit de legenda is verwijderd: Bushalte (U-bus)	ambtelijk
		35	In de tekst wordt: “Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht. Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types.” vervangen door: “Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn over de Centrale as.”.	Zienswijze
Openbaar vervoer	25	35	Op de kaart is de gewijzigde route van de HOV door Park de Watertoren ingetekend.	Zienswijze
Auto	25	35	In de tekst is: “Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar is niet langer overal met elkaar verbonden. Het parkeren op straat wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde, collectieve voorzieningen opgelost.” Vervangen door: “De centrale as wordt heringericht waarbij deze van Park de Gagel tot en met Park de Watertoren autovrij wordt. Bij het spoor (Mr.Tripkade/Tiberdreef) komt een knip voor autoverkeer. Waar nodig komen op termijn aanvullende maatregelen in de buurten om doorgaand autoverkeer te beperken. De Centrale / HOV as is op verschillende locaties over te steken met de auto. Onder andere bij de Japuradreef/Tigrisdreef, Einsteindreef, Moldaudreef. De Centrale / HOV as kent delen waar autoverkeer meerijdt en delen waar geen autoverkeer meerijdt (in kaart aangeduid met 'autovrije zone').”.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Veilig en verbonden (vervolg)				
Auto	25	35	In de kaart zijn gewijzigd: - 3x kruisje (knip) vervangen door gestippeld rondje - Kruisje (knip) Tripkade/Tiberdreef iets duidelijker - Netwerk wijkstraten tekenen in plaats van deel van de inprikkers/pijlen	Zienswijze
		35	Uit de legenda zijn ‘Geen doorgaande autoverbinding’, “Toegangsweg buurt” en “Knip voor auto’s in bestaande wegstructuur’ verwijderd. Toegevoegd zijn ‘Wijkstraten’, ‘Knip voor auto’s’ en “Mogelijke locatie aanvullende maatregel’.	Zienswijze
Veilig en Verbonden	26/27	36/37	Op de overzichtskaart zijn alle wijzigingen uit de Kaarten Fiets en Voetganger, Openbaar Vervoer en Auto verwerkt.	Zienswijze
Ruimte en groei				
Kaart Ruimte voor Groei	34/35	44	Legenda, opsplitsing rode gebieden in rood "hoogstelijk” en rood-oranje “Centrale as”, toevoegen taartdiagram verdeling programma over de kleuren gebiedstypen en HOV lijn	Zienswijze
Verschillend en voor iedereen				
Voorzieningenkaart	47/49	66/67	De voorzieningenkaart is aangepast. Aan de legenda is het begrip ‘Voorzieningenzone’ toegevoegd. Deze wordt aangegeven met een roze stippellijn. Ook is een icoon voor ‘ondernemen’ toegevoegd. Centrum Overvecht heeft een roze arcering gekregen, in dit gebied zijn geen afzonderlijke gebouwen als voorziening aangeduid, maar in het hele gebied zijn voorzieningen mogelijk. Kansen voor verbetering en vernieuwing worden aangeduid met een gele ster.	Zienswijze

3.1.3 Aanpassingen op de buurtkaarten

De buurtkaarten zijn in de definitieve omgevingsvisie Overvecht 2040 verplaatst van deel A naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten				
Overzichtskaart	54/55	6/7	Op de legenda is 'Hoogstedelijk gebied'(rood) vervangen door "Hoogstedelijk gebied" (rood-oranje gearceerd) en is het gebiedstype Centrale as (rood) toegevoegd. 'Transformatie in het groen' is gewijzigd naar 'Groene buurtranden'.	Zienswijze
Alle buurtkaarten	56-85	66-37	In alle buurtkaarten is een duiding van de status van de kaarten toegevoegd: "Deze kaart is een weergave van de visie op buurtniveau. Het geeft onder andere aan waar we kansrijke plekken zien en waar we als eerste starten met het maken van plannen. Voor het vervolg zijn we altijd afhankelijk van eigenaren, woning-corporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten." In de buurtkaarten zijn, waar dit van toepassing is, 'Kansrijke plekken voor ontwikkeling" toegevoegd.	Zienswijze
Nieuw Overvecht e.o.	56	8	Nr. 1 'Betere verbindingen' wordt aangepast naar: "Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt meer onderdeel van de wandelpadenstructuur van het bedrijventerrein en omgeving.".	Zienswijze
	56	8	Nr. 9 'Natuurgebied Zuilen' is aangepast naar: "Natuurgebied Zuilen: o.a. meer ruimte voor natuur en verbeteren routes en verbindingen.".	Zienswijze
Vechtzoom-Noord	60	12	Nr. 6 'Doorlopende groenstructuur' is verwijderd. Andere nummers worden hernummerd.	Ambtelijk
	60	12	Dwarsstreepjes bij Orinocodreef zijn verwijderd.	Zienswijze
	60	12	Nr. 7 'Langzaam verkeersverbinding' is aangepast naar: "Langzaam verkeersverbinding over de Vecht. Exacte locatie en aantal verbindingen nog te bepalen."	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
	61	13	Kopje ‘Toe te voegen woningen’ is verplaatst naar de legenda op blz. 65.	Ambtelijk
Vechtzoom-Zuid	62	14	Nr 2: ‘wijkgericht’ is aangepast naar ‘buurtgericht’	Ambtelijk
	62	14	Nr. 3: Koptekst is ‘Carnegiedreef inrichten als onderdeel van het park’.	Zienswijze
	62	14	Knip Amazonedreef is verwijderd.	Zienswijze
	62	14	School Auris is toegevoegd als kansrijke plek voor ontwikkeling.	Zienswijze
Tigrisdreef e.o.	66	16	Nr. 1 is gewijzigd naar: “Verbinding tussen Park de Gagel en Klopvaart verbeteren’.	Zienswijze
	66	16	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Pagodedreef 49 (voor wonen en voorzieningen), Gagelkwartierlocatie rondom Ankaradreef en Locatie Rosendael.	Zienswijze
	66	16	De voorzieningenzone bij de Gangesdreef is kleiner gemaakt, zodat de woningen er buiten vallen.	Zienswijze
	66	16	De kleur van de Singaporedreef is gewijzigd naar half geel, half groen.	Zienswijze
	66	16	Nr. 7 (Gagelsteede) is gewijzigd naar: Gagelsteede is hart van het park. Deze plek wordt verbeterd als levendige voorzieningenzone voor park en HOV-halte.	Zienswijze
	66	16	Knip tussen Nijldreef en Tigrisdreef is verwijderd.	Zienswijze
Zambesidreef e.o.	68	18	Knip Nijldreef is verwijderd.	Zienswijze
	68	18	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Gagelkwatierlocaties Carnegiedreef en Piramidedreef.	Zienswijze
	68	18	Nr. 3 ‘Verbeteren gebied Zambesi-, Oranjerivier- en Grote Trekdreef’ is gewijzigd in: Kansrijke plek voor ontwikkeling: ZONOR in combinatie met renovatie.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
Zamenhofdreef e.o.	70	20	Nr. 3 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Overvecht Centrum”.	zienswijze
	70	20	Nr. 6 is gewijzigd in: “De Zamenhofdreef en de Carnegiedreef worden onderdeel van de centrale as. Dit is een autovrije en groene verbinding die Overvecht Noord en zuid en de parken met elkaar verbindt.”.	Zienswijze
Neckardreef e.o.	74	22	Nr. 8 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Hart van de buurt”.	Zienswijze
Taagdreef, Rubicondreef	76	24	Nr 1 is gewijzigd in: “HOV route loopt door de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.”.	Zienswijze
	76	24	Nr. 7 is toegevoegd: “Plek voor vergroening: verwijderen bebouwing Moezeldreef 127”.	Ambtelijk
	76	24	Nr. 8 is toegevoegd: “Verbeteren situatie rondom garage Faustdreef”.	zienswijze
	76	24	Als kansrijke plekken voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Rhônedreef 40 (9) en Winterboeidreef (10)	zienswijze
	76	24	Nr. 11 is toegevoegd: “Aandacht voor groene verbinding als onderdeel van het Spoorzoompark”. De groene verbinding is aangegeven met een groene pijl.	Zienswijze
	76	24	Nr. 12 is toegevoegd: “Weren doorgaand autoverkeer ten gunste van doorstroming HOV en ontwikkeling stationsgebied”.	Zienswijze
	76	24	Nr. 4 is verplaatst en naar het Stationsplein en de kop is gewijzigd in: "Duurzame knooppuntontwikkeling".	Zienswijze
	76	24	De Rubicondreef is geen doorgaande fietsroute tussen de Ebrodreef en Keggedreef.	Zienswijze
Donaudreef, Wolgadreef e.o.	78	26	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Fortunadreef, Jeanne d’Arcdreef 1 en P+R terrein.	Ambtelijk
	78	26	De hoofdfietsroute door de buurt is verplaatst van de Parnassusdreef naar de Medusdreef.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
	78	26	Met een groene pijl is een groene verbinding ingetekend tussen de twee delen van het spoorzoompark.	Zienswijze
Hart van de wijk	80	28	Als kansrijke plek voor ontwikkeling zijn toegevoegd: Gagelkwartierlocatie Carnegiehoven en Overvecht Centrum.	zienswijze
Park de Gagel	82	30	Nr. 2 tekst is gewijzigd in: “Door het maken levendige voorkanten en aantrekkelijke routes wordt dit meer onderdeel van Park de Gagel”.	Zienswijze
	82	30	Nr. 8 is toegevoegd: ” Carnegiedreef inrichten als onderdeel van het park.”.	Zienswijze
	82	30	Knip Amazonedreef is verwijderd.	Zienswijze
Park de Watertoren	84	32	Nr. 9 is toegevoegd: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Watertoren”.	zienswijze
	84	32	Nr. 8 is aangepast naar: “HOV-route loopt door de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.”.	Zienswijze
	84	32	Met iconen zijn de ijsbaan en speelvoorzieningen in het park aangegeven.	Zienswijze
	84	32	De route van de HOV door het park is gewijzigd.	Zienswijze
Stationsgebied	88	34	Aan nr. 2 is toegevoegd: “Doorgaand autoverkeer op de Tiberdreef / Meester Tripkade wordt geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen.”.	Zienswijze
	88	34	Kop nr. 3 is gewijzigd in: ‘Duurzame knooppunt ontwikkeling’.	Zienswijze
	88	34	Nr. 4 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Winterboeidreef. Op de Winterboeidreef zien we kansen voor nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.	Zienswijze
Noorderpark-Ruigenhoek, Fort Blauwkapel e.o.	90	36	Noorderpark, Ruigenhoek is gewijzigd in Noorderpark-Ruigenhoek	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Overzicht van de buurten (vervolg)				
	90	36	Delen van Noorderpark-Ruigenhoek die buiten de gemeente Utrecht vallen, zijn lichter gekleurd.	Ambtelijk
	90	36	Nr. 6: icoon sport is verplaatst naar 2 locaties en aan de tekst is het woord ‘indicatief’ toegevoegd.	Zienswijze
	90	36	Nr. 7 is gewijzigd in: “Kansrijke plek voor ontwikkeling: Herontwikkeling tuincentrum Steck”.	Zienswijze
	90	36	Aan de tekst is toegevoegd: “Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.” en “We zoeken samen met onze partners in het gebied naar mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zoals zonnevelden en windturbines.”.	Ambtelijk

3.2 Verdieping Omgevingsvisie Overvecht 2040

3.2.1 Tekstuele wijzigingen

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen				
Monitoring	6		Is opgenomen in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040.	Ambtelijk
Openbare ruimte	6	42	Verwijderd: “Indien mogelijk laten we de herinrichting samengaan met het opheffen van doorgaande autoverbindingen.”.	Zienswijze
Mobiliteitstransitie	9-11	45-48	Dit hoofdstuk is aangepast om het in lijn te brengen met de aanpassingen in deel 1 met betrekking tot de Centrale As en de wegafsluitingen voor autoverkeer. Ook met betrekking tot parkeren zijn wijzigingen doorgevoerd over parkeren bij nieuwe ontwikkelingen, het opheffen van parkeerplaatsen op straat en de relatie tussen de mate van vermindering van het straatparkeren en de groenambitie.	Zienswijze
Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken	14	50	De paragraaf ‘Naar een ontwikkelmodel’ is hernoemd naar ‘Integraal en samen’. Aan de paragraaf is toegevoegd: “De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot.”.	Zienswijze
Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid	16-17	52/53	De paragraaf is aangepast op basis van nieuwe inzichten.	Ambtelijk
Fasering: Fase 1: NU, Fase 2: Straks, Fase 3: Later en Fase 4: na 2040	18-34	54-70	De teksten van de fasen zijn aangepast naar nieuwe inzichten en in lijn met de aanpassingen in deel 1. Op pagina 57 is een tabel met lopende projecten toegevoegd.	Zienswijzen
Onderbouwing Ruimte voor groei	38	73	Dit hoofdstuk heet nu Ruimte voor groei (was Ruimte voor groei en behoud).	Ambtelijk
Ruimte voor groei	38-41	74/75	De teksten zijn aangepast vanwege het toevoegen van het nieuwe gebiedstype: “Centrale as”	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen				
Onderbouwing Ruimte voor groei	38	74	Het gebiedstype ‘Transformatie in het groen’ heet nu ‘Groene buurtranden”.	Zienswijze
Principes Overvecht 2024-2040	48-51	86-89	De teksten zijn in lijn gebracht met de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 met betrekking tot mobiliteit en groen.	Zienswijze
Onderbouwing groen en profielen				
Een groene oase	55	93	De laatste zin van deze paragraaf is in tweeën geknipt. De tekst luidt nu: “Door de kwaliteit en het gebruik van de belangrijkste parken en groenstructuren te verbeteren, zal Overvecht ook in de toekomst een groene oase blijven. Hierin is ruimte voor voldoende voetgangers- en fietsroutes, ecologische verbindingen en een geïntegreerd recreatief en historisch programma van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.”.	Zienswijze
Identiteit	55	93	In de zin “Wanneer er meer bewoners in Overvecht komen wonen is het noodzakelijk om de openbare ruimte diverser te maken in gebruik.” Zijn de woorden ‘in gebruik’ verwijderd.	Ambtelijk
Identiteit	55	93	De zin: “Door het toevoegen van nieuwe verbindingen maakt het gebied toegankelijker en beter zichtbaar.” Is gewijzigd in “Door het toevoegen van nieuwe verbindingen wordt het gebied groen, toegankelijker en beter zichtbaar.”.	Ambtelijk
Identiteit	55	93	Uit de zin “Bewoners krijgen groene plekken op loopafstand, verschillend in gebruik en programma.” zijn de woorden ‘en programma’ verwijderd.	Ambtelijk
Identiteit	55	93	“Het uitvoeren van maatregelen in openbare ruimtes en gebouwen zal een positieve invloed hebben op de biodiversiteit in Overvecht.” is aangepast naar “Het vergroenen van de openbare ruimtes en gebouwen zal een positieve invloed hebben op de biodiversiteit in Overvecht.”.	Ambtelijk
Groenopgave	96	134	De titel is gewijzigd van ‘Groenberekening’ naar ‘Groenopgave’.	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Onderbouwing groen en profielen (vervolg)				
Groen groeit mee	98	136	Deze paragraaf wordt aangepast naar: “We gaan Overvecht flink vergroenen de komende jaren. De opgave uit de uitgangspunten-notitie is om 33ha groen in de buurten, parken en groene ver-bindingen voor de 5000 nieuwe woningen te maken en 47ha stedelijk groen aan de randen van de stad beter te benutten en voor de groeiende stad. (Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat bestaand (agrarisch) groen een andere of aanvullende functie krijgt die past bij de doelen vanuit de RSU). In dit hoofdstuk gaan we beschrijven hoeveel we in de verschillende gebieden aan groen kunnen toevoegen op basis van de visie die nu voorligt. We kunnen niet alles precies berekenen daarom doen we een aantal aannames. Groen groeit mee is een gedeelde verantwoordelijkheid van de gemeente en iedereen die woningen realiseert in Overvecht.”	Zienswijze
Groene buurten	98	136	Deze paragraaf is herschreven op basis van de nieuwe inzichten m.b.t. de groenberekening.	Ambtelijk
Groenopgave	99	137	De tabel ‘Vergroeningsscenario’s per zone’ is aangepast op de aangepaste groenberekening. De uitleg is aangepast naar: “De toename van het groen is berekend door de totale huidige openbare ruimte per deelgebied te vermenigvuldigen met de mogelijke vergroeningspercentages.”.	Ambtelijk
Groenopgave	102/103	140/141	Deze pagina’s zijn aangepast op basis van de aangepaste groen-berekening. De toegevoegde groenstructuur komt uit op 50 ha tot 63,5 ha afhankelijk van de ambitie. De paragraaf ‘Acties Groenopgave’ is vervangen door de paragraaf ‘Bouwen en nieuwe hoofdgroenstructuur’. Bij het volledig bebouwen van de locaties die zijn aangemerkt als ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur zou 2,5 h groen van de hoofdgroenstructuur kunnen verdwijnen. Dit wordt gecompenseerd door toevoegingen aan de hoofdgroen-structuur door het vergroenen van ‘groene verbindingen’.	Zienswijze
Onderzoek Mobiliteit	159	197	Dit hoofdstuk heette Onderbouwing Mobiliteit, is gewijzigd naar ‘Onderzoek mobiliteit’	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Onderbouwing groen en profielen (vervolg)				
	161	199	De leeswijzer is aangepast naar aanleiding van de gewijzigde titel.	Ambtelijk
Onderbouwing wonen	186	224	In de tekst “In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 50 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 35 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.”, waren de percentages eerst respectievelijk 60 en 40 procent.	Ambtelijk
	186-189	224-227	De kenmerken op buurtniveau zijn aangepast op nieuwere cijfers.	Ambtelijk
Reflectie op Uitgangspuntennotitie	210	248	Aan dit hoofdstuk is een inleiding toegevoegd.	Ambtelijk
Toevoegen 80 ha groen	210	248	De toegevoegde groenstructuur is gewijzigd van 74,5 ha naar 57 ha.	Ambtelijk
Sportlocaties	210	249	De tekst is aangepast naar aanleiding van het gewijzigde voorstel over volkstuincomplex Ons Genot: “We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden.”. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen.	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: groen Overvecht	211	250	Bij “We zorgen voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. Dit versterkt de natuurbeleving. Dit doen we onder andere met fauna-voorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerking in een volgende fase).	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: groen Overvecht	211	250	Bij “Overvecht levert een bijdrage aan stedelijke opgave Sport.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Kwalitatieve ambities: groen Overvecht	211	250	Bij “We vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals met groene daken en straten, groene plantsoenen en parken, groene fiets- en wandelroutes, groene verbindingszones en groene natuurgebieden en recreatiegebieden.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: verbonden Overvecht	212	251	Bij “De hele wijk is bereikbaar met het OV en fiets. De wijk is goed verbonden met Utrecht CS, Utrecht Science Park, Lage Weide en Leidsche Rijn. De koppeling tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het openbaar vervoer staat centraal.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk
Kwalitatieve ambities: inclusief Overvecht	215	254	Bij “Bij de inrichting van de wijk hebben we extra aandacht voor het kansrijk en veilig opgroeien van de jeugd.” staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk
Specifieke vragen uitvraag gemeente	217	257	Bij “Inzicht in hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden, waar die gesitueerd zou moeten worden tot aan NS-station” is “De exacte route in Park de Watertoren moet verder uitgezocht worden” gewijzigd in “Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie gaat middels het maken van ontwerpen bepaald worden hoe de verbinding vormgegeven zou moeten worden.”.	Zienswijze
Aanvullend	218	258	Bij “A23 (20230516): studenten in Overvecht” is “Beslispunt 2 onder a aan te passen naar: De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bij voorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten.” Vervangen door “Omschreven in de Onderbouwing Wonen”.	Ambtelijk
Aanvullend	218	258	Bij “210715 Amendement voor de Einsteindreef “ staat een vinkje (behaald) in plaats van een pijltje (uitwerken in een volgende fase).	Ambtelijk

3.2.2. Aanpassingen in kaarten

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Kaarten Algemeen				
Kaarten fase NU, Straks, Later en Na 2040	58-69		De kaarten zijn aangepast naar aanleiding van zienswijzen en naar nieuwe inzichten.	Zienswijze
Gezonde groene stad	94/95		Op de kaart en in de legenda is bij 4 ‘groen-blauwe verbindingen’ en 5 ‘Groene buurten’ onderscheid gemaakt in a t/m d.	Ambtelijk
Groen raamwerk	96/97		In de legenda is ‘Herstructurering bebouwing in het groen’ gewijzigd in ‘groene buurtranden’.	Zienswijze
Groen raamwerk	96/97		In de legenda is het symbool voor ‘ontwikkeling raakt hoofd-groen-structuur’ gewijzigd van een groene stippellijn naar een rood uitroepteken.	Zienswijze
Groen raamwerk	96/97		De tekst naast de kaart wordt: “De Groene Schaalsprong In 2021 is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) vastgesteld door de raad. De Groene Schaalsprong is één van de hoofdopgave hierin. Vooral omdat we willen dat de stad in balans groeit en de bewoners net zoveel groen per persoon houden hebben als nu. Het gaat daarbij zowel om het toevoegen van 440 ha groen in de stad en 250 ha om de stad, indien binnen de stad 60.000 woningen worden gebouwd, als ook om het toevoegen van groen op de verschillende schaalniveaus. Een bewoner heeft groen nodig in zijn of haar straat en buurt, wil langs een groene route lopen of fietsen naar een park, heeft de parken nodig om te sporten, te ontspannen en anderen te ontmoeten en heeft aan de rand van en buiten de stad groen- en recreatiegebieden nodig. Op al deze schaalniveaus voeren we projecten uit. Daarnaast doen we mee met projecten om gemeentebreed bomen toe te voegen. En we werken aan het vergroten van de biodiversiteit. met meer biodiversiteit en ecologische kwaliteit.	Zienswijze
Groen raamwerk	96/97		Op de kaart zijn de gebieden ‘Klopvaart, NRU, Spoorzoompark’ aangepast en is arcering verwijderd.	Zienswijze

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Kaarten Algemeen (vervolg)				
Groenopgave	134/135		Aan de tekst bij ‘Bestaand groen’ is bij Groenstructuurplan 2017 toegevoegd: “(Deze kaart is een gedetailleerde vertaling van de bestaande beleidskaart)”.	Ambtelijk
Groenopgave	134/135		De tabel ‘Bestaande groen/blauw structuur is gewijzigd op basis van de nieuwe groenberekening.	Zienswijze
Groenopgave	138/139		De kaart is gewijzigd op basis van de aangepaste groenberekening.	Zienswijze
Groenopgave	138/139		Bij alle gebiedstypen is aangegeven hoe de vergroening wordt gerealiseerd.	Zienswijze
Groenopgave	138/139		Aan de kaart is een rood uitroepteken toegevoegd voor ‘Ontwikkeling in de hoofdgroenstructuur: max. -2,5 ha’.	Ambtelijk

3.3 PlanMER

Onderwerp	Pag ontw.	Pag def.	Aanpassing	n.a.v. zienswijze of ambtelijk?
Algemeen			Er is een aanvulling MER gemaakt waarin de volgende aspecten worden toegelicht: 1, Relatie tussen de omgevingsvisie en het planMER en de hoeken van het speelveld: duidelijker toelichten hoe de keuzes in de omgevingsvisie tot stand zijn gekomen en welke rol de resultaten uit het planMER daarbij hebben gespeeld. Overzicht van de keuzes die de visie maakt, hoe en waarom deze keuzes worden gemaakt en hoe het planMER inzicht geeft in de milieu-effecten van deze keuzes. 2. Planuitwerking en programma's: thema's die niet worden uit-gewerkt maar terugkomen in de uitwerking van de omgevings-visie. 3. Aanvullende milieu-informatie. Omschrijvingen referentiesituatie en aanvullende milieu-informatie. 4. Monitoring en borging van het milieubelang in het vervolgproces	Zienswijze

Bijlage 1:

Reactienota, zienswijzen en antwoorden

Bijlage 1 Reacties en beantwoording

Nr.	Reactie	Antwoord
1	Bedankt voor het delen. Ik lees helaas niets terug over de slechte bereikbaarheid van Overvecht-Noord ten opzichte van station Utrecht Centraal. Kanaleneiland is bijvoorbeeld per tram prima bereikbaar. In de spits doet de bus vanaf halte Rio Brancodreef er 35 minuten over. Bij minder drukte toch een goede 25 minuten. Deze reistijd gecombineerd met de overstaptijd van de NS zorgt ervoor dat ik vaak de auto pak naar werk buiten de stad, wat ik erg zonde vind. Is hier nog ruimte voor in de nieuwe plannen?	Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn. Meer informatie hierover staat in het hoofdstuk 'Veilig en Verbonden' van de omgevingsvisie.
2	Vandaag ik jullie post met daarin de plannen voor de wijk Overvecht. Onderdeel van de plannen is een school voor voortgezet onderwijs. Ik wil jullie hierbij laten weten het niets eens te zijn met het plaatsten van deze school. Dit zal de wijk zeker niet ten goede doen en de waarde van mijn woning zeker niet. Ik reken op deze manier dan ook protest aan. Verzoek om jullie plannen voor een school in de woonwijk (met genoeg problemen met jeugd) te herzien. Kies als locatie bv het bedrijven terrein achter de Franciscusdreef. Hier zullen een stuk minder omwonende er overlast of hinder van ervaren.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school op het bedrijventerrein te bouwen. Op het bedrijventerrein heeft de gemeente geen percelen beschikbaar of in eigendom waar de school gebouwd kan worden. Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet om de school op het bedrijventerrein te bouwen.
3	a. Het hoofdprobleem in Overvecht is: Te veel mensen op een te kleine plek en daarbij te veel sociale huur. Jullie visie zorgt voor nog meer druk op de wijk. 5000 extra woningen , bijna een kwart extra. Hierdoor zullen de bekende problemen toenemen. b. Wegen en parkeerplekken zeker richting en op winkelcentrum Overvecht zijn overbelast. Door wegen en parkeerplekken te sluiten creeer je ergens anders in de wijk bottlenecks. c. Overvecht heeft reeds heel veel groen en ligt aan een mooi bos. Door nog meer groen aan te leggen is de kans op afvaldumping, wat reeds gebeurt, en ongedierte groter. Tevens nodig je overlast in het park uit als dit afgelegen ligt van wegen. Ook zorgt dit voor onveilig gevoel voor mensen die door het park moeten, zeker als het donker is. Tevens ontstaan	a. We herkennen niet dat het hoofdprobleem te veel mensen op een te kleine plek is. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter behouden blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. b. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	hierdoor vluchtroutes waardoor handhaving door politie lastiger is. De laatste jaren worden speelplekken ook amper gebruikt doordat de interesse van de jeugd is verplaats naar het online leven. d. Ik betwijfel of over al deze punten is nagedacht. Ik heb het gevoel dat geen rekening is gehouden met het gedrag en de cultuur in Overvecht en dus vanuit een ideale situatie uit wordt gegaan. Dit geld kan beter geïnvesteerd worden. Bijvoorbeeld flats afbreken en laagbouw realiseren. Bestane bewoners spreiden over de wijk. Dit komt de leefbaarheid meer ten goede.	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. c. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. d. Wij willen een omgevingsvisie maken die juist specifiek voor Overvecht is en uitgaat van de krachten en de uitdagingen in deze wijk.
4	Ten eerste wil ik u en het hele team bedanken voor het opsturen van de Omgevingsvisie voor Overvecht. Ik woon zelf al zeven jaar in Overvecht en ben dus ontzettend blij met de richting waar de gemeente heen wil gaan. Enige commentaar wat ik wou voorleggen betreft de verlaten parkeergarage tussen de gebouwen van de Faust-en Rubicondreef. Wij wonen zelf op de Rubicondreef en denken al een tijdje dat het voordelig zou zijn om de parkeer garage te slopen en in plaats daarvan een voorziening plaatsen voor de omwonenden. Iets in de trend van een moestuin, park oid. Het zou ontzettend veel toevoegen aan dat stuk grond aangezien het stuk grond relatief groot helemaal niet wordt gebruikt.	Dank voor uw positieve reactie De garage tussen de gebouwen van de Faust- en Rubicondreef is geen eigendom van de gemeente en we zijn afhankelijk van de medewerking van de eigenaar. Tot op heden is deze nog niet bereid de plek te herontwikkelen. Maar, we zijn het met u eens dat deze plek een andere invulling hoort te krijgen en veel meer kwaliteit verdient. Op de buurtkaart van de Taagdreef hebben we deze plek nu benoemd en we zullen ons hier actief voor in gaan zetten.
5	Graag reageer ik op de uitgewerkte omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. In het document zijn meerdere beoogde fiets/wandelverbindingen onder het spoor met de wijk Tuindorp opgenomen. Als bewoner van Tuindorp ben ik zeer overvallen en verbaasd over dit plan omdat er compleet voorbij gegaan wordt aan de consequenties voor de buurt Tuindorp: wat is het effect op de leefbaarheid, veiligheid en de verkeersdrukte? Hieronder een opsomming van enkele bezwaren:	a. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Er is geen enkele participatie vanuit bewoners in Tuindorp gevraagd/aangeboden, terwijl de beoogde aanpassing zeer grote consequenties heeft voor de buurt. b. Er zijn binnen een afstand van 1 km reeds 2 doorgangen onder het spoor, met in het midden een 3e doorgang (station Overvecht). Dit lijkt reeds ruim voldoende om de bereikbaarheid van de scholen in Tuindorp te garanderen (dit wordt als enige concrete argument genoemd in de omgevingsvisie). c. Er is binnen Tuindorp alleen bestemmingsverkeer en nadrukkelijk geen doorgaand verkeer. Dit bevordert de veiligheid voor alle bewoners, maar met name voor kinderen en ouderen. Een doorgaande fietsroute heeft grote consequenties voor de verkeersveiligheid, drukte op straat en dus de leefbaarheid in de buurt. Zowel westelijk als oostelijk (Eykmanlaan en Meester Tripkade) is er een hoofdfietsroute die juist wel geschikt is voor grote aantallen fietsers en wandelaars. d. De ondertunnelde doorgang heeft een aangetoond negatief effect op de veiligheid in de buurt en met name in de straten nabij de ondertunneling. Tevens is de ondertunneling zelf vaak een onveilige plek voor bewoners van zowel Overvecht als Tuindorp, met name voor ouderen, vrouwen en kinderen. De argumentatie voor de ondertunneling is onduidelijk: gaat het alleen om de bereikbaarheid van de scholen? Zijn er andere zwaar wegende argumenten? Uit het participatieverslag blijkt dat de ondertunneling als optie is aangeboden aan de bewoners van Overvecht, waarbij slechts 50-70% dit een goed idee vond. Dit lijkt geen eenduidig mandaat voor een dergelijke ondertunneling.	b/c/d. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
6	Graag reageer ik op de nieuwe ontwerpvisie voor de wijk Overvecht. Als bewoner van Tuindorp ben ik erg blij dat dit stadsdeel verder wordt ontwikkeld, maar ben ik geschrokken van de extra fiets- en wandelverbindingen die onder het spoor voorzien zijn richting onze wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dan dat dit ernstig negatieve impact zal hebben op de (verkeers)veiligheid bij ons in de buurt. Kijkend naar de bizarre, asociale taferelen die nu al plaatsvinden door fatbikes, scooters en ander gemotoriseerd vervoer van en naar Overvecht, voornamelijk over de Meester Tripkade, is het goed voor te stellen dat deze overlast zich dan ook naar andere fietspaden onder het spoor zal verplaatsen, met gevolgen voor de veiligheid in onze krappe straatjes waar veel kinderen gebruik van maken. Nog los van het beperkte nut dat uitgaat van deze verbindingen zijn de straatjes in Tuindorp krap, spelen er overdag en 's avonds vaak kinderen op straat en is nu al sprake van een wankel evenwicht tussen bestelbusjes, autoverkeer van bewoners, (bak)fietsverkeer, voetgangers en kinderen. Als daar nog meer 'recreanten' vanuit Overvecht aan toegevoegd worden verslechtert dat de leefbaarheid op straat. Ik wil u vragen, alvorens hier miljoenen gemeentebelasting aan uit te geven, om het nut van de extra wandel- en fietsverbindingen te heroverwegen en met een invulling te komen die recht doet aan het karakter en de ruimtelijke ordening van de woonwijk waarin wij wonen. Tot slot zou ik zeer benieuwd zijn naar de visie van de politie op de uitrol van deze extra vluchtroutes voor criminelen uit Overvecht. De politiehelikopter is boven Overvecht nu helaas een frequente gast, en ook die overlast willen we liever niet de wijk in halen.	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
7	De omgevingsvisie voor de buurt Neckardreef e.o. is denk ik net iets te vooruitstrevend. De gemeente heeft het over een snelle busverbinding over de Carnegiedreef en Zamenhofdreef naar station Overvecht. Maar de gemeente heeft nauwelijks invloed op de vormgeving en implementatie van het openbaar vervoer in de stad en regio Utrecht. De provincie Utrecht en het OV-bedrijf bepalen of zo'n snelle busverbinding zal komen of niet. Op dit moment van schrijven is de frequentie van bestaande buslijnen omlaag gebracht. We hebben te maken met overvolle kleine standaardbussen die vaak uitvallen. De uitval van de buslijnen is zodanig dat de betrouwbaarheid niet te garanderen is.	Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. We hebben de knip op de Neckardreef aangepast, we gaan in de toekomst onderzoeken of hier een maatregel nodig is. De bereikbaarheid van nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op dit moment is de maximumsnelheid op de Neckardreef teruggebracht naar 30 km per uur. En ik merk dat het verkeer zich daarop aanpast. Op de kaart zie ik het voornemen om een deel van de Neckardreef te gaan afsluiten. Dat is een zeer slecht idee. Allereerst moeten hulpdiensten bij noodgevallen snel ter plaatse kunnen zijn. Het afsluiten van een deel van de Neckardreef betekent dat hulpdiensten langer onderweg zijn. Daarnaast zijn sommige personen vanwege invaliditeit of ziekte afhankelijk van de auto. En de Neckardreef is op dit moment veiliger dan jaren geleden. Een alternatief idee: fietsstroken aanbrengen op de Neckardreef zou ik wel prettig vinden, want momenteel durf ik niet over deze weg te fietsen. Ik vind het zeer zorgelijk dat de omgevingsvisie gericht is om van Overvecht één groot park te maken. Dit is een krankzinnig plan. Waarom mogen er geen auto's over de Marne of Moezeldreef rijden? Deze route zorgt ervoor dat Overvecht bereikbaar blijft. Met het voornemen tot de afsluiting van Marnedreef, Moezeldreef, deel van de Neckardreef zal Overvecht-Zuid slecht bereikbaar worden. En de gemeente kan niet garanderen dat we een kwalitatief betere vorm van OV krijgen. Want de gemeente gaat niet over het openbaar vervoer in de stad. Overvecht is al een behoorlijk groene wijk met volop ruimte voor recreatie, sport of om te fietsen. Het is onnodig om Overvecht zodanig te vergroenen dat de wijk zeer slecht bereikbaar zal worden. Slecht bereikbaar voor hulpdiensten, invaliden en gezinnen. Daarnaast wordt in de omgevingsvisie te weinig rekening gehouden met de stedelijke dynamiek. Deze wijk is nu eenmaal onderdeel van een grote stad en daar horen ook auto's bij. We zijn geen dorp. a. Zorg voor meer fietsstroken op drukke wegen zoals de Neckardreef en maak parken aantrekkelijker. b. Heel veel bankjes zijn jaren geleden door de gemeente verwijderd vanwege overlast. Maar ik zie de bankjes toch graag terugkeren.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. We zetten in op lagere snelheid en minder auto's op straten zoals de Neckardreef, waardoor het aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen. Ook stellen we diverse ingrepen voor om de parken aantrekkelijker te maken. Het plaatsen van bankjes valt niet onder de omgevingsvisie Overvecht. Wij hebben uw suggestie doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	c. De parken worden op dit moment slecht onderhouden. Veel overwoekerde looppaden en onkruid maken deze parken juist erg onaantrekkelijk. Laat de gemeente de visie ook daarop afgestemd zijn. d. Het verwijderen van parkeerplaatsen wil ik absoluut ontraden. Op dit moment zijn er zelfs te weinig parkeerplaatsen in de avond- en nachtelijke uren. En dat is niet de bedoeling. Deze omgevingsvisie is ontworpen door de ogen van beleidsmakers en overijverige ambtenaren. Daarbij is denk ik voorbijgegaan aan wat de bewoners zelf willen. Ik kan enkel mijn hoop uitspreken dat deze visie niet in beton gegoten is.	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners. Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. En het gaat bijvoorbeeld ook om het precieze ontwerp van het groen in de parken, de inrichting van wegen inclusief beoogde knips of de nieuwe parkeeroplossingen. Hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, vraagt nadere uitwerking in projecten en afspraken met grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. De visie geeft voldoende ruimte voor deze uitwerkingen.
8	Vanuit de omgevingsvisie overvecht heb ik vernomen dat er nieuwe fietstunnels in de planning staan. Een van de fietstunnels is gepland onder het station door en komt uit op de Prof van Bemmelenlaan. Graag teken ik bezwaar aan tegen dit plan. De straat waar de tunnel op uitkomt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	bevat twee basisscholen, waardoor er grote verkeersartefacten en drukte aanwezig is op de verschillende schoolstart en eindtijden. Het is nu al een kunst kinderen veilig op school te krijgen, ook zonder hard rijdende fietsers en brommers uit een fietstunnel. Daarnaast ondervinden omwonenden al meer dan genoeg geluidsoverlast vanuit het station, daar kan geen tunnel bij die hier qua geluidsoverlast nog een schepje boven op doet.	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
9	Dank voor het uitgebreide schrijven. Ik heb vragen met name over punt 8 op het gekleurde(zeer onduidelijke)kaartje. Er staat: Tussen het gebied..... ruimte voor stedelijke bebouwing met woningen en voorzieningen. De pijl wijst naar een stuk groen tussen de appartementen op de Othellodreef en de Tannhauserflat. Ik dacht eerst dit is verkeerd aangegeven. Het is een zeer noodzakelijk stuk groen met bomen en vormt een rustpunt in deze drukke buurt. Vanuit de Tannhauserflat is door de hoogbouw al veel geluid extra te horen. Als u daar gaat bouwen, dan is de rust in het stukje groen weg, U weet net als ik dat bebouwing in de hoogte vraagt om parkeerplaatsen, voetballende kinderen en veel spelen op het gras en bbq aldaar vanuitdeze stapelwoningen en weg is het groen!! Dan zal zeker ook van uw kant de opmerking komen. het spijt ons maar er moeten een paar bomen weg. Daar kunnen we op wachten. het spijt u niet IK HEB EEN BETER IDEE: DE PARKEERPLAATSEN EN DE TANNHAUSERFLAT vervangen door 4 lagen hoge appartementen zoals de Maria van Hongarijedreef met parkeermogelijkheid. Dat stuk prachtig is vernieuwd. dat was een gribus. Wat ik u ook wil aangeven: verbouw de winkels en huizen met een luxe uitstraling. Werken met destructieve jongeren heeft mij geleerd: Hoe mooier de woonverblijven en hoe schoner hoe minder destructief zij werden. De winkels in Overvecht: De Gagelhof en tegenover de moskee zijn verschrikkelijk shabby. Vroeger was tegenover de moskee een keurslager, een banketbakker en het zag eruit zoals in De Gaard en bv Kerkelanden in Hilversum. De plaatselijke (lees Turkse en Marokkaanse) winkels en de omgeving zijn smerig. Waarom	Het gebied rond de Tannhäuserdreef is aangegeven als oranje "Stedelijk gebied". In de omgevingsvisie Overvecht in het hoofdstuk "ruimte voor groei" spelregels gegeven. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. Per kleur gebiedstype hebben we naast spelregels voor ontwikkeling, structuur, programma, architectuur nu ook aparte spelregels voor woonmix, groen en parkeren opgenomen. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Met de omgevingsvisie beogen we brede wijkverbetering, waaronder het voorzieningenniveau. Bij verdere uitwerking of nieuwe ontwikkelingen kunnen we sturen op uitstraling en beeldkwaliteit en/of geldt het welstandsbeleid. Wij kunnen niet handhaven op onderhoud van gebouwen. In de omgevingsvisie wordt er duidelijk gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de omgevingsvisie voorkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	stellen jullie daar geen eisen aan. (O o het is Overvecht maar??) Zelfs de Marokkaanse en Turkse mensen uit onze (koop)woningen zien het graag anders en keuriger. U woon t hier waarschijnlijk niet en ik zie de Nederlandse mensenweggaan en ik ben zelf ook in de gelegenheid om als het moet naar Tuindorp Oost te verhuizen, waar een mooi en goed onderhouden winkelcentrum is en de huizen verzorgder met tuinen en groen. ik hoop niet dat dat nodig is. Ik begrijp dat u als gemeente de woningen liever in Overvecht kwijt wil dan in het Wilhelminapark, maar zet ze dan op het industrieterrein. Daar is nog plek en vervang daar oude gebouwen. Ja maar hoor ik u zeggen mensen willen bij het station en de moskee wonen. Er zijn ook twee kerken in de buurt hoor!! En mensen hebben vaak een auto en kunnen ook met de bus naar het station. Ik mag het niet zeggen, maar doe het toch: Door de moskee is de buurt erg achteruitgegaan en meer mensen die benauwd op elkaar wonen en niet allemaal gewend aan keurig onderhoud dat geeft nog meer shabby woonomgeving. Ik druk me nu met het benoemen van deze mensen wat wollig uit. Maar ik ben ook gewend om rapporten te maken met mooie verhulde taal en daar kan ik in jullie brief heel wat zinnen van aanwijzen. Gebakken lucht noemen we dat.	
10	Ik heb de omgeving visie van Vechtzoom-Zuid bekeken. Hier uit heb ik niet op kunnen maken wat er nu precies met de Carnegiedreef gaat gebeuren en wat de impact gaat zijn voor mijn dagelijkse reisbewegingen naar en van werk. Kan dit verduidelijkt worden? Daarnaast hebben de buurtbewoners van de Japuradreef kruising te hoogte van Colombiadreef last van verkeer wat op hoge snelheid accelereert door de bochten. Word hier ook wat aan gedaan?	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. Er vanuit gaand dat u met de auto naar uw werk reist, betekent dit in de toekomst dat u vanuit Vechtzoom-Zuid via de Einsteindreef of de Rio Brancodreef (afhankelijk van waar in Vechtzoom-Zuid u woont) de buurt verlaat en niet meer via de Carnegiedreef. De Japuradreef wordt een 30 km/uur straat. Mogelijk eerst met (tijdelijke) maatregelen, maar later met een volledige herinrichting waarbij de straat onder andere smaller wordt gemaakt.
11	Het vergeten eiland. Zo noem ik gekscherend onze woonwijk die verstopt zit tussen alle flats. Een wijk die vroeger barstte van de kinderen die bij elkaar in	Het is spijtig te horen dat u ontevreden bent over het onderhoud in uw wijk. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht heeft een abstractieniveau die

Nr.	Reactie	Antwoord
	de tuinen speelden, buren die met elkaar buiten aten en gezinnen die elkaar kenden. Nu is het een vergeten eiland in Overvecht. Dat nauwelijks onderhouden wordt door de gemeente. Een speeltuin die niet bekend is bij de gemeente en dus verpaupert. Een prachtige groenstrook met 8 trotse platanen, die ook genegeerd wordt, boomspiegels die eruit zien als treurige zanderige plekken. Een wijk waar pas na 2 jaar zeuren aandacht aan wordt besteed en de gemeente eindelijk een beetje schoonveegt. Groot was dan ook mijn hoop toen de omgevingsvisie voor Vechtzoom-Zuid in de bus viel. Maar de visie van de gemeente laat zien dat ook zij onze wijk niet kent. Onze wijk wordt oranje ingekleurd in plaats van geel. (6) We worden meegenomen in stedelijke bebouwing en voorzieningen, terwijl de populatie het tegenovergestelde is en ook wordt. De huizen trekken starters aan. Er worden opnieuw kinderen geboren, gezinnen nemen weer toe. De flat rondom, die vroeger een seniorenflat was, trekt nu jonge mensen en gezinnen aan. Je hoort en ziet weer. baby's. Maar we worden vergeten. De speeltuin is onbekend bij de gemeente. Het is onveilig en ontoegankelijk. De groenstrook staat niet eens op de gemeentelijk kaart. Het kleurt 'bebouwd' en niet als 'groen'. Alles wordt verwaarloosd. Laat onze wijk van de Zuidpooldreef alsjeblieft GEEL kleuren. Geef niet alleen de nieuwbouwwijk aan de overkant de aandacht, maar geef deze oude wijk weer kleur. Laat er aandacht zijn voor het groen dat er al is, laat de speeltuin aandacht krijgen, laat het eiland weer tot bloei komen, ook al staat het op de vreemdste plek in heel Overvecht. Laat het een onverwachte oase zijn. Laat alsjeblieft onze wijk weer een echte WOONBUURT zijn zoals het vroeger altijd is geweest. En neem onze wijk niet mee in een stedelijke visie, maar in een woonvisie. De oude en nieuwe bewoners snakken naar aandacht en de gezelligheid van vroeger. De gemeente kan nu verschil maken.	voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstucturen van de wijk en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het klopt dat daarbij niet alle groenplekken en speeltuinen te zien zijn op de kaart. Deze zijn weldegelijk bekend bij de gemeente. Bij verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concretere plannen komen aspecten als veiligheid, groen, speelplekken, type woonprogramma, ook concreter aan bod. Uw wijk heeft een oranje kleur in de omgevingsvisie gekregen, als overgangszone tussen de gele en de rode buurten. In deze oranje vlek zijn al voorzieningen aanwezig en de woonbebouwing is grotendeels in ruimtelijke verschijningsvorm en situering afwijkend van de overige oorspronkelijke Overvechtse bebouwing. Dit is een aspect die past bij de uitgangspunten voor de oranje gebieden. De omgevingsvisie geeft aan: ook in de oranje gebieden bouwen we voort op bestaande kwaliteiten en vernieuwen we waar kan. Ingrepen zullen bij moeten dragen aan de brede doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Evenals bij de gele woonbuurten geldt in oranje: Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen.
12	Lijkt me voor fietsers heel handig Echter fietsertunnels leiden nogal eens tot criminele activiteiten. Misschien is het een goed idee om ze na zonsondergang heel goed te verlichten, zodat het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet alleen licht is aan het eind van de tunnel. Cameratoezicht zou ook een optie kunnen zijn.	barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
13	Dank je wel voor de documenten. Goed om te lezen dat er veel) ruimte komt voor wandelen en fietsen en dat er veel groen toegevoegd wordt. Graag zou ik nog de volgende punten mee willen geven voor het verdere ontwerp: • Door Nieuw Overvecht is nu de 'mogelijke HOV' ingetekend. Fijn te zien dat dit nu in ieder geval wordt overwogen. Graag pleit ik weer voor HOV over Nieuw Overvecht ivm bereikbaarheid van de sportparken. Google maps geeft minimaal 12 minuten lopen van een halte op de Fransiscusdreef naar sportpark Manitobadreef 4 of 8. Omwille van veiligheid en bereikbaarheid sportparken pleit ik voor doortrekken HOV over Nieuw Overvecht; • Naast Manitobadreef 8 is ook sport ingetekend. Wordt dat een nieuw sportterrein of betreft dit stcihting SUL (auto's en lijnvliegen)? • Veel inpassing van sporten en bewegen in de parken en ruimte voor wandelen en fietsen in de wijk. Dat is goed om te zien. Ik pleit nogmaals voor parken die uitnodigen tot sport en bewegen. Niet alleen wandelen en fietsen maar ook andere vormen van actieve mobiliteit. Denk aan skateboarden, steppen, hardlopen. Ook aandacht voor urban sports. SportUtrecht denkt graag over mee over de invulling en ook is het aan te raden om daar met de andere partners in het sociaal domein over te sparren als definitieve invulling ter sprake komt. Zie ook bijlage voor velo parcours die je door de wijk kunt laten lopen. Daagt en nodigt uit en heeft een natuurlijk aanzien. • Buurtcentrum De Dreef lijkt op de verkeerde plek ingetekend te zijn op het kaartje. Ingetekend waar nu Boks zit volgens mij.	We weten nog niet of de HOV verbinding op Nieuw Overvecht gaat eindigen of doorgaat richting Zuilen. Beide opties zijn nog opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. Mocht de HOV niet door Nieuw Overvecht gaan, zetten we in op aanvullend buurtgericht OV op het bedrijventerrein. Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De sportsymbolen in Nieuw Overvecht nabij de Manitodreef 8 betreffen bestaande sportvoorzieningen zoals voetbalvereniging EDO. De parken zijn conform de omgevingsvisie een plek om te sporten, te spelen en om van de rust te genieten. Het verzoek om vormen van actieve mobiliteit en sport en beweeginrichting toe te voegen past binnen de omgevingsvisie. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie dient dit verder uitgewerkt te worden in samenspraak met inwoners, gebruikers partners die actief zijn in de wijk. Dit herkennen wij niet. Op de buurtkaart 'Neckardreef e.o.' is buurtcentrum De Dreef onderdeel van Talentcampus. De locatie waar BOKS is gevestigd, is aangeduid als 'het hart van de buurt'. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Zoals HOV nu is ingetekend bij kaart 'Taagdreef en Rubicondreef' worden Cruyff Court en Krajicek playground door een busstrook afgesneden van MPowercollege. Natuurlijk minder auto's dan bussen. Maar pleit wel voor een op het oog natuurlijke strook zodat verbinding school en court/playground op zicht niet te erg verbroken wordt. • Goed te zien dat extra verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht ingetekend is. Ik pleit voor overgangen en niet voor onderdoorgangen (geen tunneltjes ivm veiligheid), tenzij die tunnels niet voor mens maar voor dieren zijn. Idee van twee natuurlijke heuvel over de NRU heen voor mens en dier is nog steeds een mooie gedachte met een natuurlijke verbinding tussen Noorderpark en de wijk. Aanvullend op de ideeën van de pumptrack en het velopark, die ik eerder heb gestuurd, hierbij nog een aanvulling voor invulling openbare ruimte: atletiekplein. Zie de presentatie; In Utrecht hebben we natuurlijk Dafne Schippers als atletiek-grootheid. Ik heb begrepen dat zij zich ook sterk maakt voor atletiekpleinen en hier voor Utrecht een ambassadeursrol in zou kunnen vervullen. Kijk ook bijvoorbeeld naar Skills Gardens, sportvelden in de openbare ruimte gebaseerd op Athletic Skills Model. Hier gaat het om uitnodigende inrichting van de openbare ruimte waar gebruikers zich breedmotorisch ontwikkelen. Iets wat we in Utrecht nastreven. Ook zo'n atletiekplein draagt bij aan die breedmtorische ontwikkeling. De minitrack al voorbeeld hoe je in het klein op meerdere plekken atletiek terug zou kunnen laten komen op speelplekken in de wijk. Wij denken samen met de partners in de wijk (sportclubs, JoU, DOCK) graag mee over invullingen van openbare ruimte.	Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn. Dank voor het aanbod om mee te denken over de invulling van de openbare ruimte. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie zullen wij de stakeholders betrekken, net als bewoners en gebruikers.
14	Met aandacht de wat klein uitgevallen plattegrond over de toekomst van Overvecht tot me laten doordringen. Maar één troost het Sentapad heeft zelfs de tekening bereikt. als ik het goed begrijp wordt er weer meer AFGEBROKEN dan OPGEBOUWD.	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weg gaat, dan spreekt de omgevingsvise de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zo zie ik een grote groene strook waarin de wandelaar en de fietser voorrang hebben daarvoor verdwijnen de door de FNV gebouwde BESCHUTTE woningen voor ouderen die deels wonen met een tuintje een GROTE LUXE in Overvecht. Troost u ze zijn niet meer beschut , gelukkig was er een bezuinigingsronde. ik zal de afbraak niet meer meemaken want jaargang 1937 is wat je noemt ietwat overbodig. nutteloos en afgeschreven. Maar waar stopt u de aanstormende Boomers ??? In 20 hoog met gesloten ramen en geen balkon want die springen zeker weten een keertje. Welke stadsontwerper heeft u ingehuurd om dit voor elkaar te krijgen. zeker de eerste de beste of een die het voor een PRIKKIE wilde doen. Het kan ook zijn dat u een wedstrijd heeft uitgeschreven voor jonge ontwerpers of eenvoudig weg Bij inschrijving net als bij de ZORG en dan maar afwachten waar het schip strandt. U nodigt mensen uit om in de Zamenhofdreef te komen staren naar iets wat nooit helemaal uit de verf zal komen en dat weten jullie ook. U kent het gegeven dure woningen bouwen want de samenstelling van de bevolking is nogal eenzijdig en dat zal mengen? de laatste tijd wordt er veel geschreven over dat men moeilijk met ANDEREN dan de eigen BUBBEL converseert want waarover ??? het voorstel om tussen de ELITE wat arbeiderswoningen sorry sociale woningen te plannen zal een schok betekenen voor deze buurt MENGEN ?? ha ha Helaas ben ik verhinderd om de plannen van dichtbij te bekijken de mobiliteit holt achteruit. Maar ik zal zo mogelijk op GOOGLE de plannen volgen en van mijn misnoegen blijk blijven geven. Hier ligt ter inzage de plannen die goedgekeurd werden en ook uitgevoerd vanwege overlast.	Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen en woonbehoeften, bijvoorbeeld woonzorgconcepten waarbij zorg dichtbij de woning beschikbaar is en verpleegzorgplekken waar ook zwaardere zorg verleend kan worden. Locaties binnen 500 meter van voorzieningen zijn bij uitstek geschikt voor deze doelgroep. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid vn winkels. De omgevingsvisie richt zich op een gemengde woningvoorraad. Als in heel Overvecht, maar ook specifiek in de nieuwbouw. Er is dus geen sprake van uitsluitend toevoegen van dure (koop)woningen.
15	Per post heb ik de omgevingsvisie van Neckardreef e.o. ontvangen. Er staan mooie ideeën in. Mooi om te zien dat er veel aandacht is voor groen! Als bewoner van de dommeringdreef heb ik veel groen om me heen als ik de deur uit stap, maar het voelt maar weinig als natuur door de grote hoeveelheid	Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	afval tussen de planten. Het gaat om o.a. plastic zakken, zwervend huis-/grofvuil dat op straat wordt gedumpt en blikjes. Ik denk dat dit deels komt door nalatigheid van bewoners, maar wellicht ook een gebrek aan prullenbakken op straat. Daarbij nodigt het vele afval op straat mensen ook niet uit om hun verantwoordelijkheid te nemen in het schoonhouden van de open ruimte. Ik vroeg me af of zwerfafval ook wordt meegenomen in het omgevingsplan. Aan de ene kant snap ik dat het omgevingsplan meer is gericht op de ruimtelijke indeling. Aan de andere kant zou het zonde zijn als nieuw aangebracht of verbeterd groen direct weer wordt bezaaid met afval.	schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).
16	Dit speelt wellicht in Vechtzoom-zuid, maar wil dit toch aangeven, 10-tallen jaren was het onmogelijk om met de auto, in beide richtingen van de Vechtdijk het Zandpad op te rijden. Dit had natuurlijk te maken met de prostitutie op het Zandpad. Die fysieke maatregelen zijn daar weggehaald. Er staat helaas maar 1 Verkeersbord C1. Dit bord staat op het zandpad in de richting van Vechtdijk. Dit bord betekend dat het verboden is in te rijden, in beide richtingen, zie afbeeldingen 3370, vanaf Zandpad Vechtdijk op en 3751 van Vechtdijk naar Zandpad. Dat betekent dat er ergens op de Vechtdijk ook zo'n bord moet staan. Dat is dus niet zo. In augustus 2022 heb ik dat gemeld nog steeds niets aan gedaan. In januari, dit jaar is een verzinkbare paal geplaatst. Afbeelding 3752 en 3909. Op de locatie Zandpad - Vechtdijk. Om autoverkeer onmogelijk te maken. Deze paal geeft sinds dat deze eind januari 2024 geplaatst is 2 dagen omhoog gestaan. Dit heeft niets te maken met de strooiroute. Paal staat namelijk niet in het fietspad.	Het klopt dat er in januari een paal is geplaatst. We zijn op dit moment bezig met een oplossing en bereiden een verkeersbesluit voor om de bebording in orde te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit heeft alles te maken met een aantal bewoners van de Vechtdijk, die als de paal omhoog staat met de auto om moeten rijden. Nu rijden ze dus vanaf de Vechtdijk, het Zandpad op. Wat officieel verboden is. Deze bewoners zijn ook geen ontheffinghouders. Ik fiets daar regelmatig en moet uitwijken voor auto's die over de smalle brug en Vechtdijk rijden. En de gemeente Utrecht zegt dat ze oa lopen en fietsen voorrang willen geven. Dat wordt gezegd maar zeker niet gedaan. Op deze locatie wordt het gebruik van de auto aangemoedigd. Er wordt zo'n paal geplaatst voor veel geld en niet gebruikt. Het is daar zeker niet verkeersveilig. Als ik zo'n wijkbericht lees zie ie veel plannen, maar trek zeer in twijfel wat daarvan gaat lukken. Er komt een gigantisch financieel tekort aan. Ik woon in de wijk die in 2030 gasvrij zou worden, dat gaat dus nu opeens niet door. De noordelijk rondweg Utrecht (NRU). Veel plannen gebeurt niets. Heel Utrecht betaald parkeren, ook in wijken waar totaal geen overlast is.	
17	Ik heb de volgende punten van aandacht: 1) Bij [redacted], waar ik woon wordt voorgesteld ruimte te maken om aanpassing aan de bebouwing te doen. Hoe? Appartementen voor ouderen die deels zorg krijgen van Careijn, ernaast gelegen. 2) Wegafsluiting op de Neckardreef voor auto's toch niet voor bus 6 mag ik hopen. Wij ouderen hebben o.v. nodig dichtbij. En waar rijdt bus 1 als op die route ook een afsluiting komt? Er zijn geen bushaltes voor lijn 6 en 1 ingetekend. Makkijk gezegd: meer gaan fietsen en lopen. Bedacht door fitte jongeren en milieupartijen in de gemeente (wethouder voorop) Hier wonen 80plussers!! De afsluitingen maken het onmogelijk om met de auto bij het winkelcentrum te komen vanaf de Werradreef. Dan wel met grote omweg buitenom via	1. In de ontwerp omgevingsvisie was uw woonbebouwing aan de Werradreef aangeduid als "Transformaties in het groen". In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht heeft dit gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden". Het doel van deze groen-oranje gebieden is meer en beter groen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Transformatie is alleen mogelijk, mits dit bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich

Nr.	Reactie	Antwoord
	Moldaudreef, NRU en Einsteindreef. Meer kilometers, meer uitstoot, slechtere luchtkwaliteit Kruispunt Moldaudreef- Neckardreef wordt drukker en vanuit Neckardreef is de Moldaudreef nu al moeilijk op te rijden. Wordt nog erger dan. Toch een rotonde? Moldaudreef de nieuwe racebaan ipv Neckardreef? Genoemd kruispunt nog gevaarlijker.	voordoet in deze "Groene buurtranden", dan zal er op deze manier geadviseerd worden. 2. De Neckardreef wordt niet voor bussen afgesloten. Precieze lijnvoering en haltes van het buurtgerichte OV zijn niet opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie omdat deze later worden bepaald. De maatregelen voor autoverkeer (knips) hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.
18	Al ruim 50 jaar woon ik behoorlijk tevreden in Overvecht- Noord en heb de wijk zien groeien, sociaal zien afbrokkelen en op dit moment weer aan het opkrabbelen. Persoonlijk vind ik de omgevingsvisie een drama voor Overvecht, waar weinig bewoners inspraak in hebben gehad. Als je de cijfers bekijkt hebben maximaal 8% van de bewoners meegedacht over de omgevingsvisie, inspraakavonden worden door 0,006% bezocht en de ingevulde enquêtes zijn qua hoeveelheid ook onder de 1%! Hoe bedoel je, we hebben ons best gedaan om bewoners te betrekken? Opvallend is dat zelfs degene die in staat waren de enquêtes in te vullen, wat een gedrocht en met gestuurde vragen, tegen bepaalde stellingen waren, wat betekent dat draagvlak voor veel plannen niet toetsbaar en er waarschijnlijk niet is. Daarnaast worden veel plannen in de omgevingsvisie toch doorgezet ondanks het feit dat veel Overvechters de plannen slecht vinden. Overvecht is een mooie wijk om in te wonen, gebruik het geld wat in de aanpassingen gestopt zou gaan worden, om de aandachtspunten als sociale veiligheid, beter en goedkoper OV en vervuiling tegen te gaan. Als deze plannen doorgaan dan wordt Overvecht de komende 20 jaar een bouwput en waarom? Niet omdat de Overvechter dat wil, maar omdat er een aantal bestuurders hun zin willen doordraven en nooit in de wijk komen. Wie gaat dit betalen? Er is geen geld om de NRO aan te pakken en om het OV te verbeteren maar wel om Overvecht op de schop te nemen!? Is er niet genoeg geld verspilt aan de Uithoflijn, Overvecht Noord aardgas vrij, de parkeren app, versmalling Marnixlaan en omstreken. Allemaal trajecten waarin er niet geluisterd wordt naar de bewoners die er rechtstreeks mee te maken hebben.	Van andere omgevingsvisies weten we dat het een abstract onderwerp is om over mee te denken; en dat de meeste bewoners meer geïnteresseerd zijn om mee te denken op het moment dat een ontwikkeling concreter wordt. Dat maakt ook dat we tevreden zijn met de hoeveelheid betrokken bewoners die met ons mee hebben gedacht en hebben gereageerd. We hebben door een mix van verschillende communicatiekanalen, -middelen, manieren en momenten geprobeerd om zo veel mogelijk mensen te bereiken. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht is als wijk op dit moment langzaam aan het opkrabbelen, je ziet steeds meer autochtonen gezinnen huizen kopen, waardoor de wijk diverser wordt. Maak het aantrekkelijk door de bewoners aangegeven aandachtspunten aan te pakken. Hiermee zou de bewoner van Overvecht geholpen worden en niet door de uitvoer van de voorgestelde omgevingsvisie.	
19	In de omgevingsvisie lijken de woningen van het complex Dommeringdreef/Brandenburchdreef weg te vallen, of in elk geval het deel aan de Dommeringdreef. Ik las ook dat er sprake is van 'bebouwing weghalen' om park De Watertoren weer aan te laten sluiten naar het Noorderpark. Betekent dit dat het de bedoeling is dat het hele complex gesloopt wordt? En op welke termijn zou dat ongeveer zijn? Het gaat namelijk om een complex dat behoorlijk degelijk is en nu nog goed onderhouden is. (En het slopen van alleen de Dommeringdreef zou wel betekenen dat de sociale ruimte die hier is vervalt.) Ik kon het ook niet terugvinden in de kaarten van 'nu/straks/later', op al die kaarten staat het complex al niet meer aangegeven. Aanvulling 20 mei: **Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden. In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed.	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden. De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid** Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	
20	**Kernpunten zienswijze Abrona** Algemeen ■ Vanwege het scheiden van wonen en zorg is de behoefte aan sociale huurwoningen onderschat; ■ Er is onvoldoende aandacht besteed aan passende woonzorgconcepten voor kwetsbare doelgroepen; ■ De twee locaties van Abrona in Overvecht zijn ten onrechte niet aangewezen als "Zorg"; Locatie Brandenburchdreef 5 ■ Abrona verzoekt uw raad om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. ■ Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. Locatie Ghanadreef 2A ■ De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona wenst echter op een kortere termijn haar locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. Dit zal hierna worden toegelicht. 1. Toelichting op de activiteiten van Abrona 1.1 Abrona ondersteunt volwassenen met een verstandelijke beperking. Abrona biedt langdurige zorg, behandeling, participatie en maatschappelijke ondersteuning. Dit wordt in totaal op circa zestig locaties in de provincie Utrecht aangeboden.	U heeft gelijk dat het symbool 'Zorg' mist op de locatie van Brandenburchdreef 5. Wij zullen dit herstellen op de (buurt)kaart. De locatie van Faros is aangewezen als 'Transformatie in het groen' omdat het aan een belangrijke groenstructuur ligt, de (gewenste) verbinding van Park de Watertoren naar het Noorderpark. Op deze plek is transformatie wenselijk, als het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving. De richtlijnen die we als gemeente hebben meegegeven bij het opstellen van de Programmatische Uitgangspunten liggen in deze lijn en wijken daarmee niet af van eerder gedeelde kaders. Voor de hele buurt Neckardreef willen we dat het aandeel sociale huur afneemt. Dat neemt echter niet weg dat er wel nog sociale huurwoningen nieuw kunnen worden gebouwd. We streven er namelijk ook naar om bestaande sociale huurwoningen te 'verkleuren' naar bijvoorbeeld middeldure huur. Dank voor uw zienswijze op de omgevingsvisie en specifiek op de buurtkaart Zambesidreef e.o. Het ontbreken avn het zorgsymbool ter plaatse van de Ghanadreef 2A is inderdaad een ommissie die wij herstellen voorafgaand aan de vaststelling van de omgevingsvisie door de raad. Tevens vraagt u of de ontwikkeling van marktinitiatieven is gekoppeld aan de fasering van de gemeente (openbare ruimte). Alhoewel het in sommige gevallen zeker wenselijk is om hierin gelijk op te trekken zullen wij marktinitiatieven die wij ondersteunen ook eerder begeleiden dan 2030. Wij zijn op de hoogte van de activiteiten van Abrona in Utrecht en Overvecht en we voeren overleg over de locaties Brandenburchdreef 5 en Ghanadreef 2A. De grote behoefte aan sociale huurwoningen herkennen we. Daarom wordt er in de hele stad ingezet op het vergroten van dit segment. Omdat het aandeel in Overvecht relatief al hoog is, zetten we in Overvecht niet in op een kwantitatieve

Zorgaanbod

1.2 Abrona biedt verschillende gespecialiseerde behandelingen aan, zoals psychologische behandelingen, vaktherapie en paramedische behandeling. Voor behandeling kunnen cliënten terecht in het gezondheidscentrum in Huis ter Heide en in de poliklinieken in Maarssenbroek en Leidsche Rijn. Ook is er een polikliniek in het Diakonessenhuis in Utrecht.

1.3 Daarnaast heeft Abrona verschillende soorten plekken om te wonen voor mensen met een verstandelijke beperking. Iedereen vanaf 18 jaar met een CIZ-indicatie 'Verstandelijk gehandicapten' is welkom bij Abrona. Abrona biedt de ondersteuning vanuit verschillende woonvormen, variërend van een beschermde woonomgeving met meerdere bewoners tot individueel wonen met ondersteuning op afstand. Wonen in een beschermde woonomgeving betekent dat meerdere cliënten in 1 wooncomplex wonen, met 24 uur per dag begeleiding en/of zorg van Abrona. Onder andere door marktontwikkelingen (her)ontwikkelt Abrona niet zelf (meer) locaties voor de lichtere doelgroep waarbij individueel en/of individueel geclusterd wordt gewoond met ondersteuning op afstand. Voor cliënten in een zwaardere doelgroep die wonen in een beschermde woonomgeving zal Abrona dat wel (blijven) doen.

1.4 De meeste cliënten die zelfstandig wonen, huren zelf een woonruimte van de woningbouwvereniging. Zij hebben een Wmo of Wlz-beschikking en ontvangen ambulante begeleiding thuis van Abrona. De ondersteuning is heel verschillend. Bijvoorbeeld hulp bij zelf koken. Met geld leren omgaan. Het huishouden doen. Een formulier invullen. Of iets anders. Deze hulpvorm is de laatste jaren steeds belangrijker geworden. Door het scheiden van wonen en zorg en een tekort aan voldoende passende intramurale plekken wonen mensen steeds langer thuis met ambulante hulp.

Locaties in Overvecht

1.5 Abrona heeft in de wijk Overvecht twee locaties: aan de Brandenburchdreef 5 en aan de Ghanadreef 2A. De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef bood woonruimte aan 24 cliënten met een lichte of milde verstandelijke beperking. Het gebouw voldoet echter niet meer aan de hedendaagse voorwaarden om goede zorg te verlenen. Abrona wil het gebouw daarom vervangen door een nieuw gebouw. De groei (groei in aantallen). Wel willen we dat het aanbod beter aansluit bij de vraag, bijvoorbeeld vanuit kleine huishoudens en mensen met een zorgvraag. Daarom blijft er ook in nieuwbouw ruimte voor sociale huurwoningen, bijvoorbeeld voor deze groepen.

In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten.

In de omgevingsvisie wordt ingezet op een variatie aan woningen, ook voor doelgroepen die behoefte hebben aan zorg- en/of ondersteuning. Op het schaalniveau van de omgevingsvisie wordt niet specifiek ingegaan op enkele doelgroepen of belanghebbenden. De omgevingsvisie biedt in onze beleving voldoende ruimte voor partijen zoals Abrona om in Overvecht actief te blijven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige bewoners van Faros zijn voor de tussenliggende periode verhuist naar een nieuwe locatie in Vleuten. De locatie wordt vanaf juni 2024 tot en met november 2025 gebruikt voor de opvang van 36 vluchtelingen uit Oekraïne.	
1.6	Abrona is van plan om de woonlocatie Faros te slopen en een nieuw gebouw te laten bouwen. Abrona verkent momenteel de mogelijkheden voor het woonzorgprogramma. De voorkeur gaat vooralsnog uit naar gespikkeld wonen. Bij gespikkeld wonen wonen mensen met en zonder hulpvraag samen in een wooncomplex. Het idee is om in het nieuwe pand 48 zelfstandige wooneenheden te realiseren: 24 wooneenheden voor cliënten van Abrona en 24 wooneenheden voor de sociale verhuur. De nieuwbouw zal vanzelfsprekend een groter bouwvolume hebben dan het huidige gebouw aan de Brandenburchdreef waar (slechts) 24 cliënten in een groep woonden. De (financiële) haalbaarheid van deze plannen maar ook andere opties worden onderzocht. Projectleider bij de gemeente Utrecht, de heer [NAAM], is hiervan op de hoogte.	
1.7	De locatie aan de Ghanadreef 2A staat leeg en doet daarom tijdelijk dienst als kantoor met voorzieningen voor de zorg. Gelet op de huidige omvang van het pand kunnen er slechts 24 cliënten worden gehuisvest. Die omvang is te beperkt om een kostendekkende zorgexploitatie te kunnen realiseren. Omdat er een groot tekort is aan zorgmedewerkers is er namelijk een minimale omvang per groep nodig. De bedoeling is daarom dat deze locatie 40 cliënten in een zwaardere doelgroep kan huisvesten, met aanvullende ruimten om zorg te verlenen. Om dit te realiseren wenst Abrona vervangende nieuwbouw op deze locatie waarbij een groter bouwvolume kan worden gerealiseerd.	
	2. Algemene opmerkingen	
	Aantal sociale huurwoningen	
	2.In de ontwerp-omgevingsvisie heeft uw raad de toekomst voor Overvecht beschreven. Een van de ambities is dat er minimaal 5000 woningen worden toegevoegd voor verschillende groepen, waarbij het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft en woningen in het midden en hogere segment worden toegevoegd.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2.2 Abrona vraagt aandacht voor de maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van het scheiden van wonen en zorg. De komende jaren doen steeds meer mensen een beroep op (ouderen)zorg. Dit terwijl het aantal mensen dat werk in de zorg en het aantal mantelzorgers niet in dezelfde mate toenemen. De zorg moet daarom anders georganiseerd worden. Het uitgangspunt is om thuis te tonen, tenzij dat niet meer kan. Zo heeft de minister bijvoorbeeld het programma Wonen, Ondersteuning en Zorg voor Ouderen (WOZO) gepresenteerd, om ervoor te zorgen dat ouderen langer zelfstandig kunnen wonen. 2.3 Ook voor de cliënten van Abrona heeft het scheiden van wonen en zorg en veranderende weten regelgeving invloed op de zorg die Abrona biedt. Het uitgangspunt is dat zij zo lang als mogelijk thuis wonen en ambulante begeleiding ontvangen. Dat betekent dat er reguliere woningen nodig zijn waar de cliënten van Abrona kunnen worden gehuisvest. Dit zijn over het algemeen woningen in de sociale sector, omdat de financiën van cliënten van Abrona veelal niet toereikend zijn voor woningen in de midden- en vrije sector. Er zal dus in een toenemende mate vraag zijn naar sociale huurwoningen. 2.4 Abrona vraagt zich af of uw raad in de ontwerp-omgevingsvisie wel rekening heeft gehouden met deze maatschappelijke ontwikkelingen en heeft onderzocht wat de effecten zijn van het scheiden van wonen en zorg op de vraag naar sociale huurwoningen tot 2040. Zo is in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk moet blijven (p. 14) en het aantal sociale huurwoningen in principe minimaal terugkomt in nieuwbouw (p. 47), maar de verwachting van Abrona is dat er juist méér sociale huurwoningen nodig zijn dan in de visie wordt verondersteld. Abrona verzoekt uw raad om hier in het kader van het vaststellen van de Omgevingsvisie zorgvuldig naar te kijken en zo nodig extra onderzoek te doen naar het aantal benodigde sociale huurwoningen in 2040. Woonzorgconcepten 2.5 In het kader van een divers woningaanbod is specifiek aandacht besteed aan het aantal ouderen in Overvecht en het realiseren van voldoende toegankelijke woningen voor deze doelgroep (p. 45 en 49). Abrona zou graag zien dat er - naast ouderen - ook aandacht wordt besteed aan andere kwetsbare doelgroepen in Overvecht, zoals de cliënten die zij bedient, en het realiseren van passende woonzorgconcepten voor deze doelgroep. Het betreft	

Nr.	Reactie	Antwoord
	namelijk niet uitsluitend ouderen die behoefte hebben aan een woonvorm waar ook zorg wordt geboden. Er dient ook voldoende passende ruimte te zijn voor wonen in een beschermde woonomgeving voor bijvoorbeeld volwassenen met een verstandelijke beperking en voor mensen met psychische problemen. Daar is in de ontwerp-omgevingsvisie in de visie van Abrona ten onrechte geen aandacht aan besteed. 2.6 Abrona is wel verheugd te lezen dat de gemeente voor nieuwbouw wil inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen en gemengde woonconcepten, omdat dit leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt (p. 44 en 47). Een voorbeeld waar Abrona aan denkt is gespikkeld wonen. De combinatie van zorgwoningen en reguliere (sociale) woningen leidt niet alleen tot betaalbare woonzorgconcepten maar zorgt er tevens voor dat de sociale samenhang tussen de bewoners groeit. In een wijk als Overvecht is dat een pré. **3. Locatie-specifiek** Brandenburgdreef 5 3.1 De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef 5 is gelegen in de buurt Neckardreef e.o. Het valt Abrona in de eerste plaats op dat de locatie op de buurtkaart (p. 76) niet is getypeerd als locatie voor "Zorg". Voor zorgcentrum Careyn Rosendael (p. 69) is dat bijvoorbeeld wel gedaan. Abrona verzoekt uw raad daarom om in de nog vast te stellen Omgevingsvisie het symbool "Zorg" ook aan woonlocatie Faros toe te kennen. 3.2 De woonlocatie Faros is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt' met 'Transformatie in het groen'. Voor locaties die zijn aangewezen voor 'Transformatie in het groen' worden kansen gezien om door de herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren (p. 35). Sloop-nieuwbouw is daarbij mogelijk, mits dit een bijdrage levert aan vergroening, groenbeleving en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en parken bijdraagt (p. 43). 3.3 Abrona wenst op deze locatie sloop-nieuwbouw te realiseren, waarbij bij voorkeur wordt ingezet op een gemengd woonzorgconcept (gespikkeld wonen). Daar is een groot/groter bouwvolume voor nodig. In stedelijke buurten is hogere bebouwing gelukkig ook mogelijk: de basishoogte van bebouwing is 4	

Nr.	Reactie	Antwoord

tot 6 lagen (p. 39). Abrona vreest echter dat de aanwijzing van haar locatie als 'Transformatie in het groen' negatieve consequenties heeft voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Door de verplichting om bij sloop-nieuwbouw te vergroenen, zijn er minder bouwmogelijkheden en dus minder mogelijkheden om een woonzorgconcept te realiseren. Dit is in de visie van Abrona onwenselijk. Abrona verzoekt uw raad daarom om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden.

3.4 Het realiseren van een gemengd woonzorgconcept (gespikkeld wonen) betekent ook een toename van het aantal sociale huurwoningen. De visie voor de Neckardreef e.o. is echter dat er het aandeel sociale huurwoningen moet afnemen. Abrona vreest dat deze visie op sociale huurwoningen de mogelijke woonvormen die zij voor de woonlocatie Faros verkent tot een minimum beperkt. Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden.

Ghanadreef 2A

3.5 De locatie aan de Ghanadreef 2A is gelegen in de buurt Zambesidreef e.o. Het valt Abrona op dat ook aan deze locatie op de buurtkaart (p. 70) het symbool "Zorg" niet is toegekend. Abrona verzoekt uw raad dat in de nog vast te stellen Omgevingsvisie alsnog te doen.

3.6 De locatie is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt'. In stedelijke buurten is ook hogere bebouwing mogelijk, omdat deze buurten de overgang vormen tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (p. 39). Het ontwikkelingsperspectief van Abrona voor deze locatie betreft vervangende nieuwbouw voor een zwaardere doelgroep waarbij een groot bouwvolume kan worden gerealiseerd. Dit sluit aan op de visie die de gemeente heeft ten aanzien van de hoogte van bebouwing in dit gebied.

3.7 De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona gaat ervanuit dat particuliere en

Nr.	Reactie	Antwoord
	marktinitiatieven niet gehouden zijn zich aan deze fasering te houden. Abrona wenst namelijk op een kortere termijn de locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. **4. Tot slot** 4.1 De ontwerp-omgevingsvisie laat nog wat onduidelijkheden bestaan over de visie die uw raad heeft in relatie tot de activiteiten die Abrona verricht. Abrona vraagt zich met name af of uw raad wel stil heeft gestaan bij de gevolgen voor het woningprogramma door het scheiden van wonen en zorg. Voor de twee locaties die Abrona in Overvecht heeft wenst zij de zekerheid te verkrijgen dat rekening is gehouden met haar belangen en de visie te ontwikkelplannen van Abrona niet aan banden legt c.q. kan leggen. Abrona hoopt en spreekt de verwachting uit dat uw raad deze zorgen kan wegnemen.	
21	Goed om te lezen dat Overvecht wordt aangepakt. Betreffende het onderwerp verkeer valt mij op dat er wordt gekeken naar het ontlasten van de wijk. Er valt te lezen dat verkeerd verplaatst moet worden naar de N230. Deze N230 is reeds erg druk en zorgt voor veel overlast bij omwonenden. Er is hinder van geluid, smerige uitlaatgassen, zeer snel rijdend verkeer (boven de toegestane snelheid) en veel sluipverkeer over de Gageldijk. Door het verkeer te verplaatsen naar de N230 lost het probleem zich niet op. Het probleem verplaatst zich. Wanneer men voornemens is het verkeer te verplaatsen naar de N230, zal er een zorgvuldige oplossing moeten komen over het al zeer lang lopende NRU project. De NRU hoort bij overvecht, en wordt niet opgenomen in de plannen voor het verbeteren van de wijk. Als de gemeente de wijk écht wil verbeteren zal ook de N230 aangepakt moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn het ondertunnelen of het geheel verplaatsen van de NRU richting Westbroek (tussen de Kooidijk en de Dokter Welfferweg. Wanneer de N230 wordt verplaatst of ondertunneld is ook direct de wijk meer verbonden met het Noorderpark voor zowel inwoner als dier. In bovenstaand scenario is er ruimte voor meer groen en meer nieuwbouw op de tunnelbuis in	De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geval van ondertunnelen. Of in het geval van verplaatsen is voorgaande mogelijk op de vrijgekomen strook.	
22	Helaas vallen alle bijeenkomsten in onze vakantie en we kunnen dus alleen schriftelijk onze bezwaren en vragen indienen. Bij deze. Ons grootste bezwaar is de brug. Tot onze grote teleurstelling zien we dat de Gemeente voor de zoveelste keer het idee presenteert voor het zogeheten dievenbruggetje over de vecht. Een fiets- en voetgangersbrug, waarover onverlaten makkelijk en snel kunnen ontsnappen van strooptochten vanuit Overvecht en Zuilen en omgekeerd. Dit voorstel is al diverse malen gedaan. Telkens zijn buurtbewoners hiertegen in actie gekomen en ging het weer even niet door. Je zou bijna gaan denken dat er iemand binnen de Gemeente persoonlijke belangen bij heeft. Anders zou de Gemeente wel luisteren naar haar burgers en niet telkens proberen ze iets ongemerkt door de strot te duwen. Wat ons betreft gaan wij als burgers hierover opnieuw, voor de zoveelste keer, weer het gevecht aan met de Gemeente. Helaas. Daarnaast in willekeurige volgorde de volgende zorgpunten 2. Financiering Wij vragen ons af hoe de Gemeente dit alles gaat financieren. We hopen niet dat dit een zodanig grote extra gelddruk gaat opleggen dat de gemeente ook in overvecht het betaald parkeren als inkomensbron moet gaan opvoeren. 3. Waar komen woningen U geeft aan dat de plannen 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe werkplekken gaan opleveren in overvecht. Op de kaart van Vechtzoom-zuid staat in de legenda dat in de groen/oranje gebieden er “kleine aantallen woningen” bijkomen, in het groen. Wij hebben met een loep gekeken, maar zien in Vechtzoom-zuid geen groen/oranje gebieden. Is de kaart niet duidelijk? Of klopt het dat er geen groen/oranje gebieden zijn in ons deel van overvecht en dat er dus geen woningen bijkomen ten koste van groen.	1. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. 2. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen

Nr.	Reactie	Antwoord
	4. Autovrij Er staat dat o.a. de carnegiedreef autovrij wordt. Dat is dé hoofdader vanuit ons deel van overvecht naar de snelweg A27 etc. a. Omrij routes: Dichtknijpen van een hoofdader, rijmt totaal niet met het uitgangspunt dat overvecht bereikbaarder moet worden. Het is een nobel streven dat de gemeente voorrang wil geven aan fietsers en voetgangers. De gemeente woont echter niet in overvecht, dat doen wij de bewoners. Wij gaan ook niet vertellen hoe u zicht moet verplaatsen in de privésfeer. Helaas wonen in overvecht ook veel ouderen en mensen die buiten overvecht werken of familie hebben. U geeft aan dat dat betekent dat mensen maar moeten omrijden, daarmee maakt u zich er heel gemakkelijk van af. Met het afsluiten van de hoofdader, wordt de druk op de omrij route erg groot. Die is nu al vaak problematisch druk, dat wordt dan erger. Het gaat nog langer duren om bij de snelweg te komen. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om gevaarlijke situaties op de omrij route te voorkomen? b. Veel aandacht voor OV. Sinds wij hier wonen zijn er alleen maar minder buslijnen en haltes gekomen. Dat sluit aan bij de landelijke trend van bezuinigingen op busdiensten. Voor hoelang garandeert het Utrechtse vervoersbedrijf dat de busdiensten blijven aansluiten bij het nieuwe plan? c. Wij als bewoners moeten veel inleveren voor een snelle busdienst naar station overvecht. Waarom naar station overvecht? In onze kennissenkring wil iedereen juist graag snel naar de binnenstad of naar centraal station Utrecht. Omrijden en overstappen op station overvecht maakt de reis langer, complexer en duurder. 5. Wegafsluitingen De toelichting wijst naar een wegafsluiting waar nu een bussluis is. In de toelichting wordt gesproken over “wegafsluitingen (meervoud)”. a. Hoeveel wegafsluitingen zijn er voorzien naast de twee genoemde (amazonedreef en carnegiedreef)? b. Hoe rijmt dat met het uitgangspunt dat overvecht hierdoor beter bereikbaar moet worden? Het is nu al een zoektocht als je van de	uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren. 3. Het klopt dat hier geen groen-oranje gebieden zijn aangegeven. Bovendien betekenen de groen-oranje gebieden niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is gewenst te gunste van groen zowel kwantitatief als kwalitatief. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe naam gekregen "groene buurtranden". 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (middels de Alliantie Stedelijk OV) opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ene plek naar de ander moet rijden binnen overvecht door alle blokkades. 6. Groener De wijk zou groener worden. Waar staat extra groen gepland? Wat wordt daarvoor opgeofferd? Wegen? We lezen alleen maar over minder groen voor extra woningen 7. Parkeren Houdt de gemeente rekening met voldoende extra parkeerplekken voor die 8.000 nieuwe woon- en werkplekken. Met de huidige autodichtheid zijn dat al snel 10 tot 12.000 extra auto's. Het kan toch niet de bedoeling zijn van de gemeente om in overvecht een parkeerprobleem te gaan creëren, om dat dan vervolgens te kunnen gebruiken als argument om betaald parkeren in te voeren en daarmee bewoners op kosten te jagen en in een sociaal isolement te gaan plaatsen omdat de visite parkeergeld moet gaan betalen?	Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. 5. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 6. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 7. Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren.
23	Hoop toch echt dat er ook rekening gehouden wordt met de mensen die minder goed ter been zijn en alles met de auto moeten/ willen doen. Heeft de Utrechtse gemeenteraad nou nog niet door dat mensen de auto niet uit gaan omdat zij dat willen. Kijk alleen maar naar de Marnixlaan en het mislukte 1 baansweg gedeelte. Nu staat er de hele dag file en de hulpdiensten kunnen er niet langs, lekker slim gemaakt! Ook het mislukte van het gas af project, de gemeenteraad is goed bezig. Al die onzin kost ook nog eens miljoenen bah driewerf bah. Groen links en D66 helpen het mooie Utrecht om zeep.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
24	Gisteren ontving postcode 3563SC een 4pp tellend Wijkbericht van Gemeente Utrecht (dd april 2024): 'Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Vechtzoom-Zuid?'. Bij punt 1 van de overzichtelijke kleurenplattegrond staat: 'We maken de omgeving van winkelcentrum De Klop groener en aantrekkelijker'. Ook wordt gesteld dat de gemeente 15 jaar neemt om de plannen uit te werken en uit te voeren. Zolang kan er echt niet gewacht worden met het veiliger maken van de oversteekplaats op de Amazonedreef. Daarom wil ik u nogmaals vragen een bezoekje te brengen.	U bent in gesprek met de gemeente over dit specifieke knelpunt. Dit is niet een onderwerp voor de omgevingsvisie.
25	Fijn om te lezen dat overheid groener gaat worden en met fijne fiets en wandelroutes. Mijn feedback is dat de doorgaande groenstrook tussen de einsteindreef voor auto's en het fietspad groener (met ook hoog groen, struiken en bomen enz) wordt. Op dit moment is het lastig om een rustige route te nemen op de fiets vanaf het kanaal naar mijn huis (Ibisdreef). Ik zou het heel fijn vinden als de Einsteindreef genoeg groen heeft zodat je als fietser je meer afgesloten voelt van de gebouwen.	We zijn blij om te horen dat u de ambitie van de omgevingsvisie voor meer en beter groen steunt. Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan ivm sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.
26	Op de omgevingsvisie staan wat onwenselijke fiets- en voetgangerstunnels. Dit doet inbreuk op de veiligheid van de wijk, de grenzen en de rust. Er zijn voldoende andere aansluitingen: bij de bestaande tunnel van de Tripkade, door de NS-tunnel en aan de Rietveld-zijde. Gelieve de huidige buurtopzet te respecteren. Er is voldoende mogelijkheid om in en uit de wijk te komen en het doorgaand verkeer heeft met de Tripkade en Talmalaam meer dan voldoende fiets- en wandelroutes. Ik hoor graag van u hoe dit verder wordt verwerkt in de plannen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
27	Leuk dat jullie overvecht beter willen maken. Maar als bij ons de buslijn verdwijnt moeten wij wel erg ver lopen voor een bus. Pekingdreef halte is om de hoek. Als wij helemaal naar de klopvaart moeten lopen. Pak ik eerder de auto en vermijd dus dan de binnenstad. En ga wel buiten utrecht mijn boodschappen enz halen. Beter de buslijn behouden in ons hoekje. En daar	We voegen een nieuwe busverbinding toe over de Carnegiedreef. Maar de bussen die nu door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. In de kaart ‘Openbaar vervoer’ in het hoofdstuk Veilig en Verbonden is dit aangegeven

Nr.	Reactie	Antwoord
	zo'n bussluis neerzetten als in Nieuwegein. Dan kan echt alleen de bus of veiligheidsdienst erdoor en geen andere autos/vrachtauto's. (zo'n bewegend blok in de weg.) Nu misgun je veel oudere bewoners hier het beetje vrijheid wat ze hadden.	met een gestippelde blauwe lijn. U houdt dus ook een bushalte dicht bij uw huis. Precieze lijnvoering wordt later uitgewerkt.
28	Ik heb het wijkbericht Omgevingsvisie Overvecht gelezen. Hierin wordt geschreven over verkeer, werken, voorzieningen, meer werkplekken etc. Meer werkplekken, betekent ook meer personeel, betekent ook, meer en betere voorzieningen treffen, voor goed en bereikbaar openbaar vervoer. Wat ik in deze hele visie mis, is een bushokje plaatsen op de stadsbushalte Hudsondreef. Ik heb hierover gemaild met de Gemeente Utrecht, die mij doorverwijst naar het gemeentelijk vervoerbedrijf, dat mij doorverwijst naar de Gemeente Utrecht, van "het kastje naar de muur" dus. Een bushokje plaatsen op de Hudsondreef stond niet in het plan van de gemeente, toen alle bushokjes in Overvecht werden vervangen een jaar of 2 geleden, door exemplaren met Sedumplantjes dakjes en veel glaswerk. Allemaal hartstikke leuk, mag ook wat kosten natuurlijk, maar niet 1 afgedankt bushokje kon op de Hudsondreef worden geplaatst! Mij stoort het enorm, dat anno 2024, passagiers, na een dag werken, in de regen, hagel, sneeuw, hete zon moeten staan, terwijl ze wel een busabonnement hebben betaald en niet worden "behandeld" als iedere andere buspassagier, die wel in een bushokje kan schuilen en kan zitten in het overige Overvecht. Als ik u dan vertel, dat regelmatig de halte Hudsondreef wordt overgeslagen, door de chauffeur, terwijl die er volgens de dienstregeling wel moet komen, kunt u voorstellen, dat weer een kwartier wachten in de regen, hagel of sneeuw of hete zon, geen pretje is. Ik maak 5 dagen in de week gebruik van de bushalte Hudsondreef en werk ruim 7 jaar op de Tennesseedreef. Ook klanten van het veilinghuis op de Tennesseedreef maken gebruik van het openbaar vervoer en komen kijken	Wij zijn het met u eens dat deze haltes slecht zijn ingericht. De haltes staan op de lijst van ontoegankelijke haltes, maar aanpassing is relatief ingrijpend. Gezien het beperkte budget worden er jaarlijks een aantal haltes aangepast, een herinrichting van de haltes aan de Hutsondreef is nog niet gepland. Voor de korte termijn gaan we uitzoeken of relatief kleine maatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een bushokje, mogelijk is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op de kijkdagen. Het zou de plannenmakers sieren, om in de Omgevingsvisie op te nemen, dat er een bushokje komt op de Hudsondreef.	
29	Het voorstel van het invoeren van een knip tussen Meestertrip kade en de Tibetdreef heeft als groot nadeel dat woon werk verkeer vanuit Tuindorp naar amsterdam nu moet omrijden. Daaarnaast zorgt het voor vertraagde ontsluiting voor een groot deel van Tuindorp met de A27. Meer door Utrecht rijden is de enige optie. Het is een belangrijke auto verbinding tussen Overvecht en Tuindorp om zorgt ook voor verbinding tussen beide buren en dus ontsluiting naar de A27 en A2. Kan dit worden heroverwogen? Wellicht alleen voor inwoners van Tuindorp? Dan heb je een win win situatie.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.
30	Bij deze feedback op het voorstel om een knip toe te voegen tussen de Meester Tripkade en de Tibetdreef. Door deze knip zullen wij en onze buurtgenoten minder makkelijk op de ring Utrecht (met name stuk Noordelijke randweg / Zuilense ring) kunnen komen. Hierdoor zullen wij voor woon-werkverkeer richting Amsterdam dagelijks langer door Utrecht zelf moeten rijden. Hierdoor zal er vanuit het westelijke deel van Tuindorp, waar wij wonen, juist meer verkeer ontstaan door de stad - terwijl het idee juist is om de verkeersdruk in de stad te verminderen? Daarom het verzoek om het aanbrengen van de knip te heroverwegen. Mocht er toch een knip worden aangebracht, dan het verzoek om de Noordelijke randweg / Zuilense ring op te knappen / er een snelweg van te maken zodat Utrecht een volwaardige ring heeft. Het extra omrijden om op de	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ring te komen - door de knip - zal dan (hopelijk) worden gecompenseerd door betere doorstroming op de ring. Overigens iets dat niet alleen ten goede komt aan deze specifieke knip, maar ten behoeve van de gehele stad en bredere omgeving. Zonder goede ringweg hebben ‘knips’ namelijk zelden het gewenste effect. Indien de knip toch doorgaat ook het verzoek de Meester Tripkade op te knappen en te vergroenen omdat er relatief weinig groen is in Tuindorp west / Laan van Liefland.	
31	Bedankt voor het toesturen van de omgevingsvisie van Overvecht, inmiddels heb ik ook het filmpje bekeken op You tube. Allereerst : het ziet er mooi uit en er is goed over nagedacht… Toch merk ik dat ik wat mis in dit verhaal en ik merk dat ik me wat irriteer aan een zin/woordkeuze. Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… Ik maak me oprecht zorgen hierover…. Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo’n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig meer)	Dank voor uw complimenten voor en uw kritische noot bij de omgevingsvisie Overvecht. Het is heel vervelend om te horen dat u zich zorgen maakt en dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Het doel van het verminderen van het autogebruik is om de verkeersveiligheid te vergroten en om ruimte te maken voor andere functies, zoals spelen. We krijgen op dit moment heel veel meldingen van overlast door hard rijdende auto's en motoren. Dit willen we tegengaan. Dan de zin waarvan u zegt dat u zich irriteert/ergert aan de woordkeuze: "Autowegen door parken komen te vervallen". Wij bedoelen hier niet heel Overvecht mee. Met de parken bedoelen wij park De Gagel en park De Watertoren. De Carnegiedreef willen wij inderdaad niet meer toegankelijk maken voor auto's en alleen bussen en nood-en hulpdiensten mogen daar dan nog rijden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." (maar dat weten jullie natuurlijk al) En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: " Autowegen door de parken komen te vervallen" Huh? Overvecht is een Park! En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto's voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Nou een heel verhaal….ik denk ook..;" ach…2040…dan ben ik bejaard!!!!"🤷‍♀️ Maar ik wil gewoon van de mogelijkheid gebruik maken om te reageren.😉	

Nr.	Reactie	Antwoord
32	Hiermee wil ik graag reageren op uw plan m.b.t de omgeving van de Zamenhofdreef. Wij zijn onlangs al getrakteerd op een plan dat het winkelcentrum betreft en de bebouwing er omheen. Voor mij betekent dat uitkijken op een 70 meter hoge flat vanaf mijn balkon op 7 hoog. Ik woon sinds januari 1971 op de Patmosdreef met veel plezier anders blijf je niet zo lang. Nu zijn net onze binnentuinen door het Groene lint onder handen genomen en bijna klaar. Die renovatie was ook nodig . Het gaat bij ons alleen weer om 6 parkeerplaatsen die verdwenen tbv van groen. Dan komen er ook nog hier en daar electrische oplaad parkeerplaatsen bij. En dan is er ineens uw plan. Binnentuinen bebouwen met woningen. Die zijn net dus gerenoveerd en zijn broodnodig groen voor als je in een flat woont en niet zelf een tuin hebt. Wie komt er toch op zo'n idee. Liever niet dus aan de Chiosdreef, Kosdreef en Thiradreef. Daar wordt intensief gespeeld en daar hoort geen woning te komen. Dat kost weer parkeerplaatsen. Op de Samosdreef kan ik wel een zekere bebouwing me voorstellen. Daar heeft in de binnentuin aan de noordzijde vroeger al een gebouwtje gestaan. Dat na een brand is verdwenen. In de hoop dat u uw plannen wat aanpast, omdat tezamen met de bebouwing aan de Zamenhofdreef zelf het te veel is voor de huidige bewoners. Heeft de gemeente er overigens wel geld voor. En wie wil er nu wonen in een huis waar alle flatbewoners omheen van balen en er bovendien allemaal van bovenaf op uitkijken.	De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef en Zamenhofdreef is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van maaiveld parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.
33	Autoluw/verkeersplannen van de gemeente. • **Bereikbaarheid huisarts** Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de huisarts. In veel gevallen zal de huisarts als de plannen worden uitgevoerd bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezing zelf met spoed naar	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer u boodschappen wil doen met de auto kan dat in de toekomst nog steeds. Mogelijk moet u wel iets omrijden ten opzichte van de huidige situatie. Verplaatsen met de auto blijft ook in de toekomst mogelijk. Daarbij hebben we de verkeersmaatregelen aangepast (zie hoofdstuk 2 van de reactienota).

Nr.	Reactie	Antwoord
	de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie, de band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. • **Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen, voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen(psychische, te ver lopen na een bushalte). Voor deze mensenis het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen. • **Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week, dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis. • **Ouderen en gehandicapten.** Worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even na je ouders om zorg te verlenen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. • **Brandweer en Ambulance** kan door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. • **Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid niet ten goede van de wijk. Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk. • **CO2 uitstoot / luchtvervuiling** Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild word. Immers is niets vervuilende dan een stationeer draaiende motor. • **Toename files in de wijk.**	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Uit de modelberekeningen blijkt dat het goed mogelijk is (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). In de visie is opgenomen dat we de Einsteindreef, Brailledreef en een deel van de Franciscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbanen. Dit doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Naast het HOV blijft er ook openbaar vervoer dat door de buurten rijdt. De bussen worden niet gratis. Niet al het parkeren gaat van straat en er is geen sprake van dat geparkeerd moet worden aan de rand van de wijk. Parkeren zal altijd op loopafstand van uw woning zijn. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. In uw zienswijze heeft u het ook over persoonlijke redenen waarom afsluiting van de Singaporedreef niet wenselijk is. Dit deel van uw zienswijze is niet opgenomen in de reactienota. Vanwege de persoonlijke veiligheid van u en uw gezin is het in uw ogen noodzakelijk dat u uw woning met de auto kunt bereiken. Wij begrijpen uw zorgen en wegen dit mee in onze reactie op de inhoudelijke delen van uw zienswijze.

Nr.	Reactie	Antwoord

De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen er op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Het staat nu al elke dag een file vanaf de Fransicusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde).

- **De thuiszorg**
  word op hierdoor onbetaalbaar , dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van client na client. Hierdoor meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe).
- **Veiligheid vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc)** moeten s 'nacht over de straat lopen om na hun auto te gaan, met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc.

Hoogwaardig ov.

- Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om na een voorziening te kunnen komen.
- Bus / ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk.
- De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus s'nachts even na je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus.
- Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving)

Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer.

Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de
wil van alle bewoners van de Singaporedreef.

- Overlast en veiligheid Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in hetverleden ook was overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avond rust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur na je werk moet).

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ouderen en gehandicapten Worden gedwongen om te verhuizen, dan wel een hun huis te gaan verkopen. Omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto. Maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). Hierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuisd niet even na 50 jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond. • Ambulance , brandweer Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is • Er geen achterom parkeerplaats is. Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin. Om op korte afstand van je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef. • Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden. Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tuin/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via devoorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! • Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je s ‘nacht na je werk moet, de bussen rijden niet je kan dan overvallen worden, aangerand worden etc.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Schades aan auto's gaat de gemeente die vergoeden, auto's die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is .Veel gezinnen werken in ploegendiensten en op wisselende tijden die zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind na de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met je auto na de huisartsenpost te gaan als het ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Waarom wordt de straat niet doodlopen gemaakt met een keer lus. Dit kan prima bij de garage's die op hoek staan bij de Bangkokdreef kopse kant van de Singaporedreef. Dit zou al het onnodigeverkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt word door bestemmingsverkeer. Wat dus een betere oplossing zou zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen. **Persoonlijke redenen prive redenen** [weggelaten vanwege persoonlijke informatie]	
34	Bij deze enkele opmerkingen/ bezwaren bij: **Punt 2:** Afsluiten van de Carnegiedreef en Rio Brancodreef zal zorgen voor extra drukte en vervuiling op de ringweg. **Punt 8 :** De extra brug over de Vecht is o.i. een onnodige en grote kostenpost. Fietsers kunnen meer dan voldoende routes kiezen om naar Overvecht en het Noorderpark te komen. bovendien, als je fietst is het niet erg om een klein stukje verder te fietsen zeker niet met E- bikes etc. **Daarom : bouw daar geen brug!**	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook het idee van een fietspad door de groenstrook bij de Experimentele Flats is volledig onnodig en veroorzaakt een grote inbreuk op het aanwezige ecosysteem aldaar. Daarbij zou ook het woongenot, de veiligheid en de rust daar verstoord worden door een fietspad aan te leggen. **Daarom laat dit stukje park en de natuur met rust!**	inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. De gevoeligheid rond deze verbinding door de groenstrook bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.
35	Bedankt voor de wijkbericht met de omgevingsvisie Overvecht. Het ziet er duidelijk uit en wat jullie van plan zijn. Ik woon zelf op de Sint Maartendreef en zie dat er plannen zijn om hier veel woningen te bouwen. Dat vind ik erg jammer en zorgwekkend. Het is hier al ontzettend druk. Een van de drukste plekken/meest dichtbevolkt van Nederland las ik ergens. De enige plekken waar het mogelijk is om te bouwen zijn de parkeerplek hier voor mij en het stukje groen aan de andere kant van de bushalte. In beide gevallen is dit erg nadelig voor de buurt en bewoners. Minder parkeergelegenheid en groen. Een flat van 50 meter ineens voor ons is zeer deprimerend. Ik zie dat de gemeente in Overvecht heel erg met gentrificatie bezig is en zo de buurt wil verbeteren. Dat is zeker een goed idee maar het zit hier al zo vol. De enige fijne aan deze buurt is al de open ruimtes en groen maar dat gaat dus ook verdwijnen...	In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Is het mogelijk om voor de mensen die hier wonen urgentie te krijgen bij woningnet/mijndak? Ik zit al 17 jaar in de wacht daar maar nog altijd kom ik niet eens in de top 10 voor welke woning dan ook...	bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Deze voorrang geldt echter niet voor elke woning in Overvecht.
36	Bij Park de Watertoren staat nu: "Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit en een meer open uitstraling, door natte natuur en sportfuncties, met natuurlijke oevers waar mogelijk." Dit gaat echt over het recreatiegebied: geel omcirkeld in bijlage. Rood omcirkeld in de bijlage, in het huidige voetbalveld: Trapveld Park de Watertoren. Dit voetbalveld bestaat uit echt gras en is erg groot waardoor de meeste kinderen bij het Cruijff court iets verderop gaan voetballen. Zijn aanbeveling zou zijn om hier een pumptrack met lagere instap dan bij Ruigenhoek neer te leggen. Dat kinderen uit de wijk hier kunnen beginnen met BMX'en, steppen, skateboarden, skaten. En wanneer kinderen ouder en hier zijn uitgeleerd naar skatepark en pumptrack Ruigenhoek gaan! Een mooie laagdrempelige opstap om in de wijk met urban sports in aanraking te komen! Ruimte die dan nodig is voor zo'n pumptrack heeft ongeveer de grootte van een Cruyff Court. Maar mijn collega's denken hier dus graag op mee.	Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginrichting passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De ruimte is meer dan groot genoeg voor een pumptrack en zelfs een ander sportveldje ernaast. Hij hoort ook van collega's dat dit een fantastische plek hiervoor zou kunnen zijn! Wil je deze opties meenemen?	
37	Ik wil graag reageren op wat de omgevingsvisie Overvecht betekent voor buurt Vechtzoom-Zuid. Ik woon zelf op de Sao Paulodreef met aan een zijde een prachtig stuk park. Ik geniet van het groen en de rust. Een contrast met de voorkant van de flat waar voornamelijk paarkeervakken en asfalt is, met ook regelmatig overlast van auto's en hangjongeren. In de plannen is een kort stukje fiets/wandel pad getekend dwars door het park dat uitkomt op de Japuradreef. Ik vind dit een heel slecht idee. Een fietspad zal er voor zorgen dat het veel drukker in het park wordt en daarmee meer overlast komt, vlak langs mijn flat. Door ebikes/ scooters etc zal het ook gevaarlijker worden voor wandelaars en spelende kinderen. De kans dat vanaf dit fietspad mensen ook over de wandelpaden links en rechts gaan rijden is groot. Wat het voor wandelaars nog gevaarlijker maakt en ook meer overlast geeft in andere delen van het park en rond mijn flat. Bovendien gaat het fietspad over een velde waar ik en buren regelmatig in de zomer zitten. Daarnaast snap ik niet waarom hier een fietspad moet komen. Het fietspad sluit aan de oostkant nergens op aan. Bovendien komt er iets zuidelijker al een extra fietspad dat wel een doorgaande fietsroute geeft van oost naar west. Het is mijn inziens overbodig om twee fietspaden te maken op zo'n klein stukje. Dat ten koste gaat van groen en woongenot voor mensen in onze flats en gebruikers van het park. Ik hoop van harte dat het plan wordt aangepast en het fietspad er niet komt.	De gevoeligheid rond deze verbinding is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.
38	Graag laat ik u weten dat als inwoner van Overvecht het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht met veel plezier heb gelezen. Overvecht is al een mooie wijk en met het omgevingsplan wordt onze wijk mooier en leefbaarder. Dat is belangrijk in een wijk waar bijvoorbeeld veel inwoners niet de mogelijkheden hebben om de stad te ontvluchten tijdens hittegolven.	Bedankt voor het compliment en uw betrokkenheid bij de plannen van de omgevingsvisie. Ook wij vinden het belangrijk om de woonbuurten autoluw te maken om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. De grote doorgaande wegen worden alleen versmald als dat qua verkeersafwikkeling ook mogelijk is. Dat zal nog verder worden onderzocht.

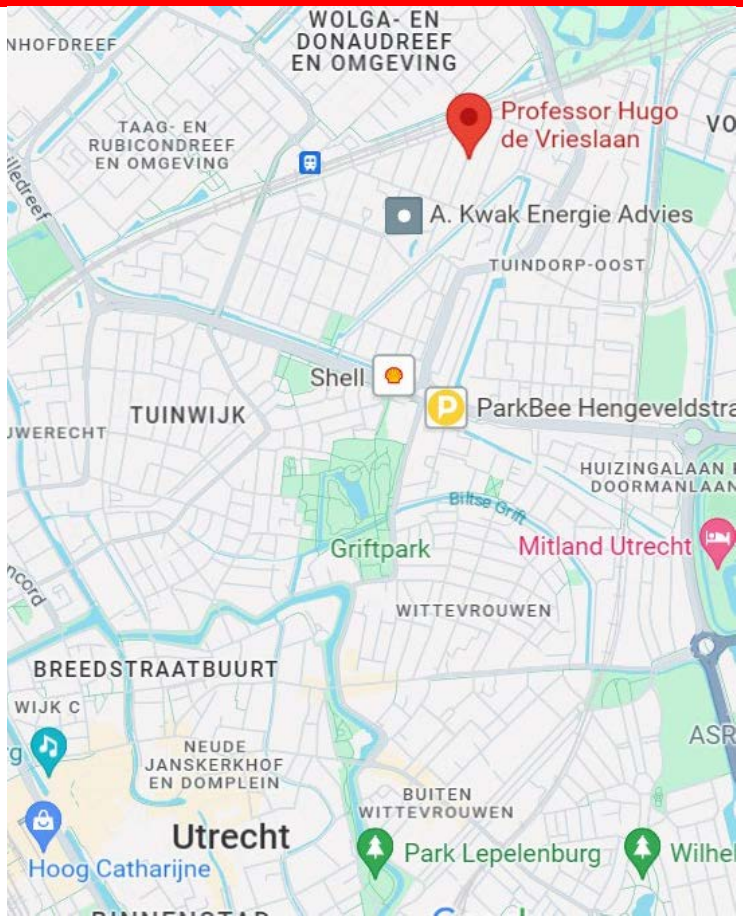
Nr.	Reactie	Antwoord
	Automobiliteit is een gevoelig onderwerp. Ik vind het wat dat betreft belangrijker om woonbuurten autoluw te maken dan de grote doorgaande wegen te versmallen. De meerwaarde daarvan zie ik wel ten noorden van Overvecht Centrum, waar een park kan ontstaan door het autoverkeer naar de noordelijke rijbanen te verplaatsen.	
39	**Tigrisdreef** Afsluiting autoverkeer Tigrisdreef zal voor extra opstoppingen, overlast, milieuvervuiling, verkeersovertredingen en ongelukken zorgen (zie ook Marnixlaan). Graag de buurten bereikbaar houden vanuit verschillende toegangswegen. Er zijn al knips geweest in het verleden (Mekongdreef) en een kritisch rapport over de herindeling van de Tigrisdreef etc. met drempels en wegversmallingen. **Hoofdfietsroute** Op de kaart Donaudreef, Wolgadreef e.o. staan oranje hoofdfietsroutes ingetekend, waaronder één rechte lijn over de gehele Parnassusdreef. De Parnassusdreef is een voetgangersgebied met speeltoestellen, een rij bomen, hagen en diepe voortuinen. Bovendien zijn in deze straat de woonblokken met even-huisnummers en oneven-huisnummers ooit zo gebouwd dat er een slinger/zigzag-effect ontstaat wanneer je er doorheen loopt. Er kan dus nooit een recht fietspad aangelegd worden. Advies is om gebruik te maken van de bestaande asfaltweg Medusadreef, die mooi uitkomt op de Wolgadreef die dan als T-splitsing kan fungeren voor fietsers. **Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef:** Ik heb al vaker gepleit voor het versneld aanleggen van deze onderdoorverbinding naar Tuindorp voor fietsers en voetgangers. De situatie 's ochtends in Tuindorp met auto's die kinderen afzetten bij de basisscholen wordt steeds complexer. Het aantal leerlingen uit Overvecht dat naar een van de scholen in Tuindorp gaat neemt elk kwartaal toe, sinds de invoering van het nieuwe aanmeldsysteem van de gemeente Utrecht. Daarbovenop komen nog de vele zeer langdurige bouwprojecten van hele woonblokken in Tuindorp, waardoor de verkeerssituatie regelmatig onveilig is. En sinds de invoering van de schoolstraat begin dit jaar, zijn ook de omliggende straten drukker geworden rond half 9.	**Tigrisdreef** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Hoofdfietsroute** De hoofdfietsroute is fout ingetekend op de kaarten. De oranje lijn moet via de Medusadreef lopen, dit is aangepast in de omgevingsvisie. **Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef** Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
40	Kan mij indenken dat het upgraden van de wijk Overvecht goed is maar ben het niet eens met dure geplande doorgangen door tuindorp door oa. de Hugo de Vrieslaan. Dit is een eenrichtingsverkeersweg. Waar te weinig ruimte is voor heen en weer verkeer voor fietsers en voetgangers. Levert gevaarlijke situaties op. Autoverkeer, pakketbusjes moeten nu al wijken voor fietsers of andersom. Minder autos in de straat gaat niet lukken met allemaal tweeverdieners. Iemand achter een bureau heeft dit ws bedacht en is niet gaan kijken. En heeft een willekeurig streep gezet op de bedachte 250 meter. Gevaarlijke situaties ontstaan (fatbikes)voor fietsers die uit tunnel komen, ook op de Thaerlaan. Aanleg van meerdere tunnels onder spoor door zijn zeer kostbare ingrepen. Wie betaald uiteindelijk mee voor deze kosten? Aan de voorkant: Meer verbinding tussen de wijken is een vreemd argument als verbinding in de wijk overvecht zelf niet lukt. Beter door stimuleren van buurthuizen en Goede voorzieningen voor jongeren en wijkbewoners. Door meer geld te generen voor 'Onderlinge Verbintenis' ontstaat er meer gemeenschapsgevoel! In je buurt wordt je dan beter 'gehoord' dan door dure uitgaven aan tunneltjes als er al goed verbindingen zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
41	Het spijt me maar wat een veel te idealistisch, geiten wollen sokken plan dat niet realistisch is. Teveel groen is helemaal niet nodig, er is groen zat! We hebben meer dan 30 jaar geleden gekozen voor deze wijk juist omdat het al zo groen is en een goed uitgangspunt voor de omgeving. De auto hoort bij ons, hebben we nodig omdat openbaar vervoer heeeeeel slecht geregeld is! Natuurlijk fiets ik graag en dat kan ook best. Betaald parkeren is helemaal belachelijk!!!!!!!! Waarom zoveeel geld uitgeven aan iets waar de meerderheid van de wijk absoluut niet achterstaat. Want jullie bereiken een hele grote groep van de bewoners helemaal niet. Kortom: slecht plan! Ga eerst maar eens zelf in de wijk wonen om te zien hoe de bereikbaarheid is en niet veranderd moet worden.	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
		meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
42	Graag reageer ik op de omgevingsvisie van Overvecht. Staan mooie zaken in. Ik reageer even specifiek op het stukje "transformatie in het groen" rond de Papyrusdreef omdat ik daar woonachtig ben. Goed dat over dit stukje nagedacht wordt, ik ben benieuwd wat jullie voor verbeteringen en aanpassingen in gedachten hebben. Ik vrees echter ook voor bebouwing in dit stukje van de wijk en wil daar mijn zorg over uitspreken. In het verleden is dit stukje grond vaker onder de aandacht gekomen om te bebouwen maar gelukkig kwam men er steeds achter dat dit toch geen goed plan was. Gezien de leefbaarheid van de wijk en de omgeving wil ik dit graag onbebouwd laten. Als bijlage een in 2020 opgestuurde brief over dit onderwerp, geschreven door een buurtbewoner maar ook namens mijzelf en de motie 'geen groen voor poen' waarbij aangegeven wordt niet te bouwen in de parken. Op de inloopbijeenkomst vandaag werd mij aangeraden deze voorgeschiedenis bij jullie onder de aandacht te brengen. Ik verneem graag wanneer er ingezoomd wordt op dit stukje en denk graag mee over verbeteringen ' aan de randen van het park'.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
43	ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).  De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: • Het Gerrit Rietveld college • Winkelcentrum de Gaard en • Het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord



Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.
Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel te koste gaat van woongenot en fietsveiligheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: • Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. • Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
44	Ik wil graag reageren op de mogelijk gewenste wandel- en fietsroute via een tunnelverbinding onder het spoor tussen Overvecht en Tuindorp. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten koste gaat van woongenot en fietsveiligheid in Tuindorp. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kan zijn. Nu is woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust in deze laan waardoor wij hier al zo lang met heel veel plezier wonen. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door deze mooie wijk en onze laan verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
45	Hier onze reactie op vervoer en bereikbaarheid in Overvecht Wij wonen met heel veel plezier op het Pascalplein, bewust omdat je hier met d auto juist alle mogelijkheden hebt om snel en veilig naar de winkels en uitvalswegen kan komen	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven

Nr.	Reactie	Antwoord
	De busverbindingen zijn in onze ogen prima zo. Een extra HOV zal in onze ogen geen verbetering aanbrengen, Volgens jullie visie moeten wij in de toekomst met het HOV naar het shoppingcentrum, wat gaat dat wel niet kosten. Concreet geen afsluiting voor de auto van de Carnegiedreef	gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.
46	Ik ben het eens dat het wenselijk is dat er minder auto's komen in Overvecht en dat het daar veiliger wordt. Meer busverbindingen heel goed. Een rechtstreekse verbinding richting centrum/ station ook begrijpelijk. Maar we bereiken het gezamenlijke doel niet als er daardoor op een andere plek onveilige situaties ontstaan. Ik verwacht namelijk dat als het mensen moeilijker gemaakt wordt de auto te pakken, dat er daarvoor in de plaats brommers/ scooters, fatbike's, elektrische fietsen in de plaats komen. Dat is logisch, we willen allemaal toch comfortabel van A naar B. Ik woon met veel plezier in Tuindorp, op de Professor Hugo de Vrieslaan. We hebben 2 kleine kinderen, die kunnen op dit moment bij ons in de straat spelen, het is eenrichtingsverkeer en er komen nauwelijks fietsers van de andere kant omdat het geen doorgaande weg is. Ik wil hier graag mijn stem laten horen, dat doe ik niet snel, ik pas me makkelijk aan. Maar nu heb ik een sterk onderbuiksgevoel en speelt mijn gevoel van onveiligheid op. Ik zou daarom ook graag serieus willen worden genomen in mijn zorgen. Er wonen hele diverse mensen in onze straat, van zeer jong tot zeer oud. Al deze mensen hebben voor deze wijk in tuindorp gekozen, recent of al heel lang geleden en we waarderen met elkaar de rust, we spreken elkaar aan op gedrag dat we liever niet zien en we respecteren elkaar. We helpen elkaar waar nodig. We vormen een hechte gemeenschap.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Allereerst, het allerbelangrijkste is de veiligheid. Als er een doorgang komt aan het einde van een rechte straat, zal een persoon geneigd zijn rechtdoor te fietsen of te lopen, dit kan gevaarlijke situaties veroorzaken, aangezien er op de Albrecht Thaerlaan auto's rijden, die van beide kanten kunnen komen is dit al een plek waar iedereen op moet letten. De impact van een ongeval waarbij een auto en een fietser of voetganger betrokken is, is al gauw erg groot. Het gaat hier niet om aantallen, het gaat om risicomanagement en daarin is de mate van het risico: de frequentie keer de impact. Ik hoef u waarschijnlijk niet uit te leggen wat ik hiermee bedoel. Ik ben zelf spoedeisende hulp arts geweest en nu werkzaam als huisarts, ik heb genoeg trauma gezien; het lijken onschuldige ongevallen, auto versus fietser of fietser versus voetganger, maar voor een persoon, die van het ene moment onderweg is naar werk of school en het andere moment onzeker is over het functioneren van het lichaam en misschien zelfs moet revalideren tot alles hopelijk weer goed functioneert, voor die mensen is de impact heel groot. Onze straat is niet gemaakt als doorlooproute, dit staat ook niet in het bestemmingsplan van Tuindorp. De visie van onze wijk is om het vooral te laten zoals het is, ook met het oog op de geschiedenis van onze wijk. Ik hoop dat de gemeenteraad dit respecteert. Ten tweede wil ik het hebben over de mogelijke overlast die veroorzaakt wordt door meer verkeer in onze straat, zowel overdag als 's avonds. En met name voor de avonden in het weekend maak ik mij zorgen over geluidsoverlast. Ik kan deze week niet naar de inloopmiddag/ avond komen, ik zou u graag willen vragen om voor mij en andere mensen in onze wijk nog enkele andere data te plannen of dat jullie ons op een andere manier informeren over jullie visie voor Overvecht en in hoeverre Tuindorp hierbij betrokken wordt. Tenslotte vind ik de informatievoorziening richting de mensen die in Tuindorp wonen op dit moment te kort schieten, het lijkt mij heel terecht om ons direct	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanaf het begin mee te nemen bij het onderzoeken van bepaalde plannen en ons ook te horen en serieus te nemen.	
47	In overvecht komen 5.000 extra woningen. Dat betekent al snel 10.000 mensen en mogelijk ook weer 5.000 auto's erbij. mensen moeten tenslotte ook naa rhun werk kunnen en dit kan lang niet altijd handig met openbaarvervoer of de fiets. Hoe kan Overvecht daardoor veiliger worden?? En waar is er dan nog ruimte voor extra groen? Hoe plezierig is het om te moeten wonen in torenflats van 70 meter hoog? Dit is volgens jullie toekomstbestendig.... Ik zou graag de mensen die in zulke woontorens wonen wel eens willen spreken om aan te geven wat daar zo plezierig is aan wonen in zo'n toren. Er zijn niet veel mensen die daarvoor kiezen en zeker niet als je kinderen hebt. Ik stel voor dat de mensen die deze plannen achter hun bureau bedenken zelf met hun gezin in die torenflats gaan wonen. Dan komen hun huizen (natuurlijk) vrij voor anderen die niet zo graag in een flat willen maar wel gedwongen worden omdat er niets anders te koop is. Betaalbare huur en koopwoningen??? Ik woon nu 11 jaar in een koopappartement. Op dit moment zou ik echt geen nieuw appartement kunnen betalen. Laat staan een heel nieuw gebouwd appartementen in een nieuwbouw complex. Die zijn echt niet betaalbaar. Wat moet dit allemaal wel niet kosten. De gemeente zou er beter aan doen om meer te investeren in duurzaam. Verbeter/verduurzamer bestaande gebouwen. ik maak mij grote zorgen over deze wijk.	We zetten in op een mobiliteitstransitie. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte , gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hiermee blijft de wijk ook bij de groei van het woningaantal in de toekomst bereikbaar en bereiken we tegelijkertijd andere doelen: zoals verbetering van de verkeersveiligheid en vergroening van de wijk. Door naast het HOV in de wijken een kleinere bus te laten rijden, kunnen wegen worden versmald, en vergroend. Knips zorgen voor minder doorgaand verkeer en meer aaneengesloten groen en maken het gebruik van fiets- en ov een aantrekkelijker alternatief. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. De omgevingsvisie voorziet de hoogbouw op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving als aantrekkelijke woonmilieu voor bepaalde doelgroepen zoals bijvoorbeeld starters of senioren. Hoogbouw van 70 meter is daarbij maar op enkele plekken denkbaar in de rode gebieden (winkelcentrum en stationsgebied), mits dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om zowel nieuwbouw als bestaande bouw te verduurzamen en toekomstbestendig te maken.
48	Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over de omgevingsvisie over Overvecht. In maart werd ik geconfronteerd met de vergaande plannen over het winkelcentrum waarbij minder plekt lijkt voor winkels, enorme hoogbouw van 50 tot 70 meter hoog wat voor de huidige bewoners tegenover het winkelcentrum het woongenot gaat bederven, en 2500 nieuwe woningen (minstens 5000 nieuwe bewoners) op een zeer klein oppervlakte in een al kwetsbare wijk. Vervolgens kwam er deze maand het wijk bericht over de gehele omgevingsvisie omtrent Overvecht. Hierin staat dat er vanuit de stad in deze kwetsbare wijk 5000 nieuwe woningen moeten komen. Het bedrijventerrein lijkt me uitermate geschikt om daar ook een mooie plek van te maken, maar wat schetst mijn verbazing, daar komt geen woonruimte. Alle woningen lijken	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebouwd worden op plekken waar al veel hoogbouw is en huidige bewoners ingesloten worden door nog hogere gebouwen. Ik lees dat het plan is om de Zamenhofdreef en de carnegiedreef geheel autovrij te maken. Om vervolgens in de Dreefnieuws te lezen dat tegenover het winkelcentrum aan de Zamenhofdreef nieuwe woningen gebouwd gaan worden. Dit roept bij mij vragen op: 1. Hoe komen huidige bewoners en eventueel nieuwe bewoners van de 2500 woningen per auto bij hun woning als de Zamenhofdreef en de Carngiedreef alleen voor de bus toegankelijk is? En hoe komen mensen die slecht ter been zijn bij de huisarts op de Carnegiedreef? Beide dreven worden nu veelvuldig gebruikt om bij woningen en voorzieningen te komen. Het zijn drukke verkeersaders in de wijk, waar al gevaarlijke situaties ontstaan. M.i. gaat de situatie alleen maar gevaarlijker worden. De Theemsdreef die vaak al rond de avondspits vast staat, wordt alleen maar drukker en gevaarlijker. De straat wordt nu al vaak als racebaan gebruikt en de politie heeft niet de mankracht om te gaan controleren. De rondweg staat in de spits al vast, ook hier voorzie ik veel meer gevaarlijke situaties ontstaan door drukte. De auto's gaan niet verdwijnen want bewoners die er al wonen hebben een auto en nieuwe bewoners nemen er een mee. Straten worden niet veiliger, alleen maar drukker en onoverzichtelijker. Parkeerplaatsen worden weggehaald, waardoor mensen straks wellicht tien minuten moeten lopen naar hun auto, geen zicht meer hebben op wat er met hun auto kan gebeuren (criminaliteit en vandalisme hier is hoog) en om nog maar niet te spreken over de mensen die slecht ter been zijn die straks niet meer voor hun flat of woning kunnen parkeren. Je mindert auto's niet, je belemmert de huidige bewoners in hun woongenot en het gebruiken van hun hulpmiddel. 2. Jullie beweren dat jullie het groen in de wijk zoveel mogelijk willen behouden en versterken. In het bestemmingsplan voor de idioot hoge torenflats van Overvecht centrum wordt er groen geplaatst. Echter is	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. 2. De omgevingsvisie geeft aan dat we bestaande groene gebieden beter maken, mooier of toegankelijker. En dat we met meer bewoners ook meer groen komt. Meer groen (en minder autoverkeer) in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. U doelt waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere ook hoogbouwaccenten. In de omgevingsvisie is dit gebied opgenomen als een rood hoogstedelijk gebied met een verwijzing naar het aparte planontwikkelingstraject. Mocht er voor u aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan. De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de verdichting rond de Zamenhofdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje "centrale as" gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt bij de verdere uitwerking altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. 3. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	deze niet voor iedereen beschikbaar, maar alleen voor de nieuwe bewoners van de torenflat. Hier heb ik navraag voor gedaan toen de maquette te zien was. Daarnaast hebben jullie het over verdichten van de Zamenhofdreef. Hierbij klinkt het alsof de tuintjes die er staan (en net zijn op geknapt) volgebouwd gaan worden.	leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming).Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven.
3.	In de Dreefnieuws spreken jullie van verdichten op de Zamenhofdreef. Betekent dit dat die huizen gesloopt gaan worden en er nieuwbouw komt? Wat gaat het voor de huidige flats betekenen die er al staan? Worden die ook gesloopt en raak ik mijn appartement en mijn ruime leefomgeving kwijt? In de huidige huizenmarkt zijn er geen betaalbare woningen meer voor alleenstaanden waarbij je een thuiswerkplek kan creëren want daar heb je dan toch echt meerdere kamers voor nodig.	4. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven.
4.	Waarom wordt het bedrijventerrein niet ingezet om ook woning plekken te creëren? Waarom moet alles opgepropt worden op plekken waar al veel hoogbouw staat? Je ontneemt het uitzicht van de huidige bewoners. Daarnaast zullen huidige bewoners meer kosten gaan maken qua stoken en elektriciteit. Dit omdat (zon)licht tegen wordt gehouden door de torenflats die aan de Zamenhofdreef gepland staan waardoor natuurlijk warmte en licht niet meer gebruikt kunnen worden. En dan willen jullie duurzaam bezig gaan. Zonnepanelen kunnen door de huidige bewoners door die torenflats ook niet meer gebruikt worden.	5. Het klopt inderdaad dat geluidsoverlast van bouwwerkzaamheden kan zorgen voor overlast en stress bij de mensen die rondom het winkelcentrumgebied wonen. Ik kan me voorstellen dat u hier bezorgd over bent. We kiezen er voor om het winkelcentrum in fases aan te pakken omdat we dan stapje voor stapje naar het eindresultaat toe kunnen werken, terwijl het winkelcentrum tegelijkertijd wel zo veel mogelijk in gebruik kan blijven. Dit is prettig voor de ondernemers in het winkelcentrum en de mensen die gebruik maken van de voorzieningen in het winkelcentrum. Omdat het een vrij groot gebied is, zullen we omwonenden niet in elke fase even veel overlast ervaren. Het uiteindelijke doel is om het winkelgebied een prettiger omgeving te maken om te wonen, winkelen en verblijven, ook voor de bestaande omwonenden.
5.	Hebben jullie nagedacht wat 15 jaar lang bouw herrie met de gezondheid van huidige bewoners doet? Iedereen weet dat geluidsoverlast schadelijk is voor de gezondheid. Laat staan dat je 15 jaar in bouw herrie zit, omdat het winkelcentrum in fases wordt aangepakt. Niet heel bewonersvriendelijk voor de huidige bewoners.	
6.	Ik snap de woningnood, maar waarom moeten er 5000 nieuwe woningen in Overvecht komen? Er is al veel hoogbouw, het is een kwetsbare wijk met de nodige (sociale) problematiek, waar ook nog eens veel criminaliteit is. Rijnsweerd heeft ook nog een boel “open”	6. De keuze om 5.000 woningen bij te bouwen in Overvecht is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Ambities liggen er ook voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. Zo kent Rijnsweerd een opgave van 2000 woningen extra tot 2040. Overvecht kent nu een eenzijdige woningvoorraad (veel dezelfde type woningen in het hetzelfde prijssegment) en de openbare ruimte wordt op veel plekken als anoniem en onveilig ervaren. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken, ga daar bouwen. Zorg eerst dat het veilig is in de wijk. Ik woon hier zelf, maar vind het echt niet prettig om ‘s avonds laat over straat te lopen en ook wanneer er groepen jongeren/mannen staan voelt het onveilig. Met 5000 nieuwe woningen en het dubbele aan nieuwe bewoners in de wijk, zorgt het er niet voor dat de veiligheid beter wordt. De wijk wordt niet voor iedereen, want de mensen met geld zullen zodra ze kunnen verhuizen naar de “betere” wijken, waardoor je hier een ghettowijk gaat creëren. Jullie spreken van prettige en aantrekkelijke plekken, wellicht voor de nieuwe bewoners, maar voor de huidige bewoners is dit totaal niet van toepassing. 7. Jullie spreken van meer voorzieningen en dan m.n. over sport en speelplekken. Maar hoe zit dat met artsen, tandartsen, ziekenhuizen etc? Het ziekenhuis wat in Overvecht zat is al afgebroken, mijn eigen huisarts zit nu al maanden van te voren vol met afspraken. Met de grote hoeveelheid nieuwe inwoners gaat medische zorg er m.i. in Overvecht nog meer op achteruit ondanks het harde werk van de huidige zorgverleners. 8. Waarom zijn de VvE’s van de huidige flats in Overvecht Centrum niet meegenomen in de plannen voor het winkelcentrum? Dit gaat ook hen aan, aangezien we uitkijken op het winkelcentrum. Op dit moment zijn dit de vragen die me te binnen schieten. Al met al vind ik de omgevingsvisie Overvecht een zeer onrealistisch plan. Er worden te veel mensen op een te klein oppervlakte gepropt. De verkeerssituatie is al gevaarlijk en druk, maar zal alleen maar gevaarlijker worden. Er wordt nu al vaak overlast/drukte ervaren door mensen, dat zal met zoveel meer inwoners in de wijk alleen maar gaan toenemen.	kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners. 7. Uitgangspunt is dat voorzieningen meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we er ook voor zorgen dat er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt ook voor huisartsen en tandartsen, omdat anders de druk op de zorg inderdaad te groot wordt en zij niet voldoende tijd hebben om alle Overvechters te kunnen behandelen. In de omgevingsvisie Overvecht is benoemd dat er extra gezondheidscentra bijkomen. Hier kan je meer overlezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 8. De flats rondom Overvecht Centrum maken geen onderdeel uit van het projectgebied van het masterplan Overvecht Centrum. Voor de bewoners van deze flats is het masterplan natuurlijk wel belangrijk omdat hun woningen direct grenzen aan het projectgebied en het plan invloed heeft op de leefomgeving. De bewoners van de flats zijn daarom op verschillende manieren uitgenodigd mee te doen aan de planvorming, informatiebijeenkomsten bij te wonen of te reageren op ontwerpvoorstellen. In Team Overvecht Centrum (het team van wijkbewoners en ondernemers) zit ook een bewoner van deze flats en bij de verschillende informatiebijeenkomsten hebben we veel mensen gesproken.
49	Wij zijn als bewoner behoorlijk geschrokken van de plannen die er op het moment zijn betreft Overvecht met de daarbij horende consequenties voor de aangrenzende wijken. Wij wonen op de Albrecht Thaerlaan 49 in Tuindorp, vlakbij de als wenselijk opgegeven een fiets en wandeltunnel. Deze zou in de wijk uitkomen op ca. 50	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	meter van ons huis vandaan. Hier is het momenteel al erg druk met auto's, fietsers, wandelaars, schoolgaande jeugd, scooters, etc. Wanneer er hier nog een tunnel bij komt zie ik veel gevaarlijke situaties ontstaan. Momenteel zie ik per dag minstens 10 auto's tegen het verkeer in rijden en niemand controleert dit. Daarbij ben ik ook benieuwd hoe jullie de veiligheid kunnen waarborgen aangaande overlast en criminaliteit. Er wordt nu al zoveel diefstal gepleegd om en nabij het station. Bij ons uit de voortuin fietsen, inbraak in woning en inbraak in auto's. Er is aangetoond door getuigen dat de daders zo snel als ze kunnen het spoor onderdoor gaan om weer uit het zicht te zijn. Wanneer er een tunnel bij komt, hoe gaan jullie de veiligheid waarborgen. Hoe zorgen jullie dat dit niet een hangplek wordt en niet een racebaan voor gemotoriseerde voertuigen zal worden. Waarom moeten er 2 tunnels bij komen. Er is op een strook van 900 meter op 3 punten een doorgang. De Tripkade, bij enige aanpassing het station en nabij speeltuin de Pan. Dit moet meer dan voldoende zijn. Waarom niet de poortjes verplaatsen op het station en zodoende weer een vrij doorloop creëren? Wanneer er een tunnel in onze voortuin komt, wat en hoe wordt er omgegaan met de daling van de waarde van je huis?	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
50	Het plan voor Overvecht Centrum zorgt voor 2500 woningen en minder winkels en minstens 5000 nieuwe bewoners op een postzegel. Uitzicht van omwonende wordt verpest door torenflats die 70 meter hoog worden terwijl in Overvecht tot nu een maximum van 10 verdiepingen gold. De bouw gaat 10 tot 20 jaar duren en de financiering staat op losse schroeven. Overvecht is een Vogelaarswijk met de alle problematiek die daarbij hoort. Sociaal kwetsbare bewoners. Drugsgebruik en overlast, dealen, armoede, werkloosheid. Te kort aan gezondheidsvoorzieningen. Te weinig tandartsen, huisartsen en fysio. Bewoners moeten reizen om te kunnen werken. Vandaar veel autoverkeer.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie de beleidsnota paragraaf Groen en blauw verbeteren en versterken en Verdieping

Nr.	Reactie	Antwoord
	De ring Utrecht Noord is al 10-tallen jaren toe aan verbreding en verbetering. Geen geld, geen oplossingen. Er zijn de afgelopen jaren al diverse extra appartementencomplexen bij het Groot Winkelcentrum gebouwd. Dit soort voor veel extra verkeersellende. Geen oplossingen alleen maar ellende. Vroeger reed er om de 5 minuten een bus naar de stad. Maar dat is al heel lang niet meer aan de orde. Als er een bus stopt zit die bom vol. Met de fiets naar de stad, goed idee maar waar mag je deze nog parkeren. Fietsenstalling zitten vol en als je hem op de verkeerde plek neerzet wordt die afgevoerd. Groen is ver te zoeken in de nieuwe plannen. Er worden veel bomen weg gehaald, er blijft een heel klein stukje groen over volledig ingebouwd. Ook om het Centrum heen worden bomen weggehaald. Dus minder groen en 5000 bewoners meer. Wat een logica. Minder daglicht, zon door hoogbouw. Het gevoel van ingesloten te zitten door hoogbouw levert stress op en geen woongenot meer. Winkeliers willen hun winkels behouden tegen huidige huurprijzen. Met andere woorden geen goed idee. Niet doordacht. We moeten woningen bouwen laten we dat vooral in een wijk doen waar de bewoners niet in staat zijn om protest aan te tekenen. Ondoordacht en zonder rekening te houden met de problematiek die al jaren speelt en waarvoor de wijk miljoenen heeft gekregen maar waar we nooit iets van hebben gezien.	omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden. Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en rekening te houden met bezonning en daglicht. De omgevingsvisie geeft hiervoor richtlijnen. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie en geven er nadere invulling aan. De gemeente gaat helaas niet over de huurprijzen van het vastgoed in de wijk. Daarom kan de omgevingsvisie daarin geen verplichtingen over huurprijzen aan vastgoedeigenaren opleggen. Dat is een private aangelegenheid tussen vas en winkelhuurder. De vraag naar woningen in Utrecht is groot. In heel Utrecht willen we 60.000 woningen bijbouwen. Ongeveer 5.000 daarvan in Overvecht. Hoe we dit doen, laten we zien met de omgevingsvisie. Bij het maken van de omgevingsvisie hebben we veel Overvechters betrokken. Wanneer mogelijk, is de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Hierbij houden we juist ook rekening met de problematiek waar u naar verwijst en is de omgevingsvisie gericht op het verbeteren van de wijk.
51	In de recente gepresenteerde Visie is gesuggereerd 2 voetgangerstunnels onder het spoor te maken die verbinden met Tuindorp. Dit lijkt mij een slecht idee. Veel geld en onnodig. Ongewenst ivm sociale veilgheid en criminaliteit, ideale hangplekken voor overlastgevende jongeren en meer onveiligheid in Tuindorp. Hoezo moeten er meer veebindingen onderling komen, wie heeft hier om gevraagd?	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
52	Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten tegen de voorgestelde plannen voor Overvecht. Ik ben het niet eens met de maatregelen om de auto uit de stad te weren, wegen en parkeerplaatsen te verwijderen en groen uit te breiden. Deze plannen tasten naar mijn mening mijn leefbaarheid en welzijn aan. Mijn auto is voor mij niet slechts een vervoersmiddel, maar mijn veiligheid en vrijheid. Het wegnemen van wegen en parkeerplaatsen beperkt mijn mogelijkheden om deel te nemen aan het maatschappelijke leven en om mijn werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast ben ik van mening dat Overvecht reeds voldoende groen heeft en dat verdere uitbreiding ten koste gaat van de verharding die nodig is voor een goed functionerende stad. Ik verzoek u dan ook vriendelijk om deze bezwaren serieus te nemen en te heroverwegen welke impact deze plannen kunnen hebben op de inwoners van Overvecht. Mijn veiligheid en vrijheid mogen niet in het gedrang komen door ondoordachte maatregelen. Ik zie graag uw reactie tegemoet en ben bereid om in gesprek te gaan over alternatieve oplossingen die zowel de leefbaarheid als de mobiliteit in Overvecht kunnen waarborgen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
53	Hierbij de zienswijze op de omgevingsvisie. Een plan met mooie doelen en verbeteringen. Na aanwezig te zijn geweest op de inloopdag op 23 april het volgende: Vier doorgangen voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp lijkt het mij echt overbodig/niet nodig. Op dit moment zijn er namelijk al 3! Het is een klein stukje van 980 meter waar je nu aan beide kanten reeds erdoor kan met voet/fiets/auto (Eykmanlaan én Meester Tripkade). Én er is ook nog een extra doorgang voor voetgangers (of fiets aan de hand) bij het Station Overvecht. Totaal 3 stuks dus. Gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Nóg een extra doorgang erbij is teveel.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Redenen: Er zijn reeds voldoende doorgangen: 3 stuks op slechts een klein stukje van 980 meter! Een extra doorgang gaat niet veel toevoegen en levert enkel meer overlast op in de buurt Tuindorp. Fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij met (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers etc in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen geen goed idee. Dit geeft allerlei onnodig doorgangsverkeer door smalle eenrichtingsstraten. Deze straten gaan ook niet in 1 lijn door naar bijvoorbeeld het centrum en zijn hier ook niet op ingericht. Vaak staan auto's aan 2 kanten geparkeerd en als daar electrische fietsen/brommers doorheen rijden is dit niet veilig (en zeker niet voor jonge kinderen). Ik hoor deze geluiden ook veel bij andere bewoners. Er zitten geen echte bestemmingen in de wijk waar die voet/fietsroutes voor nodig zijn. De doorgang kan een hangplek worden van jeugd Het kan extra criminaliteit geven. Er wordt al heel gestolen in de wijk (fietsen, auto's, spullen uit tuinen, etc). De routes kunnen ervoor zorgen dat dit toeneemt. Budgettechnisch: budgetten kan je beter aan andere meer noodzakelijke zaken besteden. Als het dan toch moet dan zou ik een fietstunnel maken door de bestaande voetgangersdoorgang bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad (dat is kostentechnisch minder duur verwacht ik; de tunnel ligt er al en zou ontwerptechnisch moeten kunnen). Indien dit wordt doorgezet zal ik ook zeker bezwaar (en beroep) aantekeningen in de toekomst.	
54	Wat ik goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat geprobeerd wordt de bevolking in een vroeg stadium te informeren over de plannen - Dat er meer woningen komen. Wat ik niet goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat er te weinig rekening gehouden wordt met de kansarme populatie - Dat de auto's niet meer dicht bij de woningen geparkeerd kunnen worden met alle gevolgen van dien voor ouderen en mensen die niet meer mobiel zijn.	Wij willen bijdragen aan wijkverbetering door te investeren in de leefomgeving in Overvecht. Het toevoegen van woningen geeft bewoners meer mogelijkheden om in de wijk door te stromen. Het toevoegen van werkplekken biedt kansen op de arbeidsmarkt. Het behouden en uitbreiden van voorzieningen (zoals een school) kan zorgen voor betere ontwikkeling. Het toevoegen van groen zorgt voor een prettige leefomgeving. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Er wordt m.i. ook geen rekening mee gehouden dat veel mensen in Overvecht met een andere culturele achtergrond niet zullen overwegen hun auto minder te gebruiken. Voor velen is de fiets ook een "onbekend" vervoermiddel. • Dat er teveel verdichting komt met alle nadelige gevolgen van dien: • Dat teveel mensen op een te klein oppervlak gaan wonen waardoor er toename van verkeer is, te veel geluidsoverlast kan zijn en afname van de luchtkwaliteit zal zijn. • Dat er te veel verstening, te weinig groen direct op de plekken die volgebouwd gaan worden, • Dat er teveel hittestress gaat komen • Dat de huidige bomen gekapt worden. Nieuwe kleine boompjes op een andere plek hebben weinig meerwaarde voor hittestress en uitzocht. • Dat de parkeerdruk in de omliggende straten zal toenemen omdat het aantal parkeerplaatsen in het plan volgens de gemeentelijke norm beperkt zal zijn • Dat er veel windhinder door de gebouwen zal ontstaan • Een onderdeel van de omgevingsvisie is het megalomane Centrumplan. Dit betekent voor mij persoonlijk: • De veel te hoge torens van 73 en 50 meter mijn uitzicht beperken • De gebouwen te dicht aan de Zamenhofdreef staan • Het zonlicht zowel vanuit zuidoostelijke/zuidelijke richting als zuidwestelijke richting vele uren minder in mijn appartement zal schijnen en het in mijn keuken, huis- en slaapkamers in de herfst, winter en lente nooit meer aangenaam warm wordt door de zoninstraling; dit zonder dat je hoeft te stoken. Dit leidt voor hogere energiekosten • Verder het volbouwen van de binnenhoven aan Kosdreef en Chiosdreef waardoor: • er geen speelplekken meer zijn voor kinderen die in de omringende flats wonen. Ouders kunnen dan ook niet meer vanuit hun omliggend appartement contact houden met hun spelende kinderen; zij houden hun kinderen binnen en die bewegen zodoende veel minder. • het leefgenot in mijn appartementen aanzienlijk zal afnemen doordat het groen verdwijnt en er geen uitzicht meer is	Via andere projecten dan de omgevingsvisie zet de gemeente ook in op het stimuleren van fietsbezit en gebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld www.heelutrechtfietst.nl. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Bij planuitwerkingen krijgt groen dan ook altijd een belangrijke plek. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De omgevingsvisie voorziet in 'groei in balans' en het behouden én creëren van een gezonde, aantrekkelijke woonomgeving voor de bestaande Overvechters en nieuwe bewoners. Op sommige delen zal er inderdaad een toename zijn van geluidsbelasting. Dit is voornamelijk op de plekken waar nieuwe ontwikkelingen zijn gepland. Bij deze ontwikkelingen zullen maatregelen genomen moeten worden om de impact zoveel mogelijk te beperken. Op andere plekken in de wijk neemt het verkeer juist af. De luchtkwaliteit neemt op sommige plekken inderdaad af. Er wordt wel voldaan aan de maximaal toegestane concentraties op het niveau van de visie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• appartement in waarde zal dalen doordat er alleen nog tegen gebouwen aangekeken kan worden • de hittestress zal toenemen • de parkeerdruk zal toenemen bij onze appartementsgebouwen Dit zijn een aantal van de argumenten die ik aan wil voeren vóór en tegen de omgevingsvisie. Hopelijk geeft dit u inzicht wat de visie betekent voor de huidige bewoners in mijn omgeving.	Bij concrete projecten zal er ook naar de geluidsbelasting en luchtkwaliteit worden gekeken en worden maatregelen onderzocht. In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creeren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. In de omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie beleidsnota, paragraaf ‘Groen en blauw verbeteren en versterken’ en de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden. Bij het bepalen van de parkeerdruk bij een herinrichtingsproject kijken we altijd naar een gebied en niet naar een enkele straat. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor worden specifieke uitgangspunten gegeven in de omgevingsvisie in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de beoogde verdichting Chiosdreef Kosdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje “centrale as” gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.
55	Ik ben blij met veel plannen voor Overvecht in 2040. Waar ik me wel zorgen over maak is het hoogstelijke gebied rondom het station. Er staat al wat hoogbouw, maar tegenover de Tannhauser/Winterboeidreef, waar ook de moskee en twee scholen staan, is nu een mooie groenstrook met bomen. Ik zou het erg zonde vinden als dit hele stuk zou worden volgebouwd. Ik begrijp het als op de plek van de oude school en de noodgebouwen hoogbouw komt, maar ik hoop dat het overige groen behouden blijft.	De omgevingsvisie geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden.
56	Tijdens de bijeenkomst is gezegd dat Overvecht-noord autoluw of minder verkeer van auto's in de wijken willen. Bijv door aanpassingen bij de Tigrisdreef	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	en Carnegiedreef. In plaats daarvan worden auto's gedwongen richting de ring weg nru die nu ook al druk is. Hiermee creëer een verkeerschaos. Volgens de berekeningen zou dit niet zo'n probleem zijn, maar dat zou bij de marnixlaan ook geen probleem zijn. De praktijk laat zien dat het wel tot verkeersproblemen heeft geleid. Marnixlaan staat nu altijd vast, is druk en onveilig. Het idee dat deze onaantrekkelijke aanpassingen voor auto's, automobilisten zouden weren en de-stimuleren gaat hier in deze wijken (overvecht/zuilen) niet op. Utrecht is een werkstad en de populatie in deze wijken zijn afhankelijk van de auto voor hun woon-werkverkeer. Velen hebben praktijkgerichte beroepen met bijbehorende auto of werkbusje, daarnaast heeft deze populatie niet tot nauwelijks mogelijkheden tot thuiswerken of werk op fietsafstand. Dus mensen zullen de auto blijven pakken zoals ook te zien bij de Marnixlaan. En het mooie idee dat deze wegaanpassingen zouden bijdragen aan een beter milieu, gaat ook niet op en werkt averechts; automobilisten pakken hun noodzakelijke auto en staan nu langer in de files door deze aanpassingen waardoor er meer uitstoot is. Ook zien we dat het onveiliger is geworden voor fietsers en voetgangers doordat voorrang niet wordt verleend. Daarnaast is er geen ruimte voor noodsituaties voor ambulances en politie doordat er van 2 rijbanen 1 is gemaakt; door de files staat het vast en gaan ambulances en politie over de fietspaden rijden, dit allemaal leidt niet tot veilige situaties en verbetering voor fietsers. Dezelfde logica geldt ook voor de betaald parkeren plannen. Deze mensen hebben hun auto nodig en betaald parkeren zal dit niet tegengaan. Deze plannen komen heel hard aan voor overvechters, de armste wijk van Utrecht, de mensen in deze wijk hebben het niet breed en dit kunnen ze er niet bij hebben. Als de gemeente toch aan deze parkeerplannen vasthoudt, zorg er dan op zijn minst voor dat deze arme populatie (in Overvecht) per adres 1 auto wel gratis mag blijven parkeren. Zo los je het probleem van meerdere auto's per adres en zal het aantal auto's minderen in overvecht. Hiermee laat je als gemeente zien dat ze meedenken met deze arme populatie en deze plannen er niet zijn om ze in hun portemonnee te raken en om de gemeentekas te vullen.	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De invoering van betaald parkeren is een afzonderlijk besluit. De betaalbaarheid kunnen we met de omgevingsvisie niet regelen. Door het weren van doorgaand autoverkeer en het herinrichten van straten (smaller, drempels, klinkers) worden de straten verkeersveiliger.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de plannen wordt vaak als reden voor de aanpassingen groen en veiligheid genoemd, maar Overvecht is prachtig mooi groen en ruimtelijk. Dus drastische veranderingen aanbrengen in de wijk en wegen voor groen is ongeloofwaardig omdat overvecht al heel veel groen heeft, de groenste wijk van Utrecht. Bestaande plekken van groen verbeteren is wel altijd welkom. Qua veiligheid zijn er goede fietsvoorzieningen; er zijn goede fietspaden met weinig kruisingen en contactpunten met auto's, wat het fietsen veilig en prettig maakt in Overvecht. Het enige waaraan gedacht moet worden is hoe snelheidsduivels aangepakt moeten worden. Voornamelijk jongeren die asociaal hard rijden moeten onmogelijk gemaakt worden in de binnenwijken, voor de veiligheid van kinderen en anderen. Hoe worden deze punten meegenomen? en wat zijn de mogelijkheden tot bezwaar?	
57	Graag wil ik dmv deze mail reageren op het plan een tunnelverbinding onder het spoor te creëren tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld college). Door deze tunnel zal een iets kortere fietsroute (2-3 minuten) ontstaan tussen Overvecht en het Gerrit Rietveld college/winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Echter deze nieuwe fietsroute gaat dwars door een woonwijk. In deze wijk spelen veel kinderen buiten op straat. Bovendien zijn de straten smal en veelal eenrichtigsverkeer. Auto en fietser kunnen elkaar net passeren, wat overduidelijk een nadeel is voor de fietsveiligheid. De huidige fietsroutes zijn om bovenstaande redenen niet voor niets aan de zijkanten van de wijk en niet dwars er doorheen. Fietsers kunnen bij de meester Tripkade onder het spoor door en bij de Eykmanlaan het spoor over. Dit zijn ruime en veilige fietsroutes met aparte fietspaden. Nogmaals het lijkt me erg onwenselijk om deze goede, bestaande routes uit te breiden met routes dwars door een woonwijk heen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voetgangers kunnen overigens ook bij station Overvecht onder het spoor door. Hier heb je wel een OV kaart voor nodig. Wellicht is het nog een idee om er een voetgangerstunnel te maken waarvoor je geen ov kaart nodig hebt. Ik bedoel dan een tunnel alleen voor voetgangers, want ook hier is het niet wenselijk een stroom fietsers door een woonwijk te sturen. Vlakbij ligt de tunnel aan de meester Tripkade waar je heel goed kan fietsen.	
58	Het is mooi dat er een plan ligt om Overvecht leefbaarder te maken. Bij lezing van het document "Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024" kwam ik op pagina 29 echter een heel slecht voorstel tegen, te weten het aanleggen van fiets/wandeltunnels op allerlei plekken, aangegeven als "Nieuwe fiets/wandelverbindingen". Ik maak met name bezwaar tegen een tunnel richting Tuindorp. Deze tunnels zijn wellicht overdag handig om te gebruiken maar 's avonds en 's nachts zijn dit notoir gevaarlijke plekken met hangjongeren, dealers, rommel etc. Het is echt een slecht idee om meer van dit soort plekken te creëren. De bestaande hoofdverbindingen zijn makkelijk te belopen of te fietsen. Deze hoofdverbindingen zijn door hun grootte, openheid en drukte veilig voor iedereen op elk tijdstip. Het is dus niet opportuun om extra tunnels aan te leggen, ook al niet vanwege de enorme bedragen die voor dit soort constructies nodig zijn. Die bedragen kunnen beter aan zaken worden besteed, die wel zinnig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
59	ik schrijf u als eigenaar van de [redacted] te Utrecht. Deze locatie valt (net) binnen het plangebied. Er wordt in het plan aangegeven dat op termijn het terrein van de RWZO hoogstedelijk zal worden. Dit is echter op de korte termijn niet aan de orde. Omdat er op de middellange termijn drastische ingrepen gepland worden, wil ik benadrukken dat er op korte termijn zodoende geen grote veranderingen doorgevoerd zouden moeten worden. Ik doel hier met name op de Jagerskade. Ik begrijp dat er op lage termijn de wens is om hier een doorgaande fiets/wandelroute van te maken. Op korte termijn is dat echter niet haalbaar, omdat wij gewoon gebruik moeten maken van de Jagerskade als ontsluiting. Wij hebben echter op korte termijn WEL plannen om bij te dragen aan de visie van Overvecht, namelijk door de ruimte	De Jagerskade is in de huidige situatie al een belangrijke (doorgaande) route voor fietsers en voetgangers. Het is niet de bedoeling om de (auto)bereikbaarheid van bestemmingen langs de Jagerskade onmogelijk te maken. Een hoofd fiets/wandelroute en bestemmingsverkeer kan hier goed samengaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	te optimaliseren en deze te verdichten. Dit kan door het toevoegen van woningen danwel uitbreiding van het huidige kantoor. Hierover zijn we met [naam medewerker gemeente Utrecht] in gesprek en hebben hier tevens met mevr. van Hooijdonk over gesproken. Er ligt zelfs een intentie ter ondertekening. Zolang er door de gemeente geen alternatieve ontsluiting wordt gefaciliteerd, al dan niet in samenwerking met de HDSR/RWZI, hebben we grote bezwaren voor het mogelijk afsluiten van extra verkeer voor de Jagerskade. Nogmaals, als de gemeente de ontsluiting via een andere weg kan bewerkstelligen zijn we bereid om hieraan mee te werken, maar we kunnen niet instemmen met de wijziging tot hoofd fiets-en wandelroute, zonder een alternatief voor ons gebouw aan de Jagerskade. Wellicht is het wenselijk dit eerst nader toe te lichten, of in ieder geval elkaars standpunten te bekijken.	
60	Graag geef ik mijn zienswijze op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik ben tuinder op het complex 'Ons Genot'. Ik deel de tuin samen met een jong gezin, we zijn met z'n vieren. Zo zijn alle meer dan 180 tuinen op het complex merendeels gehuurd door (echt-) paren en gezinnen. Zo zijn bij de meer dan 180 tuinen zeker 400 mensen betrokken. Bewoners van Utrecht. Het complex is divers, divers door beplanting, door dieren, door mensen van verschillende culturen. Het is een plek waar mensen hun ziel en zaligheid in leggen en waar een grote gemeenschapszin is. Een kostbare plek, letterlijk en figuurlijk. Ik begrijp dat huizen bouwen belangrijk is, ik begrijp dat het belangrijk is dat mensen bewegen en sporten. In Overvecht zijn al veel sportvelden. Het merendeel wordt niet gebruikt als ik daar meerdere malen per week langs fiets. Hier efficiënter mee omgaan is een eerste te onderzoeken optie. Dat is een verplichting die u fatsoenshalve heeft. Daarbij zijn sportvelden veelal in gebruik bij jeugd. Ouderen wandelen meer. Het idee van door het volkstuinencomplex een wandelroute aanleggen, door middel van het creëren van nog 1 of 2 ingangen, waardoor je door het complex kan lopen is wel een mogelijkheid waar ik mij in kan vinden en die bewegen zeker voor de wat oudere mens zou kunnen bevorderen. En hiermee kunnen meer mensen genieten van ons complex.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik begrijp dat de 1e optie is het zoeken van een locatie voor sportvelden in het Noorderpark. Het Noorderpark is groot. Op de kaart is ons volkstuinen complex maar een kleine postzegel vergeleken daarbij. Het leed dat vernietigen van deze kostbare plek, dit tuinencomplex, teweeg zou brengen is echter enorm en onevenredig groot, voor de tuinders, hun familie, voor de planten en dieren. Alles behalve dat! Daar pleit ik voor. Als u enigszins op waarde kunt schatten wat het volkstuinencomplex betekent, zoekt u een plek voor sportvelden, overal, maakt niet uit, maar niet daar.	
61	1. Stralingswaarden Ik heb Milieueffecten onderzoek gelezen maar ik kom nergens een toelichting over de effecten van de uitbreiding/verdichting voor de wijziging in stralingswaarde door de toename van mobile internet/meer zendmasten. Welke maximale waarde wordt momenteel gehanteerd en wat is de verwachte maximale waarde in de toekomst? Volgens mij zijn er door de EU recent maximale waarden gesteld. 2. wijziging OV routes. In het ontwerp is gekozen voor de scheiding tussen de snel- en langzaam verkeer. Er wordt gesproken over nadelige gevolgen voor bepaalde doelgroepen reizigers. In het verleden werd het gebruik van OV als onvoorwaardelijk inclusief gesteld. In hoeverre is de inclusiviteit van het OV nog als randvoorwaarde meegenomen in het ontwerp? Bij het inrichten van de snelbus/tram en centrale haltes wordt gesproken over de combinatie spaak en wiel. Is er rekening gehouden met de gebruikers die geen gebruik willen of kunnen maken van de fiets? oproep busjes met wachttijd tussen 30 en 60 minuten vind ik persoonlijk geen alternatief. Is er ooit een overweging geweest om taxi-vervoer in te zetten tegen gereduceerd tarief voor max aantal kilometers om de aansluiting tussen deze haltes en verre liggende bestemmingen te realiseren? Te denken valt aan het model van de treintaxie waar tegen vaste tarief werd gereden voor maximale aantal kilometers. In de omschrijving van de inrichting van OV wordt gesproken over de langzame verbinding binnen de wijk en andere wijken. In hoeverre wordt voorzien in de behoefte om de nabijgelegen Groenekan, Maarssen, Maatensdijk, Westbroek, De Bilt en overige te bereiken?	Stralingswaarde is inderdaad geen indicator in dit MER. De verwachting is niet dat de stralingswaarde een onderscheidend thema is in de vergelijking van de alternatieven. In Overvecht wordt, naast het huidige meer buurtgerichte OV, een HOV buslijn toegevoegd. Beide typen Openbaar Vervoer zijn door iedereen te gebruiken. Door het aanbieden van verschillende typen OV sluiten we ook beter aan bij de verschillende wensen van reizigers. Het buurtgerichte Openbaar Vervoer zal ook gewoon volgens een dienstregeling blijven rijden, het gaat dus niet om oproep busjes of taxi-vervoer. De groencompensatie (voor het realiseren van een horecapaviljoen) in de vorm van een groen dak (in combinatie met zonnepanelen) en groene gevel is geborgd in het bestemmingsplan. Door de omgevingsvisie verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen. Het bepalen van de plek voor een specifiek kunstwerk hoort niet thuis in een omgevingsvisie. De omgevingsvisie is een abstractie hoger. Het kunstwerk Zeelandlandschap krijgt hoogstwaarschijnlijk een nieuwe definitieve plek in Papendorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het bereiken van eigen adres met het OV vooral in de avonduren van belang ivm veiligheid. In hoeverre wordt rekening gehouden met deze aspect? 3. Groene daken en inrichting Watertorenpark In het verleden werd een groen compensatie geboden in vorm van groene daken voor het verlies van groen in Watertoren park door het realiseren van horeca. Is dat meegenomen in het ontwerp? Wordt het park ook beschikbaar voor het houden van de evenementen? Is het plaatsen van het beeld van de Smakelaarsveld nog steeds een onderdeel van dit ontwerp? Naar mijn idee past dit kunstwerk niet in een kleinschalige omgeving met een duidelijke cultuur-historische uitstraling. Ik zou eerder denken aan wat grotere oppervlaktes zoals het Noorderpark.	
62	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren, acht ik overbodig en onnodig, en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht. Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied, wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen, en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Mijn bezwaren zijn als volgt: Er bestaan al voldoende doorgangen: drie op slechts 980 meter afstand. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig, gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Bovendien zou de aanleg onnodig doorgangsverkeer door	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	smalle eenrichtingsstraten tot gevolg hebben, die bovendien niet rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen leiden en niet op dergelijk verkeer zijn ingericht. De aanwezigheid van auto's aan beide zijden van de straten en het potentieel gevaar voor jonge kinderen (die vaak onverwacht vanachter die auto's de straat oversteken) baart mij echt zorgen De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een kindvriendelijke en rustige buurt. Dat is ook juist de reden waarom bewoners voor een huis in Tuindorp hebben gekozen. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd, midden in de wijk, bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren. De voorgestelde doorgang zou kunnen uitgroeien tot een hangplek voor jongeren. Budgettaire overwegingen: middelen zouden beter besteed kunnen worden aan andere, meer noodzakelijke projecten. Mocht de aanleg toch noodzakelijk worden geacht, dan stel ik voor om de bestaande voetgangerstunnel bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad. Dit lijkt mij kostenefficiënter gezien de reeds bestaande infrastructuur. Maar nogmaals wijs ik er op dat enige toegevoegde waarde ontbreekt, en de impact voor de bewoners van Tuindorp groot is. Indien de voorgestelde plannen worden doorgezet, overweeg ik bezwaar aan te tekenen en eventueel beroep in te stellen.	
63	Als bewoners van Albrecht Thaerlaan 48 willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan. Terwijl we het streven naar verbetering van de infrastructuur waarderen, zijn we bezorgd dat dit specifieke project meer problemen zou kunnen veroorzaken dan oplossen. Onze belangrijkste vragen en zorgen met betrekking tot de voorgestelde fietstunnel zijn als volgt: Onduidelijkheid over het probleem: We begrijpen niet welk probleem deze fietstunnel zou oplossen, aangezien de huidige uitgangen van de wijk altijd via	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tripkade of Eykmanlaan zijn. Voor aansluiting naar de stad zal deze tunnel dus voor bewoners geen oplossing zijn omdat er uiteindelijk toch een route via de doorgaande wegen genomen zal moeten worden. Ontbreken van voordelen voor bewoners: Aangezien er geen voorzieningen zijn in zowel Tuindorp als Overvecht, zien we geen directe voordelen voor de bewoners van deze gebieden bij de aanleg van deze tunnel anders dan dat het de einde woonwijk aan de andere verbindt. Er zijn geen voorzieningen die de mensen naar de specifieke locaties in de wijk zal aantrekken dus het nut ervan is beperkt. Toename van verkeer en drukte: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Ongepaste locatie: De voorgestelde locatie van de tunnel lijkt niet geschikt te zijn, gezien de beperkte ruimte op het stuk Albrecht Thaerlaan waar de tunnel zou moeten uitkomen. Alternatieve oplossingen: We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijk te maken door de poortjes te verplaatsen, wat een minder ingrijpende en mogelijk effectievere oplossing kan zijn. Daarnaast zou de aanleg van een tunnel ipv de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de verkeersdoorstroom en veiligheid bevorderen. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan hebben wij ook grote zorgen over de eventuele overlast waarmee dit gepaard zou kunnen gaan. Zowel de overlast bij het aanleggen ervan als de eventuele handhaving die nodig is om te zorgen dat dit geen hangplek wordt of geluidsoverlast oplevert We zijn van mening dat de middelen die worden voorgesteld voor deze fietstunnel beter kunnen worden besteed aan andere projecten die meer voordelen bieden voor de bewoners van onze wijken. Wij hopen dat u onze bezorgdheid en zienswijze meeneemt in de uiteindelijke versie van de omgevingsvisie en dat wij voldoende geïnformeerd zullen blijven over de daadwerkelijke plannen.	
64	Ik heb het visieplan Overvecht 2040 (gedeeltelijk) bestudeerd en ben op de informatieavond geweest van 22 april in de Vechtsebanen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik richt mijn bezwaren op in ieder geval 2(van de drie) beoogde fietstunnels/wandeltunnels onder het spoor door. Het doel van de commissie is mij helder : verbintenis tussen de wijken Overvecht en Tuindorp. Ik heb geen andere argumenten gehoord en gelezen. Echter: op een totale afstand van max 1500 meter zijn er reeds drie uitstekende passages. Via het NS station is er een prima looproute onder de sporen door . Er is een lift aanwezig en is met OV chip te gebruiken. De andere twee ,dus via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, zijn veilige snelle fietsroutes. Deze twee fietsroutes hebben aansluiting op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berekuil).Niemand zit verlegen om een betere bereikbaarheid van beide wijken. Ik zie menig tuindorper ,inclusief mijzelf, bij de Dirk en de Lidl alsmede het Turkse bakkertje en de donderdagmark in Overvecht: prima verbinding (letterlijk en figuurlijk !) De fietstunnels komen uit ter hoogte van resp. de van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Daar is niks ! Je komt daar in eenrichtingsstraten met aan twee kanten auto's geparkeerd. Er is geen logisch vervolg van deze fietsroutes , geen aansluiting op een fietsroute naar weet ik waar. Als de tunnels in Tuindorp omhoogkomen zal dat op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Daar is geen ruimte voor. Als de tunnels omhoogkomen zou dit bouwtechnisch zomaar in conflict kunnen komen met de groenstrook langs de gehele Thaerlaan.Deze wordt mede door bewoners onderhouden en is belangrijk in de groenvisie van Tuindorp. Als de tunnels omhoogkomen zal het op de A.Thaerlaan extra gevaarlijke situaties geven.De A.Thaerlaan is , zeker rond begintijd en eindtijd van de drie basisscholen en een VO school, in beide richtingen een belangrijke verkeersader.Dat zijn auto's die de wijk uit willen, auto's die kinderen komen brengen, ouders met kinderen op de fiets, middelbare scholieren .Als er fietsers (steeds vaker fatbikes !!) staks die tunnels uit komen knallen zal dat de verkeersveiligheid zeker niet positief beïnvloeden. We hebben helaas al een gevaarlijk, onoverzichtelijk punt op de bocht waar A.Thaerlaan overgaat in de Magnuslaan.	en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben er van overtuigd dat men in Nederland hele veilige tunnels kan aanleggen. De tunnels die hier in het visieplan staan zullen gewone tunnels zijn. Die zullen na pakweg 19.30 uur niet meer gebruikt worden. Het zullen droge hangplekken worden waar het vuurwerk bv lekker knalt. Unheimisch zullen de tunneltjes worden vrees ik. Tuindorp is gevoelig voor inbraak etc. Handhaving zal lastiger worden nu er meer vluchtroutes komen. Bijzonder vreemd vind ik dat er niet gecommuniceerd is met bewoners van omliggende wijken. Tuindorp heeft vanaf 1935 een communicatiekanaal " Tuindorps Belang". Mijn verzoek is derhalve af te zien van de aanleg van de 3 fietstunnels onder het spoor: peperduur en niemand zit daarop te wachten.	
65	Ik ben eigenaar van een appartement aan de Moezeldreef in Utrecht Overvecht. Ook ben ik erg positief over het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Dit is een mooie kans voor Overvecht. Hier en daar zie ik al goede acties maar door dit ontwerp wordt de leefbaarheid en het woningaanbod veel beter. En dat is nodig in Overvecht, kortom belangrijk!	Dank voor uw positieve reactie.
66	Ik woon al 20 jaar in Overvecht en ben diep teleurgesteld dat de bewoners niet betrokken zijn geweest bij het ontwerpen van visie. Wij hebben nu de ontwerp van de visie mogen bekijken en ik ben ontzettend geschrokken. Ik maak me dan ook heel veel zorgen over de toekomst van wijk Overvecht. Een van zaken die mij echt zorgen baart is de onderdeel vervoer. In de ontwerp visie staat dat er wordt gestreefd naar veilig en verbonden wijk. Echter lees ik dan niet in de beschrijving. De plan is 5000 nieuwe woningen te bouwen. Maar tegelijkertijd veel parkeerplaatsen te verwijderen. Daarbij is de plan dat particuliere autos niet meer de wijk in kunnen. Dat is tegenovergesteld van goed bereikbaar voor automobilisten. Volgens deze visie zal ik in de toekomst niet meer dichtbij mijn huis kunnen parkeren, langer onderweg ben van A naar B (omrijden en file aangezien iedereen via de ring zou moeten omrijden), en zware boodschappen	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Met de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuren willen we het mensen makkelijker maken om gezonde keuzes te maken. We willen inwoners niet dwingen om te fietsen, maar door het aantrekkelijker te maken om op een prettige en veilige manier door de buurt te kunnen fietsen en lopen maken we het mensen gemakkelijker om hiervoor te kiezen, en de auto vaker te laten staan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zelf moeten tillen van parkeerplaats naar huis. Hierdoor zal mijn kwaliteit van leven aanzienlijk afnemen. Of ik moet de bus nemen, met als gevolg meerdere keren moeten overstappen en een dure bus kaartje moeten aanschaffen. Bus kaartje kost tegenwoordig vanaf 2,60 euro. Als ik met gezin ga, dan betaal ik gauw 26 euro voor heen en terug. Dat is toch absurd. De aanpassingen in de verkeersstructuur zouden volgens de visie bijdragen aan een gezondere leefomgeving. Het is onduidelijk waarop dit is gebaseerd. De visie suggereerd dat de bewoners worden gedwongen om de fiets te pakken of gaan lopen om meer in beweging te komen. Echter opleggen van leefregels leidt nooit tot verbetering. In de wijk Overvecht wonen veel kansarme mensen uit verschillende culturen. Beperking van verkeersstructuur zal deze problemen alleen verergeren. Voordelen van nu: - auto straten zijn veilig en goed (genoeg oversteek mogelijkheden, versmalingen, eenrichtingswegen) - mogelijkheid voor parkeren dichtbij huis - comfort - gratis parkeren - snel van A naar B kunnen - keuze van openbaar vervoer of auto en fiets is vrij aan de bewoner - goede en veilige fietsverbinding in de hele wijk - veilig en verbonden - ruimte en weinig drukte op de weg - rust en relaxed naar de winkel kunnen gaan voor wekelijkse boodschappen Nadelen van nu: - op sommige plaatsen wordt soms te hard gereden - er komen steeds meer auto's m.a.g. parkeren op de stoep Voordelen van toekomst visie: - klinkt goed als jij zelf niet in deze wijk woont Nadelen van toekomst visie:	Ook mensen die zich nu niet veilig voelen om te fietsen op drukke autowegen krijgen dan het vertrouwen om vaker door de buurt te fietsen. Ik ben het met u eens dat dit er niet direct voor zal zorgen dat iedereen voortaan de fiets boven de auto verkiest, maar door het aanleggen van aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen door de wijk wordt deze keuze wel aantrekkelijker.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- beperkt/geen mogelijkheid van parkeren dichtbij huis - betaald parkeren - meer tijd kwijt zijn van A naar B - bewoners worden gedwongen om gebruik te maken van OV of bus - plezier in wonen neemt af - comfort neemt af - wekelijkse boodschappen met auto halen wordt zeer onaantrekkelijk gemaakt - alle bewoners wordt opgelegd hun leefwijze aanpassen zonder er rekening te houden met specifieke doelgroepen - afhankelijkheid van OV - drukte op de ring neemt toe - vervuiling en geluidsoverlast op de ring neemt toe - in en uit de wijk wordt beperkt voor auto - koop jij een bank bij Ikea, dan moet deze ook met de bus? - gezinnen met kinderen gaan veel geld betalen aan OV - beweeg vrijheid van ouderen en mensen die slecht ter been zijn wordt beperkt (meer loop afstand) - mensen met kleine portemonnee worden beperkt in hun beweging van A naar B (dure bus kaartje) - verbonden alleen voor bepaalde groep mensen (jong, alleenstaand) Ik hoop dat jullie hier wel rekening mee kunnen houden en de bewoners het plezier van auto rijden (werk en prive), het gemak en comfort dat men nu heeft niet afpakken.	
67	Ik ben het niet eens met de omgevingsvisie voor de buurt Zamenhofdreef. Ik heb het dan over punt 6 van de tekening, dat je straks niet meer met de auto op de Zamenhofdreef en Carnegiedreef kunt komen. Voor de bereikbaarheid is dit echt heel belemmerend. En waarom is er voorrang voor fietsers, wandelaars en OV? Discrimineren jullie nu de mensen met auto's? Waarom moet alles autovrij? Als de bewoners met de auto willen gaan, of soms zelfs de auto moeten nemen, dan moet die mogelijkheid er altijd zijn. Dan wil je niet dat je eerst door de hele wijk moet rijden voordat je op de plaats v bestemming bent. De Carnegiedreef is ook nog eens een weg waar veel auto's gebruik van maken. Als die autovrij wordt gemaakt, beteken dit dat	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	auto's moeten uitwijken naar andere straten. Dan maak je die straten juist drukker en onveiliger. En je creëert gewoon file in de woonwijk. Dat lijkt me ook niet wenselijk. Terwijl nu gewoon alles loopt. Fietsers hebben hun mooie fietspaden, auto's/OV hun wegen en voetgangers hun paden. Kijk ook naar wat er is gedaan bij de Marnixlaan. De mensen gaan niet uit hun auto. Je creëert alleen meer overlast voor de bewoners in Overvecht. Wil je het wat mooier en groener maken, prima. Pak de bermen aan. Maar maak het niet onnodig ingewikkeld en oncomfortabel voor de bewoners hier in Overvecht. Is dit al definitief of moet ik ergens bezwaar indienen?	De ontwerp omgevingsvisie Overvecht lag ter inzage voor inspraakreacties/zienswijzen. Na verwerking van de zienswijzen en aanpassing van de omgevingsvisie wordt deze vastgesteld door de gemeenteraad. De omgevingsvisie is dan definitief. Het is niet mogelijk bezwaar in te dienen tegen de vastgestelde omgevingsvisie.
68	Ik maak bezwaar tegen de beslissing om vergunning te verlenen aan het project Zambesidreef e.o. Ik ben het niet eens met de beslissing om de flats aan de Zambesidreef e.o. te slopen. Allereerst vanwege de bouwoverlast, geluidsoverlast, stof, en stikstofbeleid. Dit gebeurd voor onze woning. Ook het slopen van de flats heeft grote impact op de bewoners, het zijn onze buren dit raakt mij ten zeerste, ik woon hier 34 jaar. Het is hun thuis en van hun kinderen. Mijn visie is renoveren deze woningen. Ook het besluit voor de bouw van een nieuwe school op de Grote Trekdreef vind ik een bezwaar. Deze wordt gebouwd naast de locatie Reinaerde waar mensen met niet aangeboren hersenletsel wonen, niet echt een goede plek voor een school met ± 1000 leerlingen. Niet voor onze woning, denk aan vervuiling en hangjongeren. Slecht idee in deze wijk. Ik vind ook dat deze beslissing moet worden herzien, en ik denk dat de leegstaande school aan de Ramsesdreef een goede optie is voor bouw van een nieuwe school. Ik verzoek u de beslissing niet uit te voeren totdat er een beslissing is genomen op mijn bezwaar.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school aan de Ramsesdreef te bouwen. De locatie Ramsesdreef ligt erg dicht op de Noordelijke Randweg Utrecht. Het gezondheidsbeleid van de gemeente staat niet toe dat er scholen worden gebouwd binnen 50 meter van te drukke wegen (zoals de Noordelijke Randweg). Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet naar de bouw van een school aan de Ramsesdreef.
69	Wij willen graag laten weten dat we ons ernstige zorgen maken over de voorgestelde ontwikkelingen met betrekking tot de rood-oranje zone waarin ons huis zich bevindt (Arnodreef). Het vooruitzicht van hoogbouw in onze directe omgeving of potentieel op onze plek vinden wij geen prettig idee. Ten eerste zijn we bezorgd over de mogelijkheid van onteigening van ons huis door de gemeente. Als recente kopers van een woning in deze buurt, hebben	De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt

Nr.	Reactie	Antwoord
	we ons gevestigd met de verwachting van een bepaalde leefomgeving en de bijbehorende waarde van ons bezit. De laag- en middenbouw, brede straten en het groen vinden wij een prettige afwisseling. Het vooruitzicht dat projectontwikkelaars willen investeren in onze buurt, eventuele voorstellen gaan doen aan ons en onze buren, zit ons niet lekker. We weten hierdoor NIET wat er gebeurt, wat precies de rol is van de gemeente, de potentiële ontwikkelaar en wat onze eigen rechten zijn. Kunnen wij worden onteigend? Deze onzekerheid draagt niet bij aan een prettig gevoel. Daarnaast vrezen we de aanzienlijke daling van de waarde van ons huis als gevolg van de voorgestelde ontwikkelingen. Want, wie koopt nog een huis in een rood-oranje zone? Ons spaargeld zit in ons huis en onze hypotheek. Indien er sprake is van een waardedaling in de toekomst, kan dit onze eigen toekomstplannen in de weg zitten. Echter zal dit ons ook kunnen belemmeren in het vinden van potentiële kopers, mochten we besluiten ons huis te verkopen. Dit zouden wij een onaanvaardbare impact hebben op onze financiële situatie en levenskwaliteit. Tevens houdt deze omgevingsvisie ons door de onzekerheid tegen om verder te investeren in ons huis. Heeft het aanleggen van zonnepanelen op ons dak nog wel zin? Is het voor ons nog wel slim om de badkamer te verbouwen? Of is dit weggegooid geld? Bovendien zijn we bezorgd over het verlies van de kenmerkende laagbouw en prettige brede straten die het wonen in onze buurt zo aangenaam maakt. De voorgestelde hoogbouw zal niet alleen het uitzicht veranderen, maar ook de dynamiek en het karakter van onze buurt aanzienlijk veranderen. Dit gaat in tegen de redenen waarom wij ervoor hebben gekozen om hier te wonen. Tot slot maken we ons zorgen over de impact van de voorgestelde visie op parkeren. Wij beschikken over een kleine auto. We voorzien met de plannen dat wij onze auto straks nergens meer kunnen parkeren. Minder parkeerplaatsen zullen niet alleen het dagelijks leven bemoeilijken, maar kunnen ook leiden tot een toename van parkeerproblemen en doorstroom van verkeer in de omgeving. Dit zal de algehele leefbaarheid van de buurt negatief beïnvloeden. Waarom geen betaald parkeren invoeren voor niet-bewoners en	is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning dan wel het verbouwen van de badkamer leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor (p39). Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	werken met parkeervergunningen voor bewoners? Dit zal o.a. helpen met de mensen die hun auto voor ons huis parkeren en daarna met de trein de stad in gaan voor o.a. werk of een dagje uit.	Ook in Overvecht wordt in de toekomst betaald parkeren ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.
70	1. Inrichten van de fietspaden: er is een autovrije fietspad gepland op de Moezeldreef. Parallel loopt een fietspad via het park/ tussen de Korfoedreef en Lissensteyndreef naar de Theemsdreef. Het beleven van het groen wordt door fietsverkeer onrustiger. Het strakke rechte pad nodigt uit tot snel door het park te komen. Wellicht een idee om dit gedeelte van het park in te richten als een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen. Wat meer bomen in dit gedeelte van het park (bij het speeltuintje en bij het gebouw aan de Lissensteyndreef/zuidzijde zou erg fijn zijn als bescherming tegen de zomerhitte. 2. Oversteken randweg naar Noorderpark: het oversteken via de bruggen vormt extra obstakel voor de mensen met minder goede conditie. Graag opties voor gelijkvloerse overgangen of tunnels in overweging nemen. 3. Het zou fijn zijn om de te realiseren inclusiviteit van de ruimtes te borgen op het gebied van bewegen, prikkelbaarheid (velle licht/harde geluid/galm) en overzichtelijkheid. 4. Ook zou het fijn zijn om aandacht te geven aan de ontmoetingsfunctie van de culturele gebouwen. Te denken aan kleinschalige ruimtes die voor	1. Dank voor de ontwerpsuggestie om een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen in het park te maken. We beschrijven in deze beleidsnota de toekomst voor Overvecht in 2040. Bij de omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Het maken van ontwerpen is onderdeel van de verdere uitwerking van de omgevingsvisie na vaststelling van de omgevingsvisie. 2. Toegankelijkheid nemen we mee bij de verdere uitwerking van nieuwe verbindingen. 3. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in projecten in de openbare ruimte zal rekening worden gehouden met de inclusiviteit van ruimtes. 4/5. Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.

Nr.	Reactie	Antwoord
	regelmatig gebruik van bepaalde groepen kunnen worden ingezet, waardoor een clubsfeer kan ontstaan en langdurige contacten kunnen worden onderhouden. 5. Ik vraag mij af in hoeverre bij de te realiseren culturele voorzieningen rekening is gehouden met mogelijke behoefte van de minderheden aan het beoefenen van activiteiten die passend zijn bij eigen culturele identiteit.	
71	Mijn ervaringen als bewoner van het stationsplein Ik schrijf u als actief en maatschappelijk betrokken mens, bewoner van residence Aida aan de Tiberdreef, onderdeel van een gebouw met 28 appartementen en commerciele ruimten op de begane grond in combinatie met een aantal kantoorpanden langs het spoor. Architectonisch vormen deze gebouwen een geheel. Het kantoorpand tegenover ons woongebouw werd een aantal jaren geleden gerenoveerd door dezelfde architect. Daarin is o.a. het CNV op dit moment gehuisvest, maar ook een maatschappelijke voorziending als Veilig Thuis. Toen ik 23 jaar geleden mijn appartement betrok, was ik mij ervan bewust, dat ik met een kwetsbare leefomgeving te maken zou krijgen. Overvecht werd aangemerkt als Vogelaarwijk, maar om priveredenen was de locatie voor mij aantrekkelijk genoeg om de sprong te wagen. De opzet van de gemeente was om de toegang naar het station aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. Dit was een belangrijke reden om ook een gebouw met appartementen voor senioren aan het plein te laten verrijzen. Immers, kantoorgebouwen zijn s'avonds en s'nachts uitgestorven. Bewoning aan het plein zou voor meer sociale controle kunnen zorgen en de commerciele ruimten voor levendigheid. Sociale veiligheid betekende ook het tegengaan van overlast. Er werd en wordt gedeald op het stationsplein, in het verleden ook in het theehuis, dat gevestigd was in een van de commerciele ruimten, het stationsgebied werd aantrekkelijk gevonden door hangjongeren en het gemeentelijk vervoerbedrijf zorgde voor geluids- en stankoverlast (er was een vertrekpunt van de bus tegenover ons), doordat chauffeurs veelvuldig en onnodig hun motoren lieten draaien.	Wij waarderen uw inzet voor de buurt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Het stationsgebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. Wij denken dat nieuwe woningbouw en voorzieningen rond het station de anonimiteit kunnen verminderen en de sociale veiligheid vergroten. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden zoals het stationsgebied blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Wanneer de precieze toekomstige inzet (lijnvoering, frequentie, etc) van het openbaar vervoer bekend is zal ook gekeken worden naar de haltes bij het station.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Samen met anderen heb ik veel energie gestoken in het onderhouden van contacten met de wijkagent, het theehuis, het GVB, de Spoorwegen, de gemeente, de vastgoedeigenaar van de commerciele ruimten. Uiteindelijk heeft het 18 jaar geduurd, voordat de gemeente de beloofde aantrekkelijkheid in fysiek opzicht realiseerde door herinrichting van het plein en verwijdering van de bushalte. De levendigheid, die m.n. gerealiseerd had moeten worden door de commerciele ruimten, is eerder een last dan een lust geweest al die jaren. Commercieel nooit een succes. De ecostrook langs het spoor zorgde voor het broodnodige evenwicht tussen steen en groen. Ook wijzelf werden groen. In 2016 realiseerden wij het eerste flatgebouw in Utrecht met groendak en zonnepanelen. Mijn stellingname Plan geen hoogbouw rond het station, want. -Dat zal het nog moeilijker maken om de sociale veiligheid te handhaven en bevorderen. -Het gaat ten koste van het reeds schaarse groen in onze directe woonomgeving. -Overvecht is primair een woonwijk, waar behoefte is aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen en behoud van groen, direct naast de deur. Voor het bruisende leven hebben we ons levendige stadscentrum. . Zoek voor de hoogbouw open plekken en bedrijfsterreinen (zie het voorbeeld bij het Grootwinkelscentrum Overvecht) en maak deze goed bereikbaar door een snelle busverbinding (zie het voorbeeld van de Uithof), want -Waarom een relatief groot deel van de extra te bouwen woningen proppen op een zo'n klein gebied?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook de vervoersfunctie van het stationsgebied gaat extra ruimte vragen. Nu al zijn er te weinig halteplekken voor de reguliere kleine streekbussen en extra bussen van de NS, als er aan het spoor gewerkt wordt. Meer woon- en werkplekken in Overvecht betekent meer reizigers met nog meer behoefte aan halteplekken. In de hoop, dat mijn ervaringen en standpunt een bijdrage kunnen leveren aan de discussie, doe ik een dringend beroep op de gemeente Utrecht om van haar hoogbouwplannen rond het station af te zien.	
72	- Ik ben zelf tegen het verwijderen van parkeerplaatsen in Overvecht. De parkeerplaatsen moeten blijven, anders gaan ook mensen langs de straatkant parkeren. De parkeerplaatsen moeten blijven, zodat mensen met een auto hun auto goed kunnen parkeren. Ik vind juist dat er weinig parkeerplaatsen zijn in Overvecht. - - Er zou daarnaast ook een bushalte weer moeten komen bij de Sint Maartendreef.	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Precieze locaties van bushaltes wordt later bepaald en is afhankelijk van de toekomstige routes/lijnvoering.
73	Hierbij mijn zienswijze betreffende de omgevingsvisie Overvecht. Het wijkbericht van april jl. dat aan de bewoners van Overvecht gestuurd is, geeft een zeer onduidelijke afdruk van Taagdreef, Rubicondreef e.o. Het is allemaal erg vaag, zodat de gemeente er alle kanten mee uit kan. Autoluw lijkt mij een zeer slecht plan, duidelijk niet over nagedacht. Hoogbouw omgeving Rubicondreef – Arnodreef, dat zou betekenen nog meer rommel, want in bovengenoemde dreven ligt altijd rommel. Ik kijk uit op de Tannhauserdreef en bij de restafvalcontainers ligt bijna altijd rommel (… vaak lijkt het meer op een vuilnisbelt) en ik denk dat er dan meer lawaai zal zijn, het uitzicht zal er niet beter op worden en dat heeft invloed op de huizenprijs. Hoeveel kantoren staan er leeg, die omgebouwd kunnen worden. Het elektriciteitsnet is ontoereikend en geen mensen om te bouwen. Als ik naar allerlei projecten kijk van de gemeente die niet goed zijn gegaan, dan word ik niet blij (tramlijn Uithof, gasvrij Overvecht Noord, Marnixlaan). Ik hoop dat de gemeente daarvan heeft geleerd. Met luisteren naar de bewoners in de wijk komt u een heel eind. Als de bewoners tevreden zijn, kan dat de gemeente alleen maar een goed gevoel geven.	Bij de berichten over de omgevingsvisie hebben we steeds geprobeerd om een goede balans te vinden tussen het geven van genoeg informatie en het niet overladen van mensen met teveel details waardoor mensen soms afhaken. We begrijpen dat sommige bewoners van Overvecht de informatie nog steeds niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl anderen het juist al (te) veel vonden. In onze berichten hebben we altijd aangegeven waar de volledige informatie te vinden was, zowel online als op papier. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Vervelend dat u overlast ervaart van het zwerfafval op straat. Dit kan gemeld worden bij https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/veiligheid/meld-gevaar-overlast-of-onveilige-situatie of bellen naar 14 030. Het kan zijn dat bewoners effecten ondervinden van de verdichting in bepaalde gebieden. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een "hoogstedelijk gebied", de omgeving Rubicondreef en Arnodreef als oranje "stedelijke buurten of geel "woonbuurten". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef". Welke spelregels qua bebouwing per kleur gebiedstype gelden staat in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie. Het gebied rondom het station leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar precies is nog niet duidelijk. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen en samen met belanghebbenden. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Hierbij worden altijd aspecten als bezonning, uitzicht en geluid meegewogen en aan wettelijke eisen voldaan. De ambitie in de omgevingsvisie is dat de ontwikkelingen bijdragen aan brede wijkverbetering, ook in uw buurt vlakbij het station. Nog niet duidelijk is of dit effecten heeft voor uw uitzicht en of dit gaat leiden tot lawaai. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
74	Het valt mij op dat u verschillende informatie deelt over de effecten voor het Noorderpark. 1.In het online document is onderstaande afbeelding opgenomen op pagina 29 fase 2 van de omgevingsvisie (van bijlage Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024-1.pdf) 2.Tijdens de inloop de onderstaande afbeelding van hetzelfde gebied wordt getoond op maandag 22 mei op de Vechtsebanen tussen 17.00 en 21.00 uur	De kaarten zijn verschillend omdat ze verschillende doelen dienen. De kaart uit deel B is de kaart met betrekking tot fase 2 van de uitvoeringsstrategie. Hierin staan alleen de maatregelen die voor fase 2 (straks) worden voorgesteld. De kaart die is getoond op 22 mei is de buurtkaart voor dit gebied en geeft een overzicht van alle voorstellen voor het Noorderpark. Daarom staat bijvoorbeeld de ontwikkeling bij Steck wel op deze kaart, maar niet op de andere. Steck is een ontwikkeling die al op korte termijn kan plaatsvinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op deze manier geeft u geen duidelijk en consistent beeld over uw visie en plannen. Hierdoor zijn belanghebbenden niet in staat niet de impact op een goede manier in te schatten op hun omgeving. Bovendien roept het bij mij vragen op hoe vaak dit nog meer voorkomt dat verschillende beelden of uitleg van uw visie worden gedeeld aan belanghebbenden. Het zorgt bij mij voor twijfel over de betrouwbaarheid van de beschikbaar gestelde informatie. Ik wil de gemeente vragen de procedure opnieuw te starten en overal dezelfde betrouwbare informatie beschikbaar te stellen. Ik ontvang graag uw reactie. Aanvulling: Via internet ontving ik het voornemen dat u een nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht wilt vaststellen. In deze visie staan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk tot 2040. De inspraakperiode voor de ontwerp omgevingsvisie Overvecht loopt tot 20 mei 2024. Graag maak ik gebruik van de inspraak mogelijk via dit schrijven om u te informeren over mijn zienswijze en mijn belang. Hieronder beschrijf ik met welke punten ik het niet eens ben en waarom. Het is geen limitatieve opsomming daarvoor is de tijd helaas te kort. Ik hoop dat u deze punten meeneemt in het definitieve ontwerp en aan hiermee planschadegevoelige situaties voorkomt. In de visie schrijft u de onderstaande punten: Pagina 27 – onder groen en buitenruimte - Herinrichting Noorderpark • Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking) • Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op pagina 28 ia het gebied aangegeven ‘Herinrichting Noorderpark” waar het over gaat. Het gebied loopt vanaf de Gageldijk tot achter het Fort. Wij zijn tegen het voorgestelde gebruik van dit gebied zoals in uw omgevingsvisie aangegeven, zoals het: realiseren van extensieve recreatiemogelijkheden en het aanleggen van sportvelden op deze locatie in het Noorderpark, energieopwekking op deze locatie in het Noorderpark en aanleg van de aangeven nieuwe fiets/wandel verbinding op deze locatie. De aangegeven locatie valt bovendien grotendeels in de gemeente De Bilt en is op dit moment een zeer waardevol en typisch Hollands slagenlandschap, een rustige plaats in het Noorderpark en inundatiegebied van de Hollandse Waterlinie, inclusief specifiek in formatie liggende kazematten. Ik wil graag dat de gemeente de volgende (maatschappelijke-) waarden meeneemt in de visie: Behoud van een rustige en natuurlijke omgeving Behoud van de omgeving (slagenlandschap) van het Utrecht cultureel erfgoed en monumentale Utrechtse boerderijen. behoud van culturele en historische aspecten zoals het inundatiegebied en de ‘formatie van kazematten’ van de Hollandse Waterlinie Behoud van de huidige natuur (bijvoorbeeld het leefgebied van de bunzing, vleermuizen, bosuilen, ransuilen, kerkuilen en reeën) Behoud van typische Nederlandse landschap, inclusief de boerenbedrijven die er nu gevestigd zijn, inclusief de koeien in het landschap Behoud van de vista’s vanaf Overvecht die uitzicht geven op dit vrij landschap Ik wil graag dat de gemeente mijn persoonlijke belangen meeneemt in de visie: Behoud van de het woongenot van onze woning en onze leefomgeving Behoud van vrij uitzicht en onze privacy Behoud van de economische waarde van onze bezittingen Om dit te realiseren verzoek ik de gemeente de huidige visie aan te passen op de volgende onderdelen:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Geen energieopwekking te realiseren in het door mij aangegeven gebied (en andere delen van het Noorderpark) zoals windmolens en of op grote schaal zonnepanelen te plaatsen Geen grote toename van bezoekersaantallen en gemotoriseerde verkeersdeelnemers op de Gageldijk en in het door mij aangegeven gebied. Geen recreatie toe te staan in het door mij aangegeven gebied Geen sportvelden aan te leggen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuw sportcomplex (zoals vermeld op pagina 37)aan te leggen in het door mij aangegeven gebied (of andere delen van het Noorderpark) Geen volkstuinen te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuwe fiets/wandelverbinding te realiseren in het door mij aangegeven gebied Geen activiteiten te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied die extra bezoekers aantrekt Concrete en werkende maatregelen te nemen tegen overlast van eventuele nieuwe ontwikkelingen in het door mij aangegeven gebied	
75	Mijn bezwaar is het HOV traject vanaf station Overvecht richting Winkelcentrum Overvecht. Deze buslijn gaat vanaf de Moezeldreef via Don Carlos/La Bohemedreef richting winkelcentrum Overvecht. Ter hoogte van de school Ithaka buigt de HOV lijn richting winkelcentrum Overvecht. Echter op dit punt ligt oa een speeltuin/pierebadje , basketbal veld en een Johan Cruijf veld. Deze sport velden worden vooral zomers bij mooi weer heel druk bezocht en dus bijna niet meer bereikbaar. Ook de ijsbaan en het honden uitlaat gebied word door deze busbaan moeilijker en gevaarlijker. Ook worgen hier bij mooi weer Bbq’s en kinderfeestjes gehouden.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden Het idee om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De internationale schakelschool komt pal naast de busbaan te liggen. Bij pauzes gaan de leerlingen vooral naar het naast de school gelegen speel/ grasveld pauzeren. Vaak moeten ze ook opdrachten uitvoeren in de naast gelegen sportvelden. Ook de door U voorgestelde samenvoeging van de natuurgebieden aan beide zijden van de Moezeldreef levert alleen op papier voordelen op. Een veel beter idee is het om de HOV lijn gewoon over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen. Deze dan wel afsluiten voor gewoon doorgaand verkeer. Door deze optie blijven ook fiets/voetpaden gewoon normaal bereikbaar richting winkelcentrum Overvecht. Een andere optie is om de Rubicondreef te gebruiken voor de HOV lijn. Indien toch gekozen om de HOV lijn via Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen, wordt het voor autoverkeer vanuit de station Overvecht wel heel moeilijk om het winkelcentrum Overvecht te bereiken. Optie is dan misschien om de Rubicondreef als toegangsweg open te stellen richting winkelcentrum. Deze opties kosten “veel” minder geld en heel veel mensen die gebruik maken van de sport/ontspannings/honden uitlaat/ gebieden zullen U heel dankbaar zijn.	
76	Hierbij willen we het belang van het behoud van onze tuinvereniging op deze plek onder uw aandacht brengen. Een groene oase: 70 Jaar geleden is onze vereniging aan de tweede Polderweg gestart. Er is in alle jaren door honderden families geïnvesteerd zowel fysiek als financieel met als resultaat een enorme diversiteit aan tuinen en vooral aan groen. In een tijd waarin de noodzaak aan stedelijk groen voortdurend benadrukt wordt, zou het een enorm verlies zijn als dit tuinencomplex zou verdwijnen. Het zal decennia	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	duren voordat een dergelijke groene oase van rust en biodiversietijd elders gerealiseerd is. Verenigingsleven: Wij zijn 1.5 jaar lid van de vereniging. Wat ons opvalt is de saamhorigheid onder de leden om elkaar te helpen met het bijhouden van de tuin, het onderhoud van het complex, het uitwisselen van kennis over wat groeit en bloeit en hoe dit te onderhouden en de gezamenlijke activiteiten die georganiseerd worden. In een tijd waar het accent meer ligt op het individu en haar eigenbelang, is een plek waarin ontmoeting centraal staat van groot belang, onze tuinvereniging is zo'n plek. Mocht onze vereniging verplaatst moeten worden dan zal de vereniging uit elkaar vallen. Voor veel leden zal het opnieuw moeten opbouwen van een tuin, zowel fysiek als financieel geen haalbare kaart zijn. Dat zou eeuwig zonde zijn. Ons Genot is ook een plek voor ontspanning voor stadsgenoten die geen lid zijn van onze vereniging. Bijna dagelijks komen jonge ouders met hun kinderen spelen in de speeltuin. Een overzichtelijke en veilige speelplek voor kinderen. Regelmatig lopen ouderen over het complex om te genieten van de stilte, het groen, de vogels en dit alles in een veilige en overzichtelijke omgeving.	koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
77	Om te beginnen vind het gehele ontwerp Omgevingsvisie Overvecht een heel slecht plan. Om op zo een klein oppervlak 2500 woningen te gaan bouwen in een toch al kansarme wijk met zoveel criminaliteit. Het woongenot van de inwoners die er nu wonen tot 0 te reduceren. Nog meer hoogbouw en criminaliteit naar de wijk toe te halen. Iets te proberen te realiseren wat nooit gaat lukken en waardoor de wijk nog meer zal verpauperen. Dit zijn misschien plannen die de gemeente ideaal vind. Alleen is de werkelijkheid totaal tegengesteld.	U doelt met de 2500 woningen waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere hoogbouw. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden. Dit heeft een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van

Nr.	Reactie	Antwoord
		de best bereikbare plekken, met voorzieningen in de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Sociale cohesie, goede woningmix en veiligheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten in de omgevingsvisie. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.
78	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhauserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1 van de 3 locaties in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meer woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima. Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhauserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, De inval van zonlicht in onze woonkamers sterk vermindert, Inkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor: - De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan.	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de omgevingsvisie aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de omgevingsvisie geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties ter overweging mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelijk, senioren, etc. - Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd (moeten) worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen. Graag vernemen we in hoeverre u bereid bent om in onze visie mee te gaan. Desgewenst zijn we bereid om onze visie mondeling toe te lichten.	
79	Ik deel een groot deel van de visie voor Overvecht. De investering in de wijk lijkt mij een welkome. Ik zie een grote kans in het vergroten van de leefbaarheid en het moderniseren van de uitstraling van grote delen van de wijk om zo ook Overvecht naar de 21ste eeuw te brengen. Ik ben voor onze VvE aan het kijken wat de mogelijkheden zijn om onze flat te renoveren icm het op-toppen van de flat. Wat er in onze VvE maar waarschijnlijk op veel plekken in Overvecht geld, is dat de bewoners niet de renovatie en verduurzaming willen/kunnen bekostigen, doordat veel van de bewoners met hun salaris de toenemend inflatie niet bijhouden. Dit maakt dat in renovatie trajecten bij veel mensen de hakken in het zand gaan. Ik zie bij onze flat veel kansen om een laag toe te voegen aan de bovenzijde, maar ook de introductie van winkel ruimte aan de voorzijde van de flat. Ik geloof dat dit icm de renovatie van het gebouw de buurt te goede zal komen. Wat ik wel voorzie als issue in de wijk is parkeergelegenheid. Ondanks dat de gemeente wijken graag auto luw zou zien, is een groot deel van de mensen afhankelijk van een auto in een tal van bezigheden. Het hebben van een auto gaat gepaard met de ervaring van een bepaalde vrijheid, het is die vrijheid die in mijn optiek belangrijk is om te behouden en daarom ook voldoende parkeergelegenheid (Onbetaald).	Het is goed te horen dat u positief bent over een groot deel van de omgevingsvisie. In de omgevingsvisie geven we aan ook voorstander te zijn van het optoppen van bestaande flats. Of dat voor uw flat ook (financieel) haalbaar is, vraagt nadere uitwerking. We nemen daarover contact met u op. U geeft ook aan zich zorgen te maken over de parkeergelegenheid. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor het straatbeeld zijn alle auto's niet optimaal, ook icm de Moskee in de wijk die voor momenten van grote drukte qua auto's zorgd. Ondanks dat ondergrondse parkeergelegenheid duur is om aan te leggen lijkt me dit voor de wijk Overvecht vooral rondom Station Overvecht en de Moskee wel de beste aanpak. Wat het op-toppen betreft ben ik benieuwd of we met iemand van de gemeente in contact kunnen komen om de mogelijkheden en de kansen op dat gebied te bespreken.	
80	Wij hebben met belangstelling en waardering kennis genomen van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. De strook waarin ons eigendom is gelegen, is in de Ontwerp Omgevingsvisie aangeduid als "Hoogstedelijk gebied". Na vaststelling van de Omgevingsvisie staan wij open voor gesprek om in samenwerking met de gemeente Utrecht invulling te geven aan deze ambitie. Een uitnodiging daarvoor zien wij te zijner tijd graag tegemoet.	Allereerst dank voor de waardering voor de Ontwerp omgevingsvisie. Vanzelfsprekend treden wij graag met u in overleg om te onderzoeken welke mogelijkheden er liggen op en rondom uw perceel.
81	Deze visie is ingedeeld in een aantal delen. In het deel 1 is ingegaan op de toereikendheid van de onderliggende stadsbrede visies voor mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. In deel 2 is ingegaan op de in de visie opgenomen grensoverschrijdende ideeën, en in deel 3 is ingegaan op bezwaren vanuit de buurt Tuindorp tegen het opnemen van visies zonder dat daartoe een inventarisatie, onderzoek en bewonersparticipatie in de wijk Noordoost is uitgevoerd. 1. omgevingsvisie Overvecht 2040 in het kader van onderliggende stadsbrede visies De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld op basis van het besluit van de Raad tot vaststelling van de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht 2040. De Omgevingsvisie Overvecht is een uitwerking van de visies die zijn vastgelegd in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. Beide plannen zijn echter met de kleinst mogelijke raadsmeerderheid 24 voor en 21 tegen door de Raad vastgesteld. Alleen de partijen die aan het College deelnemen waren voor. Dat impliceert dat een zeer groot deel van de Utrechtse bevolking die beleid niet ondersteunt. In participatietrajecten is de norm '70%' vóór inmiddels ingeburgerd. Het draagvlak dient groot te zijn. Het bestuurlijk draagvlak van beide stedelijke	1. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. 2. In de huidige situatie rijdt er al een hoogfrequente buslijn over de Mr. Tripkade (lijn 30). In de omgevingsvisie is de Mr.Tripkade - Tiberdreef opgenomen als HOV route, waarbij een buslijn verder Overvecht in zal rijden (Overvecht Centrum, bedrijventerrein). Doorgaand autoverkeer op deze route wordt in de toekomst geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen. Bij de verdere uitwerking van de HOV as en plannen voor het stationsgebied worden omwonenden/belanghebbenden betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	visies is nog geen 55%. Dat houdt op basis van diverse onderdelen van de ‘Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur’, in dat het Bestuur een grote verantwoordelijk heeft om bij enige uitwerking van het beleid, aanvullend beleid te formuleren om het draagvlak richting de 70% te doen verschuiven. Daar is tot nu toe geen blijk van gegeven. In zijn hoofdwerk over de westerse democratie waarschuwde Alexis de Tocqueville tegen de ‘dictatuur van de meerderheid’. Besturen is niet het louter en alleen opkomen voor de ideeën en belangen van de eigen achterban en coûte que coûte die ideeën en belangen doordrijven, nee, bestuurders dienen rekening te houden met grote minderheids belangen. Het verwerven van draagvlak onder de bevolking staat daarin voorop. U negeert dat. Het mobiliteitsplan 2040 is, zo blijkt, het kader voor de visie Overvecht 2040. In het Mobiliteitsplan is een afwegingskader opgenomen en zijn 5 stappen gepresenteerd met 19 verschillende afwegingen om op te sturen. Al die afwegingen hebben betrekking op het domein mobiliteit. Noodzakelijke afwegingen op basis van andere elementen van een Visie, zoals sociaal, gezondheid, wijkgegevens, wijksamenstelling e.d. worden niet gemaakt. In het hoofdstuk Ambities voor Overvecht is verwezen naar ‘Samen voor Overvecht’. Daar staat: ‘De Omgevingsvisie Overvecht past bij Samen voor Overvecht. De omgevingsvisie wil bijvoorbeeld iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk.’ Hoe afwegingen vanuit die en andere visies invloed hebben op de visie Overvecht 2040, is niet uitgewerkt. Dat is een belangrijke omissie. Vanuit die andere visies zijn eisen aan Overvecht 2040 te stellen en zijn beperkingen te benoemen die inherent zijn aan de karakteristieken van de wijk Overvecht. Evenmin is benoemd hoe conflicten tussen verschillende visies beleidsmatig zullen worden benoemd, uitgewerkt en ter participatie zullen worden voorgelegd. Dat maakt het noodzakelijk dat bewoners dat in het participatietraject zelf aan de orde dienen te stellen. Dat is in strijd met de bedoeling van de Omgevingswet én in strijd met het vertrouwensbeginsel.	3.1 Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 3.2 Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt. Hoe de precieze inrichting wordt en of er aanvullende maatregelen nodig zijn in de omgeving wordt later uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat botst nu in Overvecht. Overvechters zijn heel andere mensen dan de gemiddelde Nederlander. Om de invloed van haar beleid kwantitatief te onderbouwen is in het Mobiliteitsplan 2040 het gemeentelijk verkeersmodel VRU gebruikt. Dat model gaat uit van de gemiddelde Nederlander en niet van de doorsnee Overvecht bewoner. 24% van de Overvechters heeft geen fiets. Overvechters gaan, ondanks het lagere autobezit en het grotere gebruik van busvervoer, 60% meer met de auto naar de binnenstad dan de gemiddelde Utrechter. Het autobezit is bijna 10% lager dan gemiddeld in Utrecht, maar die auto wordt veel intensiever voor de dagelijkse mobiliteit gebruikt. Ondanks het lagere autobezit, heeft Overvecht meer dan gemiddeld te weinig parkeerplekken. Overvechters kunnen onderwijs- en werklocaties twee keer vaker moeilijk bereiken dan de gemiddelde Utrechter. Ook voor huisarts en ziekenhuisbezoek is dat zo. Overvechters werken in risicovolle beroepen. Dat werk is, zoals bekend, met het OV vrijwel onbereikbaar. De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven vanuit centralistisch politiek wensdenken zonder rekening te houden met de werkelijkheid. In de visie is meer aandacht nodig voor de beperkingen van Overvechters en voor de eisen die het gevolg zijn aan de andere bevolkingsopbouw. De samenhang met de achtergrond van de bewoners ontbreekt. In deze visie zijn de ontwikkelingen rondom de NRU achterwege gelaten. Het waarom is niet duidelijk. In een omgevingsvisie legt een bestuursorgaan haar voornemens vast. Vervolgens stelt het andere bestuursorganen op de hoogte van die visie. Het ontbreken van overeenstemming met andere bestuursorganen is geen reden om de eigen visie niet op te nemen en uit te dragen. Dat is des te belangrijker nu er is in Utrecht geen andere weg bestaat die zoveel overlast en gezondheidsschade schade veroorzaakt. Deze visie dient aangevuld te worden met de NRU. Dat is inherent aan fatsoenlijk bestuur.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De bouwopgave, of een aanvulling daarop, die voorzien is voor Overvecht kan, bij ondertunneling van de NRU, bovenop de tunnel worden gebouwd. Wie het heeft over het bouwen boven de spoorlijnen rondom CS, dient hier prioriteit aan te geven. Bouwen boven de NRU stelt de stad in staat om hoge woontorens met studentenwoningen en luxe grote woningen voor USP werkenden te bouwen. Dat is een unieke kans om de discontinuïteit tussen wonen en werken in Utrecht oost te verminderen. Het verbreden van de A27 biedt verder een unieke kans voor een snelle OV verbinding met het USP. In de visie is, in afwijking met het Mobiliteitsplan 2040, een HOV lijn opgenomen. Dat plan gaat uit van 'Het wiel met spaken', waarbij een OV ringverbinding met overstapstations, station CS dient te ontlasten. Ook in het Omgevingsprogramma Overvecht 2021 is station Overvecht nog als overstapknooppunt ingetekend. Waarom is dat onderdeel van 'Het Wiel' verdwenen? Blijkbaar is 'Het Wiel' niet meer leidend voor de toekomstige OV plannen. Waarom, is dat zo? Wat is daar voor in de plaats gekomen? Waarom heeft er geen stadsbrede participatie plaats gevonden om deze ingrijpende afwijking van het Mobiliteitsplan 2040 en van het Omgevingsprogramma Overvecht aan de bewoners voor te leggen? Het Omgevingsplan Overvecht 2040 is ondergeschikt aan stadsbrede visies. Er is geen stadsbrede visie waarin een HOV lijn is opgenomen. Dan is het opnemen daarvan in Overvecht 2040 in strijd met de wet. 2. Grensoverschrijdende aspecten visie Overvecht In de Omgevingsvisie is een HOV lijn ingetekend. Om die te kunnen realiseren is er een autoknip tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp op de Tripkade ingetekend. Dat is een gebied overschrijdende visie, die niet als zodanig in de RSU 2040 of het Mobiliteitsplan 2040 staat. In de Reactienota 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad' schrijft u op pagina 84: 'In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad'. In het Omgevingsprogramma Overvecht, Samen bouwen aan Overvecht (2021), is in de buurt Taagdreef een mogelijke route voor een HOV ingetekend waar geen autoknip voor nodig was. Station Overvecht is dan nog ingetekend als een overstapstation in het kader van 'Het Wiel'. Zonder dat dat duidelijk is gecommuniceerd is dat uit de voorliggende Omgevingsvisie verdwenen. Er is geen stadsbrede aanvullende HOV visie opgesteld waarvoor bewoners van Tuindorp voor participatie zijn uitgenodigd, noch zijn zij voor participatie uitgenodigd in het kader van het Omgevingsprogramma Overvecht. Er is, aanvullend, er een nieuwe stadsbrede visie nodig is voor de ingetekende HOV lijn opdat bewoners van Tuindorp kunnen participeren en hun inbreng kenbaar kunnen maken. 3. Aspecten vanuit de buurt Tuindorp Op 27 mei 2024 heeft de gemeente op verzoek van de Vereniging Tuindorps Belang een informatie avond belegd over bezwaren die er onder de bewoners zijn gerezen over de Overvecht plannen die hen overvallen hebben en waar zij niet bij betrokken zijn. In dit deel van de visie zijn bezwaren van 11 andere Tuindorpbewoners verwerkt die niet eerder zijn benoemd, c.q. waarvan zij het opnemen in deze visie belangrijk vinden. 3.1 Fietstunnels onder het spoor om Overvecht en Tuindorp voor fietsers en voetgangers met elkaar te verbinden. De fietstunnels zijn overbodig In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze tunnels als volgt geantwoord: 3. Wat is de gedachte achter de nieuwe langzaam verkeer verbindingen (tunnels) onder het spoor door? We willen lopen en fietsen verbeteren. Daar hoort een aantrekkelijk en fijnmazig netwerk bij zonder grote omloop/omfiets-afstanden. Tijdens de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	participatieavonden hebben we bijvoorbeeld gehoord dat kinderen vanuit Overvecht naar de basisscholen in Tuindorp gaan maar dat lopen/fietsen (door de onlogische routes en bijvoorbeeld de poortjes in de onderdoorgang van het station en de spoorwegovergang Eykmanlaan) niet vanzelfsprekend is. Betere verbindingen maken lopen en fietsen (naar school) aantrekkelijker. Tuindorp kent relatief weinig voorzieningen, langzaam verkeersverbindingen maken de voorzieningen in Overvecht ook beter bereikbaar voor Tuindorp. Ook voor recreatieve ommetjes (bijvoorbeeld door/naar het groen) zijn de verbindingen aantrekkelijk. 4. Hoe sluiten deze nieuwe verbindingen aan op het (regionaal) fietsnetwerk? De voorgestelde nieuwe verbindingen zijn vooral lokaal bedoeld, een verbinding tussen Overvecht en Tuindorp voor voetgangers en fietsers. Het gaat dus niet om zware doorgaande stedelijke fietsroutes. In de concept omgevingsvisie staan drie gewenste verbindingen. Deze sluiten aan op het netwerk van (groene) langzaam verkeersverbindingen in Overvecht (Keggedreef, Moezeldreef en Plutodreef). Alleen de verbinding tussen Keggedreef en Mr.Tripkade/Linnaeuslaan sluit aan op het stedelijke netwerk van hoofdfietsroutes. 5. Hoe wordt de verkeersveiligheid op de Albert Thaerlaan gewaarborgd, met aanzienlijk meer fietsers tijdens spitsuren? Met de omgevingsvisie spreken we de wens uit om langzaam verkeersverbindingen tussen Overvecht en Tuindorp toe te voegen. Er zijn hiervoor drie locaties opgenomen. Deze zijn nu niet verder onderzocht. In de toekomst zal het maken van een of meerdere verbinding(en) een project worden waarin varianten (locatie, inpassing, kosten, etc) worden onderzocht. 6. Wie betaalt de nieuwe tunnels onder het spoor door? En wanneer zijn deze gepland? Voor het realiseren van een of meerdere verbindingen zal nog veel onderzoek nodig zijn (zie vraag 5). Verbeteren/toevoegen van fiets-/wandelverbindingen onder spoor en over NRU en Vecht staat in de uitvoeringsagenda (deel B omgevingsvisie) opgenomen in fase 2, straks, na 2030.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aanvullende argumenten: • Overbelasting wegen Tuindorp. De tunnels komen uit op de zeer smalle Tuindorpwegen waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan. Dat levert al problemen op met bakfietsen. Fatbikes en kratfietsen, de moderne vervoersmiddelen van scholieren, maken de situatie nog gecompliceerder. Veel Tuindorpers hebben werk waarbij zij dagelijks op veel verschillende locaties aanwezig dienen te zijn. Hun werkgevers stellen daartoe auto's beschikbaar; autogebruik is inherent aan het werk van Tuindorpers. Het grote toenemende aanbod aan oplaadpunten vanuit de gemeente, onderschrijft dat. • Tunnels hebben invloed op de veiligheid van Tuindorp • Tuindorp is zowel voor kinderen als ouderen een veilige wijk. Kinderen spelen veel op straat, ouderen lopen met de rollator op straat. De tunnels gaan zorgen voor een sterke toename van de onveiligheid op de openbare weg en verhoogt het risico op auto- en woninginbraken door deze toename van vluchtwegen. Dat risico is bepaald niet denkbeeldig. De recent door de gemeente gepubliceerde cijfers over veiligheidsbeleving en overlast laten dat zien. 51% ervaart onveiligheid in Overvecht tegen 36% in Noordoost. Gelet op de inrichting en het gesloten karakter van Tuindorp, zal dat percentage in de buurt nog lager zijn. • Gesteld is dat de tunnels prettig zijn voor de leerlingen van het Rietveld college. Zoals bij u bekend gaan die leerlingen tegenwoordig met fatbikes en kratfietsen naar school. Op grond van de CROW eisen voor dit soort gebruik van fietspaden wordt de minimale breedte van de tunnels dan zo groot, dat die niet in te passen zijn op de A. Thaerlaan. Om de tunnels ook toegankelijk voor kinderen en ouderen te maken, zijn brede voetpaden nodig en dienen de hellingbanen lang te zijn. Daar is op de A. Thaerlaan geen plaats voor; zowel voor de minimale breedte als voor de minimale lengte is op de A. Thaerlaan geen plaats. • De namens de gemeente aanwezige mobiliteitsmedewerker bleef het beantwoorden van vragen hierover het antwoord schuldig. Men is niet in Tuindorp gaan kijken. • De aanwonenden onderhouden de groenstrook naast de A. Thaerlaan. In het kader van de vergroening van de stad, is het beter die strook in te	

Nr.	Reactie	Antwoord

richten als de groenstrook zoals op de Linnaeuslaan. Dat is een win-win situatie.

- Het onderwijsbeleid van de gemeente Utrecht is er op gericht zoveel als mogelijk kinderen in de eigen buurt naar school te laten gaan. Waarom Overvechters stimuleren om dat niet te doen?
- Op vragen over de noodzaak van de tunnels en naar het toekomstig fietsverkeer, in aantallen, tussen Overvecht en Tuindorp kon de mobiliteitsmedewerker geen antwoord geven. Dat is onbekend. Waarom is er in het kader van het mobiliteitsbeleid geen onderzoek verricht naar de mogelijkheden en beperkingen van het mobiliteitsgedrag van Overvechters?
- Het ontbreekt aan een logisch vervolg van fietsroutes door de buurt vanaf de ingetekende tunnellocaties. Tuindorp heeft al drie verbindingen naar de stad die perfect voldoen. 1. De Tripkade, 2. De Reinwardtlaan en 3. de Jordanlaan. Alle drie sluiten zij zeer goed aan op de huidige fietsverbindingen vanuit Overvecht naar de stad.
- De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor de fietsers en wandelaars.
- Een tunnel in het verlengde van de Plutodreef leidt tijdens het spitsuur tot zeer gevaarlijke situaties op de Magnuslaan. Deze weg is een auto ontsluiting voor het deel van Tuindorp beneden de Linnaeuslaan. Een 2-richtingenweg waar auto's slechts in één richting tegelijk kunnen passeren. In combinatie met fietsende en zwalkende scholieren is dat het uitlokken van een onveilige situatie.
- De knip op de Trip maakt een ongelijkvloerse kruising voor auto's op de Eykmanlaan met het spoor noodzakelijk. Daar zullen fietsers en voetgangers dermate veel voordeel van hebben dat de aanleg van de extra tunnels tussen Tuindorp en Overvecht overbodige luxe zijn.

3.2 Het afsluiten van de Tripkade voor doorgaand autoverkeer
Overvecht-Zuid en Tuindorp zijn voor auto's slechts verbonden door één weg. Het afsluiten van die weg betekent dat al het verkeer zeer ver om moet gaan rijden. Ook het verkeer vanuit Overvecht-Zuid richting binnenstad, zal veel meer km's gaan maken. Dat heeft tot gevolg dat de luchtvervuiling rondom

Nr.	Reactie	Antwoord

Tuindorp toe gaat nemen. Deze aantasting van gezondheid en woongenot is niet in kaart gebracht.

Er is slechts één argument voor de knip aangevoerd. Het afsluiten van de Moezeldreef voor autoverkeer tussen Overvecht-Zuid en het winkelcentrum. Zoals eerder geschreven is voor de knip op de Trip een nieuwe stadsbrede mobiliteitsvisie nodig.

In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze knip als volgt geantwoord:

1. Wat is de visie achter het nieuwe verkeerscirculatieplan?
Zoals in de Ruimtelijke Strategie (RSU) omschreven wil Utrecht gezond groeien en we doen dat via het uitgangspunt ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. Voor het mobiliteitssysteem in Overvecht betekent dit dat we inzetten op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en het beperken van ruimte voor de auto/autogebruik. Het verkeerscirculatieplan bevat dan ook maatregelen die hierop gericht zijn: verbeteren en toevoegen van voet, fiets en ov verbindingen en waar nodig tegengaan van (doorgaand) autoverkeer door woonbuurten door bijvoorbeeld knips voor autoverkeer.
2. Waarom wordt de Tripkade afgesloten voor gemotoriseerd verkeer?
Park de Watertoren wordt zoveel mogelijk autovrij. Hiermee vervalt de autoverbinding tussen NRU en Brailledreef via de Moezeldreef-Marnedreef. Dit zorgt voor een verschuiving van autoverkeer naar (onder andere) de route Moezeldreef-Meester Tripkade. Een toename van autoverkeer op deze route (zowel in Overvecht als in Tuindorp) is vanuit leefbaarheid/veiligheid niet gewenst. Daarbij komt dat deze route een belangrijke openbaar vervoer (HOV) route wordt, meer autoverkeer zou ten koste van de betrouwbaarheid en doorstroming van deze OVlijn gaan.

Visies vanuit Tuindorp contra de knip in de Trip:

- Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is op voorhand te verwachten dat er meer verkeer een route dwars door de wijk kiest om uit te komen op de Eykmanlaan. De wijk Tuindorp is daar echter niet geschikt voor. Nu al is het op het deel Regentesselaan waar het

Nr.	Reactie	Antwoord
	tweerichtingsverkeer is, passen en meten. Verkeer kan elkaar niet passeren en bij het kruispunt Schimmelpenningklaan-Regentesselaan zijn vaak opstoppingen. • Alleen aan de Overvecht zijde van station is een Park- and- Rideplek Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is die niet meer bereikbaar. De Tuindorpzijde is slecht bereikbaar per auto en voor een Park- and-Rideplek is geen plaats. Dat belemmert dat mensen die slecht ter been zijn per auto gehaald of gebracht kunnen worden. • Het afsluiten van de Tripkade voor autoverkeer vergroot het aantal extra vervoersbewegingen over de Eykmanlaan. Als alle 9000 vervoerbewegingen (of zelfs maar de helft ervan) voor de Eykmanlaan kiest wordt dat een zeer drukke weg. De Eykmanlaan is nog slechts recent heringericht. Daarbij zijn maatregelen voor het veilig oversteken te voet of per fiets achterwege gebleven omdat de verkeersintensiteit laag is. • Op dit moment gaan kinderen vanaf de bovenbouw basisschool leeftijd zelfstandig en veilig naar De Gaard. Het is de vraag of dat in de toekomst nog kan blijven gebeuren. De oversteek van Tuindorp naar De Gaard komt onder druk te staan. Hoe wordt de veiligheid van de oversteek geborgd en hoe wordt ervoor gezorgd dat deze noodzakelijke en laagdrempelige verbinding tussen Tuindorp en centrale buurtvoorzieningen veilig blijft? • Het sluiten van de slagbomen van de gelijkvloerse kruising met het spoor op de Eykmanlaan veroorzaakt geregeld lange files. Door de knip in de Trip, zal de verkeersintensiteit zodanig toenemen dat die files zo lang zijn dat dat niet langer aanvaardbaar is. De Eykmanlaan is een belangrijke verbinding voor Brandweer, Politie en Ambulance. • Het opheffen van de ongelijkvloerse kruising van de Tripkade met het spoor maakt dan een nieuwe ongelijkvloerse kruising met de Eykmanlaan noodzakelijk. Welk overleg is daar met Pro Rail over gevoerd, en wat is de uitkomst? • Ook voor fietsers en wandelaars is de spoorwegovergang nu een obstakel. Het wegnemen daarvan zal ook kunnen bijdragen aan het verbeteren van de in de omgevingsvisie gewenste verbinding tussen Overvecht en Tuindorp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ook draagt het wegnemen van een overweg bij aan het vergroten van de veiligheid vanwege het verminderen van kans op ongelukken Zie in dat kader: • https://www.prorail.nl/veiligheid/overwegen#:~:text=Overwegen%20zorgen%20ervoor%20dat%20treinverkeer,van%20veilig%20gedrag%20van%20weggebruikers.	
82	Mijn reactie beperkt zich tot twee onderwerpen: 1) brug(gen) over de Vecht Alle bezwaren die worden genoemd in de documenten onderschrijf ik. Ik zie geen enkele reactie op die bezwaren. Slechts wordt volgehouden dat er brug(gen) voor langzaam verkeer zal/zullen worden toegevoegd. Daarbij is onduidelijk of de plannen bij Natuurgebied Zuilen worden meegeteld. Die bruggen zijn wel ingetekend, maar er staat soms bij dat dit een apart project is. Dat maakt het dus onduidelijk. Verder zijn er drie mogelijkheden ingetekend tussen de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug. Zijn dit de bewuste mogelijkheden of ligt het nog helemaal open? Ten oosten van de Marnixbrug is ook nog een extra verbinding ingetekend. Telt die ook mee? Bij de onderbouwing van keuzes kan ik nergens lezen wat nu precies de noodzaak is van één of meerdere extra bruggen over de Vecht. De bezwaren (en de onderbouwing daarvan) handhaaf ik dan ook. Daarbij wil ik nog opmerken dat áls er een extra verbinding komt tussen de genoemde bruggen, dit ten koste zal gaan van ligplaatsen van woonarken. Dat lijkt mij ook een belangrijk praktisch en financieel bezwaar. 2) herinrichting Nieuwe Zandpad Nu staat er dat dit "op termijn" opnieuw en op natuurlijke wijze wordt ingericht. Ik begrijp niet goed waar het wachten op is. Duidelijk is dat prostitutie op boten niet zal terugkomen. Ook nieuwe ligplaatsen voor woonarken is kennelijk (en jammer genoeg) niet de bedoeling. Het lijkt mij een relatief kleine ingreep en goedkope manier om dit stuk te herinrichten voor groen en recreatie. Kade en weg verwijderen, goed fiets- en wandelpad maken met goede verlichting. Groen toevoegen en voilá. Nu ligt dit er al jaren troosteloos en onveilig te wezen bij, terwijl dit zoveel mooier kan en waar bijna iedereen vóór is!	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De gemeente heeft de ambitie om het Zandpad te vergroenen en de recreatieve route te versterken, maar er is op dit moment geen budget voor beschikbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
83	**Positief** Allereerst wil ik laten weten dat ik nu bijna twee jaar met heel veel plezier in Overvecht Noord woon. De huizen zijn ruim, het is rustig en ik woon vlakbij het groen. Ondanks de slechte naam van de wijk, woon ik hier met heel veel plezier. Ik ben positief over de keuzes in de omgevingsvisie omtrent vergroenen, aantal huurwoningen minimaal gelijk, verbeteren openbaar vervoer door snelle OV-verbinding en afsluitingen in de wijk voor auto's. **Negatief** Bij 'veilig en verbonden' en specifiek bij het onderdeel 'minder parkeren op straat' wil ik graag meegeven dat overal betaald parkeren voor mij onwenselijk is. Het gratis parkeren is fijn voor mijzelf en mijn bezoek, ik heb geen parkeerproblemen. Omdat ik dat graag zo wil houden, wil ik ook meegeven dat ik tegen minder parkeerplaatsen ben. Prima als er meer ondergronds wordt geparkeerd (vervanging) of dat er ondergrondse parkeerplaatsen komen bij nieuwbouw, maar minder parkeerplaatsen betekent meer gedoe in de wijk. Nu is het parkeren geen stressfactor en dat zou ik graag zo willen houden. Waar het gaat om 'veilig en verbonden', bij 'herinrichting buurtstraten' wil ik graag mijn voorkeur uitspreken voor 30 km per uur, en niet voor 15 km per uur. Als automobilisten zich in mijn wijk op dit moment aan de huidige snelheid van 50 km per uur zouden houden, zou ik daar al erg blij mee zijn. Ik snap de keuze voor 30 km per uur in buurtstraten, zoals mijn straat (Cantondreef). 15 km per uur zal denk ik zo onrealistisch laag zijn dat niemand zich daar aan gaat houden en zal eerder een averechts effect hebben. Liever zou ik 30 km per uur willen zien, zodat dit een realistische snelheid is waar mensen zich waarschijnlijk eerder aan zullen houden. **Blinde vlek?** Wat ik mis in de omgevingsvisie is het aanpakken van het afvalprobleem in de wijk. In mijn eigen buurt is dat geen probleem en zijn de straten schoon, maar er zijn veel delen van Overvecht waar heel afval wordt gedumpt en bijgeplaatst. Dat is echt een groot probleem voor de wijk, geeft een nare sfeer en overlast, gek genoeg komt dit probleem niet terug in de plannen. Ook ik weet niet wat er precies moet gebeuren (meer voorlichting? boetes? meer containers op	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zaterdag zoals recent is gestart? ondergrondse containers vaker legen?), maar het is voor mij erg raar dat zo'n belangrijke factor niet is verwerkt in de omgevingsvisie voor Overvecht. Tot slot wil ik graag kwijt dat ik het best even zoeken was om de pfd documenten A en B te vinden. Even dacht ik dat er alleen beknopte informatie was over wat de uitgangspunten zijn. Mogelijk kan dit iets duidelijker aangegeven worden op de site, hoewel ik begrijp dat jullie ook veel informatie over het proces willen delen.	
84	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
85	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
86	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
87	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
88	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
89	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
90	Op de informatieavond hebben wij informatie ingewonnen over het tracé van de HOV. Dit lijkt nog geen gelopen race, vandaar deze ideeën. - Laat de HOV over de Moezeldreef/ Marnedreef rijden en haal het autoverkeer daar weg. Dit tracé ligt niet in de buurt van woningen waar op de begane grond geleefd wordt. - Laat de HOV over de gehele Moezeldreef rijden tot aan de Theemsdreef en daar aansluiten op de al bestaande busroute. Het park wordt op die manier voor een kleiner stuk doorsneden door de busbaan. Daarnaast is het een slecht idee om Overvecht-Zuid, de oprit naar de A27 onmogelijk te maken, door de Moldaudreef en Donaudreef af te sluiten. Ik hoop dat er serieus gekeken gaat worden hoeveel mensen uit Overvecht-Zuid één van deze routes gebruiken om naar de A27 te komen. De Meester Tripkade en de Kardinaal de Jongweg staan nu al vol en het wordt onmogelijk om naar de Einsteindreef te komen. Niet iedereen die in Utrecht woont, werkt er ook. De NRU is een veel gebruikte weg voor sluipverkeer tussen de A2 en de A27, misschien kan daar ook naar gekeken worden, zodat de Overvechters deze weg kunnen gebruiken om van het ene deel van de wijk naar het andere deel te komen. Hoe de wegen precies gaan lopen is niet goed te zien op de tekeningen, vanwege de dikke rode lijn van de HOV.	De route van het HOV door Park de Watertoren is aangepast en verder van de woningen gelegd (zie ook hoofdstuk 2 van de reactienota). Vanuit Overvecht-Zuid wordt het bereiken van de A27 niet onmogelijk gemaakt. Afhankelijk van de locatie in Overvecht-Zuid kunt u via de Einsteindreef of Moldaudreef de wijk verlaten richting de NRU - A27. Bij de planvorming rond de NRU (afzonderlijk project) wordt nadrukkelijk gekeken naar de functie van de NRU voor bestemmingsverkeer Utrecht/Overvecht en regionaal verkeer.
91	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
92	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
93	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
94	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
95	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
96	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
97	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
98	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
99	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
100	Ik schrijf u om mijn ernstige bezwaren te uiten tegen de voorgestelde omgevingsvisieplannen van de gemeente, met name met betrekking tot het plan om wegen af te sluiten en de invoering van onnodige snelheidsbeperkingen. Als bewoner van Overvecht ben ik van mening dat de wegen in hun huidige staat behouden moeten blijven. Het afsluiten van wegen zal niet alleen de mobiliteit van de inwoners belemmeren, maar ook negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid van onze gemeenschap. Ik dring er bij u op aan om af te zien van dit aspect van de plannen en om te luisteren naar de wensen van de bewoners die in deze straten wonen. Daarnaast wil ik mijn bezorgdheid uiten over de voorgestelde snelheidsbeperkingen. Deze beperkingen lijken ongegrond en zouden onnodige belemmeringen opwerpen voor het verkeer in onze buurt. Ik verzoek u vriendelijk om de noodzaak van deze maatregelen te heroverwegen en om te zoeken naar alternatieve oplossingen die recht doen aan zowel de verkeersveiligheid als de behoeften van de bewoners. Het is van groot belang dat de stemmen van de inwoners serieus worden genomen en dat er gezamenlijk wordt gezocht naar maatregelen die de leefomgeving verbeteren zonder onnodige beperkingen op te leggen. Ik hoop oprecht dat u deze punten in overweging neemt en dat er een open dialoog tot stand kan komen om tot constructieve oplossingen te komen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. De snelheid van autoverkeer is een belangrijke factor in de ervaren verkeersonveiligheid en bij het voorkomen van ongevallen. Daarom zetten we in Utrecht op veel wegen in op de invoer van een snelheidslimiet van 30 km/uur (of 15).
101	Ik, de bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen dit plan ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Ik voel mij enorm benadeeld en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
		hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
102	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
103	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
104	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven

Nr.	Reactie	Antwoord
		gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
105	Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht zullen er alleen in de omgeving van Zamenhofdreef sociale huur woningen komen. In alle andere wijken komen allen vrije sector en koop woningen. Tegelijkertijd wordt er gepleit dat nieuwe plannen het makkelijker zou maken voor mensen uit Overvecht een passende woning te vinden. Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wordt oversteekbaarheid van Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef verbeterd door de weg af te sluiten voor auto verkeer of de weg versmallen tot 1 rijstrook. Het is mij onduidelijk waarom dat zo radicaal moet. De wegen zijn prima over te steken. Er zijn stoplichten en zebrapaden. Voetgangers zowel fietsers kunnen probleemloos oversteken. Bovendien is in huidige situatie ook voor automobilisten bewegingsruimte. Wat in de toekomst onmogelijk is. En dat rijmt mij niet met leef plezier. Wordt wijk Overvecht straks alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid?	We werken toe naar een wijk waarin meer variatie is in type woningen en woningbouwsegmenten. Dit zodat je ook in de wijk kunt blijven als je niet (meer) in aanmerking komt voor een sociale huurwoning. Een deel hiervan zal middeldure huur zijn, een deel koop. Precieze aantallen volgen uit concrete projecten die ontwikkeld worden. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Ook blijft sociale huur onderdeel van nieuwbouwprojecten. Dit geldt ook voor andere locaties dan de Zamenhofdreef. Samen met corporaties wordt gekeken of zij een grotere rol kunnen nemen in het verhuren van middeldure huurwoningen. Dat kan ook in de bestaande bouw, maar alleen als er elders sociale huurwoningen worden toegevoegd (en het aantal sociale huurwoningen dus niet daalt). De genoemde wegen worden niet afgesloten. Verder hebben we de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht wordt straks niet alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid. We bouwen aan een gemengde wijk met 5.000 woningen extra die aantrekkelijk moet zijn voor verschillende mensen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven: ouderen, jongeren, studenten en middeninkomens. We bouwen zowel voor de Overvechter als voor de woningzoekende van buiten de stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
106	Ik, een bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen deze plannen ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Onze jongste zoon heeft een beperking, het is van groot belang dat wij ons met de auto kunnen vervoeren in de gehele wijk en voor de deur kunnen blijven parkeren. Ik voel mij enorm benadeeld door deze schokkende plannen en wil bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
107	Kijkend naar deze plannen vallen ons enkele zaken op: De plannen over (deel)mobiliteit, OV en bereikbaarheid lijken haaks te staan op inclusiviteit Wordt er bij de (parkeer)hubs wel rekening gehouden met minder mobiele bewoners? Als veel doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, zijn deze dan wel bereikbaar voor Regiotaxi en voor Buurt Mobiel? Telkens omrijden via de ring?? Die toch al enorm druk is, zeker in de spits? Door telkens ver om te moeten rijden zullen wij heel wat minder bewoners kunnen helpen, niet of minder op tijd kunnen rijden, veel langer onderweg zijn etc. Met als gevolg dat de mensen die het zo hard nodig hebben minder of zelfs niet meer geholpen kunnen worden. Nu helpen wij 6 a 7 duizend mensen per jaar!! Of krijgen wij dan een ontheffing? Hoe toegankelijk is het OV dat overblijft voor minder mobiele bewoners? De afstand naar een dichtstbijzijnde bushalte? Parkeren bij eigen huis wordt lastiger, hoe zit dat met gehandicaptenparkeerplekken en plekken voor scootmobiel? sowieso betaald parkeren in de toekomst. Kunnen bewoners deze lasten van een parkeervergunning dragen? Parkeren bij voorzieningen wordt lastiger, hoe blijven deze voorzieningen toegankelijk, bereikbaar voor bewoners?	Wij denken dat deze plannen niet haaks staan op inclusiviteit. Wij zetten in op de verbetering van bereikbaarheid voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Verder blijft het mogelijk om alle bestemmingen met de auto te bereiken. Dit betekent dat iedereen kan deelnemen, ook als je bijvoorbeeld slecht ter been bent of geen rijbewijs hebt. Wanneer we hubs maken zijn toegankelijkheid en de routes van/naar de hubs onderdeel van de (ontwerp)opgave. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Bij verdere uitwerking van de plannen gaan we kijken of het nodig /wenselijk is dat buurtmobiel/regiotaxi een ontheffing krijgt. Het buurtgerichte OV blijft juist ook om de toegankelijkheid voor minder mobiele bewoners te waarborgen. Zeker daar waar loopafstanden naar de HOV as te lang zijn is het buurtgerichte OV hiervoor van belang. Gehandicaptenparkeerplekken worden ingepast en scootmobielen kunnen ook in de toekomst dicht bij huis worden geparkeerd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En blijven deze voorzieningen rendabel voor ondernemers? Zo niet, dan zal het aanbod afnemen en moeten bewoners nog verder weg voor hun dagelijkse dingen. Dragen deze plannen bij aan het (her)inrichten van Overvecht als levensloopbestendige en inclusieve wijk? Hier hebben wij onze twijfels over. Wij vragen u met klem de doorgaande wegen zoals voorgesteld in dit plan niet af te sluiten!	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad De betaalbaarheid van parkeren is niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. Voorzieningen blijven bereikbaar voor autoverkeer, er blijven parkeerplekken beschikbaar. Verder werken we juist ook aan het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fietsen en lopen. Winkels zijn afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Dat geldt voor lopen, fietsen, OV en autobereikbaarheid. Alle voorzieningen in Overvecht blijven bereikbaar met de verschillende vervoerswijzen, waarbij we vooral lopen, fietsen en OV aantrekkelijker willen maken. Nabijheid van voorzieningen is ook onderdeel van het mobiliteitsbeleid, zodat lopen en fietsen aantrekkelijke opties zijn. Wij vinden het belangrijk dat Overvecht een wijk voor iedereen is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met mensen die minder mobiel zijn. Bij nieuwbouw zullen er ook levensloopbestendige woningen gebouwd worden. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven. Ouderen zijn een van de vier doelgroepen. Zo maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
108	Bij deze wil ik duidelijk maken dat het plan alleen voor onrust gaat zorgen en het plan ook nergens op slaat. Momenteel heerst al een parkeer probleem in verschillende straten laat staan als die ook nog eens worden gesloten. Ik ben het niet mee eens. het is prima hoe overvecht er nu uit ziet. Wat betreft wegen sluiten vind ik al helemaal verbazingwekkend. Overvecht is het hart van utrecht het zit altijd vol met auto's als er wegen voorgoed gesloten gaan worden word het een chaos.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
		hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
109	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen. Daaraan wil ik toevoegen dat het mij opvalt hoe mensen van andere afkomst slecht zijn geïnformeerd over wat in hun wijk staat te gebeuren. Deze wijk telt naar mijn laatste informatie ruim 11 duizenden van 16 duizend inwoners die een andere moedertaal hebben dan de Nederlandse. Het lijkt mij dat de gemeente hier de plank volledig mis slaat door de geen info avonden te organiseren waar de bewoners goed kunnen worden geïnformeerd in taal die zij het beste beheersen!	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. Hoewel er bij de informatiebijeenkomsten geen tolken aanwezig waren, konden Overvechters die een andere moedertaal hebben zich op verschillende manieren op de hoogte stellen van de omgevingsvisie Overvecht. Van het wijkbericht over de inspraak waren een Arabische en een Engels versie beschikbaar. Ook de video over de omgevingsvisie had een Arabische en Engelse ondertiteling.
110	Wij willen geen wegafsluitingen in overvecht zoals de omgevingsvisie in voorziet. Ik ben mantelzorger van mijn moeder en moet snel met de auto bij haar kunnen komen. Door deze plannen is dat niet mogelijk.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota in de paragraaf Veilig en verbonden.
111	De plannen die momenteel worden voorgesteld, vormen een directe bedreiging voor onze wijk, met name in Overvecht, en dit is iets wat wij als Utrechters niet langer kunnen negeren. Het is essentieel dat wij als gemeenschap onze stem laten horen en actie ondernemen. Dit is slechts het begin van een beweging waarbij burgers opstaan om gehoord te worden. Het is belangrijk dat heel Nederland begrijpt dat dit geen geïsoleerd incident is, maar een kwestie die verstrekkende gevolgen kan hebben. Als de gemeente niet afziet van deze plannen kan het zelfs escaleren naar grotere protesten die Utrecht nog nooit heeft ervaren. Wij zijn vastberaden onze rechten te verdedigen, onze vrijheid van beweging wordt	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bedreigd en ons woongenot wordt hierdoor enorm aangetast. Dit is iets wat wij als gemeenschap niet kunnen accepteren. Ik roep u dringend op om deze destructieve plannen onmiddellijk stop te zetten. Als bijlage vindt u mijn uitgebreide brief, waarin ik mijn standpunten nader heb toegelicht. Ik adviseer u om deze zorgvuldig te bestuderen en voortaan de bewoners van de wijk actief te betrekken bij het planvormingsproces. Hier onder meer informatie over onze protest en petitie:…… Als inwoner van Overvecht en Utrecht, geboren en getogen in deze prachtige stad, wil ik mijn ernstige bezorgdheid uiten over de voorgestelde plannen in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht schetst een rooskleurig beeld van een toekomstige wijk met meer diversiteit aan woningen, voorzieningen en werkplekken. Hoewel ik het belang van vooruitgang en ontwikkeling in onze wijk waardeer, ben ik van mening dat deze plannen ernstige gevolgen kunnen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van Overvecht. **Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** a.Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u of zelfs 15 km/u kan zeker bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar het brengt ook risico's met zich mee, zoals toenemende frustratie onder automobilisten en langere reistijden. Vooral tijdens de spitsuren is het verkeer al zeer intensief op de ring van Utrecht Noord en op de Einsteindreef. Recente veranderingen, zoals het verminderen van rijstroken op de Marnixlaan, hebben al tot aanzienlijke verkeersproblemen geleid. Studies suggereren dat het verlagen van de snelheidslimieten niet altijd resulteert in een significant lager aantal ongelukken. Doordat er "knips" langs de centrale wegen (Carnegie, Zamenhof, Marne en Moezel) en knips tussen de buurten Amazone, Mr. Tripkade, Tigris en Neckar op verschillende plaatsen worden aangebracht, worden autoverbindingen tussen buurten verwijderd. Hierdoor zal een groot deel van het autoverkeer binnen de wijk via de Noordelijke Randweg en via de Franciscusdreef, die in de omgevingsvisie voor Overvecht een eenbaansweg wordt net als op de marnixlaan, of via de Einsteindreef vanuit de randweg naar andere delen van	**Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** Zeker in woonstraten waar spelende kinderen zijn, wordt overgestoken en fietsers op de rijbaan rijden kiezen we voor een veiligere snelheid van 30 of 15 km/uur. Ook als dit mogelijk elders tot toenemende frustratie leidt. Lagere snelheden leiden tot minder en minder ernstige ongevallen. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar buiten de wijk. We werken met de omgevingsvisie ook aan het verbeteren van bijvoorbeeld het Openbaar Vervoer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Zij kunnen bij de voorgestelde maatregelen bijvoorbeeld gebruik maken van de vrije busbanen, waardoor de bereikbaarheid wordt gegarandeerd. Mensen die afhankelijk zijn van hun auto kunnen deze blijven gebruiken. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van bijvoorbeeld lopen en het openbaar vervoer, ook belangrijk voor de mobiliteit van mensen die niet (meer) de beschikking hebben over een auto of rijbewijs zoals ouderen en kinderen. **b. Groen- en blauwverbetering** Fijn dat u de uitgangspunten 'Groen en blauw verbeteren en versterken' en 'Beschermen en versterken van de hoofdgroenstructuur' steunt. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	de wijk moeten omrijden, wat een 8 tot 10 keer langere reistijd tot gevolg heeft. Dit leidt tot extreme verkeersopstoppingen die nog nooit zijn waargenomen in Utrecht. De Tiberdreef, Neckardreef, Moezeldreef, Zamenhofdreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Carnegie dreef, Riobrancodreef worden allemaal gesloten omdat GroenLinks en de PvdA onze wijk extremistisch auto-luw willen maken, wat een extreem slecht plan is. Dit gaat leiden tot verkeersopstoppingen, langere reistijden en belemmering van de mobiliteit van bewoners en bedrijven. Het is van cruciaal belang dat de gevolgen van dergelijke verkeersherstructureringen zorgvuldig worden overwogen om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk niet worden aangetast. Het kan niet zo zijn dat we 5.000 woningen en 3.000 werkplekken toevoegen aan de wijk om ons vervolgens niet meer goed per auto te kunnen verplaatsen in de wijk. Is er voldoende parkeergelegenheid en is het wegennet hierop berekend? Op dit moment lijkt het antwoord nee te zijn. Kunnen we echt niet vertrouwen op een onbetrouwbaar bussysteem dat fungeert als hubs voor transport? Waarbij bewoners dagelijks vanaf parkeerplaatsen buiten de wijk naar hun eigen woning (een luchtgevangenis) worden vervoerd? Dit alles omdat GroenLinks en de PvdA iedereen op de fiets willen krijgen en autorijden ontmoedigen. Dit plan kan niet worden doorgevoerd; het is een extremistisch plan en moet per direct gestopt worden. Het is evident dat deze plannen automobilisten, huiseigenaren, ondernemers, zorgverleners en essentiële diensten zoals ***politie***, ***brandweer*** en ***ambulances*** benadelen. Het dwingen van deze belangrijke instanties om omwegen te maken en extra tijd te verspillen om calamiteiten te bereiken, vormt een ernstig gevaar voor de veiligheid en het welzijn van alle bewoners van Overvecht. Het is eenvoudigweg onaanvaardbaar dat dergelijke plannen worden doorgezet zonder rekening te houden met de praktische gevolgen en de potentiële risico's die zij met zich meebrengen voor de gehele gemeenschap.	omgevingsvisie beschermt de hoofdgroenstructuur en geeft aan waar dat (weloverwogen) door de ontwikkeling van 5000 nieuwe woningen niet mogelijk is. Daardoor ontstaat duidelijkheid waar wel en waar niet gebouwd mag worden. Het lukt niet altijd om alleen maar op de verharde of bebouwde delen van de wijk te bouwen, soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. De visie houdt er rekening mee dat er groen op verschillende plekken zoals in de buurten, in parken, in belangrijke verbindingen en in het buitengebied toegevoegd (en gecompenseerd) wordt en daardoor ook verschillende kwaliteiten heeft. Naast meer woningen komt er ook meer groen in de wijk. De huidige Carnegiedreef is ecologisch eenzijdig en is met name op de auto gericht en niet op lopen en verblijven. Ecologische en recreatief gezien is het verbinden van groengebieden een enorme verbetering voor mens en dier. De stad Utrecht groeit en veel mensen zoeken een woning. We zien in Overvecht veel kansen voor wijkverbetering door het toevoegen van nieuwe woningen met behoud van de waarden van de huidige wijk. Hierbij is een belangrijk uitgangspunt om de bestaande groene hoofdstructuur, een belangrijk deel van de prachtige groene omgeving van de wijk te behouden en te versterken. In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto voor hun werk. En we mogen ook onze ouderen niet vergeten. Het is van groot belang om hun comfort en gemak te waarborgen en mobiliteit is daar een belangrijk onderdeel van. Overvecht is een van de meest aantrekkelijke wijken om te wonen, met zijn gunstige ligging nabij de snelwegen A2 en A27, en we moeten er alles aan doen om deze unieke eigenschappen te behouden en te koesteren. Laten we waar nodig verbeteren, maar laten we met respect en voorzichtigheid omgaan met wat al meer dan 60 jaar goed functioneert. **b. Groen- en blauwverbetering** Hoewel het behoud en de versterking van groene gebieden positief is voor de leefbaarheid, rijst de vraag of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om het groen te beschermen tegen verdere verstedelijking en infrastructuurontwikkeling. Het is moeilijk te rechtvaardigen waarom bestaande groene ruimtes zouden moeten wijken voor de bouw van compacte flats, terwijl elders dat groen gecompenseerd moet worden. Ook is niet duidelijk of het compenserende groen van dezelfde kwaliteit is als het verdwenen groen. Dit lijkt op een zeer inefficiënt en onrealistisch plan, dat niet alleen onnodige geldverspilling inhoudt, maar ook schadelijk kan zijn voor de leefomgeving en de belastingbetaler benadeelt. Er zijn voldoende beschikbare grondgebieden waarop 5.000 woningen kunnen worden gebouwd zonder de bestaande leefbaarheid en infrastructuur van Overvecht aan te tasten. Het creëren van een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef om Park De Watertoren en Park De Gagel te verbinden lijkt geen goed idee. Dit kan leiden tot verstoring van bestaande ecosystemen en habitats. De dieren en mensen leven momenteel al in harmonie, en het is onacceptabel dat de gemeente plannen heeft om onze prachtige wijk Overvecht te vernietigen. Deze nutteloze omgevingsvisie moet dringend herzien of gestopt worden, zodat zowel dieren als mensen er geen last van ondervinden. Overvecht staat bekend om zijn prachtige groene omgeving, die al decennialang een integraal onderdeel vormt van ons leefgebied. Het is een van de meest gewaardeerde	**c. Ruimte voor groei** In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart** Met de omgevingsvisie streven we onder andere naar verdichtte gemengde gebieden met menselijke schaal. Hoogbouw is geen doel op zich maar kan wel bijdragen aan het bouwen van meer woningen en werkplekken én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen (de stedelijke basislaag) staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Dit is een middel om menselijke maat, lucht en licht te houden in het openbaar gebied/bouwblok. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kenmerken van onze wijk en verdient de hoogste bescherming tegen ondoordachte en overhaaste ontwikkelingsprojecten. **c. Ruimte voor groei** Het wijkbericht dat naar alle Overvechters is gestuurd, lijkt onschuldig. De toevoeging van 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken kunnen theoretisch gezien een positieve impuls geven aan de lokale economie, maar er zijn enkele belangrijke kwesties die dringend aandacht behoeven. De veranderingen die de gemeente nu voorstelt zullen catastrofale gevolgen hebben voor de huizenprijzen van huiseigenaren. Woorden als ***"het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk"*** suggereren dat er geen nieuwe sociale huurwoningen worden gebouwd, maar wel koop- en vrije sectorwoningen. Bovendien is de vraag of er rekening wordt gehouden met de behoefte aan verschillende soorten woningen, zoals eengezinswoningen, in plaats van alleen kleine appartementen. Het is van cruciaal belang om te voorzien in de behoeften van gezinnen die traditioneel willen leven en op zoek zijn naar ruimere woningen. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart** De beschrijvingen op de buurtkaart in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht lijken op het eerste gezicht misschien veelbelovend, maar bij nader onderzoek roepen ze serieuze zorgen op over de toekomst van onze gemeenschap in Overvecht. Laten we eens kijken naar de claims die worden gemaakt en welke gevolgen deze kunnen hebben. **Hoogstedelijke gebieden (Rode kleur):** Het voorstel om gebieden met hoge dichtheid en hoogbouw te ontwikkelen, zoals aangegeven in de rode kleur, kan leiden tot ernstige problemen met betrekking tot leefbaarheid en sociale cohesie. Volgens vooraanstaande stadsactiviste Jane Jacobs kan te veel hoogbouw leiden tot een gebrek aan sociale interactie, verminderde veiligheid op straatniveau en een gevoel van anonimiteit onder bewoners. In plaats van	In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van deel A van de ontwerp omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. We hebben daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in 2 gebiedstypen: • In de rode "hoogstedelijke gebieden" Centrum Overvecht en Stationsgebied: Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig. Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere. • In de rood-oranje gearceerde "centrale as" gebieden: Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De omgevingsvisie stelt tot doel dat Overvecht een toegankelijke, betaalbare wijk moet blijven waar plek is en blijft voor huidige Overvechters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Het anders benutten van sociale huurwoningen is pas mogelijk wanneer sociale huurwoningen elders zijn toegevoegd. Wanneer sprake is van sloop, wordt in principe het aantal sociale huurwoningen teruggebouwd, aangevuld met andere segmenten. Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het verhogen van de dichtheid, zouden we moeten streven naar gemengde en menselijke schaal ontwikkeling om de leefbaarheid te waarborgen. Bovendien is ons gebleken dat om hoogstedelijke bouw te ontwikkelen bestaande woningen gesloopt gaan worden. Woningen die technisch in goede staat zijn, waarin mensen wonen die hier gelukkig zijn. Wij vinden dat vernietiging van de wijk. **Stedelijke gebieden (Oranje kleur):** De suggestie om deze gebieden te ontwikkelen met hogere gebouwen kan het proces van gentrificatie versnellen, wat resulteert in de verdrijving van de oorspronkelijke gemeenschap als gevolg van stijgende vastgoedprijzen. Het behoud van betaalbare huisvesting is essentieel voor sociale rechtvaardigheid en het voorkomen van sociale segregatie. **Woonbuurten (Gele kleur):** Het idee om deze gebieden voornamelijk te bestemmen voor wonen kan leiden tot een gebrek aan diversiteit en gemengd gebruik in de buurt. Sociale rechtvaardigheid vereist dat alle leden van de samenleving gelijke kansen op betaalbare huisvesting hebben. Het behoud en de verbetering van betaalbare huisvesting in woonbuurten zijn cruciaal om sociale cohesie te bevorderen en segregatie tegen te gaan. **Bebouwing aan het groen (Groen-oranje kleur):** Het groen in Overvecht is van onschatbare waarde en vormt een essentieel onderdeel van onze leefomgeving. Het biedt niet alleen een oase van rust en ontspanning, maar draagt ook bij aan de ecologische veerkracht van ons ecosysteem en helpt de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen. Groene ruimtes spelen een cruciale rol bij het reguleren van de waterhuishouding, het bevorderen van biodiversiteit en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het behoud van deze groene gebieden is van het grootste belang om de leefbaarheid en duurzaamheid van onze gemeenschap te waarborgen. We moeten juist streven naar het behoud en de versterking van deze waardevolle groene ruimtes.	In de woonbuurten (geel) blijft er ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden er woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis goed voorstelbaar is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: • een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen • het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). • bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen). Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid Hoewel het plan belooft om betaalbare huur- en koopwoningen toe te voegen, ontbreekt concrete informatie over hoe deze betaalbaarheid wordt gewaarborgd. Zijn er specifieke prijsafspraken met ontwikkelaars gemaakt? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van nieuwe woningen de huizenprijzen opdrijft en de wijk onbetaalbaar maakt voor lage- en middeninkomens? Daarnaast rijst de vraag naar de financiële belangen van de gemeente, woningbouwcoöperaties en andere betrokkenen bij deze plannen. Waarom moet deze ontwikkeling per se plaatsvinden in Overvecht, waar het praktisch onmogelijk is om betaalbare woningen te realiseren, terwijl er voldoende beschikbare grond is in de omliggende gebieden? Waarom wordt er niet gekeken naar alternatieve locaties waar een nieuwe wijk met niet alleen 5.000, maar mogelijk zelfs 20.000 woningen kan worden gebouwd? **f. Impact op Sociale Huurwoningen** Het standpunt dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft, vereist meer transparantie en duidelijkheid. Welke garanties zijn er dat er daadwerkelijk geen afname zal zijn? Zijn er concrete plannen om bestaande sociale huurwoningen te behouden en nieuwe toe te voegen, gezien het alarmerende tekort aan sociale woningen in Utrecht? Meer bewoners creëert meer behoefte aan sociale woningen. Of gaan we alleen voor de rijken van buiten de wijk bouwen? **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** Allereerst is het van cruciaal belang dat deze ontwikkelingen niet alleen economische voordelen opleveren, maar ook zorgen voor voldoende infrastructuur, voorzieningen en groene ruimtes om de leefbaarheid te waarborgen. We moeten voorkomen dat dit leidt tot overbevolking, verkeersproblemen of een gebrek aan openbare voorzieningen, wat de kwaliteit van leven in Overvecht zou kunnen aantasten. Het lijkt onrealistisch om 5.000 extra woningen toe te voegen aan de huidige infrastructuur van Overvecht. Ondanks de belofte om meer voorzieningen toe te voegen, rijst de vraag of deze adequaat zullen zijn om aan de behoeften van	**e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid** In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra te bouwen. Vergelijkbare ambities liggen er voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. In de omgevingsvisie is de ambitie voor Overvecht verder uitgewerkt. We zijn van mening dat we groei van de wijk juist kan bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit van buurten. De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van de woningvoorraad in 2040 met verschillende segmenten, zodat verschillende inkomensgroepen een plek kunnen vinden in Overvecht. Borging van betaalbaarheid en specifieke eisen die gelden voor de verschillende segmenten liggen vast in het actuele woonbeleid. Op dit moment is dat de Woonvisie 2019 en uitwerkingen daarvan, o.a. het actieplan Middenhuur. Juist om de betaalbaarheid te borgen, zal dit beleid de komende jaren worden aangescherpt. Bij concrete ontwikkelingen maken we dan afspraken met ontwikkelaars, waarbij zowel de omgevingsvisie als het meest recente woonbeleid als kaders gelden. **f. Impact op Sociale Huurwoningen** Nieuwbouwprojecten in iedere wijk in Utrecht worden getoetst aan het gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie Overvecht is daar na vaststelling een belangrijk onderdeel van. Dit biedt ons als gemeente houvast om te zorgen dat het aantal sociale huurwoningen op peil blijft. Bij grote ontwikkelingen is het uitgangspunt dat er altijd een aanzienlijk deel sociale huur is, bijvoorbeeld in de herontwikkeling van Overvecht Centrum. Via Utrecht.incijfers.nl monitoren we de samenstelling van de woningvoorraad. **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** De groei van het aantal woningen moet in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de groeiende bevolking te voldoen. Zijn er concrete plannen om de beschikbaarheid van scholen, gezondheidszorg en openbaar vervoer te verbeteren? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van meer woningen en voorzieningen leidt tot overbevolking en een aantasting van de leefbaarheid? Belangrijk is dat de nieuwe woningen en werkplekken bijdragen aan huisvesting van onze jongeren, zodat die een traditioneel gezin kunnen vormen in de wijk. Ook is adequate huisvesting in de wijk van onze ouderen van belang. Daar woont hun familie en daar is hun sociale kring. Zo streef je naar een diverse en inclusieve gemeenschap, zonder dat dit leidt tot gentrificatie of sociale segregatie. Het gebrek aan deze cruciale details doet vermoeden dat de opstellers van de omgevingsvisie mogelijk niet voldoende bekend zijn met de werkelijke situatie in Overvecht. Het is essentieel dat deze plannen, die niet bij onze wijk passen, worden heroverwogen door deskundigen en belanghebbenden, die grondige kennis hebben van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Hoewel de visie duurzaamheid en klimaatbestendigheid benadrukt, ontbreken specifieke details over hoe deze doelen worden bereikt. Het is noodzakelijk dat de gemeente met concrete en haalbare plannen komt die daadwerkelijk bijdragen aan een duurzamere en klimaatbestendige toekomst voor Overvecht. We moeten ervoor zorgen dat deze plannen niet alleen in naam duurzaam zijn, maar ook in de praktijk positieve resultaten opleveren voor de hele gemeenschap. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** Hoewel het plan spreekt van een stapsgewijze uitvoering over een periode van 15 jaar, blijft het onduidelijk hoe de gemeenschap hierbij betrokken wordt. Hoe wordt input van bewoners verzameld en hun belangen behartigd? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de besluitvorming transparant en democratisch is?	Het bouwen van 5.000 woningen kan niet los gezien worden van de mobiliteitstransitie die nodig is. Ook is het uitgangspunt dat Overvecht in balans groeit. Dat betekent dat onder andere voorzieningen in kwaliteit en kwantiteit meegroeien met de bouw van woningen. Met meer woningen en ook meer variatie neemt bovendien het draagvlak voor voorzieningen toe. We zijn van mening dat de groei van wijk een kans is om de leefbaarheid en kwaliteit van buurten te vergroten. Concreet is er ruimte voor een extra gezondheidscentrum in Overvecht Zuid. Ook komt er een nieuwe VO-school bij in de wijk. Het verbeteren van het OV is onderdeel van de omgevingsvisie. Centraal door de wijk gaat een snelle bus rijden. In de buurten blijft buurtgericht OV. In de omgevingsvisie benadrukken we het belang om (thuiswonende) jongeren een plek in de wijk te bieden, ons in te zetten voor passende huisvesting voor ouderen en voor middeninkomens met een variatie aan leeftijden en samenstelling, waaronder gezinnen. In de omgevingsvisie Overvecht willen we de leefbaarheid in Overvecht verbeteren door onder andere meer menging van soorten woningen, het veiliger maken van het verkeer en het uitbreiden en versterken van groen. In de participatie hebben we bewoners betrokken bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie vanwege hun kennis van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is voor het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Dit heeft ook betrekking op de specifieke uitwerking van duurzaamheid en toekomstbestendig. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Dit waren traditionele manieren, zoals bijeenkomsten. Maar ook meer 'out-reachende'

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het College schrijft in haar brief van 8 april aan de raad dat er een intensief participatietraject doorlopen is. Dit wekt onze verbazing en wij willen daar een aantal kanttekeningen bij maken. De communicatie over de mogelijkheid om aan dit “intensief participatietraject” deel te nemen, heeft slechts een beperkt deel van de wijkbewoners bereikt, waardoor een groot deel van de wijkbewoners er niet over geïnformeerd is. Bij nadere informatie is ons ook gebleken dat in het wijkbericht dat er vorig jaar over is rondgestuurd, niet duidelijk is gemaakt welke grote gevolgen de plannen voor de wijk en haar leefbaarheid hebben. Het is bij de gemeente bekend dat Overvecht een wijk is waar een out-reachende aanpak nodig is om de bewoners te bereiken. Die is hier niet toegepast. Waarom is er niet eerst samen met een groep bewoners een concept-plan opgesteld, waarbij zij hebben kunnen aangeven hoe zij hun wijk graag ingedeeld zien? Nu wordt een plan voorgelegd waar bewoners zich niet in kunnen vinden. De participatie had een andere volgorde moeten hebben. Kortom, de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht lijkt mooie beloftes te doen, maar zonder voldoende concrete plannen, garanties en betrokkenheid van de gemeenschap blijven er twijfels bestaan over de haalbaarheid en impact ervan. Het is van cruciaal belang dat deze visie grondig wordt herzien en verbeterd, om te zorgen voor een leefbare en duurzame toekomst voor alle bewoners van Overvecht en dat bewoners intensief betrokken worden bij deze herziening. **Tenslotte** Het is van essentieel belang dat de gemeente Utrecht grondig onderzoek doet naar de mogelijke gevolgen van deze plannen en dat zij open staat voor feedback van bewoners en belanghebbenden. Door een transparante en participatieve aanpak kunnen we streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Dit proces vereist een doordachte benadering en nauwe betrokkenheid van alle belanghebbenden, en het is van cruciaal belang dat de besluitvorming gebaseerd is op zorgvuldige analyse en objectieve evaluatie. We moeten streven naar een evenwichtige benadering	manieren, zoals individuele gesprekken met Overvechters, of via professionals en organisaties in de wijk (denk aan stichting DOCK, stichting JoU). Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien.

Nr.	Reactie	Antwoord
	die rekening houdt met de behoeften van alle inwoners en de duurzaamheid van onze gemeenschap op lange termijn waarborgt. Tot slot als inwoner van Overvecht en Utrecht, geworteld in deze stad en haar gemeenschap, voel ik een diepe verbondenheid met de toekomst van onze wijk. Ik sta open voor een constructieve dialoog en samenwerking om duurzame oplossingen te vinden die onze leefomgeving versterken zonder afbreuk te doen aan haar unieke karakter en groene omgeving. Laten we gezamenlijk streven naar een Overvecht waarin welvaart en leefbaarheid hand in hand gaan, waar bewoners trots kunnen zijn op hun thuis en waar de natuurlijke schoonheid van onze omgeving behouden blijft. Samen kunnen we de uitdagingen aangaan en bouwen aan een betere toekomst voor alle generaties die na ons komen.	Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn, zoals gezegd, wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. We waarderen de betrokkenheid van de vele Overvechters die hebben meegedacht of een zienswijze hebben ingediend. En we herkennen ons ook volledig in het gezamenlijke streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Juist daarom hebben we op veel verschillende manieren Overvechters betrokken bij het maken van de plannen. Om op te halen en te begrijpen wat Overvechters belangrijk vinden, en hier inzicht in te krijgen. En dit vervolgens mee te nemen in alle keuzes en afwegingen die we met elkaar maken. De diversiteit van de wijk is ook te zien in de diversiteit aan ideeën, waarden en belangen. En ook na het vaststellen van de omgevingsvisie gaan we een constructieve dialoog en samenwerking met Overvechters aan om tot duurzame oplossingen te komen.
112	Behalve de bewoners van Overvecht zijn de bewoners unit Tuindorp tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht. Bij deze wil ik kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Is Utrecht West al onbereikbaar geworden vanuit onze wijk, waar we wekelijks ons moeten manoeuvreren hoe in Utrecht West bij onze kinderen, kleinkinderen te komen. Zowel met de auto urenlange file, met de fiets levensgevaarlijk. Nu wacht ons de volgende wijk Overvecht die onbereikbaar gaat worden. De wijk waar ook onze kinderen wonen wordt ook manoeuvreren hoe er te komen. De wijk waar we onze boodschappen doen wordt onbereikbaar voor ons. Ons via de ring sturen , zal nog meer dagelijkse file opleveren. De ring is nu al overbelast. De weg via de Kardinaal de Jongweg naar Overvecht staat nu al vaak de file vanaf de spoorwegtunnel.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht gaat een getto worden. Afgesloten van andere wijken. Waar is de integratie, het zal alleen nog meer polariseren, als bewoners uit Overvecht niet meer de gelegenheid hebben hun wijk in en uit te kunnen. Hun dagelijkse boodschappen te doen, het station. De ouderen zullen steeds meer thuis opgesloten worden, vereenzamen, want ze worden gedwongen alles lopend of fietsend te doen. Het is een plan wat helemaal voorbij gaat aan mensen die er wonen, mensen van buitenaf gaan Overvecht straks mijden. Van integratie zal geen sprake meer zijn. Hoe is het mogelijk dat Utrecht steeds meer in afgesloten vakken wordt ingedeeld. De eenheid die de stad Utrecht kenmerkt is aan het verdwijnen. Het wordt een gettostad. Ik verzoek u af te zien van deze plannen in Overvecht , waar mensen die er wonen en mensen die er niet wonen totaal geen zeggenschap of inbreng over hebben, straks enorm benadeeld gaan worden in hun woonplezier en levensbehoeften. Overvecht moet een verbinding blijven vormen met andere wijken, en geen afgesloten wijk worden.	
113	Allereerst complimenten voor de omgevingsvisie. Het is echt noodzakelijk om Overvecht te moderniseren en te vergroenen om zo de leefkwaliteit te verbeteren. Nog enkele suggesties: **Afval** Een van de grootste problemen bij het wonen in Overvecht is het afval wat op straat en bij containers wordt gedumpt. Ik zou aanbevelen om rond de containers containertuintjes te plaatsen. Eerder woonde ik in de achterstandswijk Duindorp in Den Haag. Hier hebben de tuintjes erg geholpen voor de afname in straatafval. Tevens zijn de containers in Overvecht veelal omgeven door een hoop tegels en asfalt. Dus de tuintjes dragen gelijk aanzienlijk bij aan de vergroening. CityGard: het containertuintje met echte planten : CityGard **Maak groen diverser**	Dank voor uw complimenten en suggesties. **Afval** Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Wij waarderen voorstellen die kunnen bijdragen aan het verminderen van zwerfval. **Maak groen diverser** We zijn het helemaal met u eens. De ambitie is om in Overvecht veel meer diverse planten en bomen te planten die de biodiversiteit van de wijk verhogen. Naast inheemse boomsoorten, het planten van vaste planten, struiken, bloemrijke graslanden en het introduceren van hagen in plaats van hekken. Dat trekt insecten, vogels en kleine zoogdieren aan. We willen ook dat alle nieuwe

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gelukkig zie ik dat jullie de ambitie hebben overvecht te vergroenen. Ik zie dat het groen in Overvecht tot heden veelal bestaat uit gras. Ik denk dat we veel meer uit de groenstroken kunnen halen, met bomen en inheemse planten en bloemen. Ook zouden klimplanten de vele flats in Overvecht kunnen begroeien. **Fietsenrekken** Ik vind het erg opvallend dat er in Overvecht veel parkeerplek is voor auto's maar weinig voor fietsen. Bij mij in de straat (Orinocodreef 8) kunnen bezoekers nergens hun fietsen kwijt. Dit omdat er bij de bouw waarschijnlijk vanuit is gegaan dat iedereen zijn ruimte in de tuin gebruikt voor fietsen. Uiteraard is dit grotendeels ook zo, maar bezoekers (bijvoorbeeld bij een housewarming of andere aangelegenheid) zullen de fietsen daardoor op de stoep en in het groen plaatsen. Een aantal fietsenrekken zullen de wijk goed doen :) **Bedrijventerrein nieuw Overvecht** In de omgevingsvisie is ook opgenomen dat er kansen zijn voor nieuwe voorzieningen op het bedrijventerrein nieuw-overvecht. Ik denk dat deze plek, in combinatie met het al bestaande Fort aan de Klop en aanliggende groen van Zuilen en de Maarseveense Plassen, kansen biedt om studenten en theoretische opgeleide starters naar Overvecht aan te trekken. Indien het bedrijventerrein gedeeltelijk vergroend wordt en ook ruimte biedt voor creatieve broedplaatsen en kunstenaars (zoals eerder is gedaan met de nijverheid en hof van cartesius) zou het een levendig gebied kunnen worden. Ook koffietentjes, restaurants en muzieklocaties kunnen hier aan bijdragen (denk aan NDSM werf Amsterdam). In de winter kan er op het moment nergens in de buurt koffie gedronken worden helaas. Er is wel al een bierbrouwerij (Vandestreek) die wat jonge mensen aantrekt. Specifiek dacht ik er nog aan dat het bedrijventerrein kansen biedt voor een circusschool. Ik ontdekte laatst dat de acrobatiek en circusgemeenschap in Utrecht erg verspreid is en enigszins zoekende is naar een plek. Circus is bij uitstek een plek wat jong en oud verbindt. In de zomer kunnen wellicht optredens worden gegeven bij Fort aan de Klop. Het bedrijventerrein kent nu al	bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels zijn hier een mogelijk voorbeeld van. **Fietsenrekken** U kunt een aanvraag voor een fietsenrek doen via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-stallen Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een verschuiving van auto naar lopen, fietsen en ov. Dit mede omdat de auto veel ruimte inneemt, andere vervoerswijzen nemen veel minder ruimte in. Vrijkomende ruimte kunnen we bijvoorbeeld gebruiken voor meer groen, ruimte om te lopen of fietsparkeren. **Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** We delen de analyse dat vergroening en meer ruimte voor creatieve beroepen het bedrijventerrein aantrekkelijker kan maken. De omgevingsvisie zet daar daarom ook op in. De afgelopen jaren zijn o.a. de broedplaatsen van NUtrecht en 03Office gevestigd aan de Mississippidreef, broedplaats Bizar aan de Manitobadreef en de Plaatsmaker aan de Arkansasdreef 20-22. Voor wat betreft de circusschool geldt dat dat een erg specifieke casus is. De omgevingsvisie biedt ruimte langs de Franciscusdreef voor onderwijsvoorzieningen. Of daar komende tijd echter ruimte vrijkomt die past bij een circusschool (oppervlakte, huurprijzen, plafondhoogtes etc.) is onduidelijk. Dat is ook niet iets dat we in de omgevingsvisie kunnen regelen of faciliteren. **Losloopgebied** In de wijk Overvecht zijn een aantaal hondenspeelweides waar de honden los mogen lopen. U kunt een kaart met de locaties vinden op : https://gu-geo.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7373671535e8426f8945113a9ee8e97d

Nr.	Reactie	Antwoord
	een aerial studio (luchtacrobatiek). Uiteraard verwelkom ik ook allerlei andere vormen van sport en cultuur. **Losloopgebied** Als laatste dacht ik nog dat het bedrijventerrein wellicht ruimte biedt voor een losloopgebiedje voor honden. Een wandeling met de hond kan al langs de groenstroken van de vecht, maar loslopen is niet of nauwelijks mogelijk.Een vergroening van het bedrijvengebied (dat ook verbonden is met andere groengebieden) kan dit wel bieden, zonder dat bewoners er last van hebben. Om mijn hond de mogelijkheid te bieden om te rennen, rijd ik nu elke dag met de auto naar de Kleine Plas (Maarseveen), terwijl ik liever de auto niet gebruik.	
114	Als inwoner van de wijk Overvecht heb ik de uitgave voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o. ontvangen ,maar reageer ook op geheel Overvecht. Allereerst is de informatie erg globaal. Je moet nu instemmen met iets waarvan je nog net alle gevolgen kunt overzien. Daarnaast maakt u het wel erg makkelijk in uw brochure, omdat u een problemen ervaart. Problemen die ik, cq inwoners wel ervaren. Zo spreek tu erover om plekken die we minder goedvinden te verbeteren. Wat is minder goed? wie is wie de gemeenteambtenaar? B&W? maar wat vinden de inwoners slecht of verbeterbaar? Daarnaast wil de gemeente 5000 woningen en 3000 werkplekken bouwen/maken. Hoe reëel is dt bij een wijk die toch al achterstand heeft en waar deze gemeente letterlijk iedereen dumpt. De wijk heeft bijna 70% inwoners van een niet Nederlandse achtergrond, veel werklozen, migranten, vluchtelingen etc. Recentelijk zijn er weer bijgekomen. Dus hoe reëel is uitbreiding? Zo schrijft u dat groen meegroeit, maar hoe reëel en eerlijk is deze info. Immers wil je bijbouwen dan gaat dit ten koste van groen of je moet veel wegen opheffen, maar dat is ivm bereikbaarheid verre van ideaal I uw kopje veilig en verbonden geeft u aan dat jullie voorrang even aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Lopen en fietsen moet je maar kunnen. Niet iedereen kan 100 - 500 meten lopen. We vergrijzen en recentelijk bleek dat de meeste verkeersdoden vallen onder (oudere) fietsers. De snelle busverbinding	De omgevingsvisie geeft inderdaad een toekomstbeeld op hoofdlijnen en is geen uitgewerkt plan. Daarnaast gaat de omgevingsvisie alleen om de fysieke leefomgeving, niet over sociale problematiek. Informatie vanuit bewoners is gebruikt om helder te krijgen te krijgen over welke plekken moeten worden aangepakt. Uit uw reactie lezen we zorgen over of de woningen en werkplakken wel allemaal gaan passen en of de wijk er wel beter van wordt. Het is geen makkelijke opgave, maar wel een mogelijke opgave. We zien de verdichtingsopgave juist als kans voor wijkbverbetering. De omgevingsvisie geeft de basis om deze verdichtingsopgave op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Daarom is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kunnen we de overstap naar duurzame mobiliteit in gang zetten voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. En gaan we over naar hogere compacte bebouwing. Met de omgevingsvisie werken we aan algehele wijkverbetering. Het verbeteren van bijvoorbeeld de woningmix, leefbaarheid en sociale cohesie zijn daarbij belangrijke doelen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is fijn maar dan moet e wel de halte kunnen bereiken. Is nu al met het gewone openbaar vervoer moeilijk.Door de buurten blijven bussen rijden. Er rijden nu 2 lijnen, maar de haltes zijn te ver weg. Zo schrijft u dat de Zamenhofdreef autovrij wordt. Daar zit nu mijn tandarts. Hoe moet ik deze bereiken? Ook mijn medisch pedicure zat daar. Dan wil u de snelheid verlagen naar 30/15 km per uur. Past u ook de snelheid aan van de andere weggebruikers zoals fietsers en jogger? En geeft u deze groep een opvoedcursus hoe je je aan de verkeersregels moet houden? Verder wilt u parkeerplaatsen weghalen. Maar hoe zit het dan met mijn bereikbaarheid zeker van mensen die ook slecht ter been zijn? U maakt op deze manier mijn leven tot niet ;leefbaar, immers mijn hulpen, familie, vrienden kunnen mijn niet meer bereiken. Hoe zo moet ik mijn eigen regie blijven voeren? U spreekt niet over de P+ R locaties en hubs buiten de wijk. Dat wordt helemaal onmogelijk. Dit is wel aan de orde ekomen tijdens de bijeenkomsten. U spreekt dat u wil bouwen voor senioren en starters. Maar hoe groot worden deze woningen en hoe duur? Dat is heel relevant voor mensen om te weten. Te klein en te duur zal leegstand geven. U spreekt dat de voorzieningen blijven dicht bij huis. Hoe eerlij is dit als u wegen afsluit, knips maakt etc waardoor ik ver om moet rijden en 4 tot 6 x meer kilometers moet maken om ergens te komen? Is niet goedvoor het milieu wat u zo graag wil, want ik maak meer kilometers en sta ws ook meer in een file ivm versmallen wegen. Door de kinips heb ik moeite of moet meer kilometers maken voor min voorzieningen in de wijk zoals huisarts, poh diabetes, vaccinaties, medisch pedicure, orthopedisch schoenmaken, tandarts, mondhygiëniste, apotheek, laboratorium, supermarkten. Hoezo eigen regie?? U heeft het over duurzaam en klimaatbestendig. Laat dan eerst B&W zich daaraan houden onze burgemeester vliegt heel wat af ivm het milieu of gaat met de auto, veel kleding (duurzaam?), .talkshows etc. De vergroening ban de wijk levert mij alleen maar nadelen op. Zonnepanelen worden belast door de energiemaatschappij (Eneco) terwijl mijn panelen maar een deel energie opleveren. In de zomer is dat bijna neutraal maar in de winter moet ik wel fors betalen voor de stroom. De stadsverwarming is (heb ik sinds 1995) 4 x zo duur geworden de afgelopen periode. Daarnaast ligt dit project voor de wijk nu stil	Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. Welke maatregelen we willen nemen om groen mee te laten groeien leest u in de aangepaste groenberekening in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. De maximum toegestane snelheid van de fietser is een kwestie die landelijk aandacht krijgt, maar de gemeente heeft hier nog geen restricties voor. Het houden aan de verkeersregels is voor alle verkeersdeelnemers een verantwoordelijkheid en hierop wordt waar mogelijk door de politie gehandhaafd. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wat de exacte woninggrootte en huurprijs wordt van de nieuw te bouwen woningen is op dit moment niet te zeggen. Dat wordt pas bekend als een project concreet wordt. Voor woningen in de sociale huur, middenhuur en betaalbare koop gelden de dan vastgestelde huurgrenzen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mede vanwege de kosten. Een elektrische auto wordt ook steeds minder ideaal vanwege de bijkomende kosten zoals wegenbelasting, hoge prijzen laadpaal, betaald parkeren, etc. Ik heb mijn huis goed verduurzaamd, maar wordt daar dus voor gestraft. Al met al hebben inwoners steeds minder zin om te vergroenen. Ik vraag me af in welke bubbel B&W en gemeenteambtenaren leven, ws erg links en geen kijk op de gewone burger die hard moet werken voor zijn boterham en zuinig leeft en daardoor nergens voor in aanmerking komt. En dan maar strooien met geld voor Turkije, Marokko, Gaza, wielerrondes, grachten maken migranten sponsoren etc, En dank blijkt er een gat van 75 miljoen tr zijn en dat moet de gewone burger ook weer bezuren, want die gaat nog minder hulp krijgen. Conclusie. Er staat in de verwerking visiedenkers dat er nog veel uitgewerkt moet worden./ Doe dit eerst en leg dan een goed uitgewerkt plan neer waar mensen dan ook een goede reactie op kunnen geven en schilder alles niet zo rooskleurig af zoals het in jullie hoofd zit zoals Overvecht wordt een wijk de in 10 minuten bereikbaar is. Bv van winkelcentrum naar station.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De energietransitie is een grootschalige verandering die niet van de ene op de andere dag gerealiseerd is. Op korte termijn kan dit de benoemde nadelen betekenen. Op de langere termijn is het uitfaseren van fossiele energie noodzakelijk. Het isoleren van woningen, en daarmee het beperken van de energievraag, is in iedere situatie positief. Ook de prijs van gas is gestegen en zal naar verwachting verder stijgen. De omgevingsvisie geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen. Dit zal later worden uitgewerkt in meeer gedetailleerde plannen. Hiervoor zijn aparte besluiten nodig, waarbij ook weer participatie zal plaatsvinden.
115	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
116	Vorige week ben ik op een inloopbijeenkomst geweest en het twee punten van aandacht:	Wij herkennen de toename van het bezoek aan voorzieningen (horeca) langs de Gageldijk en het Noorderpark. Het openbaar vervoer en de fiets zijn duurzame vormen van mobiliteit. Die willen we vanuit de omgevingsvisie zoveel mogelijk stimuleren, ook richting de Gageldijk en het Noorderpark. Jaarlijks hebben we als

Nr.	Reactie	Antwoord
	* Zorg voor een goede OV verbinding naar Gageldijk Utrecht. Het gebied Gageldijk & Noorderpark wordt steeds beter bezocht. Ook door (zakelijke) bezoekers aan het Fort. Nu is er een busje dat eens per uur gaat. Dat is te weinig. Wat ook een mogelijkheid is om een goede OV fiets hub te maken in de buurt. Er is veel behoefte. * De ontwikkelingen en het succes ervan, in het gebied rond het Fort (gagelbos, fort, hondenuitlaatgebied, manege, poffertjeskraam) brengen meer verkeer met zich mee. Niet iedereen komt op de fiets, lopend of OV. De auto blijft veel gebruikt. Er is veel behoefte aan parkeerplaatsen. Bij Theehuis Rhijnauwen is in het verleden de fout gemaakt om de parkeerbehoefte niet aan te passen aan de aantrekkingskracht van het gebied. Verkeerschaos tot gevolg, jaren later is de parkeervoorziening fors uitgebreid en was het opgelost. Wees dit voor, het gaat in dit gebied alleen maar drukker worden. Er zijn weinig voorzieningen in dit deel van de stad (en de dorpen eromheen). De traffic komt niet alleen uit Overvecht. Fort de Gagel kent veel bezoekers op leeftijd, zij komen niet met de fiets.	gemeente de mogelijkheid om wensen en ideeën aan te leveren voor de vervoerplannen van het openbaar vervoer. Uw suggestie om de bus vaker van en naar de omgeving van de Gageldijk en het Noorderpark te laten rijden door de toename van het aantal bezoekers zullen we als wens/idee meegeven. Voor deelmobiliteit (zoals hubs voor deelfietsen) zijn we afhankelijk van de aanbieders op de markt (denk aan TIER of Cargaroo). Zij stemmen hun aanbod van het aantal deelfietsen en locaties waar je in- en uit kunt checken af op de vraag. Zodra er voldoende vraag is volgens de aanbieder verwachten wij dat ook de Gageldijk en het Noorderpark interessante locaties zijn om deelvervoer aan te bieden. Wij zullen hier dan als gemeente een positieve bijdrage aan leveren. Het toevoegen van een zogenaamde OV-fiets HUB is niet mogelijk omdat een OV-fiets een product is van NS en NS alleen bij stations de OV fiets aanbiedt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
117	Als bewoner van de wijk Tuindorp maak ik me grote zorgen over de voorgestelde aanleg van twee nieuwe tunnels onder het spoor die uitkomen op de Albrecht Thaerlaan. Hoewel ik het belang van het verbeteren van de mobiliteit in Overvecht begrijp, vrees ik dat deze tunnels ernstige gevolgen zullen hebben voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van onze wijk, met name voor de kinderen die hier opgroeien. Ten eerste ben ik bezorgd over de toename van het fietsverkeer door de eerder rustige straten van Tuindorp als gevolg van deze tunnels. Het is bekend dat een toename van verkeer leidt tot een groter risico op ongelukken, vooral in gebieden waar kinderen op straat spelen. De toevoeging van nieuwe fiets-/wandelroutes, dus ook snelle fatbikes en e-bikes zal onvermijdelijk leiden tot meer verkeersdrukte en een verhoogd risico op ongelukken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast vrees ik dat de aanleg van deze tunnels mogelijkheden biedt voor hangjongeren om zich te verzamelen en dat dit kan leiden tot onveilige situaties in de buurt van de tunnels. Het is een bekend fenomeen dat gebieden rond tunnels en onderdoorgangen aantrekkelijk worden voor hangjongeren, wat kan leiden tot overlast en criminaliteit. Het toevoegen van twee extra ingangen naar onze wijk vergroot het risico op dit soort problemen. Daarnaast maak ik me zorgen over de mogelijkheid van toegenomen inbraken en diefstal als gevolg van de twee extra vluchtroutes die door deze tunnels worden gecreëerd. Het is een triest feit dat criminaliteit vaak toeneemt in gebieden waar meer mogelijkheden voor vlucht- en ontsnappingsroutes worden gecreëerd. Het toevoegen van deze tunnels kan die trend versterken. Wanneer we naar de plattegrond kijken en de twee extra routes die door de tunnels worden gecreëerd analyseren, wordt duidelijk dat voornamelijk de omgeving van de Wolga- en Dounadreef boven ons hiervan zal profiteren, zij het minimaal. Dit komt doordat de bestemmingen voor dit gebied, zoals Hoog Catharijne, sneller bereikbaar zijn via de Meester Tripkade en Adelaarsstraat. Voor Tuindorp en de omliggende gebieden zoals Noorderpark Ruighoek, Fort Kapel en Winkelcentrum Overvecht zal er minimaal tot geen verkorting van de reistijd zijn, of zelfs een langere reistijd. Dit komt mede doordat Tuindorp een ingewikkeld wegennet heeft, met veel eenrichtingsverkeer en smalle straatjes. In deze wijk kan het verkeer al lastig zijn, waarbij auto's vaak moeten wachten op tegenliggend fiets verkeer, spelende kinderen of wandelaars omdat de stoep vaak gebruikt wordt als parkeer plek. Dit betekent dat zodra je op de fiets stapt of gaat wandelen in Tuindorp, je eigenlijk je rechtstreeks naar de Eykmanlaan of de Meester Tripkade gaat. Dit roept de vraag op waarom er extra ingangen boven in de wijk moeten worden gecreëerd, aangezien de nieuw onstaande routes niet de reistijd verkorten. En alleen extra verkeer door de straten Als we alle mogelijke bestemmingen in overweging nemen, is het belangrijk om te benadrukken dat Tuindorp zelf en de omgeving van de Wolga- en Dounadreef nauwelijks gebruik zullen maken van de twee nieuwe tunnels,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tenzij hun bestemming binnen deze wijken zelf ligt. Met deze overwegingen in gedachten, zie ik alleen maar zorgen voor de wijk Tuindorp, met betrekking tot de verkeersveiligheid voor spelende kinderen, het creëren van extra vluchtroutes en de zorgen rondom toename van inbraken en diefstallen. Gezien deze redenen, in combinatie met de aanzienlijke kosten voor het realiseren van de twee tunnels, zie ik geen voordelen. Ik roep de gemeente op om deze zorgen serieus te nemen en om te bekijken dat het wellicht beter is dat deze twee tunnels verwijderen uit het plan een betere optie zou zijn. Het kan immers niet de bedoeling van de gemeente zijn dat dat de belangen van de bewoners, met name de veiligheid van onze kinderen, en leefbaarheid en veiligheid tegen criminaliteit van Tuindorp worden meegewogen in de besluitvorming over dit project.	
118	Waarom kan ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 nu al de prullenbak in? Alle huizen die hiervoor plaats moeten maken voor flats kunnen niet meer van stroom worden voorzien omdat ze onder nieuwbouw komen te vallen. Hiervoor moet eerst een nieuwe stroomverdeelstation geplaatst worden van +_ 4 voetbalvelden groot, dus waar word deze dan gerealiseerd? Dan moeten alle kabels in de grond nog vervangen worden door dikkere kabels. Watervoorziening is ook niet voldoende om al deze nieuwe gebouwen van wateraansluiting te voldoen, en zal dus ook eerst opgelost moeten worden. Anders heb je na 2040 hele mooie flats staan zonder stroom en wateraansluiting. Parkeerplaatsen worden minder auto’s komen dan in parkeergarages rond het centrum te staan op +_15 min lopen, Hierbij is ook niet gedacht aan personen met cruciale functies die hun auto nodig hebben. Vanaf 2030 is de bedoeling dat iedereen een Electriche auto heeft of aanschaft. Deze auto’s mogen niet in een parkeergarage geparkeerd worden uit veiligheidsoverwegingen omdat bij in brandvliegen van deze auto,s de brandweer deze auto’s niet in een dompelbak kan hijsen, deze auto’s kunnen tot wel 3 weken blijven branden.	We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar parkeergarages rond het centrum op 15 minuten lopen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de e Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We willen inderdaad dat er zoveel mogelijk schoon vervoer rijdt in de stad, zodat de luchtwaliteit in orde blijft. In parkeergarages mogen elektrische auto's gewoon geparkeerd worden. Parkeergarages worden ingericht/gebouwd conform de daarvoor geldende eisen vanuit onder andere de brandweer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen. Op de Ivoordreef wordt nog niet gebouwd omdat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning nog niet onherroepelijk zijn. De eigenaar staat in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wijken krijgen maar 1 in en uitgang dit brengt de veiligheid van mensen in gevaar bij calamiteiten waardoor hulpdiensten in de file komen te staan zie ook voorbeeld Marnixlaan , Tevens op de ivoordreef staat al jaren een stuk terrein braak niemand wil daar bouwen. Op de Maria van Hongarije dreef zijn een paar jaar geleden grote flats gesloopt om daar eengezinswoningen te plaatsen. Waarom zijn daar dan geen flats voor teruggeplaatst? Als we zouden moeten verhuizen moeten wij dus een duurdere hypotheek afsluiten waardoor we dus meer schulden opbouwen, maar deze krijgen we niet meer vanwege de leeftijd. Pensioenleeftijd of nadering hiervan. Tussenwoningen in Utrecht zitten nu al tussen de 8 en 9 ton in. En om 5 ton bij te lenen voor je nieuwe hypotheek moet je al minimaal 70 duizend euro per jaar verdienen. Bij vrijwillige of onteigening verkoop van je huis kom je dus automatisch in de vrije huursector terecht waar je dus 1500 tot 2000 euro per maand mag ophoesten omdat je dan meer dan 40 duizend euro op de bank hebt staan. Na aftrek andere verplichte rekeningen hou je nog geen droog snee brood over om te eten, dit alleen omdat je je hele leven hard gewerkt hebt om iets leuks te kunnen doen na je pensioenleeftijd.	startblokken om te gaan starten met bouwen, maar moet wachten op een uitspraak van de rechter. Welke type woningen en in welk segmement per project precies worden teruggebouwd is een afweging per project. De kaders voor de wijk en per buurt staan in de omgevingsvisie. We kunnen uw individuele situatie niet beoordelen. De omgevingsvisie verplicht u niet om te verhuizen. Algemeen is het zo dat we in Utrecht veel waarde hechten aan betaalbaarheid. Juist omdat we zien dat de woningmarkt zo onder druk staat. Borging van betaalbaarheid ligt vast in actueel woonbeleid, niet in de omgevingsvisie.
119	Als eerste; stel ik voor dat mevr Lot van Hooijdonk van deze plannen worden afgehaald. Want zij heeft meer verkeerd, dan goeds gedaan voor de stad Utrecht. In grote lijnen kan ik me wel bevinden in de plannen, echter er zijn een aantal weg afsluitingen waar niet helemaal goed over is nagedacht wat de impact hiervan is. Er komt een grote concentratie woningen in en rondom Overvecht winkelcentrum, echter het openbaar vervoer is in deze plannen niet uitgedacht, zie ik. Bij deze plannen dienen de gebieden Industrieterrein Overvecht (autoboulevard) en het Gagelbos gebied erbij betrokken worden. Want, er moet ook nagedacht worden over woonmogelijkheden over de randweg NRU (gageldijk).	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Verbetering van het openbaar vervoer maakt nadrukkelijk onderdeel uit van de visie. Zie hiervoor het hoofdstuk Veilig en verbonden. We stellen voor om geen woningen te bouwen op het bedrijventerrein Overvecht, omdat hier juist ruimte gemaakt wordt voor uitbreiding van bedrijvigheid, die elders in de wijk geen plek kan krijgen vanwege hinder. Daarnaast is het beleid van de gemeente om zo min mogelijk groen op te offeren voor woningbouw. Een van de doelstellingen is om meer doorstroming op gang te brengen. Dit doen we door onder andere meer variatie in het woningaanbod toe te voegen. Hierdoor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nu is het zo dat in dat gebied helemaal geen bebouwing of uitbereiding mogelijk is, terwijl hier een groot potentie is voor degene die tussen het groen willen wonen. Omsluiten van het Noorderpark is een goede uitbereiding met andere type woningen waarbij weer een doorstroming op gang gebracht kan worden. Doordat nu de woningmarkt zowat op slot is gezet is vindt er helemaal geen natuurlijke doorstroming (starters, doorstromers, gezinnen en ouderen). Dit is helemaal gestopt. Als er woningen worden gebouwd moet ook denken aan ruime "studios" van rond de 50-60 m2. Deze typen woningen zijn dan geschikt voor starters met (max 1 kind) en voor ouderen (gemixt wonen) Als hiermee begonnen wordt dan zal de woningmarkt in beweging komen. Ook doen de woningshos (wellicht samen met de Gemeente) niet haar best om de gesloopte woningen sneller weer terug te bouwen. Zoals de Ivoordreef, is gesloopt, en het ziet er naar uit dat het 10 jaar gaat duren dat hier nieuwe woningen komen. Slechtere organisatie dan dit is niet mogelijk, tenzij dit natuurlijk met opzet in de plannen zijn mee genomen. Ik ben een groot voorstander van een leefbaar Utrecht als grote stad met een dorps karakter. De deel van de inwoners mogen best geleerd worden dat binnen de stad Utrecht je je auto niet moet gebruiken, maar een fiets of OV hier een beste alternatief voor is. Dit mag door de gemeente Utrecht best (eventueel met campagnes) actief aangespoord worden. Je kan daarbij gewoon eerlijk zijn dat wij geen stad willen worden (vele voorbeelden) waarbij het verkeer dagelijks vast komt te staan. Het ov gebruik wordt ook niet aangemoedigd, want het is best duur om met de bus naar het centrum van Utrecht te gaan. Jongeren kunnen nog op de fiets doen, maar er zijn ook inwoners die dit niet kunnen. Er mag best een regeling komen dat bijvoorbeeld degene die geen auto op hun naam hebben staan, een korting van 75% kunnen krijgen voor het OV. Dan zult u ook zien dat een deel van de inwoners automatisch afstand van hun auto zullen doen. De hele grote inkomsten die Utrecht binnen harkt dat afkomstig is van de auto, worden helemaal (of bijna niets) aan de OV uitgegeven. Dit is een gemiste kans.	kunnen onder andere Overvechters doorstromen, waardoor bijvoorbeeld eengezinswoningen vrij komen. Vanuit de gemeente Utrecht en de provincie worden er ook al acties opgezet om het fiets- en OV gebruik te stimuleren, zie bijvoorbeeld https://ikfiets.nl. Daarmee proberen we zoveel mogelijk mensen op de fiets en in het OV te krijgen.

Nr.	Reactie	Antwoord
120	Het doel van de omgevingsvisie is het autogebruik verminderen en meer hoogwaardige OV toe te voegen. Tevens tracht de gemeente met deze omgevingsvisie de bereikbaarheid van alle bestemmingen te verbeteren en te minimaliseren naar 10 minuten waarbij verplaatsingen van bewoners tussen buurten wordt gestimuleerd. **Bestemmingen en logische verplaatsingen** Het is voor ons niet begrijpelijk waarom verplaatsingen van bewoners door buurten moet worden gestimuleerd. Tuindorp en Tuindorp oost zijn woonwijken met een rustige ligging en veel spelende kinderen op straat. Doorgaand verkeer door de buurt - ook als het gaat om fietsverkeer - is derhalve niet wenselijk en passend. In de omgevingsvisie Eykmanlaan geeft de gemeente juist expliciet aan dat Tuindorp en Tuindorp Oost horen tot de meest gewaardeerde woongebieden. Dit komt aldus de gemeente door de architectuur en (rustige) ligging van de buurt. De visie van de gemeente is om tuindorp te laten zoals het is. De voorgestelde wijzigingen door de gemeente in de omgevingsvisie Overvecht zijn daarmee strijdig. De wijk tuindorp heeft verschillende doorgaande routes. Doorgaand verkeer in de wijk beweegt zich via: Professor Leonard Fuchslaan, Professor Sjollemalaan, Professor JW Dieperinklaan, Meester Sickezlaan, Meester Tripkade, Schimmelpennicklaan, Linnaeslaan, Albrecht Thaerlaan, Professor van Bemmelenlaan, Professor Reinwardtlaan, Prof. Jordanlaan. Eventueel fietsend bestemmingsverkeer zou daarom uitsluitend door deze straten moeten worden geleid. Ik begrijp de wens van de gemeente om bestemmingen goed en snel bereikbaar te maken maar daarbij moet ook voldoende belang en aandacht wordt gegeven aan veiligheid en logische verbondenheid. Daarom is het belangrijk om te bekijken welke bestemmingen relevant zijn voor bewoners van de buurten Overvecht en Tuindorp. Bestemmingen binnen Tuindorp- die wellicht ook toegankelijk moeten zijn voor bewoners buiten de buurt - zijn de verschillende basisscholen OBS Tuindorp, De Paulusschool en De Regenboogschool. Al jaren is algemeen bekend dat de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	scholen binnen Tuindorp vol zitten met voornamelijk kinderen uit de buurt. Tot op heden zijn er altijd nog wachtlijsten en volle klassen gevuld met kinderen uit de relevante postcode gebieden. Het is daarnaast niet de verwachting dat dit in de nabije toekomst zal veranderen. Derhalve is het niet logisch om deze scholen als realistische bestemmingen aan te merken. Tevens bevinden zich twee kerken in de buurt: de Tuindorpkerk en de Pauluskerk. In de wijk Overvecht zelf zijn reeds Katholieke en Protestantse kerken aanwezig. Het is derhalve wederom niet logisch om deze kerken aan te merken als realistische bestemming. Tevens bevindt zich aan de rand van de wijk: het Gerrit Rietveld College. Deze school is reeds zeer goed toegankelijk voor bewoners van Overvecht nu deze direct verbonden is met de wijk Overvecht via de Eykmanlaan, Darwindreef en zo verder de wijk in via de Vestadreef. Deze route volgt reeds het spoor aan de Overvecht zijde en daarom is het voor mij niet duidelijk waarom het noodzakelijk is dat een gelijke fietsroute wordt gecreëerd aan de andere zijde van het spoor midden door een woonwijk. Mocht die noodzaak er volgens de gemeente desalniettemin zijn dan zou de gemeente moeten streven deze fietsroute vanuit de wijk te richten op doorgaande wegen binnen de buurt in de richting van de relevante bestemmingen en niet midden in de wijk met een uitgang op specifieke rustige woonstraten zonder doorgaand verkeer bestemming (bijv. een tunnel ter hoogte van Pandoradreef, Vestadreef uitkomend op de Prof. dr. Magnuslaan welke straat rechtstreeks verbonden is met het rietveld college en reeds fungeert als een brede doorgaande straat binnen de buurt. Tot slot natuurlijk station Overvecht. Dit station is reeds vanuit en via de doorgaande routes binnen de wijk Overvecht toegankelijk. Voor de bewoners van de wijk Tuindorp is er mijn inziens geen noodzaak om de voorzieningen in Overvecht te bereiken anders dan winkelcentrum Overvecht. Deze is reeds zeer goed toegankelijk via de Meester Tripkade of Brailledreef en derhalve zijn daar geen aanvullende routes noodzakelijk. Ik zie daarnaast geen waarde om de toegankelijkheid voor overige nabije bestemmingen te vergroten voor bewoners uit Overvecht. Men heeft het dan bijvoorbeeld over Winkelcentrum de Gaard. Dit winkelcentrum heeft dezelfde	

Nr.	Reactie	Antwoord

voorzieningen (en zelfs minder) dan het winkelcentrum in Overvecht. Daarnaast lijkt de bereikbaarheid van gezondheidscentrum Eykmanlaan niet relevant voor Overvecht bewoners omdat deze voorzieningen reeds in de wijk aanwezig zijn. Hopelijk is het niet het doel van de gemeente om (fiets)verkeer door de wijk Tuindorp naar het centrum Utrecht te leiden. De snelste en meest logische en veilige route vanuit Overvecht naar het centrum van Utrecht is reeds aanwezig via de Meester Tripkade.

Veiligheid
Bij het ontwerpen van plannen moet de gemeente de belangen en woonomgeving van een ieder binnen de stad Utrecht in acht nemen. Bewoners van de wijk Tuindorp zijn voornamelijk gezinnen met (jonge) kinderen. De wijk heeft verschillende (brede en smalle) straten. Doorgaande staten zoals reeds genoemd zijn vaak tweerichting verkeer en de niet-doorgaande staten zijn vaak eenrichtingsverkeer. In de meeste gevallen kiezen bewoners er - door de parkeerdruk in de wijk - voor om aan beide zijde van de straat te parkeren. De stoep is op sommige plekken in straten verbreed maar over het algemeen is dit niet het geval.

Indien de gemeente ervoor kiest om de fietstunnels zoals in de afbeelding weergeven zal het doorgaand (fiets)verkeer door de buurt toenemen. Het is niet uit te sluiten dat naast 'regulier' fietsverkeer ook veel elektrische fietsen, elektrische steppen, elektrische bakfietsen, fatbikes en scooter/snorverkeer door de tunnels zal gaan. De huidige planning van tunnels zal ertoe leiden dat dit (fiets)verkeer soms op hoge snelheid door de eenrichtingsstraat Prof. Hugo de Vrieslaan zal gaan. Deze straat is niet voorzien van een brede stoep, auto's parkeren aan weerszijden en er spelen en wonen vele (jonge) kinderen in de straat die tussen de auto's door de straat op schieten. Hierdoor wordt een zeer onveilige situatie gecreëerd. Hetgeen een onverantwoord risico geeft ten opzichte van de belangen die er mogelijk zijn om de bereikbaarheid van bestemmingen te vergroten. Logische en ook veiligere alternatieven zouden zijn om dit fietsverkeer via de Prof. Dr. Magnuslaan via de Prof. Reinwardtlaan/Prof. Jordanlaan de buurt uit te leiden. Of via een tunnel rondom Station Overvecht via de Albrecht Thaerlaan en Meester Tripkade of Van

Nr.	Reactie	Antwoord

Bemmelenlaan naar de Prof. Reinwardtlaan. Dit zijn reeds brede doorgaande straten welke zijn ingericht op doorgaand (fiets)verkeer.

Overlast
Het is algemeen bekend dat tunnels leiden tot overlast. Dit kan overlast zijn in de vorm van hangjongeren of graffiti maar ook afval. Dit is reeds zichtbaar op de prof. Jordanlaan waar de schoolgaande jongeren zich dagelijks vanuit het Gerrit Rietveld College richting de Albert Heijn verplaatsen. In de Prof. Jordanlaan is zeer regelmatig overlast van jongeren die belletje lellen, containers omschoppen of die afval op de grond dumpen. Dit zal alleen maar meer en meer door de wijk toenemen als de routes vanuit de school ook door de wijk worden geleid. Tevens zijn er op dit moment al veel gevaarlijke situaties doordat middelbare scholieren met hoge snelheid op fatbikes door de Prof. Jordanlaan en Albrecht Thaerlaan razen. Mochten deze tunnels ook gebruikt worden door uitgaansverkeer dan leidt dit gegarandeerd tot geluidsoverlast. De doorgangen via tunnels onder het spoor naar de wijk Tuindorp zullen het woongenot en de rust binnen de wijk Tuindorp in ernstige mate verslechteren.

Criminaliteit
Binnen de wijk Tuindorp hebben wij in toenemende mate last van criminaliteit. De politie heeft hier enige tijd nog waarschuwingen uitgedaan om alert te zijn en aanvullende maatregelen te nemen. Ondanks de oplettendheid van buren is er vaak criminaliteit in de vorm van (fietsen)diefstal en auto- en woninginbraken. Op het moment dat de gemeente de voorgestelde fietsroutes creëert, geeft de gemeente dieven meer gelegenheid om de buurt gemakkelijk te verlaten via verschillende vluchtroutes. Mijn vrees is dat dit dus zal leiden tot een toename van de criminaliteit binnen de wijk Tuindorp.

Alternatief
Ik ben van mening dat de Meester Tripkade en de Eykmanlaan reeds afdoende zorgen voor bereikbaarheid voor bewoners van Overvecht van bestemmingen binnen de wijk Tuindorp en vice versa. Mocht de gemeente van mening zijn dat het belangrijk is dat bestemmingen in de wijk Tuindorp beter bereikbaar zijn dan zie ik een alternatief bij een onder (of overgang) bij het station Overvecht waardoor het verkeer via de Albrecht Thaerlaan naar de Meester Tripkade of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eykmanlaan kan worden geleid en bij bestemmingen binnen de buurt gemakkelijk gebruik kan maken van de Linnaeuslaan en de Van Bemmelenlaan. Geen enkel belang of noodzaak zie ik voor het creëren van een doorgaande (fiets)route door de Prof. Hugo de Vrieslaan. Hopelijk is dit schrijven afdoende duidelijk en geeft het argumentatie voor de gemeente om haar plannen nader te wijzigen. De veiligheid van de kinderen in onze buurt staat voorop. Ik vraag de gemeente daarom ook vanuit dit oogpunt haar plannen te wijzigen. Mocht het noodzakelijk zijn dat ik deze zienswijze mondeling toelicht dan ben ik daartoe uiteraard bereid.	
121	Afsluiten van de toegangswegen kan een enorm probleem geven als er bij de vechtsebanen waar ammoniak gebruikt wordt een calamiteit ontstaat, als dat gebeurt kan je niet genoeg vluchtwegen hebben. En de verkeersveiligheid terugbrengen in Overvecht doe je mij inziens niet door wegen versmallen en afsluiten, maar door camera's en flitspalen en lik op stuk beleid. Opvoeden noemen wij dat.	Wij richten het mobiliteitssysteem van Utrecht niet in op dit soort calamiteiten, waarbij u er vanuit gaat dat iedereen tegelijk met de auto moet. De toegankelijkheid van de wijk voor nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking en invoer van maatregelen. Handhaving is een belangrijk onderdeel bij de aanpak van verkeersonveiligheid, maar slechts beperkt en zeker niet altijd/permanent beschikbaar. Met de herinrichting van straten zetten we in op duurzaam veilige situaties.
122	Een prachtige visie. Het is een eerste stap om het autogebruik te verminderen, het groen te behouden en tegelijkertijd het woningaanbod te vergroten. Heel fijn! Natuurlijk levert het nieuwe verkeersplan, ook voor mij, de nodige aanpassingen in mijn gedrag op maar dat doe ik graag want ik zie dat het totale plaatje van de wijk verbetert. En vooral: de verkeersveiligheid! Ik zou als advies mee willen geven dat de verschillende hulporganisaties oplossingen gaan zoeken met de mensen voor wie de plannen echt problemen opleveren. Individueel en op maat. Ik heb gemerkt tijdens de participatiebijeenkomsten dat mensen erg hangen aan het hebben van een eigen auto. Het is niet voor iedereen eenvoudig om alternatieven hiervoor op een rij te zetten. Om de acceptatie van de visie en de daaruit voorvloeiende plannen te vergroten en versnellen, is het aanbieden van ondersteuning hierbij noodzakelijk.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie en advies. Wat betreft uw advies: de omgevingsvisie gaat vooral over de ruimtelijke inrichting/maatregelen. U heeft gelijk dat mensen soms hulp nodig hebben bij de mobiliteitstransitie. Deze gewenste verandering gaat ook niet van de ene op de andere dag. Vanuit verschillende projecten/programma's en samen met andere partijen werken we hier ook aan, maar dit is geen onderdeel van de omgevingsvisie.
123	Na zorgvuldige bestudering van de voorgestelde plannen van de gemeente voor de herontwikkeling van de wijk Overvecht tot het jaar 2040, voel ik de noodzaak om enkele opmerkingen te uiten, die ik graag via deze e-mail wil delen. Hoewel ik deelgenomen heb aan een enquête, merk ik op dat mijn	Wat betreft uw mening en die van medebewoners kunt u meer lezen in het participatieverslag. De inbreng uit bijeenkomsten, enquêtes, etc is meegenomen bij het opstellen van de omgevingsvisie. Wat betreft onderbouwing en onderzoek

Nr.	Reactie	Antwoord
	antwoorden en opmerkingen niet weerspiegeld worden in deze plannen. Ik betwijfel ten zeerste of ik de enige ben die deze zorgen deelt, gezien mijn gesprekken met medebewoners. Het voorgestelde plan om woningen en werkruimtes toe te voegen aan de wijk, evenals het verminderen van autoverkeer en hoofdwegen, lijkt gebaseerd te zijn op een visie waarbij mensen voornamelijk gestimuleerd worden om gebruik te maken van openbaar vervoer, fietsen of lopen. Deze benadering lijkt echter eerder vanuit een theoretisch oogpunt dan vanuit de concrete behoeften van de wijkbewoners te zijn ontwikkeld. Overvecht beschikt reeds over voldoende veilige fietspaden, waarover de consensus onder bewoners duidelijk is. Het tekort aan parkeergelegenheid in Overvecht is momenteel al een punt van zorg. Desondanks blijft de gemeente vasthouden aan het verminderen van parkeerfaciliteiten, zonder voldoende betrokkenheid van de bewoners bij dit besluitvormingsproces. Ik ben tevens bezorgd over het gebrek aan gedegen onderzoeksresultaten die de haalbaarheid en impact van de voorgestelde plannen aantonen, alsook over de bereidheid van bewoners om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fietsen. Ook ontbreekt informatie over de huidige bezettingsgraad van het openbaar vervoer en of dit de voorgestelde veranderingen kan ondersteunen. Het recente voorbeeld van "Overvecht van het gas af" illustreert het belang van nauwkeurige planning en realistische uitvoering van dergelijke initiatieven. Wellicht verdient het prioriteit om eerst de veiligheid in de wijk aan te pakken, aangezien dit aspect momenteel niet voldoende aandacht lijkt te krijgen in de plannen, wat buiten de scope van het project valt. Naar mijn mening is een heroverweging van het plan noodzakelijk, gezien de mogelijke negatieve gevolgen die anders kunnen optreden.	met betrekking tot de verschillende maatregelen verwijzen we u naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
124	Ik ben betrokken geweest als visiedenker bij de omgevingsvisie Overvecht. Ik denk dat het een mooie visie is geworden waar veel inwoners blij van worden. Dus complimenten daarvoor. Één punt waar ik wel over val is de basis en hoofdopgave voor deze visie, namelijk dat er 5000 woningen en 3000 werkplekken bij móeten. In mijn mening móet dat helemaal niet en moeten we dat vooral niet willen. En zou het dwingende karakter van deze alomvattende opgave van de visie af moeten. Ik heb hiervoor een aantal redenen: 1) Lange-termijn ontwikkeling van de zeespiegelstijging en het klimaat in zijn geheel. We weten allemaal dat de zeespiegel stijgt en dat de stijging telkens harder gaat dan we even daarvoor aannamen. Hierdoor is het zeer onwenselijk en dom om laag Nederland telkens voller te bouwen en onze kleinkleinkinderen op te zadelen met steeds grotere problemen. Ook al duurt het wellicht nog 100 of 200 jaar, ooit zal laag Nederland verlaten moeten worden. Dit kost alleen maar meer moeite als we daar nu al niet op inspelen. 2) het sociaal en gezond welbevinden in een steeds drukkere omgeving gaat achteruit. Door de grote aantallen woningen en met name de bewoners daarin wordt Utrecht alsmaar drukker. Ook al is het positief dat wordt ingezet op meer vervoer met fiets, lopend en OV, zal het totale verkeer toch toenemen, met stijgende overlast qua geluid, fijnstof en onveiligheid tot gevolg. De gemiddelde Overvechter is moeilijk uit de auto te krijgen en heeft ook vaak maling aan regels of snelheidslimieten 😔. Daar komt bij dat het buurtgevoel steeds minder wordt wanneer er veel hoogbouw is en dat zal met deze visie alleen maar toenemen, in een wijk waar toch al weinig sociale cohesie is. 3) de Randstad is al bovengemiddeld dicht bebouwd. Dat zouden we niet moeten gaan versterken, maar meer spreiden. Drenthe, Overijssel, Limburg zijn hoger liggende provincies met een stuk minder inwoners, dus zorg dat daar bijgebouwd wordt. Of zet in en maak beleid op een bevolkingsafname in plaats van een toename te willen faciliteren.	Wij kunnen ons voorstellen dat u zich zorgen maakt over wat het toevoegen van meer woningen betekent voor de wijk Overvecht. Het klopt inderdaad dat het in sommige gebieden drukker zal worden. In de omgevingsvisie Overvecht hebben we daarom ook gekeken naar hoe we de openbare ruimte zo prettig mogelijk kunnen inrichten, zodat er voor de nieuwe en bestaande bewoners van Overvecht voldoende ruimte is om zich door de buurt te bewegen, te ontspannen, elkaar te ontmoeten, te sporten en bewegen en door het groen te wandelen. We proberen een goede balans te vinden tussen enerzijds verdichten, en anderzijds ook voldoende rustige plekken in de wijk te behouden. Door de auto minder ruimte te geven, door wegen te versmallen en knips te maken in de verkeersstructuur, kunnen we de openbare ruimte prettiger inrichten: groener, en met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en minder luchtvervuiling. Hierdoor komen mensen ook meer met elkaar in contact, en is er meer levendigheid op straat. Hiermee willen we ook bereiken dat mensen zich prettiger en veiliger voelen op straat, en bijdragen aan het buurtgevoel.
125	Ik woon met veel plezier in Overvecht, het is echt een fijne wijk om te wonen. Als ik Overvecht in fiets heb ik echt een gevoel van thuiskomen. Er is echter slechts één ding dat me echt tegenstaat van deze verder mooie wijk: de vele auto's.	Dank voor uw positieve reactie op de ontwerp omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik de balkondeur openzet hoor ik voortdurend autogeraas (ik woon ter hoogte van Theemsdreef). Ik zit daarom ook eigenlijk altijd met noise-cancelling oortjes op het balkon. Ik voel me ook regelmatig onveilig als fietser vanwege de vele hardrijders. Ik wandel graag door het groen van Overvecht, maar ook daar voel ik me opgejaagd door alle auto's. Oversteken bij de wandeling is elke keer een uitdaging en het is me al regelmatig overkomen dat ik bijna ben aangereden doordat een auto veel harder rijdt dan toegestaan, soms zelfs vliegend over een (lage) drempel. Het fietspad langs de busbaan van Shopping Center Overvecht aan de Zamenhofdreef is dan echt een verademing, eindelijk is dat geraas wat verderop en daar kan ik wel fijn oversteken. Ik vind het daarom echt een heel goed plan om het autoverkeer terug te dringen en hoop van harte dat dit gaat lukken. Dat zou Overvecht echt een veel fijnere wijk maken. Nu zag ik dat er een protest was georganiseerd om het autoverkeer mogelijk te houden. Ik ben het daar echt hartgrondig mee oneens. Volgens mij moeten mensen wennen aan het idee wat vaker de fiets pakken in plaats van met de auto naar de winkels. Dat vergt aanpassingskracht, maar daar komen ze heus wel overheen. In 2040 kijken we er dan met verbazing op terug dat er zoveel ruimte was voor de auto in Overvecht. Wellicht kent u de beelden van de prachtige Vismarkt in Groningen die in de jaren 70 als parkeerplek diende. Of recenter en dichter bij huis: de autoweg bij Hoog Catharijne. Het autocentrische stadsbeeld is hopeloos ouderwets. Tijd voor Overvecht om mee te veranderen!	
126	Deze plannen zijn helemaal top. Ik zou niet luisteren naar de verwende groep mensen die nooit in hun leven hebben gefietst in Overvecht. Dankjewel gemeente Utrecht!	Dank voor uw positieve reactie.
127	N.a.v. het ontwerpplan en mijn bezoek aan een informatieavond in Overvecht wil ik op een bepaald onderdeel van dit plan reageren. Het gaat met name om het onderdeel: Verbinding van de wijk Overvecht met de wijk Tuindorp middels 2 nieuw aan te leggen fiets/wandeltunnels onder het spoor.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijns inziens zijn deze fiets/wandeltunnels volstrekt overbodig/nutteloos en is er sprake van onnodige geldverspilling wat voor veel andere nuttige zaken gebruikt zou kunnen worden. Tevens zal er een zeer verkeersonveilige situatie ontstaan op de Albrecht Thaerlaan. Ik ben hier dus volstrekt op tegen. Argumentatie: 1: Ik woon al meer dan 40 jaar in Tuindorp, wandel en fiets wekelijks meerdere keren naar Overvecht, Arnodreef, Overkapel of Winkelcentrum Overvecht voor boodschappen, sporten of om naar zwembad de Kwakel te gaan. Ik woon op de Prof. Dr. Magnuslaan, het verlengde van de Albrecht Thaerlaan en maak altijd gebruik van de mogelijkheid via de Tripkade te fietsen of wandelen of via de spoorwegovergang Eykmanlaan/Darwindreef. Dit volstaat volledig en leidt niet of nauwelijks tot 'om moeten lopen of fietsen'. (reken uit met Googlemaps) Dus voor wie zal dit een verbetering betekenen?? 2: Op de infoavond werd gerefereerd aan 'gezelligheid en verbinding voor mensen uit Overvecht om in de wijk Tuindorp te wandelen" In de wijk Tuindorp zijn geen algemene voorzieningen zoals winkel, bibliotheek, café of buurthuis. Waar moeten mensen dan heen wandelen en hoe tref je elkaar?? Ik heb gevraagd aan mensen van Overvecht tijdens de infoavond wat zij ervan vonden: Niemand zag de meerwaarde van een wandel/fietstunnel in om in een andere wijk te gaan wandelen, waar niets te beleven is. Wil iemand dat toch graag doen, dan kan hij/zij gemakkelijk 500 meter omlopen om via de spoorweg over te steken, want het is bedoeld als 'ommetje". De algemene voorzieningen die er wel zijn in Tuindorp, zijn speeltuin De Pan, en het Rietveld College. Deze voorzieningen zijn prima via de fietspaden en wandelpad bij de spoorwegovergang en onderdoorgang te bereiken zonder in een wirwar van kleine straatjes te belanden wat alleen maar onhandig is en verkeersonveiligheid met zich meebrengt. In Speeltuin de Pan ontmoeten mensen uit Overvecht en Tuindorp elkaar en voorziet dit ook in iets gemeenschappelijks. Dit gebeurt niet door 's avonds in een stille wijk te gaan dwalen. Een andere speelvoorziening is het Lubroveldje, dat zeer druk gebruikt wordt en soms overvol is, maar goed bereikbaar via de Tripkade of Kardinaal de Jongweg. Mij lijkt dat het voor alle jongeren fijn is om	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	in de eigen wijk een speelveld, voetbalplek, tafeltennistafel, bankjes etc te hebben. Ik fietste door de wijk Overvecht en zag wat mannen en jongens op de stenen van winkelcentrum Overvecht staan voetballen.Waar is hun voetbal-speelveldje? Het geld zou beter gestoken kunnen worden in gezellige ontmoetingsplekken zoals voetbal/tafeltennis/kinderspeeltuin met bankjes zodat men elkaar (zowel volwassenen met kleine kinderen als jongeren) kan treffen op een positieve manier, dan in een zinloze wandel/fietstunnel. Ik woonde er al toen de auto-onderdoorgang (De Tripkade) gemaakt werd. Een enorme operatie, waarbij heel veel water weggepompt moest worden wat het budget enorm liet overschrijden. Gaat nu hetzelfde gebeuren met de aanleg van deze fietstunnels, die geen enkele meerwaarde lijken te hebben?? 3. Veiligheid/onveiligheid. De Albrecht Thaerlaan, met in het verlengde de Prof. Dr Magnuslaan, waar de wandel/fietstunnels op uit zouden moeten komen, zijn beiden smal en worden met name 's ochtends en aan het eind van de dag zeer druk gebruikt door fietsers, automobilisten en wandelaars voor woon-werkverkeer en het naar school brengen/halen of zelf naar school gaan. Dit levert momenteel al vaak verkeersonveilige situaties op. Uitgeprobeerd wordt nu al dat de mensen in deze straten in de ochtend en eind van de dag niet mogen auto rijden, vanwege het veiliger brengen/halen van de schoolkinderen. De uitrit van de Kastanjehof op de Prof. Dr. Magnuslaan heeft al voor verschillende ernstige 'fietsongelukken' gezorgd. Er gaat zeker nog meer verkeersonveiligheid ontstaan wanneer er 2 fiets/wandeltunnels op de Thaerlaan gaan uitkomen, waardoor onoverzichtelijke situaties gaan ontstaan. De schoolgaande jeugd van het Rietveldcollege rijdt voor een deel op scootertjes, e- bikes en Fat bikes, naast een groot deel gewone fietsen. Ontzettend gevaarlijk wanneer deze uit een tunnel op de drukgebruikte Albrecht Thaerlaan gaan uitkomen. Tegelijkertijd onzinnig, omdat deze schoolkinderen momenteel prima over de spoorwegovergang middels een fietspad, direct op het Rietveldcollege aanrijden, zonder door een woonwijk te hoeven 'kriskrassen'.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot zover mijn onderbouwing om geen geldverslindende, dure extra fietstunnels, naast de reeds bestaande goede mogelijkheden om Overvecht en Tuindorp met elkaar te verbinden, aan te gaan leggen.	
128	Inzake bovenvermeld onderwerp heb ik 25 april jl. de inloopbijeenkomst bezocht. Het was een drukbezochte bijeenkomst met nogal wat ongeruste omwonenden. Zelf ben ik één van de bewoners van de La Bohèmedreef en ben uiteraard bevooroordeeld. Bij uw wijkbericht was een kaart afgedrukt met daarop ingetekend een HOV-route deels over de La Bohèmedreef. Ik kan mij niet voorstellen, dat wanneer men de situatie ter plekke heeft aanschouwd men tot een besluit komt om juist daar een HOV-route te plannen. De La Bohèmedreef is een vrij smalle straat waar 2 elkaar tegemoetkomende auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren. Aan de ene zijde bevindt zich een rij van 12 woningen en aan de andere zijde is een park met een Johan Cruijff court, een basketbalveld, een kinderspeelplaats met een spartelvijver en bij een vorstperiode een ijsbaan mogelijk gemaakt door de ijsclub Berezina. Zeker bij mooi weer is het een drukte van belang met mensen, die een plekje in het park prefereren boven het balkon van hun flatwoning terwijl hun kinderen hun vertier zoeken in de spartelvijver. Het is een gegeven, dat water op kinderen een onweerstaanbare aantrekkingskracht heeft en ik zie dan ook vanuit mijn woning dat de kinderen enthousiast de auto uitspringen en de straat al oversteken terwijl hun ouders de auto nog moeten verlaten. Tot op heden gaat het nog steeds goed, temeer de La Bohèmedreef geen drukke doorgaande weg is, maar door uw plannen worden daar levensgevaarlijke situaties gecreëerd welke verre van wenselijk zijn. Ik hoop dan ook, dat mijn argumentatie er mede toe kan bijdragen tot een wijziging van uw plannen.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
129	De plannen voor Overvecht zien er mooi uit. Ik ben blij om te zien dat er veel ruimte is voor groen en voor de fiets. Ik zie het autogebruik in de wijk graag afnemen (vanwege veiligheid, geluid en luchtkwaliteit) en ben blij dat de omgevingsvisie Overvecht die kant op stuurt. Bewoners hechten aan hun auto, dus er komen vast negatieve of defensieve reacties. Laat je niet ontmoedigen. De plannen zien er mooi uit en er zijn ook	Dank voor uw positieve reactie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	veel mensen zoals ik die het juist prettig vinden om in een wijk te leven met meer groen en minder asfalt. En hopelijk reageren er ook een paar om dit aan jullie te laten weten :) Dus goed bezig! Hopelijk worden veel van de plannen (snel) gerealiseerd!	
130	Gebruiker van "Grootwinkelcentrum Overvecht" Ik maak 2x in de week gebruik van het centrum, helaas heb ik een TIA gehad = gedeeltelijk uitval van mijn van evenwicht eveneens gedeeltelijk uitval van mijn rechterbeen vanwege een 2x een TIA Helaas is het bijna dagelijks vol met geparkeerde auto's Mijn persoonlijke omstandigheden zijn niet van toepassing op anderen ECHTER er wordt vaak door vele uit andere wijken/steden/dorpen ruim en veelvuldig ingekocht door gezinnen METEN IS WETEN MET NAME VOOR BESTUURDERS Hoeveel parkeerplaatsen zijn er MOMENTEEL bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 1 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland in de nieuwe visie bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 2 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland voor vergunninghouders ? 3 Hoeveel betaalde parkeerplaatsen zijn er ingepland ?	Het parkeren bij het Grootwinkelcentrum Overvecht wordt in het kader van het Toekomstplan Overvecht Centrum uitgewerkt. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/folders/overvecht.
131	Met name maak ik me zorgen over de impact van de specifieke hoogstedelijke bebouwing met hoogbouw van 70 meter rondom station Overvecht op de lichtvervuiling en het karakter van de zowel dit deel van Overvecht als de wijk Tuindorp Lichtvervuiling: De voorgestelde hoogbouw kan leiden tot aanzienlijke lichtvervuiling in de omgeving. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van de bewoners. Ik verzoek u om rekening te	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Eventuele lichtvervuiling in een stedelijke omgeving is daarin geen standaard aandachtspunt. In het

Nr.	Reactie	Antwoord
	houden met de effecten van verlichting op de nachtelijke hemel en om passende maatregelen te nemen om lichtvervuiling te minimaliseren. Karakter van de wijk: Tuindorp heeft een uniek karakter met laagbouw, gericht op gezinnen en met groene ruimtes. De voorgestelde hoogbouw van 70 meter hoog is een verdubbeling (zover ik kan zien) van de huidige bebouwing, die al hoog is). En staat haaks op dit karakter en kan afbreuk doen aan de identiteit van onze wijk. Ik pleit ervoor om het historische en culturele karakter van Tuindorp te behouden en te versterken. Het lijkt mij daarom logisch om opbouw van hoogtes logischer op te bouwen en niet zo'n groot contrast zo dicht/direct naast eensgezins woningen te plaatsen. Ik maak me tenslotte ook zorgen over de minimale aandacht aan dit onderwerp in de visie, en vraag me af of mensen dit voldoende hebben gezien en realiseren wat dit betekent. Daarnaast weet ik dat er verschillende zorgen zijn mbt de tunnels. Ik begrijp dat de verbinding geoptimaliseerd moet worden, maar vraag wel voldoende aandacht voor veiligheid. Tenslotte wil ik aangeven dat ik de omgevingsvisie er op grote lijnen goed uit vind zien en hoop dat het tot mooie verbeteringen gaat leiden. Ik verzoek u vriendelijk om mijn bezwaren serieus te nemen en te overwegen bij het vaststellen van de definitieve plannen. Laten we samen streven naar een duurzame en leefbare woonomgeving voor alle bewoners van Overvecht, maar ook voor het behoud van de mooie kenmerken van de wijk Tuindorp.	stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Ingeval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing.
132	• Ik vind het belangrijk dat er geen parken en bomen worden verwijderd. Er wordt aangegeven dat het plan "groen in de wijk zoveel mogelijk wil behouden en versterken." Toch lees ik ook, "nieuwe bebouwing effect kan hebben op groenstructuur." Het is mij niet duidelijk op welke schaal groen in dit geval zou moeten wijken voor nieuwe bebouwing in het plan. Hier zou de gemeente iets duidelijker over kunnen zijn. Gaat het om 1 boom of om een hele rij? • Al hoewel ik altijd voor betere OV verbindingen en betere fietsroutes ben, vind ik niet dat dit perse ten koste hoeft te gaan van de doorstroming met	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben

Nr.	Reactie	Antwoord
	de auto. Ik ben er op tegen dat sommige wegen volledig afgesloten worden voor auto's. Dit zal vermoedelijk zorgen voor extra drukte op de Einsteindreef, Henry Dunantplein en de Albert Schweitzerdreef / Karl Marxdreef / Ringweg richting de A2 en A27. Deze wegen staan al vaak vast. Ook ervaar ik nu al geluidsoverlast van de Einsteindreef. Ik vrees dat door de plannen de overlast zal toenemen. Graag zou ik zien dat alternatieve routes naar de snelwegen alsnog mogelijk blijven, misschien met meer drempels of lagere maximum snelheden als dit nodig blijkt. Het lijkt mij beter om het gebruik van OV en Fiets te stimuleren door te belonen in plaats van het afstraffen van het kiezen voor de auto. De overgang zou met deze plannen te hard gaan voor de wijk Overvecht is mijn mening. • Ik ben er op tegen dat er parkeerplekken verdwijnen en mensen mogelijk verder van huis zullen moeten parkeren. Dit zou voor bewoners veel ongemak kunnen betekenen. • Ook zou ik graag zien dat de nadruk wordt gelegd op bouw van Sociale Huur en Middensegment, in plaats van een gelijk aantal sociale huurwoningen als voorheen en 50% vrije huur. Dit om ervoor te zorgen dat mensen uit de wijk ook de kans hebben om in de wijk te blijven wonen inplaats van grootschalige "gentrificatie". - Verder ben ik er sterk op tegen dat er mogelijk een school voor Voortgezet Onderwijs zal komen aan de Grote Trekdreef. Dit zal vermoedelijk voor veel overlast (geluid, drukte, afval) zorgen voor bewoners in deze compacte buurt (gebied Oranjerivierdreef, Pretoriadreef, Zambesidreef) die nu bijzonder is doordat het juist groen en rustig is ondanks de vele bewoners.	op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. Bomen worden bij kap altijd gecompenseerd volgens de gemeentelijke richtlijnen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Binnen de sociale huur is het mogelijk om middels buurtvoorrang Overvechters voorrang te geven bij het toewijzen van een sociale huurwoning. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.
133	Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierin is in deel A aangegeven dat er plannen zijn voor twee nieuwe fietstunnels, ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan in Tuindorp en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het is mij volstrekt onduidelijk wat de noodzaak van dergelijke nieuwe	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbindingen is, ook bij toename van het aantal woningen/bewoners in Overvecht in de toekomst. De beoogde verbindingen betreffen namelijk geen doorgaande route, en om nieuwe doorgaande routes dwars door een woonwijk waar veel jonge kinderen wonen te realiseren, is zeer onwenselijk om voor de hand liggende redenen. In deel B zou de onderbouwing moeten staan, maar het enige dat ik hierover lees is het volgende op p. 11: “...voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het network toe te voegen” Echter, nergens wordt onderbouwt waarom dit ontbrekende schakels zouden zijn. In deel A staat nog op p. 25: “De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen.” Die barrierewerking van het spoor is echter niet ontstaan door het ontbreken van verbindingen onder/over het spoor, maar door de verschillen in de wijken en de bewoners. Die barriere los je niet op door lukraak nieuwe tunnels/bruggen te bouwen. Kortom, er wordt geen onderbouwing gegeven van de nieuwe verbindingen. Er wordt ook niet aangegeven dat de huidige fietsverbindingen onder het spoor, via Brailledreef, Meester Tripkade en Darwindreef, onvoldoende zijn voor nu en in de toekomst. Ik ga als bewoner van Tuindorp zeer geregeld met de fiets naar voorzieningen in Overvecht (bijv. Steck, station of squashcentrum), en ik ervaar geen enkele belemmering om daar met de fiets te komen via de huidige routes. Ik vraag u daarom met klem het plan met de nieuwe fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal resulteren in ofwel:	en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tunnels die niet gebruikt worden, met een hoop overlast voor omwonenden bij de bouw en verspilling van publieke middelen; Tunnels die wel gebruikt worden, maar niet door de beoogde doelgroep (forenzen), maar alleen door overlastgevers (fatbikes, scooters), die ook nog eens voor onveilige situaties zorgen.	
134	Hoewel u vast al de negatieve geluiden en tegenpetities ter ore zijn gekomen over de Omgevingsvisie voor Overvecht, zou ik hierbij graag een positieve reactie laten horen om te laten zien dat niet alle inwoners van Overvecht tegen de Omgevingsvisie zijn. Ik wil u complimenteren met de prachtige ideeën die u voor Overvecht hebt uitgewerkt en ik zie hierin dat u ook goed over de praktische uitwerking hiervan hebt nagedacht. Met meer groen, minder auto, stadsboulevards etc. denk ik dat Overvecht een nog mooiere plek gaat worden en dat dit ook de luchtkwaliteit en het milieu ten goede zal komen. De tegenstanders zullen waarschijnlijk o.a. automobilisten zijn die de Brailledreef vlakbij mijn huis nu een prachtige racebaan vinden en vrezen dat dit hun straks wordt afgepakt, maar des te meer reden om het plan wel door te zetten zodat Overvecht naast mooier en groener ook een veiliger plek wordt.	Dank voor uw positieve reactie.
135	Hierbij wil ik laten weten het niet eens te zijn dat de carnegiedreef autovrij wordt. Dit is een belangrijke route om van de woonbuurten naar de ringweg te komen. Maar ook naar zuilen. Deze route afsluiten zorgt voor veel meer verkeer op de enige andere route die dan overblijft om de wijk uit te komen. En dit wordt alleen maar verergerd wanneer ook de fransicusdreef wordt aangepast naar een eenbaansweg. De vele wegafsluitingen zorgen voor een enorme toenemende druk op de ringweg, waar je nu al vaak in de file staat. Dit zal alleen maar toenemen waardoor het niet meer aantrekkelijk is om in Overvecht te wonen als je afhankelijk bent van de auto om naar je werk te komen. Er ligt al een goed breed fietspad langs de carnegiedreef en dat is voldoende. Ik maak zelf veel gebruik van zowel de weg als het fietspad en ben als bewoner van de wijk tevreden over beiden. Het is fijn dat de gemeente zijn best doet om een mooi duurzaam en groen plan te maken. De afsluiting van zeer veel doorgaanswegen, zoals de carnegiedreef is daarvoor niet nodig en creëert alleen maar problemen en overlast voor de	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijkbewoners. Daarmee wordt het doel voor een betere verbinding niet behaald en juist moeilijker gemaakt.	
136	Wij maken ons grote zorgen over het voornemen om meer sport activiteiten toe te staan dan wel de mogelijkheid daartoe te creëren in het gebied Noorderpark. Dit gebied is voortgekomen uit een wel overwogen plan om recreatie maar vooral ook natuur samen een plek te geven naast een agrarische functie. Door nu te gaan schuiven naar meer sport activiteiten zal dit ten kosten gaan van de natuurwaarden die zich daar juist goed aan het ontwikkelen zijn. Andere functies met meer mensen en vooral meer geluid zullen absoluut een verstoring geven van de Flora en Fauna. Daarnaast vinden wij het zeer ongepast dat een plan wat zo zorgvuldig met alle betrokken organisaties is opgesteld nu alweer open te breken voor andere zaken die naar onze mening daar absoluut niet horen te zijn. Als Agrarische Natuurvereniging Noorderpark en omgeving vragen wij u dan ook uw plannen aan te passen en niet de stad weer een stukje te laten opschuiven naar het landelijkgebied.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiële zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
137	Als bewoners van Professor Ritzema Boslaan (Tuindorp) willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Allereerst willen we stellen dat we zowel begrip hebben als steun geven aan de wens om Overvecht beter te onsluiten en koppelen aan andere wijken, inclusief Tuindorp. Onze punten hieronder gaan dus over het hoe, niet over het basale uitgangspunt. In onze optiek bezorgt dit specifieke project (deze specifieke fietstunnel) meer problemen dan dat dient op te lossen. Onze belangrijkste zorgen, vragen en opmerkingen met betrekking tot deze voorgestelde fietstunnel zijn als volgt: 1) Toegang eigen oprit: Onze eigen oprit ligt precies aan het geplande fietspad. Wij hebben een thuiswonende zwaar gehandicapte zoon en hebben voor hem vanuit zijn verzorgkamer in de tuin een pad laten aanleggen naar onze oprit zodat hij met rolstoel vanuit zijn slaapkamer naar zijn vervoer kan worden gereden; zowel eigen vervoer als schoolvervoer. Het geplande fietspad zal de toegang naar onze oprit wegnemen of belemmeren. Tevens maken we ons zorgen om belemmeringen van de toegang naar onze oprit vanwege de huidige draai die wij moeten maken van onze oprit naar de weg (de Thaerlaan is eenrichtingsverkeer dus we kunnen alleen richting/over het geplande fietspad uitrijden). Deze draaicirkel zal worden geblokkeerd door het fietspad. Mochten we over het fietspad kunnen rijden met een rolstoelbus/auto, dan zullen wij ofwel achteruit moeten rijden naar onze oprit, dan wel achteruit uit moeten rijden over dit fietspad naar de weg, dit lijkt ons beide erg gevaarlijk. De toegankelijkheid van onze oprit voor rolstoel-auto/bus en schoolvervoer is essentieel voor de maatschappelijke participatie van onze zoon. 2) Onveiligheid: De geplande fietstunnel ligt op een stuk weg waar vanwege de vergrootte breedte van de Thaerlaan (tov de rest van de straten) overdag het gros van het vrachtverkeer (veel te hard) de straten inrijdt en is de enige plek in de buurt waar vrachtverkeer kan keren (dit geldt voor alle verbouwings-vrachtwagens, verhuisbedrijven, post-busjes en vuilniswagens). Een fietspad dat precies uitkomt op deze kruispunt zal in de huidige situatie daarom gevaarlijk zijn voor fietsers. Uit onderzoek van Reurings et al. (2012) blijkt dat aanrijdingen tussen een fiets en een motorvoertuig relatief vaak op kruispunten plaatsvinden. Wij hebben hier al meermaals over gemeld bij de gemeente, en meermaals gevraagd om drempels op dit kruispunt om hard rijden te voorkomen, bij deze nogmaals.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

*Reurings, M.C.B., Vlakveld, W., Twisk, D., Dijkstra, A. and Wijnen, W. (2012). Van fietsongeval naar
maatregelen: kennis en hiaten.

3) Toename van verkeer en drukte op onveilig punt: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Vooral in het geval van sneller fietstunnel-gebruikers (zoals scooters, e-bikes en fatbikes) kan dit de nodige gevaarlijke situaties opleveren.

4) In onze optiek is er een veel efficienter oplossing, namelijk de bestaande spoortunnel. Op slechts 100 meter afstand ligt een bestaande tunnel. Deze is echter zeer slecht toegankelijk door een combinatie van toegangspoortjes aan de straat ipv bij de trappen onder het perron van de geplande nieuwe tunnel. We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijker te maken door de poortjes te verplaatsen naar de trappen naar de NS perrons, en de fiets/kinderwagen/ rolstoel toegankelijkheid te vergroten door een schuine opgang/afgang aan te leggen voor fiets- voet- en rolstoel verkeer. Dit is een minder ingrijpende, mogelijk effectievere oplossing die ook nog eens de toegankelijkheid van en naar het station erg zou vergroten.

5) Gebruik de bestaande budgetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van bestaande druk gebruikte (door kinderen) verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp. Zo zou de aanleg van een tunnel bij de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de veiligheid bevorderen van alle scholieren die dagelijks vanuit Overvecht naar het Rietveld College gaan, de kinderen die van en naar Speeltuin de Pan gaan (beide direct aan weerszijde van deze overgang). Ook zou dit de veiligheid vergroten voor alle kinderen die vanuit de stad wekelijks meermaals naar de vele sport-clubjes in Groenekan gaan en van iedereen die naar het winkelcentrum de Gaard, het Gagelpark, of tuincentrum Steck wil. Al deze faciliteiten liggen direct aan deze weg en spoorwegovergang. Het lijks ons daarom een stuk belangrijker om

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestaande budgetten te gebruiken om juist deze verbinding veiliger en toegankelijker te maken. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan maken wij ons ook zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden die hiermee gepaard gaan, en de mogelijke verkeers- en sociale- veiligheid problemen die samengaan met fietstunnels in het algemeen.	
138	Wat vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht? Dat er vernieuwd wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want: Ik mis een snelfietsroute van NS Overvecht langs het spoor naar de Amsterdamsestraatweg. Langs het spoor liggen al de fietspaden, maar de twee bruggen zijn een probleem. 1. Brug over de Brailledreef Er ligt al een (slect onderhouden) brug voor voetgangers, compleet met 2x trap. Ook is de brug breed zat voor zowel voetgangers als fietsers. Alleen ontbreekt aan beide zijden een hellingbaan voor fietsers. In de groenstroken is daar voldoende ruimte voor. 2. brug over de Vecht Die is er nog geheel niet en zou tegen de spoorbrug aangeplakt moeten worden. Met wat goede wil zijn hier ook hellingbanen aan weerszijden van de Vecht aan te leggen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
139	Wat ik niet fijn vind aan het ontwerp is dat de HOV busbaan door een park en door de La Bohémedreef gaat rijden, waar veel kinderen spelen, mensen met honden, speeltuin, voetbalveld, dus niet veilig! Niet doen dus!	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
140	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Goed dat wonen meer samengaat en groen bijgebracht wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want:	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een busbaan direct achter de hoogbouw is wel een heel slecht idee (klankbord). Lagen dagen, korte nachten!	reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
141	De busbaan achter de flat? NOOIT! Busbaan achter de flat Faustdreef. Er wonen veel mensen/ouderen die niet per bus – trein kunnen reizen. Te hoge instap. De bus is niet te bereiken vanuit de flats, je moet eerst naar het park lopen! Door het park rijden per fiets is ook afgesloten, dus onbereikbaar! Naar winkelcentrum. Veel huizen bij de Rubicondreef, Arnodreef hebben eigen garage. Hoeven dus niet altijd in de straat.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
142	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Verkeersveilig maken van fiets- en voetpaden, snelheid verlagen op doorgaande wegen, betere bereikbaarheid van bestemmingen met openbaar vervoer, rekening houden dat er inwoners zijn die om welke reden dan ook geen digitale mogelijkheden hebben, of dat ze zich er sowieso niet mee mogen inlaten om welke reden dan ook, dat deze doelgroep nog persoonlijk, in levende, fysieke wijze i.p.v. de doelgroep te verplichten dat ze maar digitalisatie moeten hebben, het is anders zo onpersoonlijk aan het worden	In de omgevingsvisie doen we diverse voorstellen voor het verbeteren van het openbaar vervoer. Voor bewoners die geen digitale mogelijkheden hebben, hebben we de wijkberichten op papier verstuurd, en lag er een papieren versie van de ontwerp omgevingsivsie in het wijkbureau. Tijdens de inloopbijeenkomsten was er ook de mogelijkheid ter plekke een zienswijzen te schrijven en in te dienen.
143	Zoals in Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht deel A (pagina 28) en deel B (pagina 28) grafisch wordt weergegeven is de visie voornemens om drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Uit reacties heb ik vernomen dat de voornaamste redenering hierachter is om de reistijd tot de scholen in Tuindorp te verkorten. Vanzelfsprekend zou in Utrecht kwalitatief en toegankelijk onderwijs voor iedereen het uitgangspunt moeten zijn, waarbij bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid is vooropgesteld. Momenteel heeft Tuindorp drie basisscholen op steenworpafstand van elkaar en is verkeersdrukte rondom deze scholen momenteel reeds een bestaand punt van aandacht. Recent zijn pilots gedaan in de wijk om de verkeersdrukte beter te beheersen tijdens school aanvangs- en eindtijden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in deze context verrassend en tegenstrijdig. Uit de omgevingsvisie wordt daarnaast onvoldoende onduidelijk welk probleem hiermee wordt opgelost? Tuindorp heeft geen voorzieningen, behoudens drie basisscholen welke uitstekend bereikbaar zijn met fiets en openbaar vervoer. De route de wijk in/uit is altijd via de Mr/ Tripkade of Eijkmanlaan, met reeds bestaande veilige, en ruim opgezette fietspaden welke van de rijweg zijn gescheiden. Vanuit deze uitvalswegen is het slechts enkele minuten tot ieder van deze drie scholen. Het introduceren van additionele fietstunnels voegt daarom nauwelijks toe aan verkeersveiligheid danwel bereikbaarheid (beperkte reistijdswinst) Momenteel is een van de drie tunnels ingetekend naast Station Overvecht op het einde van de Professor van Bemmelenlaan. Dit is een zeer druk punt in de wijk waar verkeer (wandel, fiets en autoverkeer) voor drie scholen samenkomen. De ingetekende visie draagt hiermee bij aan een verslechterde verkeersveiligheid voor naar basisschoolgaande kinderen, door gekanaliseerde reisstromen te verplaatsen en verder te concentreren op het reeds meest drukke punt rondom aanvang/eindtijden van de basisscholen. Er bestaat reeds een doorgang onder het station Overvecht welke wordt gebruikt om te reizen vanuit Overvecht naar de drie basisscholen. De introductie van deze spoortunnel heeft destijds geleid tot een drastische toename in overlast en criminaliteit (huis/auto inbraken, glas in zandbakken, hangjongeren) in de wijk Tuindorp doordat deze spoortunnel als vluchtroute werd gebruikt. De gemeente Utrecht heeft deze problemen erkend en heeft als maatregel OV-poortjes en camera's geplaatst om overlast tegen te gaan en deze vluchtroute als zodanig te sluiten (met succes). Door alsnog een additionele fietstunnel ernaast te leggen wordt de reeds genomen maatregelen tenietgedaan. Tuindorp staat alom bekend als veilige en zeer kindvriendelijke wijk. De wijk kent dan ook een hoge concentratie van jonge gezinnen. Een mogelijke teruggang naar een situatie van een verhoogd gevoel van onveiligheid en overlast voor jonge kinderen lijkt niet gewenst. Dit specifieke punt uit de omgevingsvisie Overvecht brengt dan ook veel teweeg en brengt een gevoel van verminderde veiligheid met zich mee voor jong en oud. Dit kan niet de bedoeling zijn.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een mogelijk kosten efficiënter en veiliger alternatief zou kunnen zijn om aan de Overvechtzijde van Station Overvecht een fietsenstalling te creëren waarna men lopend van de reeds bestaande spoortunnel onder Station Overvecht gebruik maakt om vrijwel direct tot aan de scholen te komen. Het introduceren van additionele fietstunnels biedt geen verdere voordelen aan danwel de bewoners van Tuindorp, danwel Overvecht, aangezien er vrijwel geen voorzieningen zijn in beide gedeeltes waarvoor gebruik gemaakt zou kunnen worden van de nieuwe fietstunnels: Route vanuit Overvecht naar de binnenstad ondervindt hier geen voordeel van, daar deze reeds in veilige, rechte, ononderbroken routes bestaat via de fietspaden van de Mr Tripkade en Eykmanlaan. Routes vanuit Tuindorp naar Winkelcentrum Overvecht, Zwembad de Kwakel en Utrecht-West ondervinden hier ook geen voordeel van, daar deze reeds bestaat in de vorm van de veilige fietspaden van de Kardinaal de Jongweg en Spoorbrug MrTripkade/parkfietspad langs het spoor. Op basis van bovenstaande lijkt de conclusie te kunnen worden getrokken dat om Overvecht groener, leefbaarder en bereikbaarder te maken deze kosten beter besteed kunnen worden. Tot slot zou ik graag vernemen hoe het verdere verloop van het proces uitziet en de daarbij behorende tijdslijnen. Graag neem ik deel aan de inspraakrondes en zou ik graag te zijner tijd vernemen hoe een eventuele bezwaarprocedure kan worden doorlopen na uitwerking van de daadwerkelijke plannen.	
144	Graag reageer ik [redacted] op de omgevingsvisie. Op de onmgevingsvisie liggen er op ons erf voetbalvelden omdat, als ik het goed begrijp, de jeugd meer moet sporten. Onze plek vervult al sinds de eerste wereldoorlog een belangrijke plek, als herberg en op dit moment als manege. En niet zomaar een manege... we lopen op wereldwijd niveau voorop als het gaat om paardwelzijn bij de huisvesting maar ook in het werken met en berijden van paarden. Naast de rijschool, waar kinderen en volwassenen uit Utrecht en de omliggende gemeenten de paardensport komen beoefenen, zijn we ook een Zorgmanege.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Zorgmanege vervult sinds 2021 een maatschappelijke vraag naar dagbestedingsplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Naast volwassenen organiseren wij dit sinds 2022 ook voor de jeugd die uitvalt op de middelbare school. En dit doen we met succes! De jeugd is gemiddeld een half jaar bij ons waarna ze weer uitstromen richting onderwijs. In onze dagbesteding voor volwassenen komen mensen met een WMO of WLZ indicatie. Waar in de Gemeente Utrecht met zo'n mooie bereikbaarheid vind je dagbestedingsplekken met dieren en zo in de natuur? Volgens mij zijn wij uniek en onmisbaar in de stad! Daarbij zijn onze paarden echt een verrijking van het beeld van het park. Wanneer wij buitenrijden krijgen we van veel parkbezoeker te horen hoe mooi het beeld is van onze paarden in het park. Mensen die het park bezoeken krijgen hierdoor echt een natuurbeleving. Het Gagelbos is een drukbezochte plek zonder horeca en toiletten. Onze manege zorgt samen met Fort de Gagel voor een extra aantrekkelijk parkbezoek. Bijvoorbeeld toen een school uit Overvecht wegens geldgebrek op schoolreisje naar het Gagelbos ging... alle kinderen mochten bij ons naar het toilet in ruil voor het kopen van waterijsjes voor alle kids! Omdat wij een commerciele sportaanbieder zijn, gaat het met de paardensport anders dan bij bijvoorbeeld een voetbalvereniging. Maar ik ben van mening dat we elkaar allemaal kunnen versterken. Zoals de IKEA voetbalvelden op het dak heeft liggen, zien wij hier ook mooie mogelijkheden voor samenwerkingen.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht zal dit worden aangepast.
145	Dit vind ik niet goed aan de omgevingsvisie Overvecht, specifiek voor de buurt Tigrisdreef (Nijldreef-Franciscusdreef). 1) bijzonder teleurstellend dat er wel inzage boeken liggen, maar deze niet beschikbaar zijn voor de bewoners (die er ook voor hebben betaald, de kostprijs van de boeken is maar een nihil bedrag vergeleken met alle kosten voor deze plannen). 2) Het idee om een nulmeting te houden om te beoordelen hoeveel vrije/ongebruikte parkeerplaatsen er zijn, om deze vervolgens te verwijderen	Bij de ter inzage periode van de ontwerp omgevingsvisie is ervoor gekozen om 6 exemplaren te printen. Één voor op het stadskantoor, één voor op het wijkbureau en vier voor bij de bijeenkomsten. Overvechters die na de bijeenkomsten nog een geprint exemplaar wilden, konden dit aangeven. Uiteindelijk hebben deze Overvechters na de bijeenkomsten een geprint exemplaar ontvangen. We vinden het jammer om te horen dat u niet van deze mogelijkheid afwist. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	als parkeerplaats is krankzinnig en getuigd van gebrek aan toekomstvisie en realisme. Ik woon nu 24 jaar hier en heb gezien dat wanneer een oorspronkelijk/oudere bewoner verhuist (meestal zonder auto), er een gezin voor terugkomt met 2 auto's om naar het werk te gaan. Met andere woorden, het wordt steeds drukker met geparkeerde auto's en verkeer! Het is dus onverstandig om parkeerplaatsen op te offeren voor groen / fietspad / wandelpad??? 3) Ik heb begrepen dat er bij nieuwbouw extra parkeerplaatsen komen (ondergronds?), die ook door omwonenden kunnen worden gebruikt. De enige medewerker van Utrecht die me hier iets over kon vertellen, dacht dat er per 100 appartementen er 4 parkeerplaatsen komen. Dat lijkt mij alleen al voor de appartementen bijzonder weinig, laat staan dat er plek is voor omwonenden om hier ook te kunnen parkeren. Even vanuit gaande dat het geen sociale huurwoningen worden (want er is door de gemeente gecommuniceerd dat er meer woningen in het hogere segment moeten komen). 4) Op de Franciscusdreef en NRU zijn er tijdens de spitstijden nu al constant files. Met de nieuwe plannen (variant 1) wordt de verkeersintensiteit (volgens de inzage boeken) bijna verdubbeld, zonder aanpassingen van de wegen (behalve dat er al 30 jaar wordt gesproken over een verdiepte en hernieuwde NRU met meer capaciteit). Dit kan natuurlijk niet meer, eerst het (onderliggende) wegennet op orde en dan praten over omgevingsvisie 2300 (want veel eerder realiseert Utrecht niets, zie als voorbeeld 'Overvecht van het gas'). Hopelijk leert Utrecht iets van de wegen blunders die zij in andere wijken heeft gemaakt (met als gevolg constant files, bv Utrecht Oost). 5) er wordt door de medewerkers van Utrecht gezegd dat er knips in de wijken worden gemaakt omdat veel Overvechters klagen over te hard rijdend verkeer. Dat de knips dit hard rijden gaan verhinderen is natuurlijk een onzin argument. Als je het te hard rijden wil verhinderen moet je de weg ervoor ook zodanig inrichten (met versmallingen / drempels / etc) en niet alleen de snelheid verlagen van 50 naar 30 km/h met een onzichtbaar bord.	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie, deze normen liggen hoger dan 4 plekken per 100 woningen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook minder geneigd om de snelheid aan te passen. Om deze reden willen we (naast met herinrichten) de verkeersveiligheid ook verbeteren door het beperken van doorgaand autoverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
146	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Gedeeltelijk Meer groen wordt niet onderhouden. Parkeerplekken minder slecht idee. Carnegiedreef alleen voor bus zie ik niet echt zitten. Nu al sommige plekken teveel verkeer	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. De reden dat wij het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte willen verminderen, is dat het aantal vierkante meters aan verharding dan kan afnemen. Die vierkante meters kunnen we dan vergroenen en dit heeft veel voordelen voor het milieu, zoals het opvangen van regenwater. Ook is het noodzakelijk dat er meer ruimte komt voor lopen en fietsen, zodat de wijk prettig bereikbaar blijft voor iedereen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
147	Hierbij maak ik bezwaar tegen de voorgestelde omgevingsvisie van Overvecht 2040, waarvan de impact mij als direct belanghebbende in Overvecht beïnvloedt. Als werkende en participerende inwoner van de wijk Overvecht, maak ik dagelijks gebruikt van mijn auto, wat van belang is voor mijn levensonderhoud. Ik begrijp dat het hoofddoel van de voorgestelde verkeersmaatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Echter, ik vraag mij af of dat doel verwezenlijkt gaat worden met deze plannen. Als belanghebbende maak ik mij ernstig zorgen over de effectiviteit en	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
	proportionaliteit van de voorgestelde maatregelen. Het lijkt erop dat deze plannen eerder mijn veiligheid en welzijn in gevaar brengen dan deze te verbeteren. Waarom worden deze kwesties niet in een breder spectrum opgepakt? Gezien het feit dat de meeste ongelukken buiten de wijk plaatsvinden, waar hogere snelheden zijn toegestaan. Om een praktisch voorbeeld te geven, ik zie weliswaar enige verbetering vanaf de kruising met de Moldaudreef, wat suggereert dat gericht aanpassingen de verkeersveiligheid kunnen vergroten. Toch maak ik mij zorgen overal algehele effectiviteit en waarde van het voorgestelde project, gezien de omvangrijke kosten en tijdsinvestering die ermee gemoeid zijn. Het is van cruciaal belang om de daadwerkelijke impact van deze plannen te evalueren en af te wegen tegen de beoogde resultaten. Bovendien ben ik sceptisch over de bewering in de plannen dat ondernemers baat zouden hebben bij de voorgestelde wijzigingen. Naar mijn mening zal de verminderde bereikbaarheid eerder nadelig uitpakken voor ondernemers, wat de levensvatbaarheid van lokalen bedrijven in gevaar brengt. Als bewoners van Overvecht wil ik mij veilig en verbonden voelen met mijn wijk. Echter, de voorgestelde plannen lijken niet tegemoet te komen aan deze basisbehoeften. In plaats daarvan worden werkende mensen met een auto gedwongen om onveilige omwegen te maken, wat niet alleen mijn eigen veiligheid, maar ook de van mijn gezinsleden en andere medebewoners in gevaar brengt. Bovendien ben ik van mening dat de genoemde ambities in de omgevingsvisie, met betrekking tot onder andere wonen en werken, niet als zodanig kunnen worden beschouwd. In plaats van het aanpakken van de fundamentele problemen in de wijk, lijkt het alsof deze plannen de hardwerkende burger straffen en mijn woongenot verminderen. Ik pleit dan ook voor een heroverweging van de voorgestelde omgevingsvisie, met meer nadruk op effectieve maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten zonder de mobiliteit en het welzijn van de bewoners te beperken. Het is van	hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie Overvecht gaat over de fysieke leefomgeving. Wijkverbetering is daarbij een belangrijk doel. Dit komt ook voort uit 'Samen voor Overvecht'. In de omgevingsivsie Overvecht dient ook de opgave uit de RSU voor toevoeging van woningen en werkplekken te worden verwerkt. Wij hebben geprobeerd dit zo te doen dat de leefbaarheid in de wijk niet verslechterd. De sociale problematiek in Overvecht wordt opgepakt in "Samen voor Overvecht'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	essentieel belang dat de kritiekpunten die al jarenlang worden aangekaart, zoals de kruising bij de Donaudreef naar de Apollodreef, serieus worden genomen en aangepakt in plaats van zo een enorm project te starten waar jarenlang bouwwerkzaamheden mee samenhangen. Daarnaast vrees ik dat de voorgestelde wijzigingen de bereikbaarheid van de wijk ernstig zullen verminderen, wat niet alleen mijn persoonlijke belangen, maar ook die van vele andere bewoners en ondernemers in Overvecht schaadt.	
148	Bij deze wil ik bezwaar aantekenen tegen het plan om een tweetal voetgangers/fietstunnels te realiseren tussen Overvecht en Tuindorp. Reden: * geluidsoverlast (vuurwerk, geschreeuw, scooters) * veiligheid. Tunnels maken dat er geen zicht is en dit maakt het gevaarlijk en oncontroleerbaar. * onnodig. De bereikbaarheid is nu goed. * geldverspilling.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
149	Ik maak me zorgen over de plannen die er gemaakt zijn in omgeving van het moestuin ons genot. Wij hebben een tuintje waar in ons vrije tijd verblijven. Ook hebben we daar groente en fruit gekweekt. Ik woon zelf met mijn partner en 2 kinderen in een apartement in overvecht. Wij hebben geen mogelijkheid tot tuin en onze balkon is 1 meter breed en 3 meter lang. Ik hoop dat u begrip hebt voor onze situatie. Los van onze situatie ben ik zeer teleurgesteld dat er plannen zijn gemaakt om moestuin weg te halen en sportvelden in plaats van te maken. Misschien is het een idee om een weiland of ander locatie een sportveld te maken. Gezin in de moestuin meerdere soorten planten dieren en bomen leven.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
150	Ik ben blij met de natuurlijke oevers die gepland zijn bij het station. Verder ben ik ongerust over de onduidelijkheid over de park en ride bij station Overvecht. Wordt daar nu wel of niet gebouwd. En wat ? Gaat het CNV gebouw de hoogte in ? Er is de opgave om veel woningen te bouwen, dat is volkomen begrijpelijk. In mijn gesprekken met bewoners uit Tuindorp begrijp ik dat zij staan te juichen.	De locatie van de P+R naast station Overvecht staat aangemerkt als 'Transformatie in het groen'. Op deze plek kan een ontwikkeling plaatsvinden, als het ook kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. We zien hier mogelijkheden voor een gemengde ontwikkeling met woningbouw, werken en/of voorzieningen en zullen dit verder gaan onderzoeken. De locatie van het CNV gebouw staat in het rode 'Hoogstedelijk gebied'. Op deze plekken zetten we in op de ontwikkeling van sterk gemengde, hoogstedelijke milieus. Als de eigenaar van het pand met een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Logisch want het is niet in hun buurt. De buurt met advocaten en gemeente ambtenaren. In ons kleine buurtje, Katherijn v Leemputdreef, hebben meerdere mensen de centen bij elkaar geschraapt en zonnepanelen aangeschaft. ik hoop dat dat geen zinloze aanschaf is geweest. Want als wij meerdere maanden per jaar in de schaduw komen te liggen is dat flink waardeloos. Tevens zal ik de was weer in de wasdroger moeten doen en de verwarming hoger. Lekker duurzaam. Als jullie echt zo hoog willen bouwen is het beter omdat aan de rondweg te doen en bv op het Terrein van Mee tegen over fort Blauwcapel. Ook het Henri Dunant gebouw kan hiervoor gebruikt worden. Prachtig uitzicht over het Noorderpark. Daar zet je minder mensen in de schaduw. Zelf levende zonder rijbewijs en auto denk ik dat de haat tegen parkeren voor een flat moet ophouden. Geef mensen gewoon het recht om na het werk te parkeren voor de flat. Gebruik voor de parkeerplaatsen open baksten waar de regen makkelijk doorheen kan. Ook de fietsstraten in Overvecht is vragen om ongelukken. Geef ons een fietspad. De fietstunnels naar Tuindorp zijn misschien ook niet zo handig, gezien de scheurende brommertjes die we nu al hebben in ons kleine wijkje. Nog meer van dat soort verkeer is niet aantrekkelijk. Natuurlijk moet er gebouwd maar zo hoog , alleen bij de rondweg. En maak er is moois van , waar we blij van worden en trots op kunnen zijn.	voorstel zou komen voor transformatie van het pand (bijvoorbeeld het verhogen van het pand met een aantal lagen) of sloop-nieuwbouw, dan zal de gemeente de mogelijkheden hiervoor onderzoeken. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de duurzaam best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden) en niet aan de rondweg. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hoogbouw zal zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast.
151	Er is veel onrust bij ons in de wijk geweest n.a.v. de plannen die jullie hebben voor Overvecht. Ik woon zelf aan de [redacted]. Dit is een koopflat die in het oranje gebied valt en waar jullie graag meer woningen en voorzieningen zouden willen creëren. Tijdens het inloopspreekuur, heb ik van 1 van jullie medewerkers begrepen dat als wij als eigenaren hier graag willen blijven wonen, dat dit mogelijk blijft, en dat jullie niet overgaan tot onteigening.	Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Hierbij kan er ook gedacht worden aan optoppen en aanbouwen van de bestaande flat. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) en met wie is een vervolgstap

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik wil namelijk graag in mijn flat blijven wonen. Ik heb een typisch jarenzestig doorzonwoning met een lange woonkamer en aan beide kanten een groot raam. De tussenwand, die vele anderen eigenaren hebben en daarmee dus een extra kamer, heb ik niet wat maakt dat ik een ruime woonkamer heb met heel veel licht. Dit wil ik niet opgeven en als ik de huidige bouw van veel woonwijken bekijk, mis ik vooral het licht en de ruimte. Daarnaast zit ik in de WIA en kan ik daardoor bijna niet mijn hypotheek aanpassen bij de bank. Tijdens het inloopspreekuur is er ook contact geweest met [indiener 65]. Zij heeft ook met 1 van jullie medewerkers gesproken en haar contactgegevens achter gelaten. [Indiener 65] is betrokken bij de duurzaamheidsplannen die wij hebben als VVE en zij ziet hierin ook kansen om wellicht samen te werken met de gemeente. Het zou fijn zijn als jullie hier dus samen in kunnen optrekken. In de plannen wordt nu ook gesproken over dat de Moezeldreef een busbaan wordt en verder wordt afgesloten voor overig verkeer. Ik kijk uit op op de Moezeldreef en verwacht dat het daardoor een stuk rustiger wordt. Ik hoop er wel op dat de prachtige bomen die langs de Moezeldreef staan behouden blijven. Maar gezien het feit dat jullie een groener Overvecht willen, verwacht ik dat jullie hier geen andere plannen voor hebben. Het is heerlijk om uit te kijken op dit groen! Ik ben benieuwd waar de plannen, na alle reacties van omwonenden en bedrijven op uit gaan komen. Dus blijf daar graag van op de hoogte!	om te onderzoeken. De kans dat uw woning wordt onteigend door de gemeente is zeer klein. Dit kan nl. alleen in gevallen waarbij het algemene belang zwaarder weegt dan het individuele belang en de noodzaak en urgentie wordt aangetoond. Uw belang als eigenaar van de woning weegt zeer zwaar. We zijn voorstander van het verduurzamen van VVE's en komen graag in contact. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Als er sprake is van kap worden deze volgens beleid gecompenseert volgens de gemeentelijke richtlijnen.
152	Dit gaat een lange mail worden. Bij punt 3 staat een mogelijkheid om met kano’s van de Klopvaart naar de Vecht te varen. De Klopvaart is bij de Vecht met een soort stuw of dam afgesloten. Dat moet dus helemaal anders ingericht worden. Punt 4 een aantrekkelijk verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Klopvaart Torontodreef en Floridadreef. Wat moet ik me daarbij bedenken?	Klopt, er moet veel gebeuren voordat er een open verbinding kan komen tussen de Klopvaart en de Vecht. Het gemaal van Waternet zou dan verplaatst moeten worden in bovenstroomse richting. Richting fort de Gagel meer in de polder Achttienhoven zelf. Om dit mogelijk te maken zou ongeveer een zelfde oppervlak als de Klopvaart aan oppervlaktewater in de polder Achttienhoven gegraven moeten worden die dienst kan doen als maalkom voor het nieuwe gemaal. Nu is de Klopvaart eigenlijk een maalkom voor het gemaal. Het is een ambitie die er al langer is maar er moeten veel dingen samen komen om dit mogelijk te maken, echt een langer termijn visie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vroeger waren er op de Franciscusdreef bij de Floridadreef geen verkeerslichten. Door vele aanrijdingen waarbij ook minstens één voetganger werd doodgereden zijn er dus uiteindelijk verkeerslichten gekomen. Als ik daar te voet oversteek doe ik dat natuurlijk alleen als ik als voetganger een groen verkeerslicht heb. Ook dan kijk ik eerst of alle auto's wel stoppen. Dat gebeurt namelijk echt niet altijd. Dan wordt het zuidelijk deel van de Franciscusdreef 2 x 1 rijbaan. Het Noordelijk deel dus kennelijk niet. Ik steek daar vaak over en zeker als het niet zo druk is zijn er nogal wat bestuurders die bij het wegrijden van dat verkeerslicht, met de Floridadreef erg hard richting verkeerslicht Gandhiplein rijden. Als je dat doet haal je vaak een groenlichtfase eerder op het Gandhiplein. Er zijn zelf weggebruikers bij die rechts inhalen en gaan slalommen om die eerder fase groenlicht op het Gandhiplein te hebben. Ook nu bij deze splitsing Franciscusdreef – Floridadreef zijn er nog regelmatig ongelukken, ondanks de verkeerslichten. Er komt heel veel verkeer vanaf het industrieterrein Overvecht op de Franciscusdreef uit. Misschien handig te bekijken of je van het industrieterrein een oprit kan maken naar de Zuilensering. Als ik mijn wijk uitfiets kom ik op de Rio Brancodreef uit. Daar zijn nu vier bushaltes met doorgetrokken streep. Als een bus dus stilstaat bij een halte mag je deze niet passeren als je daarbij de doorgetrokken streep overschrijdt. Ook als ik over de Klopdijk fiets en ik wil de Rio Brancodreef oversteken moet ik ernstig goed uitkijken. Er zijn zoveel bestuurders die zich niets van die doorgetrokken streep aantrekken en dan met een behoorlijke snelheid de stilstaande bussen passeren.	Hoe de aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) er tussen de Klopvaart, Torontodreef en Floridadreef er precies uit komt te zien is nu nog niet bekend. Dat moet nog verder worden uitgewerkt. Maar daarbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld brede trottoirs, goede verlichting, veilige oversteekplaatsen, wegen zonder hobbels en kuilen of een zitgelegenheid langs de route voor wandelaars. Vervelend om te horen dat u verkeersonveilige situaties ervaart t.h.v. de verkeerslichten Franciscusdreef-Floridadreef, op de Rio Brancodreef en bij het oversteken van de Rio Brancodreef vanaf de Klopdijk. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie en/of herinrichting/groot onderhoud van de genoemde locaties wordt afgewogen of aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uw parktijkervaring en suggesties voor verbetering helpen ons hierin verder. Dank daarvoor. Als de Carnegiedreef autovrij wordt gemaakt, kunnen bussen, fietsers én voetgangers nog gebruik maken van de Carnegiedreef. Het toekomstige OV-netwerk wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Dan zal ook duidelijk worden wat dit betekent voor de inzet van bussen en chauffeurs, dit is echter niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. In de plannen voor het Amazonekwartier komt de bussluis te vervallen. Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Toezicht en handhaving wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. De situatie bij het Zandpad is ons bekend, u heeft hierover contact met de wijkverkeersadviseur van de gemeente. Het Zandpad/Vechtdijk is primair voor voetgangers en fietsers, tegelijk moet de route wel met de auto toegankelijk blijven voor bestemmingsverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb daar al vaker meldingen over gemaakt en ergens in 2027 gaan ze er pas wat aan doen. Hoop dat daar nog niet meer ernstige ongelukken gebeuren. De politie heeft de menskracht niet om daar te kunnen controleren en handhaving en toezicht kan dat niet want die mogen niet staande houden. In deze brief wordt gesteld dat de Carnegiedreef auto vrij wordt en dat er een snelle busverbinding komt. Kunnen daar dan alleen bussen rijden??? Hoeveel bussen gaan er rijden. De busmaatschappijen klagen nu al over te weinig chauffeurs, er gaan er ook nog veel de aankomende jaren met pensioen. Men spreekt over chauffeurs uit het buitenland halen. Waar moeten die wonen? Als ik kijk op de Amazonedreef Paranadreef, waar een bussluis is en hoeveel bestuurders daar het C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, negeren is dat erg zorgelijk. De bussluis kan niet verhoogd worden omdat de elektrische bussen lager op de weg liggen. Ik hoop dat als er extra gebouwd gaat worden of nieuwe panden of verhoging van bestaande panden dat er rekening gehouden wordt met parkeren. Zeker al er nieuw gebouwd gaat worden moeten er onder deze panden parkeergarages worden gemaakt. Zo niet dreigt er dan een ernstig parkeertekort, zeker als in de brief ook nog eens staat dat er parkeergelegenheid weggehaald kan worden daar waar het kan. In veel woningen wonen gezinnen, waarschijnlijk met één auto. De kinderen uit deze gezinnen zullen weinig kans krijgen om zelf woonruimte te vinden en blijven thuis wonen. Als deze kinderen 18 jaar worden willen ze wel graag een auto hebben. Had een woning eerst één parkeerplaats nodig dat zullen er ongetwijfeld meer worden. En die parkeerplaatsen zijn er niet. Ik ben een bewoner die veel gebruikt maakt om meldingen te doen bij de gemeente, dat gaat over afval, lachgascontainers maar ook verkeerd geparkeerde auto’s. Ik ben recentelijk uitgenodigd op het Stadskantoor op het Stadsplateau. Er is mij vriendelijk doch dringend verzocht minder te gaan	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Vervelend dat de herplant langer duurt dan u verwacht heeft en goed dat u er melding van gemaakt heeft. Bij het planten van bomen houdt men rekening met de plantseizoenen. Herplant van bomen valt buiten de scope van de omgevingsvisie. Voor een recent vergroeningsproject kunt u kijken naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX. Dat is een vergroeningsproject zoals we in de toekomst op veel meer plekken willen doen in Overvecht. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar verveor, openbaare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	melden, ook over parkeren.Er is te weinig parkeerplek en dan krijg ik te horen, dat als er dus te weinig parkeerplek is de mensen gewoon netjes hun auto op het trottoir mogen parkeren zolang ze maar niemand in weg of gevaarlijk staan. Er is ook te weinig toezicht en handhaving Ik geef daar gehoor aan, maar het is mij een doorn in het oog als ik auto's echt verkeerd geparkeerd zie staan. Natuurlijk weet ik dat de fiscale bekeuring voor de gemeente het interessantste is. Dat geld gaat in de gemeentekas, een bekeuring voor op het trottoir parkeren is een mulderfeit en dat gaat in de staatskas. De scanauto ziet alleen of je een parkeervergunning hebt of dat je betaald hebt. Dat je daarbij echt verkeerd parkeert ziet deze scanauto niet. Als je maar parkeergeld betaald mag je gewoon fout parkeren. In de brief staat dat de gemeente Utrecht een voorbeeld geeft aan fietsen lopen en openbaar vervoer. Ik ken de situatie op het Zandpad/Vechtdijk. Tientallen jaren kon je met de auto niet vanaf het Zandpad de Vechtdijk op en andersom. Nadat de boten van plezier allemaal weg zijn is de fysieke maatregel daar weggehaald. Er staat nog wel een C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, behalve fietsers bromfietsers en ontheffinghouders. Niemand houdt zich aan dat bord en rijd gewoon door. Eind januari 2024 is er op het Zandpad een verzonken paal geplaatst. Die is vervolgens ook omhoog gezet. Echter binnen twee dagen stond deze weer omlaag. Dit omdat bewoners van de Vechtdijk er over klaagden dat ze helemaal om moesten rijden als ze naar de Einsteindreef of Marnixlaan wilde rijden met de auto. Zonder paal gaat dat lekker snel. Ze hebben tientallen jaren om moeten rijden en nu kan dat opeens niet meer. Een paar mensen klagen en dat heeft daar kennelijk wel succes, paal omlaag. Deze is daar dus geplaatst, heet geld gekost, maar doen er niets mee. Wat wil de slogan dan in jullie brief zeggen dat jullie voorrang geven aan lopen – fietsen- en openbaar vervoer??? Ja, ik heb een auto. Ik heb ook een fiets. In de stad en direct om Utrecht doe ik alles op de fiets. Of het moet slecht weer zijn. Ik woon dus in Klopvaart Noord en ga sporten in zwembad de Kwakel. Ik ga daar heen met de fiets. Een enkele keer per jaar, als het stort van de regen doe ik dat met de auto. Als straks dus de Carnegiedreef autovrij is moet ik met het openbaar vervoer. Ik moet nu zeggen dat ik dat echt niet zie zitten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Jullie stellen straten en groen worden aantrekkelijker. Vlakbij mijn woning is vorig jaar een boom weggehaald ivm de essenziekte. Na een melding van mij blijkt dat pas eind van dit jaar daar weer een boom neergezet wordt. Met aantrekkelijk en groen wordt toch niet zo'n vaart genomen. Ik neem aan dat dat jullie ook het Artikel lezen wat in de app van het AD staat. NIEUWPLAN VOOR OVERVECHT MAAKT BEWONERS FURIEUS: AUTOMOBILISTEN ZITTEN ALS RATTEN IN DE VAL. Mogelijk dat zaterdag 11 mei '24 de Carnegiedreef door teleurgestelde bewoners als protest zal worden geblokkeerd, zoals in dit artikel staat. Natuurlijk weet ik dat de stad in de toekomst meer bewoners gaat krijgen, die moet je ergens kwijt, het lijkt erop dat de wijk Overvecht hier toch het slachtoffer van wordt.	
153	Voor het volgende vraag ik U aandacht; Verkeer doorstroming Karel Marxdreef (NRU) Gandhiplein. De Karel Marxdreef is in de begin jaren 60 aangelegd t.b.v. Overvecht. Inclusief het Gandhiplein. Begin jaren 80 is de Zuilensering geopend met aansluiting op het Gandhiplein. Dit eerst zonder stoplichten en later met steeds slimmere stoplichten. in de huidige situatie is verder niets veranderd. In jaren 80 zijn de plannen voor aansluiting Maartensdijk A27 met Gandhilaan als ring Utrecht komen te vervallen. Wat veranderd is en wordt voor de enorme toename verkeersstromen ; Toenemende bedrijvigheid industrie terrein Overvecht, toegenomen verkeersstroom rond Utrecht via de NRU , bevolking toename, de omleiding route via de ring NRU i.v.m. de stads boulevards Utrecht , 5000 woning bouw Overvecht, Overvecht opdelen in deel gebieden voor auto verkeer waarbij dit verkeer ook over de ring NRU loopt van wijk naar wijk. Voor de betere doorstroming kunnen er betere oplossingen gevonden worden dan alleen nog slimmere stoplichten te plaatsen. 1.Opstel stroken voor afslaand verkeer bij Gandhiplein verbeteren / verlengen. 2.Oversteek plaatsen fiets en voetgangers op Gandhiplein beperken. Er zijn nu 3 mogelijkheden voor de oversteek. De oost kant is de belangrijkste en zou gehandhaafd moeten blijven waarbij een onderdoorgang ideaal /	Bedankt voor uw suggesties m.b.t. de doorstroming op het Gandhiplein. In het najaar vindt er groot onderhoud plaats op het Gandhiplein. Naast het vervangen van asfalt en verkeerslichten gaan we ook een aantal aanpassingen aan het plein doen om de oversteekbaarheid en doorstroming te verbeteren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gewenst zou zijn. De westkant is in mindere mate belangrijk. Slechte doorgaande route vanuit industrie terrein Overvecht. Deze vandaar is alleen bereikbaar van af Floridadreef/ Jumbo. Tevens aan de noord kant heel gevaarlijke opstelplaats voor fietsers / wandelaars die precies in de bocht ligt waar met volle snelheid gereden wordt. De zuid kan heeft geen enkele functie . Wordt onnodig gebruikt en geeft extra vertraging voor verkeer. Deze zou kunnen komen te vervallen. Gebruikers kunnen gan van 1 of 2 andere mogelijkheden gebruik maken. I.v.m. asfaltering werkzaamheden zouden onderdelen hiervan op een goedkope manier en eerder gerealiseerd kunnen worden.	
154	• Het verkeer vind ik erg onveilig. Veel mensen rijden te hard en vaak door rood, zeker als het donker is (wat erg gevaarlijk is als voetganger). Is er wellicht een roodlicht- en snelheidscamera mogelijk op wegen als de Einsteindreef? De snelheid naar 30 klinkt al goed, maar ik vrees dat zonder boetes of drempels, niemand zich in zal houden. • Het groen vind ik fijn aan de wijk, maar nergens is een echt fijn park. Het zijn vaak willekeurige stroken waar je niet makkelijk heen zal gaan om een boek te lezen of te picknicken. Dit komt onder andere door het luide verkeer dat dichtbij raast, een onprettige sfeer of de smerigheid van het afval overal. Ik heb niet het gevoel dat ik op een warme dag te voet kan uitwijken naar een fijn parkje zonder naar een andere wijk te fietsen. • Daarnaast vind ik de wijk erg vies van al het afval dat overal maar wordt weggegooid in het groen, op straat en naast de prullenbakken. Jullie kunnen natuurlijk niks doen tegen de hedonismedrang van het menselijk gedrag die weigert afval juist weg te gooien. Toch geef ik het als punt aan omdat het sterk mijn gevoel vergroot dat in diens individualisme niemand echt geeft om de medemens hier. Het voelt gewoon niet als het fijne Utrecht en bevorderd de sfeer niet. • Qua klimaatneutraliteit en energie naast zonnevelden en windmolens, pleit ik voor zonnepanelen op lege daken op bijvoorbeeld nieuwbouw, industriegebouwen en bestaande woningen. Zijn jullie natuurlijk geen eigenaars van om die wil op te dringen, maar wellicht zijn er gesprekken	Met de omgevingsvisie stellen we diverse maatregelen voor om de verkeersveiligheid te verbeteren. Handhaving is niet iets wat we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Tot 2040 vergroten we de parken en maken ze autovrij. We richten de parken in met meer diverse beplanting die er aantrekkelijk uit ziet en biodiversiteit stimuleert. Het park is een plek om te sporten en spelen maar ook om van de rust te genieten. We houden rekening met de sociale veiligheid en de ecologische kwaliteit. We hopen dat u in de toekomst niet meer hoeft uit te wijken naar een park in een andere wijk. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht. In nieuwbouw projecten en bij grootschalige renovaties sturen wij als gemeente op 'geen dak onbenut'. Het doel is om daken beter te gebruiken voor energieopwekking, maar ook voor waterberging en groen door het aanleggen van groene daken. We proberen mensen zoveel mogelijk bewust te maken van de voordelen van zonnepanelen. Zonnepanelen op daken kunnen we als gemeente niet afdwingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mogelijk met eigenaren van complexen die de opgewerkte stroom voor gemeenschappelijke ruimten kunnen gebruiken of iets dergelijks. Het neemt niet meer ruimte in van de stad dat er groen moet worden opgeofferd. Als er veel nieuwe gebouwen komen die veel energie nodig zullen hebben, zijn zonnepanelen op de daken een goed conversatiepunt in mijn oogpunt. Het plan klinkt erg goed voor de wijk in het algemeen. Superblij als het doorgaat en ik me meer kan thuisvoelen ook al zal het nog lang duren. Paden over einsteindreef naar winkelcentrum is superfijn (zeker tegen te snelle auto's), groen aan malkander verbinden is superfijn, zamenhofdreef groener is superfijn als iedereen nog makkelijk bij parkeerterreinen kan komen. Ik heb voor mijn werk altijd de auto nodig, maar de leefbaarheid is zoveel belangrijker. Ik ben een beetje klaar met dat vele getoeter en raceparadijs hier waar ik midden in de nacht wakker van kan worden :).	Dank voor de positieve afsluiting van uw reactie.
155	Al een geruime week ben ik met mijn partner briefjes over de protestactie en de protest YouTube video uit de lift in ons flatgebouw aan het verwijderen. Met opzwepende teksten wordt men een ding op het hart gedrukt: die Omgevingsvisie, die is er niet voor jou als Overvechter. Nu heb ik zelf een universitaire opleiding in transitiemanagement en kan ik beamen: verandering gaat vaak gepaard met protest en mensen die flink hun hakken in het zand steken. Het heeft even geduurd, maar ik heb inmiddels tijd gevonden om de Omgevingsvisie zelf te lezen en er valt me meteen één zin op: "In heel Overvecht wordt betaald parkeren ingevoerd" (Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A - April 2024, pagina 25). Voor wie is die maatregel eigenlijk bedoeld? Ik kan me voorstellen dat je bij een groot winkelcentrum betaald parkeren wilt invoeren. Maar, in de hele wijk? Iedereen die ik in Overvecht ken, gaat met de auto naar werk. De directe verbinding met de ringweg wordt bejubeld, evenals de fijne auto-verbinding in de wijk. Mensen in en buiten Utrecht die ik vertel over het winkelcentrum bij mij in de buurt, kijken daar allemaal verbaasd van op. Er zijn niet zo veel mensen die speciaal voor het winkelcentrum Overvecht komen ontdekken. Uit deze informatie komt de conclusie dat betaald parkeren	Informatie over betaald parkeren is hier te vinden:https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. In de aangepaste versie van de omgevingsvisie staat een duidelijke beschrijving van de doelstellingen, hoe we deze willen bereiken en hoe we dit gaan monitoren. Daarna geeft de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 een overzicht van wanneer welke ontwikkeling ingepland staat. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vooral de Overvechter raakt. Mensen moeten alsnog met hun auto naar werk en zullen gedwongen worden te betalen of hun auto nog verder weg te parkeren. En laten we even eerlijk zijn, gaat de doorsnee Overvechter een parkeervergunning kunnen betalen? Voor het Honoursprogramma Inclusieve Energietransitie wat ik aan Erasmus Universiteit Rotterdam volg kwam notabene een collega van Dock Overvecht langs om te praten over energiearmoede. Met schrijnende voorbeelden uit mijn eigen wijk werd aan voornamelijk economiestudenten uitgelegd dat energiearmoede niet zomaar met een beleidsvoorstel op te lossen is. Mensen hebben al spanningen om de duurder wordende boodschappen, de energierekening die nog steeds de pannen uit stijgt en nu wordt ook hun gratis parkeerplek afgepakt? Ik begin die demonstratie en de petitie steeds meer te begrijpen. Ik was niet van plan om de petitie te tekenen, sterker nog, ik was van plan om de omgevingsvisie te lezen en medewerkers van de gemeente Utrecht een hart onder de riem te steken. Transities zijn lastig, ze zijn vaak pijnlijk en jeetje, wat gaan ze tergend traag. Of je nu een omgevingsvisie schrijft of een kantine vegetarisch maakt, je houdt nooit iedereen te vriend en het kost altijd bakken met tijd en energie. Maar in een Omgevingsvisie zetten dat alle parkeerplekken betaald worden en dat een slagader van de wijk (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef) een groene, auto-vrije promenade wordt... je maakt het jezelf niet makkelijk, hé? Als Overvechter die hier al geruime tijd woont, heb ik een prangende vraag: wie hebben jullie gesproken? Ik kan zo de adressen aanwijzen met mensen die wel naar jullie bijeenkomsten kunnen en willen komen en jullie leganda's kunnen ontcijferen. Ik kan ook zo de adressen aanwijzen die zeker weten niet langs zijn geweest en ik vrees dat dat echt de overgrote meerderheid is. Een Omgevingsvisie schrijf je vóór mensen. Mensen die er nu wonen en mensen die er gaan wonen. Op het moment dat je visie zo ver af staat van mensen en geen tijdspad bevat die uitlegd hoe veranderingen worden doorgevoerd door de jaren heen, dan stuit je op weerstand.	De omgevingsvisie Overvecht is er voor de huidige en toekomstige Overvechters. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op papier vind ik de Omgevingsvisie echt prachtig. Ware het niet dat ik hier zelf woon en bij mij mijn identieit als Overvechter schuurt met de identiteit die de Omgevingsvisie op de Overvechter van de Toekomst legt. Mijn advies: haal dat betaald parkeren er als de wiedeweerga uit en schrijf een specifiek transitieplan voor de slagader van Overvecht (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef verbinding). Neem mensen mee in hoe die weg er over 5 jaar uit ziet, over 10 jaar en wat dat betekent voor hun woongenot. P.S. wat me ook enorm opvalt: welk probleem neem je weg door betaald parkeren in te voeren en carnegiedreef-zamenhofdreef verbinding weg te halen? Wie heeft dat probleem? Voor wie wórdt dit een probleem? Dat is in de Omgevingsvisie niet duidelijk opgeschreven (ja, over de hele omgevingsvisie heen, maar zo werkt dat natuurlijk niet ;). P.P.S. Zelfs voor mij, een witte, hoogopgeleide Nederlander die niet in enige vorm van geldproblemen zit en een bijna gegarandeerde baankans heeft na haar masteropleiding, lijkt Overvecht van de Toekomst zoals geschreven wordt in de Omgevingsvisie een Overvecht voor de havermelkelite, zoals dat nu in de volksmond wordt genoemd. Ik kan me voorstellen dat de échte Overvechters al voor zich zien hoe ze langzaamaan de wijk uitgedrukt worden door stijgende woonlasten (meer groen = meer huur, autovrij = meer huur, betaald parkeren = meer kosten en ga zo maar door). Opnieuw de vraag: voor wie is het Overvecht van de Toekomst? Welke veranderingen in de demografie van de wijk zullen plaatsvinden gebasseerd op de Omgevingsvisie? Is dat gewensd? Voor wie wel en voor wie niet? Kortom, wie zijn de winnaars en wie worden de verliezers?	
156	Op de bijgeleverde kaart staat dat er een fietstunnel wordt gepland die uitkomt op de de Prof. H. de Vrieslaan, Op dit moment zijn er twee bestaande fietsroutes: langs het Rietveld College en via het station/de Tripkade. Het inplannen van deze extra tunnel zou Overvecht en Tuindorp extra verbinden. Deze extra fietstunnel sluit echter niet aan op een ander verkeersnetwerk dan de twee opties die er al zijn. In Tuindorp is sprake van eenrichtingsverkeer én van smalle straten. De Hugo de Vrieslaan heeft de richting naar Overvecht toe.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als er extra fietsverkeer komt vanuit Overvecht dan zal dat tegen de richting in zijn. In Tuindorp spelen kinderen (gelukkig nog steeds!) graag op straat - wat met extra fietsverkeer in gevaar zou komen. Daarnaast loopt de route ‘dood’ - fietsers richting centrum zullen via de Prof. Van Bemmelenlaan alsnog terecht komen op de weg die ze ook zouden nemen als ze via het Rietveld College fietsen. Extra tijdswinst is er dus niet. De Prof. Van Bemmelen is een drukke ader in Tuindorp - en extra verkeer zal hier alleen nog maar voor meer problemen zorgen. Ik vraag u de aanleg van de fietstunnel te heroverwegen in het kader van zowel de verkeersveiligheid in Tuindorp en ook omdat de hoge kosten niet in verhouding staan voor de zeer geringe tijdswinst die een enkeling zou kunnen behalen. Als u tijdswinst of een betere bereikbaarheid van Overvecht voor velen zou willen bereiken dan lijkt mij een tunnel bij de spoorwegovergang naar de Pan een veel logischer optie.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
157	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: ontspannen in de natuur zijn samen met die prachtige paarden. Het heeft mijn dochter elke week weer een bijzondere ervaring om op de manege te zijn. Het eigen in de mooie omgeving en het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	actieve bezig zijn op de manege, geeft haar veel energie en zelfvertrouwen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
158	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter (11 jaar): de plek waar ze volledig zichzelf kan zijn en tot bloei komt. Waar het op school soms wat moeizamer gaat, voelt ze zich wekelijks op de manege thuis en groeit ze enorm in zelfstandigheid en zelfvertrouwen, het ontwikkelen van leiderschapsvaardigheden (ze kan inmiddels jonge kinderen op weg helpen) en helpt de omgang met de paarden in haar emotionele ontwikkeling/ emotie regulatie (met paarden knuffelen en ze verzorgen doet haar zo goed als ze zich verdrietig voelt of een pittige dag op school heeft gehad!). Bovendien is de manege een fijne ontmoetingsplek ook voor ouders. In de bistro wissel ik persoonlijk veel uit met andere ouders, die een opgroeiend kind in dezelfde leeftijdsfase hebben, waardoor we bij elkaar veel herkenning vinden in bijv. vragen mbt de opvoeding/ontwikkeling, middelbare schoolkeuzes etc.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom; fijn en belangrijk voor de sociale steun! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
159	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedere vrijdagochtend ontspannen en sporten op de rug van een paard of pony. Ik voel sterke verbondenheid met de dieren en met mijn mederuiters. [NAMEN] van de manege zorgen dat de paarden en pony's in de groepsstal een heerlijk, diervriendelijk leven kunnen leiden waarbij zij hun natuurlijke gedrag kunnen vertonen. Dit komt bijna niet op andere maneges voor. Zij werken hard en doen alles om de manege steeds te verbeteren. Door de buitenritten voel ik me dichter bij de natuur. Ik zie ook de mensen van de dagbesteding een zinvolle dagindeling hebben, met activiteiten	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	die bij hen passen. Manege 't Hoogt heeft voor mij en - voor vele anderen - een heel belangrijke betekenis. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
160	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Kom op gemeente, dit is de enige manege die ik ken die echt diervriendelijk met hun paarden omgaat. Dit zijn hele goede positieve ondernemers die er echt iets van maken. Heel veel stallen in de omgeving moeten sluiten, maar deze niet!!! Ik heb een eigen paard maar als ik geen paard had, zou ik hier zeker rijden. Er zijn zelden stallen die zo veel organiseren en waar je crossles kunt volgen. Ik heb erg veel respect voor deze ondernemers. Jullie slaan door in deze plannen. Dit mag echt NIET gebeuren. Ik woon in Overvecht en wordt heel kwaad van deze plannen. Deze manege heeft een onwijs GROTE sociale	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	functie die jullie nu over het hoofd zien omdat je er geen verstand van hebt….. Dit is absoluut een unieke manege die NIET weg mag gaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
161	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik mijn jeugd heb doorgebracht, de liefde voor paarden heb ontwikkeld. Ik denk met warme herinnering terug aan alle mooie ritten te paard door het prachtige Noorderpark! Ik ben er nog regelmatig te vinden. De manege is niet alleen een manege maar een plek waar ik naar toe kan en altijd welkom ben. Dat kan niet verdwijnen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
162	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor gezelligheid, ontspanning, sociaal contact, actief bezig zijn en natuurlijk een hoop leren over de paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
163	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een erg belangrijke plek voor een heleboel verschillende mensen. Kinderen en volwassenen sporten er, krijgen rijles, leren er met dieren omgaan en leren sociale vaardigheden door in groepen te sporten en daarna nog even met elkaar te kletsen. Verder leren ze omgaan met prestatiedruk, want de manege organiseert ook regelmatig wedstrijdjes, waaraan alle ruiters mee kunnen doen. Deze	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	wedstrijden zijn heel laagdrempelig en leuk, en hier wordt aan kinderen én volwassenen geleerd dat het om de lol gaat en niet om het winnen. Tevens is er een studentenvereniging aanwezig op de manege, dus het is echt voor alle leeftijden geschikt en gezellig. Op deze vereniging leren studenten van allerlei verschillende studies en achtergronden andere studenten kennen met eenzelfde voorliefde voor paarden. Naast het rijden, is de manege ook een zorgmanege en heeft dagbesteders. Jeugd en volwassenen kunnen daar aan meedoen en kunnen hierdoor weer deel uitmaken van de samenleving. Ik heb persoonlijk bij de manege gewerkt en ben er ook erg vaak. Hoe vaak er wel niet kinderen gewoon rondhangen voor de gezelligheid of vragen om “klusjes”, want in maneges leer je aanpakken; er is veel fysiek werk te doen wat een hele goede manier is om stress kwijt te raken die we overal ervaren: op school, op het werk, waar dan ook. Ze doen dit alleen of met groepen vriendjes. Het is een fijne en veilige, gezellige plek voor deze kinderen. De manege organiseert ook ponykampen waar de kinderen ontzettend van genieten. Gezien ik er zo vaak was / ben, heb ik ook contact gehad met de dagbesteding. Ik zie deze mensen echt opfleuren op de zorgmanege en ik kan me niet voorstellen dat je deze kans weg wil halen. Zij werken hard, zijn daardoor voldaan en komen met andere mensen in contact. Daarnaast halen ze ook heel veel uit het contact met de verscheidene dieren die ze verzorgen bij de zorgmanege. De manege is dus een belangrijke plek voor kinderen, studenten, volwassenen en mensen die van dagbesteding kunnen gebruikmaken. Naast de functie voor mensen uit Utrecht, heeft de manege nog een functie, namelijk een voorbeeldfunctie. Manege ’t Hoogt is een manege enorm gericht op dierenwelzijn en inspireert daar anderen mee. Op deze mooie locatie, hebben ze genoeg ruimte om daar aan te kunnen voldoen met weilanden, een paddock en dichtbij een park waar er buitengereden kan worden. Afwisseling is voor paarden net zoals voor mensen erg fijn! Daarnaast is het steeds lastiger en onhandiger om een auto te hebben in de stad. Deze locatie is ten minste	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bereikbaar met de fiets, terwijl meeste andere maneges dat niet zijn, omdat je voor de nodige ruimte dan de stad uit moet. Daar komt nog bij dat er de laatste tijd erg veel maneges failliet gaan, dus koester de plekken die er nog wel zijn! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een vreselijke fout zijn. Zie daarom de locatie van Manege 't Hoogt NIET als mogelijke locatie voor voetbalvelden!	
164	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het Noorderpark is een natuurgebied dat alleen met passende recreatie gecombineerd mag worden. Er is al genoeg onrust in de skatepark zone en ook worden vogels verstoord door het jaarlijkse Soenda festival. Aanleg van voetbalvelden doet verder afbreuk aan de natuur. Voetbal is ongetwijfeld een gezonde activiteit voor veel mensen, het is niet verenigbaar met de natuur van het Noorderpark. Een manage daarentegen is juist wel een harmonieuze combinatie met natuur en rust. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
165	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Hiernaast is manage t hoogt een voorbeeldfunctie voor andere maneges voor het paarden welzijn. Paarden worden in kuddeverband gehouden en verre van als gebruiksvoorwerp gebruikt. Er wordt veel informatie gedeeld over het welzijn van dieren. Hier zouden andere maneges van kunnen leren. Dat juist deze manege zou moeten verdwijnen is heel zonde. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
166	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter echt heel veel ze heeft turbo adhd En de paarden op deze Manege geven haar de rust en ze krijgt ook nog eens een boost aan zelf vertrouwen van de paarden ze heeft er zoveel plezier in en ik word daar als moeder ook echt blij van omdat te zien, en dat is fijn het leven is al hectische genoeg Haar wereld en van nog tig ruitertjes stort ook echt in als Manege t hoogt zal moeten verdwijnen En wat wij heel fijn vinden bij de manege is de welzijn van de paarden ze hebben het heel goed daar en dat vinden wij ook erg belangrijk, en [NAMEN] zijn echt top ze doen er alles aan om het voor iedereen ze prettig mogelijk te maken en vooral voor de paarden!! het is gewoon een prachtige manege op een prachtige locatie en dat mag gewoon echt niet verdwijnen!!! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
167	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter heel veel. Zowel sociaal, emotionele ontwikkeling als sportief gebied. Ze is daar een paar dagen in de week (en dus niet binnen achter een scherm of op straat rondhangen)!) De manege heeft een hele positieve bijdrage aan haar ontwikkeling. Dit geldt voor veel kinderen daar. Daarnaast is, in tegenstelling tot andere maneges in de buurt Manege T Hoogt in Utrecht en omstreken een van de weinige maneges die het welzijn van de paarden en pony's zo voorop stellen. Je.kan zo n manege ook niet even verplaatsen. Voetbalvelden wel! Ik willen vragen hier iets creatiever over te willen nadenken over een locatie hiervoor. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
168	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Tot mijn verbazing schrijft u dat u 3 tot 4 sportvelden	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	wilt plaatsen op nummer 6 'zoeklocatie sport noorderpark'. Het zal u bekend zijn dat dit de huidige plek is van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur (en omgangsregels: samen met fietsers, wandelaars, honden, van het park genieten) in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Deze manege is al meer dan 5 jaar, en daarvoor nog tientallen jaren langer onder andere eigenaar, het thuis en vakantie in eigen stad van velen. Een plek dicht bij de stad waar kinderen en volwassenen hun dagelijkse zaken helemaal los kunnen laten en zich bezig houden met dier, natuur en sociale contacten. Hiernaast zal het u niet ontgaan zijn dat het een hele bijzondere manege is. Ten eerste omdat de dieren altijd (!) samen in een kudde lopen. Dit is een basisbehoefte van deze dieren en helaas is nagenoeg alle andere stallen geen werkelijkheid. Het is een goed voorbeeld voor de Overvechtse en Utrechtse mensen hoe je op een natuurlijke manier dieren kunt houden en verzorgen. Ten tweede weet u dat de manege een zorglocatie is: de toegevoegde waarde van dagbesteding met dier en natuur staat buiten kijf. Jeugd en volwassen deelnemers kunnen weer deel uitmaken van de samenleving. Ten derde biedt de manege buitengewone programma's aan: bijvoorbeeld met hun crossterrein. Het is voor mij, als manegeruiter, uitzonderlijk dat ik met een manegepaard crosslessen kan rijden Manege t Hoogt maakt dit mogelijk en dit betekent veel voor mij. Al met al is het voor mij een plek op een locatie die ik niet kan missen in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt níet te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
169	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij echt super veel, ik heb zoveel vriendinnen daar gemaakt en het is het enige wat ik echt belangrijk vind. Als ik teveel stress heb met school ga ik naar de manege om mijn hoofd helemaal leeg te maken, en dat lukt ook hierdoor. Als de manege weg gaat zou ik dat echt niet leuk vinden en zou ik dus ook een andere manier moeten zoeken. Ook zou ik niet weten waar alle pony's en paarden heen zouden moeten en zou ik dit heel verdrietig vinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
170	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een comfort plek, waar iedereen zichzelf kan zijn en iedereen hoort erbij. Ook moet ik hier heel erg van bijkomen, want ik weet niet wat ik zonder de manege zou moeten. Ook is de manege een plek waar ik altijd naartoe ga als ik even niet meer lekker in mijn vel zit. Als de manege weg gaat wordt dit alleen maar erger. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
171	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij super veel als ik me even niet zo fijn voel ga ik er heen of als ik even afleiding nodig heb. Thuis is er vaak ruzie en dan kan ik die ruzies even ontsnappen door naar de manege te gaan. Ik zou niet weten wat ik anders moet doen als de manege weg is. Ik heb zo veel vriendinnen en vrienden op de manege gemaakt en als ik niet meer naar de manege kan zie ik die vrienden nooit tot niet zo vaak meer. Mijn mentale gezondheid is ook niet heel goed en heb een tijdje zelfmoord gedachtes gehad. Het was dan heel fijn om naar de manege te gaan en rondom de paarden te zijn. Dat hielp heel erg. Ik denk dat heel veel mensen er zo over denken en dat het voor iemand goed zal zijn als de manege weg gaat. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
172	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
173	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en pony-rijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: 1 á 2 x in de week samen met mijn kleindochter heerlijk met pony's en paarden bezig zijn. Een geweldig mooie sport en hobby! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
174	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
175	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een stuk ontspanning. Even rust in het drukke stadsleven. Ook de schaatsbaan die ze maken als de winter meewerkt is geweldig! Kinderen vinden het top daar! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
176	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een moment van connectie. Samen met anderen zijn en je passie met hen delen. Ook is het een moment van rust voor jezelf. Even uit de drukke werkweek. Het is voor vele een betekenisvolle plek, waardoor het te gek voor woorden zou zijn als het verdwijnt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
177	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij nostalgie. Deze manege bestaat al lange tijd en is overgenomen door 2 enthousiaste mensen. Zij hebben hier een prachtig bedrijf van gemaakt, waar dierwelzijn en plezierig paardrijden hoog in het vaandel staan! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
178	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar mijn 10 jarige zoon volledig zichzelf is. Hij volgt het Young Leader Program wat ook een duidelijk effect heeft op zijn school. Dit is uniek in Utrecht. Hij wordt gezien, hij leert hier zo ontzettend veel: doorzetten, in je kracht staan, organiseren...het is een pad wat hij bewandelt naast zijn school en wat hem zoveel verder helpt. Zoals wij vaak roepen: door de manege geen therapie nodig. En dat is waar. Dit komt zelfs uit wetenschappelijk onderzoek. Ik geloof niet dat dit ooit met voetbal is aangetoond. Op de manege betalen we alles zelf....geen subsidies...we regelen het allemaal zelf en dat is echt niet altijd makkelijk. Het beetje groen wat wij door de manege meerdere dagen per week meemaken is uniek. En zal echt moeten blijven. Deze manege is uniek is zn manier qua paardwelzijn. Echt uniek voor Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
179	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter een plek waar hobby, plezier, leren en nieuwe vriendinnen maken samen komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
180	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: ALLES ! een plek waar ik niet bezig ben met mijn problemen van het dagelijks leven. Een plek waar ik iemand ben en word gezien. Dieren maar vooral paarden zijn mijn leven ! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
181	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij alles. Het is mijn wekelijkse uitlaatklep na drukke werkdagen, mijn allergrootste hobby en passie sinds klein meisje. Het is een unieke plek waar het welzijn van de paarden/pony's voorop staat en er op een hele fijne manier met de ruiters wordt omgegaan. Ook worden er allerlei leuke en leerzame activiteiten aangeboden en is er dus zelfs dagbesteding mogelijk.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is er altijd super gezellig en de paarden/pony's maken een onmisbaar en onvervangbaar deel uit van mijn leven. Ik ben al jaren vaste klant bij Manege 't Hoogt en ik kan mij niet indenken dat ik geen paardrijles meer bij hun zou kunnen volgen, laat staan dat de manege volledig vervangen wordt door voetbalvelden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
182	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij het kunnen genieten van de paarden en de paardensport. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
183	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Er zijn voetbalvelden genoeg in de omgeving en ook andere plekken waar dit gerealiseerd kan worden. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter wekelijks plezier en passie. Inmiddels heeft zij ook veel vriendinnen leren kennen en is helemaal gek van paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
184	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij de plek waar mijn dochter haar zo geliefde sport uitoefent én haar sociale contacten heeft! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
185	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het omgaan met dieren trekt zeker ook een specifieke doelgroep kinderen. Anders dan de hockey en voetbaljeugd zijn kinderen die begaan zijn met dieren gemiddeld gezien wat gevoeliger of zelfs kwetsbaarder. ‘Paardenmeisjes’ (6 tot 60+) hebben over het algemeen een zeer emotionele band met ‘hun’ lievelingspaarden. Het wegvallen van de manege zou voor honderden mensen een enorm persoonlijk drama betekenen. Manege ’t Hoogt biedt iedereen een veilige plek, zeker ook voor kinderen en jeugd met een rugzakje. Ook de zorgboerderij is een dagelijks toevluchtsoord waar mensen met een beperking werken aan hun eigenwaarde en het gevoel iets zinnigs te kunnen bijdragen aan de samenleving. Het is wetenschappelijk vastgesteld dat kinderen (en volwassenen) met bijvoorbeeld adhd, add, autisme, asperger en ptss zeer veel baat hebben bij het hebben van interactie met paarden. De wat ruwere sporten zijn voor deze doelgroep te intimiderend of hebben een counter- effect op het gedrag. Daarnaast maakt ’t Hoogt zich ook binnen de landelijke organisaties KNHS en FNRS multifocaal hard voor het dierwelzijn zowel op het vlak van huisvesting, voeding en verzorging als in de omgang met mensen. Een en ander volledig in lijn met de uitrol van het meest moderne Mellor (et al. 2020) dierwelzijnsmodel (zie ook zienswijze Raad voor Dieren). Inmiddels lopen er projecten en studiedagen voor o.a. instructeurs van andere locaties. Aandacht wordt besteed aan gezonder bewegen, fitheid, ruitergewicht en alternatieve meer paard-cognitiegerichte trainingsmethoden. ’t Hoogt is landelijk gezien een baanbreker, koploper en voorbeeldbedrijf als het gaat om het tegengaan van de verruwing en het op alle fronten verduurzamen van de paardensport.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege met als doel het bedienen van voetbaljeugd ten koste van de manegejeugd op juist deze bijzondere plek zou een meer dan ernstige en zelfs discriminerende dwaling zijn. Het zou veel verdriet veroorzaken en voor velen van een onvoorstelbare onrechtvaardigheid van het gemeentelijk beleid getuigen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
186	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege heeft een belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Een hele fijne manege waar gezellig samenzijn belangrijk is. Daarnaast is dit de één van de weinige maneges waar dierwelzijn hoog in het vaandel staat. De dieren worden hier niet alleen met volle liefde verzorgd, maar hebben ook de mogelijkheid om echt paard te zijn. Dit is een voorbeeld voor veel andere maneges. Het heeft hiermee een voorbeeldfunctie voor vele andere maneges en dat binnen jullie stadsgrenzen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
187	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
188	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Een plek waar ik mezelf kan zijn en kan ontwikkelen tot een beter en goed mens. Ik krijg hier de kans om een eigen identiteit te ontwikkelen en enorm te genieten van de natuur hier in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
189	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar kinderen en volwassenen tot rust kunnen komen, leren wat respect is, verzorging van een prachtig dier, verantwoordelijkheid en met anderen omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
190	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Ik ben hier als kind begonnen aan de passie van mijn leven. Na een aantal jaar zijn die eigenaren ook al gedwongen failliet gegaan. Nu hebben de huidige eigenaren het bedrijf weer opgepakt en er een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	prachtige plek voor gemaakt voor alle leeftijden om een van de beste passies die er zijn de ontdekken. Als nu het bedrijf WEER failliet wordt gedwongen zou dat onacceptabel zijn en zullen daar een ontzettend groot aantal mensenecht kapot van zijn. Denk aan de jonge meiden en jongens die hun lievelingspaard nooit meer gaan zien omdat hij verkocht moet worden. Ik heb dit toen bij de eerste eigenaren meegemaakt en ik ben er zes jaar later nog steeds niet helemaal overheen. Je zult de jonge mensen die daar met hun favoriete paardjes leren om paard te rijden op een zachtaardige manier ontzettend veel pijn doen. En natuurlijk is het verschrikkelijk stressvol voor alle paarden die van elkaar gescheiden worden en naar een andere plek gestuurd worden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
191	Als bewoner van Overvecht kan ik mij in grote lijnen vinden in het ontwerp. Sta volledig achter de verkeerdparagraaf. Hopelijk wordt voldoende aandacht gegeven aan woningen voor het middensegment, alleen zo kan de wijk weerbaar blijven.	Fijn om te horen dat u zich kunt vinden in de voorstelde maatregelen in de verkeersparagraaf. De ontwikkelrichting voor het middensegment in Overvecht is dat deze moet toenemen. In alle projecten wordt onder andere ingezet op dit segment.
192	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat heel bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is er al heel veel jaar op deze plek en heeft in al die jaren steeds laten zien dat het bestaansrecht heeft als bedrijf en als fantastische plek voor jing en oud, mens en dier samen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een grote fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
193	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een hele hoop herinneringen en fijne plek waar iedereen terecht kan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voetbal velden die er genoeg zijn in de omgeving, en het is een sport waar tegenwoordig alleen maar meer zinloos geweld in voor komt. Iets wat op een manege totaal niet terug te vinden is.	
194	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
195	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
196	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren acht ik overbodig en onnodig en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht. Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel jonge kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Dit baart mij echt zorgen. De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een rustige en kindvriendelijke buurt. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd midden in de wijk bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn grote kosten gemoeid bij de realisatie van de huidige plannen. Middelen zouden heel veel beter besteed kunnen worden aan meer noodzakelijke projecten. Een fietstunnel onder station Overvecht is kostenefficiënter. Deze is echter niet voor niets indertijd gesloten o.a. vanwege overlast. Kortom: enige toegevoegde waarde ontbreekt mijns inziens en de impact voor de bewoners van Tuindorp is groot. Het zou de betrokken wethouder sieren als ze de bezwaren van de bewoners serieus neemt.	
197	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij mijn jeugd, de liefde voor paarden en de toekomst voor mijn kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
198	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
199	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: vriendschap, dierenwelzijn (een manege houden zoals bij manege t Hoogt is vooruitstrevend in dierenwelzijn), natuur, sport en ontspanning. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
200	> Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… > Ik maak me oprecht zorgen hierover…. > Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. > Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo'n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. > Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. > Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. > De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. > De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. > (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig meer) > > Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." > (maar dat weten jullie natuurlijk al)	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Wij vinden het heel vervelend om te horen dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Wij proberen met de visie het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker en sneller te maken zodat deze een beter alternatief voor de auto worden. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Ook de nieuwe bewoners van Overvecht hebben recht op groen. Dit doen we niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief. Bijvoorbeeld met veel nieuwe bewoners wordt een bestaand park in de toekomst drukker gebruikt dan nu. Om de kwaliteit van het park te verhogen breiden we het groen uit ten koste van

Nr.	Reactie	Antwoord
	> En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: > “ Autowegen door de parken komen te vervallen” > Huh? > Overvecht is een Park! > En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? > Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! > De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. > Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. > > Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto’s voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. > En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. > > Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. > Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. > Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. > Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Inderdaad: ik heb al via deze weg gereageerd maar wil reageren op een uitspraak van Lot van Hooijdonk:” ….dat veel bewoners willen dat de wijk verkeersveilig word, daarom is in het concept voorgesteld om een aantal wegen af te sluiten” Nogmaals dit is in mijn woonomgeving al gebeurd zodat er weinig uitvalswegen zijn. Maar afsluiten van wegen geeft geen verkeersveiligheid…..wel meer controles op gedrag van automobilisten, verkeersdrempels. Afsluiten van wegen / auto’s terug dringen uit de samenleving hoort bij het gedachtegoed van	bestande verharding en zorgen dat het park minder versnipperd is en beter verbonden met de buurt. Ook moeten buurten die nu nog versteend zijn groener worden om de wijk aan het verandernde klimaat aan te passen. denk aan hevige regenbuien en hogere temperaturen. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Onderdeel van de visie is het herinrichten van alle straten. De buurtstraten worden ingericht als 30 (of 15) km/u straten met drempels en klinkerverharding. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook minder geneigd om de snelheid aan te passen. Het is goed om te horen dat de uiteindelijke herinrichting van de Carnegiedreef als positief wordt ervaren, ondanks de langere periode waarin tijdelijke maatregelen zoals rood-witte tonnen nodig waren om het slingerende effect te creëren. Bij het opstellen van de omgevingsvisie Overvecht is specifiek gekeken naar de opzet van de wijk en hoe we de sterke punten van de wijk kunnen versterken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen links….een partij die in Utrecht groot is mede dankzij de vele studenten in deze stad. De opmerking van raadslid Fred Dekkers:" …..tegelijkertijd weten dat er een nog grotere groep is die voor de veranderingen is…" vind ik vaag….hoe kom je aan deze informatie? Welke veranderingen? Ik heb niet het idee dat ik hier in ben meegenomen als bewoner van Overvecht. Oh ja….de Carnegiedreef was jaren geleden een twee baans auto weg…door een dodelijk ongeval en demonstraties van omwonende is het de nu bekende " Slingerweg " geworden. (verkeersveiligheid dus…) (overigens: het duurde erg lang voor deze zo mooi is opgeknapt want jaren hebben er rood/witte tonnen gevuld met zand op de weg gestaan om het " slinger effect te creëren) Ik voel met name onvrede dat er naar Overvecht word gekeken als een doorsnee wijk met smalle straten, huizen dicht op elkaar, Parkeer overlast …..juist omdat hiervan geen sprake is maakt het deze wijk zo mooi en leefbaar voor een ieder. Doordat er op deze manier word gekeken merk ik ook dat ik er geen vertrouwen in heb dat jullie mijn bijdrage via de mail meenemen in de vergadering later dit jaar gepland. Nogmaals dank voor jullie inzet voor de wijk Overvecht, in mijn vorige mail gaf ik al aan wat ik wel als positief ervaar maar dat neemt helaas niet mijn onrust weg.	Alle zienswijzen zijn doorgenomen en beantwoord. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.
201	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: De manege heeft naast sporten, een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Ik zie dat mijn kind en andere kinderen meer zelfvertrouwen krijgen door de omgang met elkaar en de paarden. Ook kinderen die t op school moeilijker hebben, omdat ze buiten de groep vallen of gepest worden, vinden hier gelijk gestemden en voelen zich thuis. Ze bloeien hierop. Deze plek mag niet verdwijnen voor de jeugd, dit is een bijzondere plek om te sporten met paarden. In Utrecht zijn meerdere mogelijkheden om te voetballen, maar paardrijden niet. Zeker niet waar paarden in natuurlijke omgeving gezamenlijk in de groep leven (beter voor t paard). Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
202	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet wijken voor dit plan. Maneges hebben het zwaar in de huidige tijd. De toenemende kosten voor onder andere voer, energie, dierenarts, tandarts, hoefsmid, harnachement en aanschafkosten van paarden maken dat veel maneges de afgelopen tijd hun deuren hebben moeten sluiten. Dat is jammer voor de toekomstige jeugd. Kinderen groeien steeds meer binnenshuis op en hebben nog weinig binding	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met natuur en buitenleven. Dit is weer van invloed op hun sociale ontwikkeling en weerbaarheid. De laatste jaren staan veel maneges in de schijnwerpers vanwege de toenemende aandacht voor dierwelzijn. Een van de misstanden van maneges is sociale isolatie. Paarden zijn uitermate sociale dieren die in de natuur in kuddes samen leven en complexe relaties onderhouden. Daarnaast zijn paarden zeer gevoelige dieren die heel goed in staat non verbale communicatie van mensen te lezen en daarop te reageren. Paarden zijn eerlijk in hun communicatie en leven in het hier en nu. Niet voor niets worden ze daarom vaak ingezet in managementtrainingen, teambuildingsactiviteiten, coaching sessies en therapieën bij mensen met psychische klachten. Paardrijden en omgang met paarden is meer dan alleen een sport. Het helpt kinderen en volwassenen in het ontwikkelen van hun zelfvertrouwen en leiderschap. Daarnaast biedt het omgaan met paarden troost en afleiding in moeilijke tijden. Juist daarom is het zo belangrijk dat maneges blijven bestaan. Bij manege ‘t Hoogt hebben ze als geen ander oog voor het welzijn van de paarden en pony’s. De paarden leven in kuddeverband, krijgen een individueel voedingsbeleid en worden ingezet voor afwisselend werk. Daarnaast wordt de gezondheid van de paarden goed in de gaten gehouden en krijgen de paarden wekelijks onbelaste beweging. Ik heb in mijn leven veel maneges gezien en nergens hadden de paarden het zo goed als bij ‘t Hoogt. Bovendien heeft deze manege ook een functie als zorgmanege. Zij bieden kleinschalige dagopvang aan jongeren en volwassenen met uiteenlopende hulpvragen. Er wordt gewerkt aan ritme, regelmaat en persoonlijke ontwikkeling met als doel dat deelnemers een plek vinden in de maatschappij. De huidige eigenaren hebben al hun energie en tijd in dit bedrijf gestoken en hebben er een hele mooie plek van gemaakt met oog voor het welzijn van dier en mens. Het mag niet zo zijn dat deze mooie plek moet verdwijnen en plaats moet maken voor vier kunst(!)grasvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
203	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik werk zelf als deelnemer van de zorgmanage op de manage. Hier werk ik met veel plezier aan mijn persoonlijke doelen om weer te kunnen werken. Ik heb ook een baan aangeboden gekregen bij de manage wanneer ik weer kan werken en de mogelijkheid om verder te kunnen ontwikkelen in de paardenwereld. De manage is meer dan een plek om te paard te rijden. Het is een plek om jezelf te ontwikkelen en te leren kennen. De sfeer en de mensen die hier rijden en werken zorgen dat dit een unieke plek is wat zoveel kan geven. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
204	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een mooie nabije plek om deze prachtige hobby uit te oefenen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
205	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een oase van rust waar ik kan genieten van paardrijden, van heerlijke buitenritten, van sociale contacten met veel (paarden)vrienden, van ontspannen tussen de paarden met gelijkgezinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
206	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een unieke plek waar kinderen en volwassen kunnen sporten maar dan op een andere manier als voetballen. Er zijn al veel maneges die verdwijnen en dat is een slechte zaak. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
207	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een uitlaatklep voor mij en voor de kinderen , het enigste stukje in Utrecht om nog je rust te vinden en je veilig te voelen. Dat is op een voetbalveld niet meer. Dus zoek een andere locatie maar niet hier A.U.B. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
208	Wij als bewoners van Overvecht zijn het er niet mee eens dat de manege t Hoogt weg moet omdat daar voetbalvelden moeten komen. Als jullie wisten hoeveel kinderen daar met heel veel passie en plezier paardrijden ook onze kleindochter rijdt daar paard. Wat een belachelijke beslissing maakt de gemeente Utrecht omdat dit te gaan uitvoeren. Wij stemmen tegen!!!!!!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
209	Betrek alstublieft alle inzendingen bij de uiteindelijke plannen, want Utrecht heeft al de twijfelachtige reputatie om na schijninspraak de eigen plannen als superieur door te drukken! Maak nu niet diezelfde fout. Wat mij betreft: 1. hier en daar een knip: prima, maar houd doorgaande (de dreven met namen van grote rivieren) routes open. 2. houd de dreven met namen van grote denkers en wetenschappers helemaal zoals ze nu zijn (4-baans) anders krijgen we hetzelfde debacle als bij de stadsboulevards: fileleed met veel stationair draaiende motoren van stilstaande auto's die gezamenlijk uiteindelijk zoveel uitstoot produceren dat de stad (cq Overvecht) er onder aan de steep veel slechter aan toe is. Je kunt wel de automobilist de stad uit proberen te pesten, maar het leed bij de recente stadsboulevards leert dat dat toch niet lukt, met de geschetste negatieve	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevolgen voor milieu en hulpdiensten tot gevolg. Je moet er toch niet aan denken dat bijv. de Franciscusdreef een tweebaans bottleneck wordt! NIET DOEN!!! Leer van de gemaakte fouten! En...meer inbreilokaties (=meer huizen) mét meer groen. Hoe gaan we dat doen? Dat is de burger gewoon voor de gek houden! Blijf van het bestaande groen af. Dankzij het beroemde groen is Overvecht nog enigszins leefbaar, maar als je er meer mensen in propt, moet dat hoe dan ook gaan ten koste van het (al bestaande) groen en dan wordt Overvecht pas echt een wijk met een megaprobleem (probleemwijk). Volgens mij is de omgevingsvisie in het huidige concept een 'blessing in disguise', een prachtig vermomde truc om gewoon die 5000 huizen er door te drukken en de automobilist weg te pesten. Ook NIET DOEN! Als je meer bij wilt bouwen, dan maar nieuwe bouwgrond kopen aan de rand van de stad, maar laat Overvecht zo groen als het nu is.	3. Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Overvecht wordt nog groener. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen.
210	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht (en ver daarbuiten) door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn dochter (bijna 17 jr. oud) zit sinds een jaar op de dagbesteding van manege 't Hoogt gedurende 3 dag(delen) per week. Zij is gediagnosticeerd met o.a. Selectief Mutisme (zij praat enkel wanneer ze zich veilig voelt, dieren oordelen niet, daarom voelt ze zich veiliger bij dieren) maar functioneert op hoog niveau (op school, zij zat voorheen op het KrommeRijn College aan de Ramsesdreef in Overvecht, werkte zij op VWO-niveau maar zij is niet toetsbaar, daarom lukt het haar niet meer om naar school te gaan en is zij b.v. ook niet te testen op hoogbegaafdheid). Wij wonen zelf in Driebergen; een vorm van dagbesteding vinden waar zij met haar niveau uitdaging kon vinden en waar ook met dieren werd gewerkt is ons op geen enkele andere plek gelukt. Omdat mijn dochter ook veel fysieke ongemakken ervaart (zij heeft o.a. een knie-operatie gehad) kan zij momenteel geen hele dagen deelnemen aan dagbesteding. Zij is heel blij om in elk geval voor halve dagen daar terecht te kunnen maar zou het liefst 5 dagen per week gaan. Thuis verveelt zij zich enorm en zij kan sociaal-emotioneel niet deelnemen aan activiteiten (heeft geen vrienden en wij hebben vrijwel geen familie, ik draag 100% alleen de zorg voor Leonie en haar met ASS-gediagnosticeerde halfbroer) en fysiek gezien is paardrijden ook de enige sport die zij zou kunnen beoefenen. Op de dagen dat zij wel gaat betekent dit dat ik haar om 09.15u breng en om 12.30u weer ophaal, daar omheen plan ik mijn 40-urige werkweek. Wanneer zij het niet zo naar haar zin had gehad op manege 't Hoogt, had ik het nooit zo lang volgehouden om haar heen-en weer te rijden. Bovendien biedt manege 't Hoogt ook dagbesteding voor volwassenen, zodat zij niet, wanneer zij volgend jaar 18 jaar wordt, een andere plek hoeft te zoeken. En er is een mogelijkheid tot samenwerking met school: wanneer het weer mogelijk zou zijn voor Leonie kan zij dagbesteding op manege 't Hoogt combineren met school, gezien deze laatste op loopafstand van manege 't Hoogt is. Mijn dochter heeft onlangs 2 weken in het ziekenhuis gelegen. Toen zij voor 1 nacht naar huis mocht, was het eerste dat zij mij vroeg, of we eerst even langs manege 't Hoogt konden gaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	U begrijpt, manege 't Hoogt is (ook) voor ons een erg belangrijke plek en ik zou helaas geen alternatief kunnen bedenken waar Leonie zo tot bloei komt als op manege 't Hoogt! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
211	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A (onze directe buren!) een viertal voetbalvelden/sportvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: fijne buren en een plek waar wij en onze kinderen graag komen. Wij hebben dit ook in onze afweging meegenomen toen wij hier kwamen wonen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden of andere sportvelden.	
212	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
213	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
214	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: op een dier vriendelijke manier omgaan met paarden , het verzorgen van de paarden en op een mooie en goede manier leren paardrijden. Manege t Hoogt is voor mij een heerlijke plek om te zijn,zowel vanwege de fantastische locatie,alswel door de fijne en gezellige sfeer die er is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
215	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij dat vele mensen kennis mogen maken met de mooie connectie tussen mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
216	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege absoluut niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging èn het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. t Hoogt is één van de bijzondere maneges juist omdat ze zoveel aandacht besteden aan het dierenwelzijn, zoel in hun zorg aan de dieren als ook in de voorlichting aan de klanten. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
217	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Op manege 't Hoogt krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege creeërt voor mij een fijne plek om vaak wedstrijden te rijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
218	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik binnen de provincie Utrecht mijn sport eventing kan trainen dit terrein met natuurlijke hindernissen rondom de manage is de enige plek in de provincie waar dit mogelijk is. Ik en vele andere ruiters uit de provincie komen trainen bij de manege om ons voor te bereiden op de wedstrijden of om onze paarden afwisseling in de training te geven wat het paardenwelzijn als geen ander bevorderd. Dit terrein is veilig,	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegankelijk voor elk niveau en uniek in de provincie. Het zou zeer betreurenswaardig zijn als de enige trainingsfaciliteit binnen de provincie gesloten wordt voor een sport als voetbal wat overal door de hele stad en provincie wordt aangeboden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
219	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: natuur dichtbij, kinderen die contact maken met dieren, past bij de omgeving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
220	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een bijzondere groene oase aan de stadsrand met een belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen, al vanaf de jaren 80 uit de vorige eeuw, paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek vol herinneringen, vriendschappen en een voorbeeld voor kinderen en volwassenen om respectvol om te leren gaan met de dieren maar ook met elkaar! Een veilige plek voor mens en dier waar je jezelf kunt en mag zijn. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is en vele mensen maar ook de paarden en pony's ernstig zal duperen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
221	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij als ex-student daarnaast een herinnering aan een rustpunt in mijn studietijd destijds. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
222	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Waarom mag deze manege niet verdwijnen: Deze manege is met hart en ziel opgebouwd en ik ken geen betere manege waar er zo goed voor de paarden gezorgd wordt als op Manege 't Hoogt. Er worden al te veel maneges gesloten en absoluut deze zou er NIET bij moeten zitten, deze mensen hebben voor zowel paard als mens hun hart op de juiste plaats. De plekken voor zorg instellingen zijn ook al schaars en deze manege waar ze super lieve paarden hebben door de manier van hun management kunnen zij die het nodig hebben genieten hun dag besteding en met deze prachtige paarden om hen heen. Het zou een hele grote fout zijn en echt voor heel veel mensen en dieren te pijnlijk om van deze plek afscheidt te moeten nemen. Deze plek mag niet verdwijnen voor de voetbalvelden, u zou eerst eens langs andere maneges moeten gaan om te kijken hoe de paarden er daarbij staan, deze worden niet zo goed verzorgd en ga wat vaker op de koffie bij deze manege, ook erg leuk als er wedstrijden zijn en iedereen hun paard mooi heeft gemaakt en zo kan ik nog wel even doorgaan aan activiteiten, dit is meer dat 90 min achter een bal aan rennen en zelfs dat kunnen de paarden, maar neem dit paradijs de kinderen, volwassen en vooral ook de paarden niet af.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
223	We vinden het ongelooflijk dat er bij krapte in de Jeugdzorg een plek ls t Hoogt van de kaart geveegd wordt. Schandalig! De Jeugdzorg heeft juist dagbesteding plekken als t Hoogt nodig. In Utrecht zijn er nauwelijks plekken als T Hoogt beschikbaar en daarnaast zijn er wachtlijsten. Met als gevolg dat kwetsbare gezinnen hieronder lijden en plaats moeten maken voor voetbalvelden die er ook te vinden zijn in andere wijken. Geen goede ontwikkeling dus wij gezin van 4 stemmen tegen.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
224	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: de mogelijkheid voor kinderen die dit willen kunnen paardeijden in de buurt. Daqrnaast zijn er al enorm verl vorybalveldennin Ovwrvexht en gevonf. Wat diversiteit is niet verkeersd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
225	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij onderdeel van een ontspannen en rijk natuurgebied, waar mensen samen- en in beweging komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
226	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
227	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik kom dagelijks langs de manege, en denk dat vier voetbalvelden, goh hoe zou u dat zelf zien. ik woon zelf in vleuten, in de buurt van vvde meern/ desto en pvcv. mijn zoon heeft zelf ook gevoetbald, en laten we eerlijk zijn als je ziet hoeveel kinderen met de auto naar het voetbalveld worden gebracht vraag ik me echt af hoe u dat denkt te gaan realiseren daar op die toch al niet al te brede gageldijk. Doe daar het sausje sluipverkeer rond 5/6 uur bij, en die kinderen die dan toevallig wel op de fiets gaan zijn potentiële verkeersslachtoffers. Uiteraard snap ik dat u met vier voetbalvelden veel meer kinderen aan het sporten krijg dan die ene manege kan bieden. Maar veelal zijn de personen die zelf geen paard hebben en dus aangewezen zijn op een manege waar ze paarden hebben, geen personen die gaan voetballen. Dus u ontneemt die personen wel hun sport/beweging. Veel meer optie's zijn er niet om zonder eigen paard te kunnen paardrijden. Ook op manege's zijn wachtlijsten, dus voorlopig zijn er geen plekken beschikbaar. Wij hebben zelf paarden, maar ook dat is steeds minder leuk, kosten stijgen de pan uit, maar terugvallen op een manege is niet haalbaar vanwege geen plek. Dus ik moet me scheel betalen om toch paard te kunnen rijden of ik moet mijn hobby die ik al 53 jaar uitvoer laten schieten. Daarnaast vraag ik me ook wel een beetje af hoe een voetbalvereniging tegenwoordig aan voldoende vrijwilligers denkt te komen, zeker voor 4 velden. Ervan uitgaande dat er dagelijks van 4 tot minimaal 21 uur gevoetbald gaat	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden en op woensdag van 2 tot 9 zaterdag van 9 tot 17.00. zaterdag niet meegenomen is een wedstrijddag, is totaal 27 uur maar 4 velden is 108 uur vrijwilligers met dat een max van 1 vrijwilliger per groep (het feit dat kinderen tegenwoordig bijna geen of zelfs geen respect hebben voor andere dan maar even niet meegenomen, ik zou niet graag alleen voor een groep van 15 jongeren staan die ik over een voetbalveld moet jagen. 15 jongeren op een paard is een stuk eenvoudiger) . U weet zelf ook denk ik wel dat ouders daar tegenwoordig helemaal geen zin meer in hebben en hun kinderen afgooien in de hoop dat een ander hun kind ff bezig wil houden, tenminste dat was in de tijd dat mijn zoon op voetbal zat al de normaalste gang van zaken. Ja en bij de voetbal zijn ook wachtlijsten. Bij de manege zijn ook wachtlijsten. En zo ook op de woningmarkt . Bij de huisarts. enz. Snap dat de gemeente die simpelweg geheel uit zijn jasje is gegroeid op zoek moet naar sportgelegenheid maar misschien is dit meer iets voor de tweede kamer om op te lossen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
228	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: eindelijk een Manege waar de paarden in groepsverband lopen en niet 24/7 in stal staan. Waar paarden voorop staan maar ook kinderen goed paardvriendelijk leren rijden. Een waardevol iets wat niet mag sluiten, er zijn al zo weinig maneges. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
229	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedereen jong en oud kennis laten maken met de unieke kracht van omgaan met paarden. Paarden brengen mensen verantwoordelijkheid, dierenliefde, in de kracht staan en nog zoveel meer!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Iedereen moet laagdrempelig toegang kunnen houden tot de paardensport of omgang met paarden. Manage t'hoogt ligt nog dichtbij de (stadse) mensen. Anders heb je een auto nodig en nog meer geld! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
230	Als de plannen uitgevoerd gaan worden zoals ze nu liggen, dan zal Overvecht geen prettige woonwijk meer worden. Iedereen wil in een veilige buurt wonen, daar is ook niets op tegen, maar staten afsluiten of versmallen zorgt voor ergernis en files van in -en uit de wijk. Zorg voor veilige oversteekplaatsen, daar creëer je meer veiligheid mee. Overvecht is al een hele groene wijk meer groen hebben we niet nodig. Steek het geld van Overvecht in een schone en gezellige Overvecht waar alle doelgroepen zich thuis voelen. Graag zien wij dat de plannen worden herzien.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Gemengd wonen in een prettige wijk is een van de uitgangspunten van de omgevingsvisie Overvecht. Wij denken dat de maatregelen zoals die zijn opgesteld in de omgevingsvisie hieraan zullen bijdragen.
231	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij diversiteit en mogelijkheden voor mijn kind om zich te ontwikkelen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
232	Wij wonen aan de Patmosdreef en als buren van het Winkelcentrum Overvecht maken we ons grote zorgen over de over-de-top plannen voor deze plek. Daar bovenop komt dan de Omgevingsvisie met o.a. het plan onze binnentuinen vol te bouwen.	Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk gebied met onder andere hoogbouw, maar het gebied wordt ook groener dan het nu is. Zowel in het openbaar gebied als in de binnentuinen zullen er speelplekken voor (kleine) kinderne zijn. Daarnaast worden de groen-waterverbindingen met de parken rondom het gebied verbeterd en toegankelijker gemaakt. De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef is maatwerk. De mate waarin dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een flink deel van de dag geeft de flat aan de Naxosdreef schaduw over onze flat. Dat gaat ook op voor de 8 hoog-flat aan de Theemsdreef, voor de flat aan de Androsdreef geeft de Milosdreef schaduw. Met hoogbouw in de binnentuinen aan de Thira-, Kos- en Chiosdreef komt er meer schaduw over onze gebouwen en zullen wij nog nauwelijks zon binnen krijgen. Dat zal in de winter onze verwarmingskosten flink opdrijven. In het Wijkbericht van april 2024 met de aanhef: “Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de Zamenhofdreef e.o.?” staat (onder het kopje “Verschillend en voor iedereen”) dat er ruimte gemaakt wordt voor sport- en speelplekken. Dit is in schrille tegenspraak met de plannen om bovengenoemde binnentuinen, die deze functie al hebben, te bebouwen. Rond elk van de binnentuinen staan 144 appartementen en een aantal drive-inwoningen. Het bebouwen van de binnentuinen betekent voor deze bewoners dat buiten spelen met (klein)kinderen verder van huis moet gaan gebeuren. Dus een grotere tijdsinvestering vraagt en minder vaak mogelijk zal zijn. Dan hebben we het over peuters en kleuters. Voor iets oudere kinderen betekent het dat het langer duurt voor ze zelfstandig naar een speelplek toe kunnen. Op mooie dagen zitten er groepjes mensen op het gras te praten, een spelletje te doen of te picknicken. Kortom, een plek waar buren elkaar ontmoeten. Er staan decennia oude bomen, aan vernieuwing van de speelplekken wordt de laatste hand gelegd. Kortom, wij hébben wat u zegt te willen ontwikkelen. Bij het kaartje voor de Omgevingsvisie staat bij punt 4 dat rondom de bestaande binnentuinen gebouwd gaat worden. We hebben het hier over grasvelden van ongeveer 35 bij 50 meter. Hoe ga je daar omheen bouwen met behoud van binnentuin? Hoe groot kan die dan helemaal zijn en nog voldoende ruimte bieden voor veel meer mensen. In de huidige binnentuinen hebben we nu al een echoputeffect door de flats die er staan. Dat zou met meer bebouwing rond een kleinere tuin alleen maar erger worden.	kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een plek en wordt meegewogen. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een bijdrage leveren aan levendigheid, verbinding en contact met elkaar en het bouwen aan gemeenschappen zijn tevens doelen van de omgevingsvisie Overvecht. Goed te horen en waardevol dat u dit al ervaart in uw deel. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij het verder uitwerken van de plannen voor een busbaan over de Zamenhofdreef-Carnegiedreef in de toekomst zal ook gekeken worden naar het veilig kunnen oversteken. Daarbij kijken we ook naar de snelheid van busverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen van Centrumplan Overvecht zullen gebruik moeten maken van onze binnentuinen, omdat er in het Centrumplan helemaal geen tuinen en/of speelplekken gepland zijn. Dat is alleen mogelijk als de binnentuinen hun huidige functie en formaat behouden. Bovenstaande maakt duidelijk dat wij bezwaar maken tegen bebouwing van de binnentuinen aan Thira-, Kos- en Chiosdreef. We hebben de tuinen in hun huidige vorm en formaat hard nodig om de duizenden(!) nieuwe bewoners van het Centrumplan ook recreatieruimte binnen redelijke afstand van hun woning te bieden. We hebben ook bezwaar tegen de plannen voor het verkeer, zoals die in de Omgevingsvise Overvecht staan omschreven. Het plan om meerdere doorgaande wegen af te sluiten zal geen vermindering van het autogebruik teweeg brengen. Zoals de huidige maatschappij is georganiseerd hebben mensen hun auto nodig. De een moet vóór zijn/haar werk de kinderen naar de opvang/school brengen en na werk ze weer ophalen en misschien nog boodschappen doen. Een ander moet mantelzorg gaan bieden, weer een ander werkt op tijden dat het openbaar vervoer nog niet of niet meer rijdt. Dat redt men niet zonder auto. De bus en/of trein komen namelijk niet bij werk en opvang en winkel vlak voor de deur. Ook de kosten spelen een rol. In een auto kunnen meerdere personen mee voor één prijs. In het openbaar vervoer betaal je per persoon en dat loopt voor gezinnen lekker op. Dit laatste geldt des temeer als de auto voor de deur staat en de basiskosten al betaald zijn. Bovendien neemt een reis met openbaar 2 keer zoveel tijd als met de auto. En wij kunnen het weten, we hebben geen auto. Mensen die wel een auto hebben zullen die blijven gebruiken, ze moeten wel. Het afsluiten van doorgaande wegen in de wijk betekent dus dat dezelfde hoeveelheid auto’s over minder doorgaande wegen de wijk in en uit moeten. Die wegen worden overvol, met filevorming en de daarbij horende uitstoot tot gevolg. Dan komen daar in de toekomst nog de auto’s van alle nieuwe bewoners bij en wordt het alleen maar erger.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dan laat ik de druk op de Zuilense Ring nog buiten beschouwing. Tot slot nog een opmerking over het ‘veilig’ kunnen oversteken van een busbaan. Wij wonen zo’n 100 meter van de busbaan Zamenhofdreef. Elke dag, soms meerdere keren per dag, horen wij een buschauffeur hard claxonneren. Dat heeft te maken met het gedrag van overige weggebruikers, maar zeker ook van de chauffeurs. Die hebben de neiging te denken dat ze op de busbaan het gaspedaal even stevig kunnen intrappen. Bij ons thuis heet de bushalte aan de Zamenhofdreef: bushalte Racebaan Overvecht.	
233	Mijn zienswijze heeft betrekking op de HOV-lijn in Overvecht-Zuid. Een deel van de HOV-lijn wordt getekend langs de Normadreef en vervolgens met een bocht via de La Bohèmedreef, het vervolg de Don Carlosdreef om daarna met een bocht uit te komen op de Moezeldreef richting station Overvecht. Dit wordt omgeschreven als ‘langs de rand van het Park’. Het is echter niet de rand van het park, het is de plek waar het park vanuit de directe omgeving ruim en vrij toegankelijk is. De route van dit deel van de HOV-lijn heeft hier naar mijn mening een te grote impact op de directe omgeving, niet alleen voor de aanliggende woningen en woonbuurten, maar ook voor de gebruikers van dit deel van het park. Het gaat hier om een deel van het park dat goed gebruikt wordt voor sport en spel. Er ligt een veelgebruikt basketbal/ voetbalveld en een – vooral in de zomer – goed gebruikt speelveld met een waterbad voor de allerkleinsten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen. De ontsluiting van het park aan deze zijde vindt plaats vanaf de Normadreef en vanuit de woonbuurten aan (en achter) de La Bohèmedreef. De bewoners van deze woonbuurten maken veel gebruik van dit makkelijk toegankelijke deel. Ze kunnen nu zo het park inlopen vanuit de buurt. Een HOV-lijn brengt allerlei eisen met zich mee om als HOV- te kwalificeren. Er moet doorgereden kunnen worden. Er zal een afscheiding komen om te	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verhinderen dat er overal overgestoken kan worden. Ook maakt een HOV-lijn geen bocht van 90 graden. Er is een halteplaats getekend aan de zijde van de woningen. Er is ook nog een buslijn getekend (blauwe streepjes) langs de La Bohèmedreef. De HOV-lijn (en de buslijn) hebben een te grote en negatieve impact op dit deel van het park en deze kleinschalige woonbuurt. Een HOV-lijn met al zijn eisen zal een te grote barrière vormen. Ook vereist een HOV-lijn doorrijdende bussen. Tegelijkertijd is er een halte ingetekend en moet er gestopt en weggereden worden. Dit alles is voor een kleinschalige woonbuurt en zeker voor de bewoners van de La Bohèmedreef een verslechtering van de leefbaarheid. Een HOV-lijn maakt geen 90-gradenbocht. De geplande HOV-lijn zal ten koste gaan van een stuk van het park. Ook is het park moeilijker toegankelijk vanuit de (achterliggende) woonbuurten vanwege de aanwezigheid van zowel een HOV-lijn – met afscheidingen - als een buslijn. Waarom kan de bestaande route Marnedreef en Moezeldreef niet gebruikt worden voor de HOV-lijn? Deze route raakt geen kleinschalige woonbuurten en vormt geen barrière voor de bewoners van deze woonbuurten. In de plannen wordt gesteld dat het weghalen van de doorgaande route door het park bedoeld is om het park te versterken. Maar als dit tegelijk betekent dat de bewoners aan het park en de gebruikers van dit deel van het park – zeker de speellocatie en waterspeelplek - een barrière krijgen (en een stuk van het park wordt afgesneden) is dat een verslechtering. Als het groen inpassen van de HOV-lijn in een breed wegprofiel elders kan, zoals in de Omgevingsvisie gesteld wordt bij de Carnegiedreef, kan het hier vast ook op de Marnedreef/ Moezeldreef.	

Nr.	Reactie	Antwoord
234	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een wekelijkse onderdompeling in een omgeving vol liefde voor dieren en planten. Manege 't Hoogt heeft 'paardenwelzijn' hoog in het vaandel staan! Paardrijden is bovendien heel goed voor mijn lichamelijke conditie. Manege 't Hoogt past naadloos in bij het groene karakter en de natuurwaarden van het Noorderpark. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
235	Eerst geen poffertjeskraam, en dan nu weer het plan om de Manege te laten verdwijnen. Wat denkt u van de buren hebben die geen last van de voetbalvelden en de voetballertjes	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verder doet de manege zeer belangrijk en sociaal werk met de dagopvang ook kinderen met motorische achterstand komen hier helemaal tot hun recht en bloeien echt op en wordt er dierenliefde en verantwoordelijkheid bij gebracht	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
236	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Daarnaast komt mijn inziens de aanleg van voetbalvelden niet overeen met de mogelijkheden voor recreatie in het Noorderpark, zie ook de website https://www.noorderparkruigenhoek.nl/	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
237	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het zal u wellicht verbazen, maar er zijn meer sporten dan voetbal! De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt heeft een voortrekkersrol binnen de manege-wereld als het gaat om diervriendelijke paardensport. Hier mogen we als stad vooral ontzettend trots op zijn! Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een thuis weg van huis; een plek waar ik niet alleen leer paardrijden, maar ook essentiële levensvaardigheden zoals discipline, empathie en doorzettingsvermogen. Het is een unieke omgeving waar mens en dier in harmonie samenkomen en waar de zorgen van de dagelijkse sleur even kunnen worden vergeten. Voor velen van ons is de manege meer dan een hobbylocatie; het is een gemeenschap, een steunpilaar die ons verbindt met natuur en dier, en ons een zeldzame kans geeft om te groeien in zowel kracht als karakter. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
238	Hierbij wil ik mijn zorg uitspreken over deel A van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik heb over het hele plan ernstige bedenkingen, maar wil hierbij nu specifiek ingaan ophet pagina 93, punt 6: 'zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Op de plattegrond is deze zoeklocatie getekend op de plek waar nu Manege 't Hoogt is. Ik kan het mij eigenlijk niet voorstellen (maar er zijn meer plannen gemaakt en uitgevoerd die ik mij niet kon voorstellen) dat er wordt bedoeld dat op die plek 3 of 4 sport(voetbal)velden moeten komen. Door deze locatie te noemen als zoeklocatie blijkt heel duidelijk dat de plannenmakers niet op de hoogte zijn van wat de manege betekent voor de buurt en voor de mensen die daar paardrijden. En ook zeker niet voor de mensen die extra zorg en aandacht nodig hebben en die daar een dagbesteding vinden, waar ze begeleid en gewaardeerd worden. Bovendien een mooie manege, met visie, aan de rand van de wijk, waar je de paarden en pony's ziet lopen, is van meerwaarde voor de wijk. Met voetbalvelden zal de geluidsoverlast en parkeerdruk toenemen, hetgeen niet wenselijk is voor het Noorderpark en de Gageldijk. Als er al extra sportvelden moeten komen, wat ik mij afvraag, gezien de moeite die veel verenigingen hebben om te blijven draaien, zoek die dan bij bestaande locaties of industrieterreinen. Wellicht dat ook de golfbaan nog ruimte heeft voor een voetbalveldje. Ik verzoek de leden van de raad met klem het Ontwerp Omgevingsvisie op dit punt af te wijzen en de manege 't Hoogt te laten voortbestaan op de huidige locatie. 't Hoogt hoort bij Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
239	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij ontspanning en sport, en dit te laten vervangen voor een ander soort sport lijkt mij echt bespottelijk en is in mijn ogen dan ook juist een verarming ipv een verrijking. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
240	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: heel veel want, ik beweeg daar door veel, ik leer veel en het is altijd heel gezellig met iedereen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
241	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie.* Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
242	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie.* Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
243	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is al een sportgelegenheid met een heel belangrijke functie, naast paardrijden en contact met dier en natuur; de dagbesteding voor jeugd en volwassenen die op deze manier weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Laat het zoals het is, echt gras ipv kunstgras. Niet iedereen wil op dezelfde manier sporten en ontspannen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetballen kan ook op andere plekken, of in ieder geval niet in plaats van de manege.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
244	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een plek van rust, waar ik lekker met de dieren buiten bezig kan zijn, iets wat binnen de stad niet mogelijk is. Ook onderhoud ik er veel sociale contacten, dus voor mij zou het persoonlijk erg zwaar vallen wanneer deze plek er niet meer zou zijn. Het is een plek waar ik mij thuis voel en dat deel ik met vele anderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
245	Wij wonen op Bonairedreef in Overvecht, Vechtzoom-Noord, Klopvaartbuurt, en we zagen de omgevingsvisie. Voor deze buurt is bedacht dat het een stedelijke buurt moet worden. In de buurt zal dus flink wat moeten veranderen. Wij wonen intussen zo’n 25 jaar op dit adres. We hebben het altijd prettig gevonden hier te wonen, we hebben ons altijd veilig gevoeld en we hebben ook het idee gehad dat onze kinderen hier veilig konden opgroeien. Dit buurtje lijkt een rustige enclave in een drukke wijk met naar het schijnt een slechte naam. We willen u daar, voordat de plannen officieel worden, graag op wijzen. Pas bij de nieuwe plannen op voor het bederven van iets wat al goed was in Overvecht.	Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan.

Nr.	Reactie	Antwoord
246	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een sociale warme plek voor mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
247	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: het is een hele fijne plek om weer opnieuw met de paardensport en het omgaan met paarden en alles wat daarbij komt kijken in aanmerking te komen. De eigenaren hebben veel kennis van zaken. Het is een professioneel en modern bedrijf. Modern in de zin van met heel veel oog voor het paardenwelzijn en de veiligheid voor de paarden en de mensen. Er wordt veel meer dan vroeger toen ik tiener was en nog elders dan in Utrecht woonde, naar de natuurlijke leefwijze van het paard gekeken en dat wordt doorgetrokken in alle mogelijke aspecten van de verzorging van de pony's en paarden. De paarden staan in een kudde. Gelukkig komt dit meer en meer voor, maar er zijn ook nog plekken waar paarden bijna 24 uur per dag op stal staan of in hun eentje in de wei staan. Ik rijd in de groep van volwassenen 'herintreders' die al een basis hebben, maar lang niet gereden hebben. Voor alle leeftijden vanaf 8 jaar is er een aanbod. Er worden activiteiten in de vakanties georganiseerd. Mijn dochter van 7 staat al te trappelen dat zij ook mag beginnen. Een deel van de verzorging van de dieren wordt in samenwerking gedaan met mensen die hun dagbesteding hebben op hun 'borgmanege'. Afgelopen januari was er een schaatsbaan met koek en zopie voor iedereen, niet alleen voor paardenliefhebbers :-) m.a.w. de manege timmert zo breed mogelijk aan de weg en staan zeker ook open voor om de verbinding met de wijk te versterken. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetbalvelden zijn vele malen minder biodivers dan deze manege. De weides en de eventing oefenterreinen hebben vele gradiënten, water, oevers, hagen, grote stammen dood hout (die vol leven zitten). Onder het dak van de manegebinnenbaan nestelen vele zwaluwen. Ze zijn net weer gearriveerd en vliegen in en uit!	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
248	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Op een manege wordt er kennis gemaakt met dieren en geleerd hoe ermee om te gaan en hoe deze te verzorgen in een omgeving in de natuur. Dit zijn hele belangrijke vaardigheden die in elke algemene ontwikkeling een plaats moeten krijgen, zeker nu de stad alsmaar blijft uitbreiden wat zorgt voor minder contact met dieren en natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
249	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: enorm veel! Voor mij, als moeder van 3 kleine kinderen, is het wat tijd voor mezelf. Ontspannen, loslaten, en vooral een zijn met het paard. Ik rijd al van kleins af aan paard en sinds kort op deze manege. Ik heb er veel gezien, maar deze manege is mijn favoriet! De paarden zijn geweldig en de lesmethoden innovatief. Deze manege is een van de weinigen die echt goed is voor de paarden. Dat zou ik niet kwijt willen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Voetbalvelden zijn er in overvloed maar goede maneges met hart voor het paard en ruiter niet.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
250	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
251	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik meerdere malen per week zowel met mijn dochter als zelf kom om te rijden. Waar wij komen om te sporten en te ontspannen dus. Wanneer deze manege moet sluiten zou dit voor mij en mijn dochter (en ik weet zeker voor een groot aantal andere ruiters) betekenen dat we met onze sport/hobby stoppen omdat de ruitersport niet op een vergelijkbare wijze wordt aangeboden op fietsafstand van Utrecht. We hebben bewust voor deze manege gekozen omdat ’t Hoogt paardenwelzijn hoog in het vaandel heeft staan. De paarden worden in een groepshuisvesting gehouden waarin zij dus in een kudde leven en zelf kunnen kiezen of zij binnen of buiten staan. Hierdoor krijgen zij de ruimte natuurlijk gedrag te vertonen. Dit maakt de paarden en pony’s bij ’t Hoogt tevreden dieren die voor ruiters erg prettig zijn in de omgang. Ook als ruiter wordt je getraind om bij de dragen aan het welzijn van de dieren. In de gehele omgang leer je te kijken naar de specifieke behoeften van paarden/pony’s en daar als ruiter op in te spelen maar ook met bijvoorbeeld speciale zitlessen waarin je op zo’n manier leert rijden dat dit voor zowel mens als dier comfortabel is. In deze opzichten is de manege echt uniek en heeft een voortrekkersrol/voorbeeldfunctie voor andere stallen. ’t Hoogt komt ook regelmatig voorbij in de media als het om paardenwelzijn gaat als manege waar dus oog is voor dit welzijn. Bijvoorbeeld in dit artikel in de NRC https://www.nrc.nl/nieuws/2023/07/13/een-paard-dat-alleen-in-de-wei-staat-is-waarschijnlijk-doodongelukkig-a4169691 Ik en mijn dochter zijn trots om bij een manege met zo’n paardvriendelijke manier van werken te rijden en van mening dat de stad Utrecht ook trots mag zijn op ’t Hoogt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
252	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
253	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor mij en onze dochters. Ik ben zelfs op mijn 32ste nog een paardenmeisje geworden dankzij mijn oudste dochter en dankzij deze prachtige manege! De eigenaren zijn ontzettend lief en zorgen heel goed voor alle paarden en pony's. Ik heb een baan met veel verantwoordelijkheden als eindredacteur bij de VPRO (media) en vind na zo'n drukke dag totale ontspanning bij de manege. Ook onze dochter kan over niks anders praten dan paarden. Het is een meisje wat graag alles goed wilt doen. Bij de manege zien we haar helemaal tot rust komen. Ze leert voor zichzelf opkomen en we zien haar stappen maken in zelfstandigheid. Ook heeft ze al beste vriendinnetjes gemaakt! Zelfs de kleinste dochter gaat al met veel plezier mee naar de manege. Zie bijlage voor al het paardenplezier! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
254	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
255	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
256	Al jaren ben ik bekend met manege 't Hoogt welke mogelijk moet gaan wijken voor de sportvelden. Dit kan echt niet de bedoeling zijn omdat het een zeer belangrijke functie heeft voor het welzijn van de dieren en mensen. De manege wordt gerund door zeer vaardige mensen en welke ondersteunend zijn voor het welzijn (bevorderen van zelfvertrouwen, vaardigheden, bewustwording van jezelf en ook verbetering van de gezondheid). Ook heeft de manege een belangrijke functie voor mensen met een beperking waar veel aandacht en begeleiding aan wordt geschonken. Met pijn in mijn hart en slapeloze nachten hebben wij kennis genomen van het bericht dat mogelijk de manege moet wijken voor andere plannen. Hierbij een tegenreactie dat dit echt niet wenselijk is. Er zijn in de omgeving genoeg sportvelden en sportmogelijkheden voor kinderen met overgewicht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
257	Graag wilde ik op de ontwerp-omgevingsvisie reageren om te laten weten dat deze erg positief overkwam. Vooral het richten op het minder centraal stellen van de auto en het verbeteren van de prettigheid van de wijk zijn aspecten die erg belangrijk voor mij zijn. Dit had ik ook aangegeven in de afgelopen algemene wijk enquête van de gemeente. Verder kwam het plan op mij over als erg goed op de hoogte van / in lijn met / voortbouwend op de positieve ontwikkeling van de wijk in de afgelopen tien á vijf jaar. Als laatste wilde ik ook nog laten weten dat de informatie middag erg prettig, goed georganiseerd en informatief was. Hierom wilde graag een positieve reactie geven.	Dank voor uw reactie. Fijn dat u dit als prettig heeft ervaren en bedankt dat u de moeite neemt om dit te laten weten!

Nr.	Reactie	Antwoord
258	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij sinds nu bijna een jaar als deelnemer van de zorgmanege (met een indicatie van de gemeente Utrecht) een fijne, veilige plek dichtbij mijn huis, waar ik samen met andere mensen met een psychische kwetsbaarheid kan werken aan herstel. Ook als het niet goed met mij gaat vind ik daar een plek waar ik mezelf kan en mag zijn. Het werken tussen de paarden, werkt helend en vergroot mijn zelfvertrouwen. Ik mag er zijn. Er worden verantwoordelijkheden aan mij toevertrouwd. Ik voel dat ik persoonlijk groei en merk dat ook in andere contacten en bezigheden. Het verdwijnen van de manege zou voor mij een persoonlijke ramp betekenen. Het idee dat alles wat ik heb opgebouwd verdwijnt veroorzaakt nu al angst en paniek. U beseft niet wat een leed u hiermee aanricht. De manege heeft voor heel veel mensen een bijzondere, verbindende, sociale -en sportieve functie. Het fysiek bezig zijn in de natuur is van levensbelang. Dit is een noodkreet. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
259	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Manege Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege ’t Hoogt.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
260	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Mange Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege 't Hoogt. Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
261	In uw ontwerpvisie staan op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen door dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor erg veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid en de verzorging voor het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder en aantrekkelijk is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassenen die via het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent heel veel voor onze familie. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
262	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
263	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent ligt op 10 minuten fietsen vanaf mijn huis en mijn kinderdagverblijf . Mijn kinderen en kleinkinderen en kinderen van het KDV rijden bij ‘t Hoogt . Daarnaast zit er een fantastisch crossterrein wat wij kunnen trainen . Er is ook niets anders voor ons in de buurt . Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
264	Hierbij wil ik graag reageren op het absurde omgevingsplan voor Overvecht. Inwoners van Overvecht worden hiermee opgesloten en ingesloten. Wijken zijn niet meer per auto bereikbaar, doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, het is werkelijk te zot voor woorden! Zelf woon ik op de Cubadreef en als ik het plaatje goed begrijp kan ik vanaf de Rio Brancodreef mijn wijk niet meer in en uit met de auto. Het lijkt er op dat ik niet eens meer kan parkeren in mijn eigen straat en voor mijn eigen deur. Belachelijk! Zoals het er naar uitziet moet ik helemaal omrijden en dan nog weet ik niet hoe ver ik de wijk in kan. Dat zou betekenen dat ik, als ik spullen mee moet nemen met de auto eerst een heel stuk zou moeten sjouwen. Dat is echt niet te doen.	De buurten van Overvecht blijven per auto bereikbaar en ook blijft parkeren in de buurten mogelijk. De knips voor autoverkeer tussen de buurten hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. Hoe we omgaan met parkeren in de buurten kunt u lezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bovendien zou ik elders geen zicht meer hebben op mijn auto wat mij nu wel een heel prettig gevoel geeft. En waar zouden alle auto's geparkeerd moeten worden? Nu zijn er weinig parkeerproblemen in mijn wijk maar dat verandert dan drastisch. Ook het autovrij maken van de Carnegiedreef is te zot voor woorden! Het is juist een handige verbindingsweg waar veel bewoners gebruik van maken. Via de Amazonedreef/Japuradreef is dan ook niet meer mogelijk dus gaat alle verkeer over de Tigrisdreef, nee daar wordt het verkeer veiliger van.... Maar niet heus! Overvecht is al een groene wijk, groener, dan andere wijken, zo niet de groenste van heel Utrecht. Daar hoeft echt niet meer groen bij en zeker niet als het gevolg is dat wijken afgesloten worden voor autoverkeer. Hulpdiensten moeten overal kunnen komen maar dat lijkt in de plannen niet te realiseren. En heel simpel zijn er nu al afsluitingen geweest die dit lastiger maken. Neem de verbinding Mekongdreef/Nigerdreef: door de paaltjes worden hulpdiensten belemmerd om een snelle route te volgen. Daarnaast zijn in de winterperiode de paaltjes weg ivm strooidiensten. En dan rijden er gewoon auto's over het fietspad. En ook als de paaltjes er staan gaan er regelmatig auto's over het fietspad en rijden, door de inmiddels geen greppel meer te noemen, greppel. Ook de afsluiting naar de rondweg bij de Zambesidreef is waardeloos. En dan ook nog de afsluiting bij de Gambiadreef..... Dit beperkte al diverse snellere routes en maakte al dat andere wegen drukker werden..... Mijn moeder woont op de Singaporedreef en ik begrijp dat het de bedoeling is om die ook af te sluiten.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. Met de omgevingsvisie gaan daarom ook niet op korte termijn middelen gevraagd worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn moeder is afhankelijk van autovervoer en dat betekent dat mijn broer of ik haar regelmatig met de auto ophalen. Daarbij zouden wij haar dus niet eens meer voor de deur in en uit kunnen laten stappen. Dat is toch te gek voor woorden! Het zou haar isolement alleen maar vergroten en bemoeilijken om naar het ziekenhuis, de kapper, familiebezoek of andere activiteiten te kunnen gaan. Afsluitend wil ik nog een paar opmerkingen kwijt: Ben dus absoluut tegen alle plannen mbt de omgevingsvisie Overvecht Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht zou ik zeggen: gebruik het geld om de tekorten weg te werken En als laatste hoop ik van harte dat wethouder mw Lot van Hooijdonk nu eens uit de gemeenteraad gezet wordt: zij veroorzaakt heel veel onrust en leed met haar ideëen waar zij zelf geen last van zal hebben. De Uithoflijn was een groot fiasco, het gasvrij maken, ook al Overvecht, werd een debacle, betaald parkeren wat een heel slecht idee is en nu dus deze omgevingsplannen. Hoe bedenkt ze het toch allemaal zonder over de gevolgen na te denken. Laat Overvecht met rust en Overvechters gewoon hun woonplezier hebben met een auto voor de deur!! Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	
265	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.).	De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een zeer groene verkeersader (voor HOV, Fiets, auto en voetgangers). In de visie zien we hier langs de weg een plek voor verdichting en vergroening met levendige plinten zodat het van verkeersader transformeert tot een levendige groene promenade die de twee parken verbindt en een fijne leefomgeving wordt voor nieuwe en bestaande bewoners langs de Carnegiedreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen. Groen Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een"levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. Veilig en verbonden Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn. Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt).	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Wij zetten in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Door veel Overvechters is aangegeven dat men Overvecht niet verkeersveilig vindt. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Met uitzondering van de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef gaat uiteindelijk heel Overvecht naar 30 (en een aantal straten 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen. Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch. Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn.	Met de ontwerp omgevingsvisie werken we ook aan het verbeteren van het Openbaar Vervoer. Maatregelen gericht op de alternatieven voor de auto zijn nodig om ook in de toekomst autogebruik mogelijk te houden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Bovendien is het aardig te weten dat veel wijken in Utrecht een nog hoger gemiddeld aantal inwoners per m2 dan Overvecht (bron: utrecht.cijfers.nl). Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Behoud van betaalbare woningen iin de wijk is een van de doelstellingen. In de omgevingsvisie zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. Het is de stip op de horizon voor 2040. De weg ernaar toe is een proces in stappen dat voor een groot deel afhankelijk is van initiatieven en samenwerkingen in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie onderzoeken we alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren. Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken. <u>Ruimte voor groei</u> Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan. 5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement.	bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek zal dit maatwerk zijn en zal het zorgvuldig afgewogen worden. Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk milieu met hoogbouw. Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De informatiestand in november ging over de omgevingsvisie voor heel Overvecht. Voor de plannen specifiek voor Overvecht Centrum loopt een apart participatietraject, waar we naar hebben verwezen. Bewoners van woningen in het plangebied zijn hierbij betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen? Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer CO2 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt. In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En áls er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals 't Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk? Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
266	Helaas heb ik het bericht ontvangen dat er verwogen word op de plaats waar nu Manege ‘t Hoogt gevestigd is voetbal velden te plaatsen. In mijn ogen mag dit niet plaatsvinden. Manege ‘t hoogt is al zolang in mij kan herinneren (zeker 40 jaar) maar ik weet zeker al langer een begrip in Utrecht en omstreken. Een sociale plek waar kinderen en volwassenen leren omgaan met paarden en verantwoordelijkheden worden bijgebracht. Voor vele kinderen een tweede thuis. Daarnaast is het ook ontzettend fijn wedstrijd terrein en organiseren de eigenaren vaak leuke evenementen. Het zou zonde zijn om dat te laten verdwijnen. Tot slot past deze manege thuis in dit landschap in tegenstelling tot een paar voetbal velden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik wil u vriendelijk doch dringend verzoeken op een andere plek ruimte te vinden/ maken voor de voetbal hobby.	In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
267	Middels dit schrijven wil ik laten weten dat ik erg geschrokken van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen! Op deze locatie is er al bijna 75 jaar (volgend jaar) een manege gesitueerd een kostbare mooie groene omgeving zo aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Zo rijdt mijn dochter hier met heel veel sinds haar 8e jaar. En heeft deze manege naast een sportieve inmiddels ook een sociale functie voor ons hele gezin! Waarom kiezen wij voor 't Hoogt, nu daar zij het paardenwelzijn HOOG in het vaandel hebben staan en hebben hier inmiddels landelijke bekendheid mee gekregen. Daarnaast ben ik getuigen geweest van de oprichting van de zorgmanege welke een belangrijke sociale rol in Overvecht heeft gekregen door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving!! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou mij inziens een grote fout zijn! Nogmaals deze plek bied nu al bijna 75 jaar ruimte voor de paardensport. Een rondje langs de voetbalverenigingen in Overvecht liet mij ook zien dat er nog capaciteit genoeg is, mijn inziens zou de gemeente er eerder goed aandoen om deze ql bestaande verenigingen in de wijk zelf gesitueerd beter en meer re ondersteunen daar sommige het heel zwaar hebben ivm onvoldoende beschikbaarheid van vrijwillige inzet van de leden om de verenigingen draaiende te houden!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
268	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
269	Onlangs sprak ik de eigenaar van manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. Die verwittigde mij dat de manege ontbreekt in het huidige ontwerp visie. Ik woon reeds twee decennia met veel plezier in Utrecht. Mijn vader is hier getogen, en ik heb hier veel familie. Mijn tienerdochter groeit hier gelukkig op. Voor haar betekent de manage een plek waar zij kan bewegen, ontspannen, dieren kan verzorgen, en vrienden kan ontmoeten. Voor mij is de manege een opmerkelijk betaalbare sport, waar de dieren overduidelijk goed verzorgd worden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik vraag uitdrukkelijk uw aandacht voor het plezier dat mijn dochter en haar vriendinnen onttrekken aan de manege, en hoop dat u hier rekening mee houd in de toekomstige plannen. Ik ken gemeente Utrecht als een menselijke organisatie en heb het volste vertrouwen dat u manege 't Hoogt een mooie plek geeft in de nieuwe ontwerp visie.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
270	Ik ben zeer gekant tegen een busbaan door mijn straat en park aan de La Bohemedreef. Ik ben hier komen wonen 20 jaar geleden omdat het een rustige verkeersarme straat is met vrij uitzicht op een park. Ik hoop dat de busbaan er nooit komt. Ik woon op 28 . Dat zou precies in de bocht zijn. Dus veel geluidshinder en schijnsel van koplampen. Inmiddels weet ik dat heel veel mensen dit een waardeloos plan vinden. Ps. Laat de bus rijden gewoon rijden langs de Moezel en de Marnedreef. Veel en veel beter.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
271	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij een plek om mijn stress los te kunnen laten, waar ik kan ontspannen en mijn liefde voor de paarden en de sport kan voldoen. Voor de paarden zelf is het ook een ideale plek omdat dit een van de weinige manege's is waar de paarden nog de ruimte hebben om op een weiland en los te kunnen lopen. Misschien kunnen jullie beter kijken voor meer grond bij bestaande manege's? Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
272	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een prettige afwisseling. Weg van de drukte van de stad. ‘t Hoogt is een begrip in Utrecht. Een geweldige plek waar reeds sport wordt uitgeoefend. Zonde om dit op te offeren voor andere sport. De manage is	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een aanvulling voor de wijk en directe omwonenden. Sportvelden zijn een bron van overlast. De manage is juist een vorm van sport wat geen overlast voor de buurt veroorzaakt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
273	Hierbij willen we bezwaar maken tegen de plannen om sportvelden te realiseren. Het blijft bijzonder dat wij zelf al ruim 6 (!) jaar bezig zijn om sport te realiseren op een plek waar we een manege mogen beginnen. De verkeerssituatie zal tot grotere problemen lijden. Graag gaan we met jullie in gesprek en bieden wij onze woning aan.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.
274	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mijn dochter en ik wedstrijden het onze paard kunnen rijden. Een plek waar wij ons welkom voelen. Een plek waar gezonde keuzes in de kantine worden gemaakt. Er verdwijnen al zoveel maneges en er zijn al echt veel meer voetbalvelden. Dit zou gewoon niet eerlijk zijn. Iedereen zou toch zijn hobby /sport mogen uitvoeren. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
275	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	
276	Met dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	
277	Aan de hand van drie belangrijke thema’s reflecteren we op de Omgevingsvisie: 1. **Water en Bodem Sturend** Op 25 november 2022 heeft het kabinet de Water en Bodem sturend-brief naar de Tweede Kamer verzonden. In deze brief maakt het rijk structurerende keuzes, met als essentie dat water en bodem sturend zijn in de ruimtelijke ordening, zodat de bovengrond beter is geordend op de ondergrond. Hierdoor kunnen we ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken. De maakbaarheid van het water en bodemsysteem bereikt namelijk steeds vaker zijn technische grenzen. Met de WBS-brief geeft het kabinet input voor het oplossen van de soms ingewikkelde opgave van de ruimtelijke ordening in Nederland: welke functie kan het beste waar? Het WBS-kader is op basis van een aantal leidende principes vormgegeven, waaronder het “niet afwentelen” van opgaven. Het gaat om het niet afwentelen op toekomstige generaties, niet naar andere gebieden of functies en niet van privaat naar publiek. Dit principe dient voorop te staan bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Als suggestie geven we u mee in een apart tekstkader aandacht te besteden aan “water en bodem sturend” en hoe dit doorwerkt in de Omgevingsvisie.	1 water en bodem Sturend Dank voor de suggestie, in de visie is impliciet invulling gegeven aan het Water en Bodem Sturende principe door het meegeven van profielen en de nadruk te leggen op het werk met werk maken. Naast deze omgevingsvisie is een aparte Visie Ondergrond in de maak waarin Stadsbreed op dit onderwerp wordt ingegeaan. 2 Dank voor intentie om samen op te trekken ten aanzien van de waterkwaliteitdoelstelling en het ondersteunen van de huidige ambitie om het rioolsysteem om te bouwen naareen gescheiden systeem. Dit resulteerd in minder effluent bij de zuivering, een beter zuiveringsrendement en een kliener vuiluitworp via het gemengde rioolstelsel. Het is overigens meer dan een gescheiden systeem alleen, het is een systeem waarbij we zoveel mogelijk water willen vasthouden door infiltratie. Infiltreren via groen heeft de voorkeur. Waarmee de waterkwaliteit extra wordt verbeterd doorday ook het hemelwater wordt gereinigd door de bodem. Hiervoor verwijzen we ook naar het gebiedsplan water waarin we dieper ingaan op de details van het toekomstige systeem. Dit is ook bij bekend bij het waterschap. Overall voor de Stad zijn de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering apart opgesteld voor dit beleidsveld, deze zijn ook van toepassing voor Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. **Waterkwaliteit** Voor de biodiversiteit en kwaliteit van de leefomgeving is een goede waterkwaliteit essentieel. Er moet in 2027 worden voldaan aan de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Wij verwachten de komende jaren samen te werken om de waterkwaliteit van het KRW-lichaam de Vecht te verbeteren. Via programma's zoals het rioleringsplan/watermanagementplan kan de gemeente vanuit haar taken en verantwoordelijkheden een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit. Denk aan de wijze waarop de gemeente omgaat met afstromend hemelwater en emissies uit de riolering. Bepalend is hoe de gemeente inzet op het voorkomen van verontreiniging van oppervlaktewater via lozingen. Positief is de intentie om gemengde stelsels te vervangen door gescheiden stelsels. Er wordt in de Omgevingsvisie aandacht besteed aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Klopvaart. Dat is positief en daar worden we graag bij betrokken. We vinden het belangrijk dat ook langs de Vecht (KRW-lichaam) natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. Er wordt aangegeven dat de wens bestaat om de toegankelijkheid en openheid van de Vecht te verbeteren, dit kan worden bereikt door natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Het waterschap denkt graag met u mee bij de wijze waarop de waterkwaliteit op de juiste manier kan worden ingepast in programma's en plannen. 3. **Klimaatadaptatie bebouwd gebied** De kamerbrief WBS gaat uit van het sturend maken van de risico's van overstromingen (meerlaagse veiligheid), wateroverlast, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid bij de locatiekeuze en inrichting van woningbouw. Daar waar gebieden worden ontwikkeld is het streven de maatlat voor een klimaatadaptieve en natuurinclusieve bebouwde omgeving toe te passen. Om wijken voldoende klimaatbestendig te maken is het nodig om duidelijke kaders te stellen aan nieuwbouwontwikkelingen en transformaties. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief wordt ingericht, met ruimte voor infiltratie en waterberging, maar dat dit vanwege de koppeling aan de rioolvervanging grotendeels pas aan het eind van de looptijd van deze omgevingsvisie aan de orde zal komen. We raden aan om waar mogelijk eerder te starten met het	3 Voor dit onderdeel is in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering ook grotendeels voorzien. Voor het Gebied Overvecht is in het gebiedsplan water en riolering gekeken naar de bodem en het grondwater en hoe gechikt deze is voor infiltratie en wat voor de toekomst betekent. Ten aanzien van overstroming moeten we er rekening mee houden da het om bestaand stedelijk gebied gaat. Bij de diverse ontwikkelingen zal rekening worden gehouden met vloerpeilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	klimaatadaptief maken van buurten, vooral wanneer het riool pas op langere termijn wordt vervangen. Het nieuw te realiseren en nieuw toegankelijke groen biedt veel kansen om water te bergen, natuurvriendelijke oevers aan te leggen en de biodiversiteit te vergroten (op land en in het water). Belangrijk is om het waterschap hierbij te betrekken. Het stimuleren van groene daken en binnentuinen zien we als positief evenals het vervangen van duikers door bruggen. We zouden graag zien dat dit niet als vrijblijvend wordt gezien maar wordt opgenomen als regel. Meer specifiek willen we nog ingaan op de volgende passages: • “De kans om meer oppervlaktewater te realiseren wordt in een vervolgfase onderzocht.” Wanneer extra verhard oppervlak wordt aangebracht dan bestaat de verplichting dat oppervlaktewater wordt aangelegd. Het is belangrijk om nu al in kaart te hebben gebracht waar de ruimte bestaat om oppervlaktewater aan te leggen, aangezien anders het risico bestaat dat deze ruimte op papier een andere functie heeft gekregen en daardoor doelen en wensen moeten worden gewijzigd. Naast de verplichting om oppervlaktewater aan te leggen bij extra verhard oppervlak, is er ook de wenselijkheid om meer water in de wijk in te passen. Water bergt hemelwater, heeft een positief effect op de biodiversiteit en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. We zijn positief verrast over de volgende alinea: “Deze extra opslagruimte maakt het mogelijk om het poldergemaal te verplaatsen. Hierdoor is een open verbinding tussen de Vecht en de Klopvaart mogelijk voor kano’s wat de waarde voor recreatie vergroot. Bovendien biedt het vaste waterpeil dat wordt gecreëerd betere mogelijkheden voor ecologische oevers en daardoor een betere waterkwaliteit. De hoeveelheid extra oppervlaktewater bedraagt ongeveer 3 hectare en het zoekgebied ligt in de polder.” We worden hier graag wel zo snel mogelijk bij betrokken.	
278	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
279	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is van groot belang voor kinderen en volwassenen. Mijn dochter van 12 is een thuiszitter en is nu sinds een paar maanden drie keer per week op de manege te vinden. Zij helpt met allerlei klusjes en het verzorgen van de paarden. Doordat ze terecht kan op de manege heeft ze een nuttige en fijne dagbesteding en dit is heel belangrijk voor haar en ons gezin. Zonder deze dagbesteding zou ze hele dagen thuiszitten. De manege heeft een orthopedagoog in dienst en zij begeleidt onze dochter. Doel is dat ze uiteindelijk weer naar onderwijs uit kan stromen. Zonder deze begeleiding en zonder de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	dagbesteding zou dit veel lastiger zijn. Voor kinderen zoals de mijne is er geen andere plek in deze regio beschikbaar. KOOS (specialistische jeugdhulp) heeft een contract met deze manege, waardoor mijn dochter hier terecht kan. Dit is echt van onschatbare waarde voor haar welzijn en dat van ons gezin. Ik wil u met klem vragen om de manege op de huidige plek te laten voortbestaan.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
280	In zijn algemeenheid wil ik graag mede delen dat ik het plan voor Overvecht zoals nu gepresenteerd volop steun. Heel goed, met name verkeersveiligheid en centrale rol groen. Zelf heb ik twee auto's, toch hoop ik dat jullie de rug recht houden tov de klagende bewoners die iedere aanpassing zien als beperking van hun vierwielerparadijs. Tevens is dit mailtje een steuntje in de rug voor mevr van Hooijdonk, het lijkt wel een sport alles wat verandert of niet helemaal loopt zoals gepland op haar bordje te schuiven.	Bedankt voor uw positieve reactie en steun.
281	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is heel belangrijk voor een grote groep mensen en dieren. Zo aan de rand van de stad een prachtige plek om: - om sportief bezig te zijn, met de verzorging van de paarden en het rijden, ben je lekker fysiek bezig. - in de buitenlucht te genieten van paardrijden, niet alleen in de binnen - en buitenbaan, maar ook in het Noorderpark. - te leren paardrijden. - te leren over paarden verzorging - voor deelnemers van de zorgmanege (jeugd en volwassenen), weer stap voopr stap deel uit te maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: een ontspannen plek om met de paarden bezig te zijn. Zowel sportief als verzorgend. In het drukke Utrechtse leven echt een verademing! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
282	Dit plan is gemaakt door mensen die niet in Overvecht wonen en die niet geluisterd hebben naar wat er leeft in onze wijk. Wie heeft dit bedacht?? Wat is er o.a. mis: • Er zijn veel te weinig mensen die de enquête over dit onderwerp hebben ingevuld, dit is niet een representatieve groep. • De mening van deze zeer kleine groep wordt ook vaak niet meegenomen in de plannen. • Ik woon in Overvecht omdat je hier je auto voor je huis kunt parkeren. Niemand zit er op te wachten om ergens aan de rand van de wijk te moeten parkeren. Denk eens wat voor consequenties dit heeft voor de vele ouderen in de wijk en de mensen met (veel) kinderen. • Nog meer groen in de wijk is niet nodig, er is groen genoeg. Afsluiting van de Carnegiedreef zal zorgen voor een nog groter verkeersinfarct op de rondweg. Er ligt een prachtig park naast de Carnegiedreef, dat hoeft niet groter. • De tekeningen kloppen niet, zo is er een buurtcentrum gepland achter de Minaretdreef. Dit is een aanrijroute voor garages. Oftewel de omgevingsvisie mag in de prullenbak! Zoek naar praktische, simpele oplossingen om de wijk te verbeteren, zoals meer verkeersdrempels,	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer prullenbakken in de parken, meer aandacht voor zwerfvuil. Scheelt ook nog eens een hoop geld.	Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. De omgevingsvisie ziet op deze plek (winkelstrip met achterliggend terrein) een kans om het hart van de buurt te versterken en te verbeteren: voorzieningen met woningen mengen. Naast het maken van de omgevingsvisie Overvecht vind de gemeente het vinden van praktische simpele oplossingen om de wijk te verbeteren ook belangrijk. De omgevingsvisie is een visie voor de periode tot 2040. Deze visie helpt om ons voor te bereiden op de toekomst en om keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting.

Nr.	Reactie	Antwoord
283	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn mening is de manege van dergelijk groot belang voor de gemeente dat deze niet mag wijken voor voetbalvelden. De manege vervult een belangrijke sociale rol in Overvecht. Manege 't Hoogt biedt jeugd en volwassenen de mogelijkheid om kennis te maken met dieren. Deze kennis is uitermate relevant om de discussie en daaropvolgend beleid rondom natuur en leefbaarheid te voeren. Het huidige beleid polariseert ipv verbindt mens met natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
284	Ik ben er heel blij mee! En voor mij mogen er nog wat meer cameras. komen vooral op kruising Einsteindreef naar Marnixlaan (of rotonde) = hele gevaarlijke weg. Dankjulliewel	Dank voor uw positieve reactie. Wanneer de Einsteindreef opnieuw wordt ingericht wordt ook naar de kruispunten gekeken. De mogelijkheid van bijvoorbeeld een rotonde zal dan ook onderzocht worden.
285	Met veel interesse en belangstelling de visie gelezen. Een enorme hoeveelheid info en goede voornemens. Als 85 jarige had ik kunnen zeggen: "Plannen voor de toekomst" niet meer voor mij, maar toch ook weer wel. We zijn op Overvecht komen wonen tijdens de bouw van de woningen en de eerste bewoners van de Santa Cruzdeef in een omgeving waar de toekomst er "zonnig" uitzag. Je maakte kennis met je buren in een gezamenlijke bijeenkomst en de sfeer van samen verder was geboren. De omgeving met een eigen winkelcentrum en voorzieningen voor spel en spel werden gemaakt zodat de kinderen ook op STRAAT konden spelen.	Dank voor uw positieve zienswijze. In de omgevingsvisie Overvecht willen we meer gelegenheid bieden aan Overvechters om elkaar te ontmoeten, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Ook blijven de bestemmingen in Overvecht bereikbaar met de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Echter, alles en iedereen veranderde in de afgelopen decennia. Er kwamen meer auto's; bewoners vertrokken en nieuwe, zonder kennismaking, kwamen. De mentaliteit van ieder voor zich werd meer zichtbaar. Ook de winkelcentra veranderden en oorspronkelijke winkels verdwenen, kortom het oude Overvecht verdween. Wat overbleef was een wijk met prachtige groene delen. De plannen van nu lijken op een maatschappij waar mensen weer samen optrekken en vertrouwen hebben. Maar is dit realistisch? ! Net zoals ons land "vol" lijkt te worden door de situaties in de wereld, lijkt dit met de plannen ook hetzelfde te gebeuren met Overvecht. Volgens mij wordt in de plannen veel te weinig rekening gehouden met de huidige situatie waar ook veel ouderen wonen die ook in de "nieuwe wereld" met scheurende motoren etc. moeten omgaan. *Geef elkaar wat ruimte en met het bouwen van meer woningen, meer fietspaden, geen auto's etc. wordt het er niet beter op.* *Als oudere mag ik niet meer fietsen en ben blij dat ik kan en mag meerijden in een auto. Wil de eenzaamheid vergroten moet je voor deze generatie de plannen realiseren.* Tot slot hoop ik dat er verstandig en met oog voor realiteit met de plannen wordt omgegaan en niet vanuit een "droom" wordt gehandeld.	
286	In het ontwerp wordt een visie omschreven om nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Ik vraag mij af of dit niet meer problemen creëert dan het mogelijk zou kunnen oplossen. Om eerlijk te zijn, maak ik mij hier nogal ongerust over. Ik ben een moeder van een jonge dochter. Veiligheid in mijn eigen huis, straat en wijk voor mij en mijn jonge gezin staat voor mij voorop. In onderstaande zet ik u graag uiteen waarom ik denk dat de visie door	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	als u opgetekend in mijn ogen mogelijk een serieuze verslechtering van de veiligheid zou kunnen betekenen. **Mogelijke voordelen?** Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in tegenstrijd met eerdere ervaringen, besluitvorming en interventie van Gemeente Utrecht om overlast als gevolg van fietstunnels onder het spoor tegen te gaan. Tuindorp kent drie basisscholen, welke uitstekend, vrijwel volledig autoluw en binnen enkele minuten vanuit de Tripkade of Eijkmanlaan te bereiken zijn met de fiets. Verder zijn er geen andere voorzieningen in Tuindorp waarvoor een nieuwe fietstunnel eventueel gebruikt zou kunnen worden. Bereikbaarheid en een goede doorstroom van verschillende vormen van verkeer in de stad is een groot goed. Echter zijn via de Tripkade en Eijkmanlaan zeer veilige en effectieve rechte verkeerslijnen naar het centrum reeds aanwezig. Op basis van bovenstaande kan ik niet duidelijk achterhalen welk voordeel er valt te behalen voor de inwoners van Overvecht en Tuindorp met de introductie van additionele fietstunnels. **Terugkeer van onveiligheid?** In het ontwerp is te zien dat u voornemens bent een van de drie tunnels in de nabijheid van Station Overvecht te realiseren. Dit is een erg druk punt in de wijk, omdat juist het naar schoolgaand verkeer van drie scholen hier bij elkaar komt in verband met de eenrichtingswegen en nabijheid van station en de reeds bestaande doorgang onder het spoor/station Overvecht. Deze ondertunneling was ooit toegankelijk voor fietsverkeer, echter heeft de gemeente OV poortjes en camera's geplaatst omdat deze tunnel een onbedoeld maar duidelijk neveneffect met zich meebracht: een sterkte toename van overlast, inbraken en andere vormen van criminaliteit in de Wijk Tuindorp. Dergelijke fietstunnels een autoluwe wijk in, heeft helaas gebleken een ideale vluchtroute te zijn voor mensen met slechte bedoelingen. Alsnog een fietstunnel openen zou een ommekeer van het huidige beleid betekenen met	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een waarschijnlijke terugkeer van de problemen welke zojuist zijn verminderd door het adequaat optreden van de Gemeente Utrecht. Vanuit de wijk Tuindorp zijn additionele fietstunnels absoluut niet gewenst, zolang de bestaande routes uiteraard in stand blijft gehouden. Voor schoolgaande kinderen vanuit Overvecht naar een van de drie basisscholen in Tuindorp (en vice versa) is reeds een treinstation, een busstation, een looptunnel en twee autoluwe fietsroutes beschikbaar op enkele minuten afstand reeds voorhanden. Men zou kunnen beargumenteren dat bereikbaarheid reeds meer dan uitstekend is ingericht om diversiteit en bereikbaarheid van scholen tussen beide wijken te bevorderen. Mijns inziens zouden deze kosten voor nieuwe fietstunnels beduidend beter besteed kunnen worden om de visie van een groen, duurzaam en leefbaar Overvecht voor de lange termijn te kunnen realiseren. Ik hoop dat u zich enigzins kunt vinden in bovenstaand perspectief en de zorgen van een jonge moeder uit Tuindorp.	
287	Ik ben helemaal akkoord met de plannen van Overvecht toekomst, en ik ben helemaal tevreden en benieuwd naar de uitvoering van de plannen , en ik kijk vooruit naar jaar 2040 wanneer alles klaar is.	Dank voor uw positieve reactie.
288	Bezwaren tegen het omgevingsvisie plan Overvecht. Autoluw / verkeersplannen van de gemeente. . **Bereikbaarheid huisarts** Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van huisarts. In veel gevallen zal de huisarts, als de plannen worden uitgevoerd, bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezin	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040

Nr.	Reactie	Antwoord
	zelf met spoed naar de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie. De band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. **. Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen, andere psychische klachten, te ver lopen naar een bushalte). Voor deze mensen is het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen **. Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week. Dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis. **. Ouderen en gehandicapten.** Deze mensen worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even naar je ouders om zorg te verienen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. **. Brandweer en Ambulance** Zij kunnen door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. **. Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid nietten goede van de wijk.	hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. De omgevingsvisie gaat niet over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling dat de auto aan de rand van de wijk wordt geparkeerd, parkeren in de buurt van de woning blijft mogelijk. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. De door u aangedragen suggesties kunnen bij een toekomstige herinrichting worden meegenomen.

Nr.	Reactie	Antwoord

Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk.

. C02 uitstoot / luchtvervuiling

Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild wordt. Immers is niets vervuilender dan een stationair draaiende motor.

. Toename files in de wijk.

De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Er staat nu al elke dag een file vanaf de Franciscusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde).

. De thuiszorg

De thuiszorg wordt hierdoor onbetaalbaar, dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van cliënt naar cliënt. Hierdoor zijn er meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe).

. Veiligheid

Vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc) moeten 's nachts over straat lopen om naar hun auto te gaan met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc.

Hoogwaardig ov.

. Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om naar een voorziening te kunnen komen.

. Bus/ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk.

. De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus 's nachts even naar je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus.

. Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving

Nr.	Reactie	Antwoord

Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer.

. Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de wil van de ondertekende bewoners van de Singaporedreef.

. Overlast en veiligheid

Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in het verleden ook was, overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien.

Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avondrust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur naar je werk moet).

. Ouderen en gehandicapten

Zij worden gedwongen om te verhuizen, dan wel om hun huis te gaan verkopen omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). hlierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuist niet even na 50 Jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond.

. Ambulance, brandweer

. Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is.

. Er geen achterom parkeerplaats is.

Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin, Om op korte afstand van Je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	. Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden. Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tujn/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via de voorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! . Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je 's nachts naar je werk moet en de bussen rijden niet je kan, dan overvallen worden, aangerand worden etc. Schades aan auto's gaat de gemeente die vergoeden? Denk ook aan auto's die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is In veel gezinnen werken mensen in ploegendiensten en op wisselende tijden, zij zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind naar de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met Je auto na de huisartsenpost te gaan als het kind ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Als bewoners van de Singaporedreefzijn wij meer voor een van de volgende alternatieven: 1 Van de straat een fietsstraat maken, met rood asfalt en nog steeds parkeren aan de woning zijde van de straat. Daarbij de straat alleen bestemd voor bestemmingsverkeer.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2 De straat doodlopend maken met een keer lus. Dit kan prima bij de garages die op hoek staan, aan de Bangkokdreef kopse kant van de Singaporedreef. Dit zou al het onnodige verkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt wordt voor bestemmingsverkeer. Beiden alternatieven zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen.	
289	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een veilige, fijne plek waar mijn dochter met veel plezier leert paardrijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
290	Op 8 april 2024 heeft u uw voorgenomen ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ter inzage gelegd, waarin u de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen beschrijft in	We begrijpen dat u teleurgesteld bent in de ontwerp-omgevingsvisie en het voorstel om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Er is echter pas sprake van een besluit als de gemeenteraad de Beleidsnota omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht tot 2040. Tot en met 20 mei 2024 is het mogelijk daarop zienswijzen in te brengen. Zoals bij u bekend zijn wij al in maart 2021 gestart met een plan voor een multifunctioneel gebouw op de zogeheten Kooijman-locatie op de hoek van de Franciscusdreef 10-16 en de Mississippidreef 97. We zijn, voor het starten van de Omgevingsvisie Overvecht, voor dit plan met de gemeente zelfs al tot een concept IPOK en IDOC gekomen. Hieronder ziet u van dit plan een artist impressie.  Een gebouw dat niet alleen kan voorzien in een even zo grote hoeveelheid bedrijfsruimte als dat nu al aanwezig is, maar ook de mogelijkheid creëert voor arbeidsintensievere kleinere bedrijven om zich hier te vestigen zodat tegemoet kan worden gekomen aan het verdichten op deze locatie en vooral ook het creëren van meer werkgelegenheid. Daarnaast ontstaat er de mogelijkheid om in de gegeven ruimte boven de bedrijfsruimte, ca. 380 studentenwoningen en starterswoningen te realiseren voor Young Professionals. Deze zijn met name geschikt voor starters die op dit moment verplicht vanuit hun studentenwoning moet doorstromen naar een tweekamerappartement, terwijl daarvoor in de huidige markt geen aanbod te vinden is. Een uitermate goed te benutten kans voor verdichting van deze locatie, maar tevens een ultieme kans voor het verbeteren van de uitstraling en het imago van één van de belangrijke toegangen en markeringspunten voor bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Door	Overvecht heeft vastgesteld. Uw zienswijze kan dan ook door de raad meegewogen worden bij dat besluit. Wij onderschrijven de argumenten die u aandraagt over uw plan. Tegelijkertijd hebben we in de ontwerpsessies met adviesbureaus, ondernemers en bewoners uit de wijk en ambtenaren ook gezien dat het ruimtetekort voor alle functies groot is: woningen, sportvelden, energie, bedrijven. Op basis daarvan is het inzicht ontstaan dat het beter is het bedrijventerrein te behouden voor bedrijven en niet verder te mengen met woningen, omdat daarmee de bedrijfsmogelijkheden van bedrijven beperkt worden en de vastgoedprijzen (o.a. door speculatie) nog meer stijgen, wat nadelig is voor bedrijfsuitbreidingen of nieuwe bedrijfsvestigingen. Ook blijven we twijfels houden of er een voldoende aantrekkelijk en toekomstbestendig woonmilieu mogelijk is op deze locatie. En die punten wegen voor ons zwaarder dan uw argumenten om een gemengd plan met woningen te ontwikkelen. En daarom is dat als voorstel opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het toevoegen van een woonfunctie ontstaat er 24-uurs gebruik van de locatie waardoor de sociale controle in dit gebied tevens enorm zal verbeteren. De Young Professionals die er wonen kunnen als arbeidskrachten tevens een bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in het gebied. De direct omliggende bedrijven (binnen een straal van 100 m) hebben geen milieubelemmering qua geur of geluid waardoor woningbouw mogelijk is en zullen zelf van de komst van deze woonfunctie ook geen belemmering ondervinden. Het oude college heeft net voor hun aftreden besloten het tekenen van de IPOK en IDOC door te schuiven naar het nieuw aan te treden college en aangegeven een Omgevingsvisie voor het gebied te willen opstellen. In juni 2022 is het nieuwe college daadwerkelijk geïnstalleerd en vanaf dat moment staan we al in wachtstand met ons project in afwachting van het nieuwe Omgevingsprogramma en het Omgevingsvisie traject. Dat neemt inmiddels al bijna 2 jaar in beslag. In het Omgevingsprogramma Overvecht was ons initiatief al door de gemeente opgenomen in onderstaand kaartje.	

Nr.	Reactie	Antwoord



Het verbaast ons dan ook ten zeerste, als initiatiefnemer van het eerste uur, dat wij via derden hebben moeten vernemen dat de mogelijkheid voor een ontwikkeling van bedrijfsruimte in combinatie met woningbouw zou zijn geschrapt op de hoek van de Franciscusdreef/Mississippidreef op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Met veel moeite heeft Van Wijnen in opdracht van ons, na meerdere telefoontjes met terugbelnotities, telefonisch gesproken met Roel Faems en is ons medegedeeld dat er door de gemeente inderdaad een besluit zou zijn genomen om geen mogelijkheid tot de combinatie bedrijven/woningbouw (studentenhuisvesting) toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Dit ondanks dat daar in het Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) al wijzigingsbevoegdheden voor waren opgenomen.

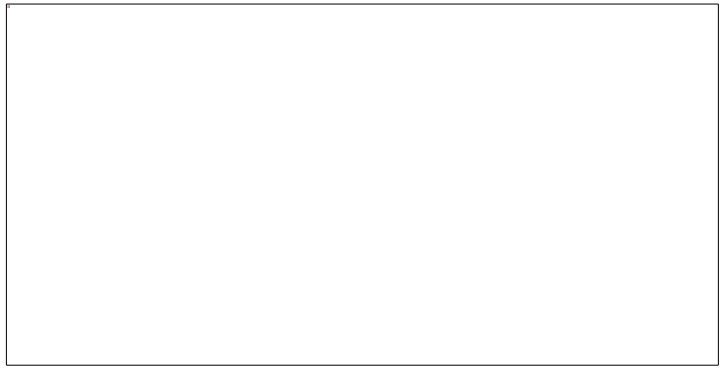
Wij zijn erg teleurgesteld in de reacties en de opstelling van de gemeente Utrecht aangezien in opdracht van ons, Van Wijnen bij alle participatie bijeenkomsten aanwezig is geweest voor zowel bewoners, bedrijven en stakeholders (partijen met initiatieven). Wij moeten dan als één van de eerste

Nr.	Reactie	Antwoord

initiatiefnemers (2021) via derden vernemen dat de gemeente dit besluit al verwerkt zou hebben in de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht.

Alle collega's van de gemeente Utrecht die betrokken zijn bij dit participatieproces zijn op de hoogte van onze plannen op de Kooijman-locatie, het staat zelfs opgenomen in de door de gemeente eerder afgegeven stukken en dan moeten wij dit zo telefonisch vernemen zonder dat iemand daarbij denkt om ons even te informeren over zo'n belangrijk besluit en dat vinden wij niet passend bij het proces wat we hebben doorlopen.

Ons initiatief zou naar onze mening een enorme aanwinst zijn voor dit gebied, deze wijk en voor de stad waarbij dit plan ook nog eens de belangen van de direct omliggende bedrijven niet zou hoeven schaden. Een unieke kans om het aanzicht van het bedrijventerrein aan de Franciscusdreef op deze belangrijke toegang een enorme kwalitatieve impuls te geven, zou de gemeente juist moeten omarmen.



We hebben daarom besloten officieel een zienswijze in te dienen tegen de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht omdat wij hierdoor niet beperkt willen worden in de bestemmingsmogelijkheden die er reeds waren.

Graag ontvangen wij een inhoudelijke beargumenteerde reactie en/of aanpassing van de Omgevingsvisie Overvecht voor onze locatie op de volgende punten:

- Behoud mogelijkheid maximum bebouwingspercentage 90%
- Behoud maximum bouwhoogte van 17 meter met wijzigingsbevoegdheid tot 30 meter over het aangegeven gebied.
- Behoud van alle andere genoemde functies uit het onherroepelijke Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) zoals Bedrijven tot categorie 3.1, Volumineuze detailhandel, Kinderdagverblijven, Onderwijsdoeleinden, Sport- en Leisure doeleinden, Hotel, Horecabedrijven, Woonwerk-units waarvoor afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden waren opgenomen.

Daarnaast geeft de gemeente op een kaart aan in de Omgevingsvisie dat de locatie geschikt is voor “Voorzieningencluster”. Dit is voor ons een te algemeen begrip waarvan wij graag van de gemeente vernemen welke functies hier dan exact onder worden verstaan.



Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verzoeken u vorenstaande punten mee te wegen en tot verandering te laten leiden in de definitieve Omgevingsvisie Overvecht.	
291	1. Er is al veel gezegd over het participatieproces. Het feit dat dit zo via een omweg bij bewoners gekomen is, vind ik een zeer kwalijke zaak. Positief was dat wij met een paar mensen een gesprek met wethouder Streefland hebben gehad, en dat er twee avonden georganiseerd zijn door de buurt. Het was goed geweest dat er op de eerste avond duidelijker geanticipeerd was op wat de rechten zijn van bewoners. Wat mij erg geholpen heeft, was de inloopbijeenkomst voor bewoners, en een medewerker daar die duidelijke uitleg gaf over het proces en de rechten. Die duidelijkheid heb ik wat gemist bij de twee avonden. 2. Ik vind het positief wanneer het tunneltje bij het station wordt afgesloten voor autoverkeer. Een praktische vraag is wel wat dat betekent voor het autoverkeer rond de moskee op de vrijdagmiddag. Is het een idee om dan wel de tunnel voor autoverkeer te openen, zodat er doorstroom kan plaatsvinden? En hoe moet het met parkeerplaatsen? Het een en ander moet goed doordacht worden wat betreft consequenties. 3. Het stationsgebied is tot strategische gebied verklaard, waar hoogbouw op de planning staat. Wat ik niet snap, is dat er in de omgevingsvisie alleen gekeken wordt naar de kant van Overvecht. Zoals u zult weten, zijn er twee ingangen naar het station, namelijk de kant van Overvecht, en de kant van Tuindorp. Aan beide kanten van het spoor, zijn de meeste mensen eigenaar van hun woning. Aan beide kanten aan de westzijde van het spoor is er wat groen, wat eigendom is van de gemeente. Waarom wordt er alleen gekeken naar de kant van Overvecht, en niet naar de kant van Tuindorp? Op een bijeenkomst met bewoners zei iemand: “Omdat die mensen in de gemeenteraad zitten…”. Mijn voorstel is om aan beide kanten van het spoor 500 extra huizen gebouwd worden, zodat de pijn en overlast ook aan beide kanten van het station gevoeld wordt. Wat hiervoor pleit zijn de volgende punten:	1. We hebben ons best gedaan zoveel mogelijk Overvechters al in een vroeg stadium te bereiken en betrekken bij het maken van de omgevingsvisie. Gedurende het jaar waarin de omgevingsvisie gemaakt werd hebben we steeds meer Overvechters bereikt en gesproken. Waar nodig hebben we extra gesprekken gevoerd, zoals met bewoners en ondernemers rondom de Arno-, Rubicon-, Butterflydreef. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek) of de informatie alsnog toegestuurd. Dit had in uw geval soms sneller en beter gekund. De tips en aandachtspunten die u aan ons heeft meegegeven hebben ons geholpen om het participatieproces te verbeteren en helpen ook bij vervolgprojecten om participatieprocessen beter vorm te geven. Daar willen we u dan ook voor bedanken. 2. De moskee blijft ook met een knip in de Tiberdreef/Mr.Tripkade goed bereikbaar met de auto via de Moezeldreef en Tiberdreef. Bij het in de toekomst afsluiten van het tunneltje voor autoverkeer wordt het plan verder uitgewerkt in een project. Daarbij wordt ook goed gekeken naar bijvoorbeeld de inrichting, doorstroming en de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen. 3. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix,

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Overvecht is een aandachtwijk met een hele grote mate van culturele diversiteit. Door 1000 extra woningen aan de kant van Overvecht te bouwen wordt de druk en de spanning op de sociale cohesie vergroot. Het zou goed zijn om dat meer te spreiden over de stad. b. Het aantal inwoners per vierkante kilometer aan de kant van Overvecht is veel hoger dan aan de kant van Tuindorp. Ook dit pleit voor een verdeling van het aantal nieuw te bouwen huizen. c. Waarom zou Tuindorp buiten schot blijven als het gaat om het bouwen van extra woningen? Aan de overkant van de meester Tripkade langs het spoor is gebied waar gebouwd kan worden. 4. Ik begrijp dat er gekeken gaat worden of en een middelbare school gebouwd kan worden bij het gebied langs het spoor. Ik denk dat de gemeente duidelijke keuzes moet maken wat ze wil. Wanneer er gekozen wordt voor een school, kunnen er niet ook allerlei flats bijkomen. De verwarring over de verschillende plannen geeft onrust. 5. Om doorstroom van gezinnen naar eengezinshuizen mogelijk te maken binnen Overvecht, kunnen nieuwe appartementen misschien eerst aan oudere bewoners van bestaande woningen binnen Overvecht voorgesteld worden voor de verkoop.	aanvullende woningtypen, verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Sociale cohesie en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke doelstellingen. 4. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Het gaat dan om een stedelijker compacte vorm van bouwen, waarbij geacht wordt aan en levendige mix van woningen, voorzieningen en werkfuncties. Het stapelen van functies en toepassen van enkele hoogteaccenten zijn dan onderdeel het ruimtelijk onderzoek. Als er op deze locatie een middelbare school wordt gerealiseerd dan heeft dat inderdaad consequenties voor het aantal woningen dat er in dit gebied kan worden toegevoegd. 5. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen zijn daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
292	Langs deze weg wil ik mijn onvrede uiten over het onbezonnen plan voor de her inrichting van Overvecht. Met name het vervangen van Tuinders vereniging “ons genot” voor voetbalvelden stuit mij enorm tegen de borst. Om Utrecht groener te maken willen jullie dus een mooi ecologisch gebied vervangen door kunstgrasvelden, een toename aan verkeer (of komt het	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitspelende team ook op de fiets?), en rokende frituurpannen en joelende kinderen en ouders. Wat ook een impact zal hebben op het aangrenzende natuurgebied waar de rust van de flora en fauna het nodige te verduren zal krijgen. Het is het zelfde als een bos omhakken om er windmolens te plaatsen , of windmolens in de zee plaatsen en tegelijkertijd het hele ecologische gebied om zeep helpend. Alles voor het milieu en klimaatneutraliteit uiteraard. Op het betreffende industrieterrein waar dit alles moet plaatsvinden zitten reeds 2 voetbalverenigingen nl VVJ en EDO. Dan dicht in de buurt hebben we vv Maarsen ,HMS, en Elinkwijk, kijken we een klein stukje verder dan hebben we DHSC, en in overvecht zelf zitten ook diverse voetbal verenigingen. Aan gezien ik voetbal trainer ben geweest bij VVJ weet ik dat de jeugd rond een jaar of 10 12 in andere dingen geïnteresseerd raken en dat het lastig wordt om volledige teams te krijgen. Bovendien zouden de velden veel beter benut kunnen worden, bij EDO en HMS worden de velden nauwelijks gebruikt en zou er ms wel wat uitgebreid kunnen worden. Volgens mij hebben ze bij EDO niet eens jeugd , wat al een hele boel ruimte zou scheppen. Zijn er naar deze dingen gekeken? Mag ik u er even op attenderen dat er verenigingen zijn opgeheven wegens gebrek aan leden , te weten VVO 65 en KWS, het terrein waar vv KWS (heel lang geleden) zat ligt zelfs nog braak is nu weiland op de gageldijk. De noodzaak om met ons belastinggeld een ecologisch paradijs te gaan slopen en te vervangen voor een voetbalvereniging ontgaat mij compleet. Dit plan valt in de catagorie “parkeer app” en “overvecht moet van het gas af” en nu hebben we dan “overvecht moet uit de auto” en willen we hier een 15	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	minuten stad van maken, iets wat tijdens de corona plandemie nog een complottheorie was. Het feit dat van Hooijdonk haar bezoek aan “ons genot” heeft ingepland vlak voor de besluitvorming sterkt mij in het idee dat er totaal niet gekeken is wat de plannen inhouden en betekenen voor de mensen die met liefde en plezier een mooi stukje natuur onderhouden. Gaan we straks dan weer geen sorry zeggen, en de ambtenaren de schuld geven? Gaan we straks weer miljoenen tekort komen zoals elk megalomaan plan van de gemeente , ik herinner me de aanleg van de trambaan nog nl die 5x over de kop ging. Dit wanbeleid moet echt stoppen!!!!!!!!!!!!	
293	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan deelnemers, die middels de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: sport en ontspanning, hetgeen bijdraagt aan mijn mentale en fysieke gezondheid. Voetballen kan ik op vele andere plekken, paardrijden niet. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
294	Het lijkt allemaal goed ontworpen, met veel groene plannen en woningen. Maar voor mij en andere bewoners van Overvecht vind ik toch dat de plannen te ver gaan. Ik ben gehandicapt en daardoor afhankelijk geworden van een auto voor mijn bootschappen, sociale contacten, en revalidatie. Veel van de verkeersplannen van de gemeente beperken mij daarin en daardoor voel ik mij steeds meer een 3e rangsburger in Utrecht. En helaas ben ik niet de enigste gehandicapte, chronisch zieke of bejaarde die er zo over denkt. Een voorbeeld daarvan is dat, bij de bibliotheek op de Neude waar de gehandicapten parkeerplaatsen in de Drakenburgstraat zijn weggehaald bij de ombouw van postkantoor naar bibliotheek, en waar niets voor terug is gekomen. En ja ik kan ook naar de bibliotheek in Overvecht, maar de collectie is daar nogal beperkt vergeleken met de bibliotheek in de binnenstad. Een ander voorbeeld is de nogal omslachtige manier om als gehandicapte met een auto het stadskantoor bij het CS te bezoeken. Gelukkig is het kantoor in Vleuten veel eenvoudiger te bezoeken. Goed terug naar Overvecht. Ik vind het versmallen en verwijderen van wegen dan ook een slecht plan. De meeste wegen in Overvecht kunnen het verkeer nog maar net aan en met een hoop extra woningen komt er nog meer verkeer bij. De gemeente heeft blijkbaar nog niet geleerd van de rampzalige uitgepakte versmallingen op de t'Goylaan en de westelijke stadsboulevard.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We werken hard aan het uitbreiden van de laad-infrastructuur. Meer informatie hierover kunt u vinden op: www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/vervoer/elektrisch-vervoer/openbare-laadpalen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kunnen hulpdiensten dan nog op tijd zijn als wegen worden versmald? De brandweer geeft al aan de westelijke stadsboulevard te mijden bij een uitruk en ik zag zelf laatst een ambulance welke zich vast reed in een file op de westelijke stadsboulevard. En ik vrees dat het zelfde in Overvecht gaat gebeuren. Het verminderen van het aantap parkeerplaatsen kan misschien in de verre toekomst, maar voorlopig staan er bij mij in de buurt iedere dag auto's op de stoep omdat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn. En dan is het nieuwbouw project aan de Vader Rijndreef waar geen parkeergarage onder komt nog geen eens af. Het afsluiten van de Moezeldreef an andere verbindingswegen tussen de buurten is ook zo'n slecht idee, er komen veel nieuwe huizen in de omgeving, en station Overvecht word een stuk moeilijker bereikbaar met een auto. Lastig voor mensen die daar kennissen oppikken of afzetten. Dat doe ik zelf ook, en zowel in tijd en afstand ben dan 3 maal langer onderweg. En het zelfde geld voor winkelcentrums in de buurten zoals Overkapel, die moelijker bereikbaar worden vanuit andere buurten. Zolang de NRU niet aangepast is zorgt het afsluiten van doorgaande wegen in Overvecht daar voor nog meer opstoppingen. Dus voordat de gemeente wegen gaat opbreken moet eerst de NRU op orde zijn. En is 2x 2 rijstroken dan nog wel voldoende? Of zijn er 2x 3 rijstroken of misschien zelfs 2x 4 rijstroken nodig? Om barrière werking, en overlast van de NRU te verkleinen moet deze weg dan verdiept of nog beter ondergronds worden aangelegd. Bij infrastructuur moet je tegenwoordig ook laadpalen voor elektrische auto's rekenen. In 2040 zal een grootdeel van de auto's elektrisch zijn. Welk percentage van parkeerplaatsen is dan een laadplek? En is dat voldoende als alle auto's elektrisch zijn? Nu nog maar een klein deel van de auto's elektrisch zijn, is er al niet genoeg ruimte op het stroomnet en een tekort aan laadpalen, hoe gaat de gemeente dit oplossen voordat het verbod op benzine auto's ingaat? Ik heb in het verleden op informatieavond over het doorknippen van verbindingswegen gehad met een ambtenaar. Toen was dat niet mogelijk	Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk. Bij de uitwerking in toekomstige projecten gaan we per locatie bekijken wat de beste inrichting is. Wanneer u klachten heeft over de huidige inrichting, zoals los of scheef liggende tegels, kunt u dit het beste melden via https://loket.digitaal.utrecht.nl/nl/products/meldingen Wij verwachten dat het aantal OV-reizigers ook in de toekomst goed kan worden vervoerd met bussen. Om een tramlijn financieel haalbaar te maken zijn veel meer reizigers nodig. Ook met de extra woningen in Overvecht is het aantal OV-reizigers onvoldoende voor een tram. De loopafstanden naar de HOV-haltes zijn voor bepaalde delen van Overvecht inderdaad te lang. Daarom blijft ook het buurtgerichte openbaar vervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Voor electrische auto's en oplaadpunten zijn aangescherpte veiligheidsregels. De bedrijven op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht werken veelal regionaal en soms zelfs landelijk of internationaal. Het personeel komt ook uit de regio en niet alleen uit de wijk. We onderschrijven dat het goed zou zijn als wijkbewoners er een baan vinden, maar dit is geen harde 1-op-1 relatie of noodzaak. Het sluisje inclusief gemaal is in eigendom van Waternet. Een nieuw kanaal richting Maarseveenseplassen is geen onderdeel van de Visie en grotendeel ook buiten de gemeentegrens. De doorvaarbaarheid is zeker ook afhankelijk van het ontwerp van de NRU waar nu nog geen zicht op is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	omdat een buurt tenminste twee uitgangen moest hebben voor de veiligheid. Ik zie nu dat het nu wel mogelijk is on één uitgang uit een buurt te hebben. Wat is er in de tussenliggende tijd veranderd dat het nu wel mogelijk is, en is het dan nog veilig als de enigste toegangsweg naar een buurt afgesloten is? En hoe rijden mensen dan hun buurt in of uit? Het plan om voetpaden verbeteren kan in alleen maar toejuichen. Veel voetpaden langs de Brailledreef zijn in het verleden smaller gemaakt om fietsen paden in twee richtingen mogelijk te maken, en zijn daardoor te smal geworden, dat deze de oorspronkelijke breedte terugkrijgen zou erg fijn zijn. En dan ook even de tegels overal rechtleggen, de meeste voetpaden zijn erg ongelijk en hobbelig wat het lopen voor mindervaliden moeizaam en gevaarlijk maakt. Het voetpad langs de spoorlijn tussen station Overvecht en de Brailledreef moet je als voetganger delen met fietsers , wat in praktijk op neer komt dat je moet oppassen dat je niet omver word gereden door een (brom)fietser die van mening is dat het fietspad is waar geen voetgangers mogen komen. Het zou erg fijn en een stuk veiliger zijn als dit gewoon weer een voetpad word. Waarom is er voor een bus gekozen? Een groene trambaan is beter inpasbaar in de parken, is milieu vriendelijker en is ook meteen toekomst klaar. Het lijkt mij zonde van het geld om eerst een dure busbaan aan te leggen en die een paar jaar later er weer uit te breken voor een trambaan. Met voorgestelde opzet van het hov denk dat de loopafstanden naar de haltes te lang worden voor veel mensen. En kleine buurtbussen gebruiken zullen mensen eerder als een extra hindernis zien dan gemak. De huidige bus routes zijn ook niet echt ideaal maar lijken mij beter dan wat er nu voorgesteld word. Ik begrijp dat er een hoop woningen bij moeten komen maar ik ben bang dat 5000 woningen er bij een te grote opgave is voor Overvecht, waardoor de leefbaarheid nog meer onder druk komt te staan. Zeker met torenflats van 75 meter gaat de menselijke maat verloren, en op veel plekken is de wijk al een geestdode betonjungle.	De dierenweide is gestopt omdat er geen nieuwe mensen gevonden zijn voor het bestuur van de stichting en geen vrijwilligers om de dieren te verzorgen en de dierenweide open te houden voor bezoekers. Er komt geen dierenweide terug op deze plek. Voor het Zandpad is het planproces gestart voor tijdelijke woningbouw. Er zijn nu geen concrete plannen voor een sekswerklocatie hier. Uit de eerste verkenning is gebleken dat het mogelijk is om tijdelijke woningen zo te ontwikkelen dat het indien gewenst op termijn gecombineerd kan worden met of plaats kan maken voor een kleinschalige sekswerklocatie. De biodiversiteit in Overvecht te verbeteren is een belangrijk doel van de omgevingsvisie. Bij herinrichtigen van de openbare ruimte, groen of de parken is de omgevingsvisie het kader. We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. We zetten in op groene straten, een goede groeiplaats voor nieuwe en bestaande bomen, natuurlijke oevers, veenweide herstel, meer struiken, nestgelegenheid in gebouwen en het verbeteren van de ecologische verbindingen. Op deze manier zorgen we ervoor dat er zich ook meer dieren in de wijk prettig voelen/aangetrokken worden. De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest.Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor de groene Vechtzoom en een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Groen versterken en verbeteren betekent ook meer bomen op plekken waar nu hittestress is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte en groen gaan we samen met bewoners kijken wat de knelpunten en mogelijkheden zijn en hoe we de doelen uit de omgevingsvisie kunnen bereiken : Overvecht aan het klimaat aan te passen, meer ontmoeting, spelen en verblijven en meer biodiversiteit.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En het geeft het gevoel dat Overvecht weer eens het afvalputje van Utrecht is. Wat dat betreft spreek het kaardje ‘omgevingsvisie Utrecht 2040' op pagina 11 boekdelen. Grootstedelijke verdichting vind vooral plaats in Kanaleneiland en Overvecht, de andere wijken worden ontzien. Het zou eerlijker zijn als de pijn over alle wijken word verdeeld. Bij station Overvecht zou aan beide kanten van het spoor flink grootstedelijk verdicht kunnen worden, maar dat gebeurd helaas alleen aan onze zijde van het spoor. Om niet te veel te moeten verdichten kun je er ook voor kiezen om de 5000 nieuwe woningen te clusteren in 1 of 2 hoge gebouwen, waarin wonen, werken, winkels en zo zijn gecombineerd. Utrecht mag daarin wel wat meer ambitieus zijn en het eerste gebouw te wereld neerzetten wat de 1 kilometer grens doorbreekt. Parkeren onder woningen lijkt mij erg gevaarlijk. Elektrische auto’s branden namelijk langer en heter dan normale benzine auto’s, en zijn veel moeilijker te blussen, en er komen meer giftige en kanker verwekende stoffen vrij. Wat doen die hogere temperatuur met de betonconstructie van een parkeergarage? Moeten er aanpassingen aan bestaande parkeergarage’s worden gedaan voordat elektrische auto’s er in mogen? Het aanleggen van een sprinklersysteem en dikkere brandwerende muren en vloeren lijkt mij het minimale wat gedaan moet worden. En hoe ruim je de giftige rommel op na een brand? Het bluswater word normaal het riool in gepompt en dat lijkt mij na een brand niet kunnen. Meer werkplekken is goed, maar moet wel bij het opleidingsniveau in de wijk passen. Anders heeft het voor de wijkbewoners niet zo veel zin om zoveel werkplekken te creëren. Waar vervolgens mensen van buiten de wijk of stad gaan werken. Herstel het historische sluisje in de Vechtdijk tussen de Klopvaart en de Vecht zodat bootjes van af de Vecht naar het Noorderpark en Westbroek kunnen varen. Mogelijk kan er ook een nieuw kanaal naar de Maarseveenseplassen graven worden, wat mogelijkheden voor recreatie bied. Dat betekend wel dat de NRU onder of op voldoende hoogte over de Klopvaart moet gaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het verleden was er een vrij grote dierenwijde langs de Moezeldeef. En het was een fijne alternatieve route naar huis om daar even langs te lopen na schooltijd. Is er een mogelijkheid dat deze dierenweide terug keert? Een tweede alternatieve route was langs het Zandpad en het zou erg fijn zijn als de gemeente daar ook eens haast gaat maken met een nieuwe prostitutie zone. En dat levert ook een hoop werkgelegenheid en inkomsten voor de stad op. Biodiversiteit parken en groenstroken verbeteren, de parken zijn nu nog vooral grote grasvelden met hier en daar een plukje bomen, en maar weinig stuiken en ruige stukken waartussen dieren zich kunnen verstoppen. Een goed voorbeeld hiervoor zijn de bosschages rond de rioolwaterzuivering waar wel voldoende dekking is voor een hoop dieren. Het zou fijn zijn dat wat grotere land dieren als hazen, vossen en herten een plekje in de stad kunnen vinden. In Zandvoort hebben ze ook stadsherten dus waarom in Overvecht niet? De rioolwaterzuivering kan je het beste maar zo laten, het gaat veel geld en moeite kosten om de rioolwaterzuivering te verplaatsen naar een nieuwe locatie. Je moet eerst een stuk grond vinden wat groot genoeg is en vervolgens het rioolnetwerk in de stad aanpassen zodat al het rioolwater daarheen stroomt. En de nieuwe buren zitten ook niet op een rioolwaterzuivering te wachten. Wel zou er gekeken kunnen worden voor een wat meer natuurlijke inrichting van het terrein. En als de rioolwater zuivering naar een andere plek gaat lijkt het mij beter om er een park of natuurgebied met veel bomen van te maken, daarmee maakt de gemeente de groene ambitie waar en krijgt Ondiep door middel van een nieuwe brug ook toegang tot meer groen. Door de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug door tunnels vervangen, ontstaat er dan een aaneengesloten groengebied van Oud zuilen tot aan de Loevehoutsedijk. Veel meer bomen planten, vooral ook op de kleine grasveldjes en groenstrookjes tussen de flats, dit helpt goed tegen hitte stress. En geeft bewoners ook schaduwrijke plekken dicht bij huis. In de zomer zijn de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	grasvelden namelijk te heet om daar te vertoeven. En ook veel straten kunnen meer bomen gebruiken om hitte stress tegen te gaan.	
295	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik een sport heb gevonden die ik echt leuk vind. Waar ik veel vrienden heb mij kan uitleven en allemaal aardige mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
296	De huidige plannen vormen een bedreiging voor onze directe leefomgeving en woongenot. Het uitzicht vanaf ons appartement is al aangetast door allerlei hoogbouw, dichtbij en veraf maar de komst van torenflats van 70 en 50 meter hoog is een regelrechte bedreiging. De woning- en bevolkingsdichtheid in het centrumplan staat in geen verhouding tot de rest van Overvecht: 2500 woningen met een	In de Ruimtelijke Strategie Utecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. Dit wordt verder vormgegeven met een hoogstedelijk milieu in het Masterplan Overvecht Centrum als aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor Overvecht: een van de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving en aanvullende woningtypologie. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Dit dient zorgvuldig te worden

Nr.	Reactie	Antwoord
	veelvoud aan bewoners (5000 – 7500) op een oppervlakte van 1 vierkante kilometer. De voorgestelde hoogbouw is geconcentreerd langs de Zamenhofdreef, direct naast ons gebouw, dit heeft ook invloed op de hoeveelheid zonlicht in ons appartement. Juist in het voor- en najaar wanneer de zon laag staat en de behoefte aan zonlicht groot is, zal dat nadelig uitpakken (o.a. meer energieverbruik) Afsluiting voor verkeer van de Carnegiedreef en andere dreven zorgen voor isolatie van grote delen van de wijk. Voor wat betreft het plan om de Franciscusdreef te veranderen in een stadsboulevard met 1 baan heen en 1 baan terug, verwijs ik graag naar de huidige problemen op de stadsboulevard west: brandweer, ambulance en politie mijden deze route omdat er vaak geen doorkomen aan is. Ik hoop dat er nog eens goed nagedacht wordt over de consequenties van deze plannen en dat er geluisterd wordt naar de bewoners.	ingepast. Voor het Masterplan Overvecht Centrum zijn hiervoor bezonningsstudies en windstudies onderdeel geweest van het ontwerpproces om de effecten voor de omgeving in beeld te brengen en zoveel mogelijk te voorkomen/te beperken. Dit is verwerkt in het basisplan in het Masterplan. De gebouwen worden hoger, maar komen daarbij niet dichter op de Zamenhofdreef te staan. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.
297	langs deze weg wil ik bezwaar maken tegen het bouwen van de bruggen over de vecht. Het is mijns inziens totaal onnodig , Zuilen is prima op de fiets bereikbaar en wij hebben geen zin in al de drukte die dan ook richting zuilen komt en alle criminaliteit en overvecht gezeik. Wie zit hier nou op te wachten, die marnixlaan hebben jullie ook zo fantastisch gedaan , gewoon 2 banen weg gehaald. wie verzint dit? Dit is burgertje pesten 2.0 , van je eigenbelasting geld. mag ik straks ook mee betalen ,dmv betaald parkeren, aan de in te voeren mileuzones , flits camera's en andere auto weg pest maatregelen. U zit daar om de burger te dienen, niet om het opgelegde klimaat narratief door te drammen. Het is een beetje de omgekeerde wereld aan het worden. blijkbaar denkt de gemeente te weten wat de burger wil, en doet het net alsof de burger bij de plannen betrokken wordt dmv de inloop avonden ed	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik denk dat 90% van de utrechter niet weet wat jullie allemaal van plan zijn. Een wethouder mobiliteit is voor alle mobiliteit en niet alleen voor de fiets . 7 moties van wantrouwen voor de wethouder, en nog niets geleerd, waar gaat dit over , in het bedrijfsleven had ze allang op straat gestaan.Maar voor de gemeente mag ze smijten met belastinggeld , en als je wat te kort komt, doen we even parkeer belasting Er is niets tegen meer groen en minder auto's , wel tegen een onbetrouwbare overheid en dat vertrouwen komt niet terug met nieuwe plannen , die straks 5x zo duur uit zullen vallen omdat er bij jullie blijkbaar niemand zit die kan rekenen.	
298	Na het bestuderen van de Ontwerp Omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht, wil ik allereerst mijn waardering uitspreken voor de ambitieuze en toekomstgerichte aanpak die de visie uitstraalt. Toch maak ik mij zorgen over mogelijke plannen voor een hoogstedelijk gebied rondom het station met gebouwen tot 70 meter hoog. Dergelijke hoogbouw lijkt niet in harmonie met de laagbouw in de omringende gebouwen en zou kunnen leiden tot diverse vormen van overlast, zoals verminderd zonlicht voor omwonenden, een toename van verkeer en bijbehorende geluidsoverlast. Hoewel ik begrijp dat dit plan aansluit bij het doel om 5000 nieuwe woningen te realiseren, is het van groot belang dat deze ontwikkeling in balans is met de bestaande stedelijke structuur en het welzijn van de bewoners. Daarnaast vraag ik u om verduidelijking van het begrip 'Transformatie in het groen'. Deze term laat veel ruimte voor interpretatie. De tekst bevat vage termen zoals herstructurering, transformatie, behoud van de ecologische structuur, sloop-nieuwbouw en autonome bebouwing. Wat wordt hiermee precies bedoeld? En wellicht belangrijker: Wat betekent de visie voor de huidige verhouding tussen groen en bebouwing? Kan een gebied zonder bebouwing volgens deze visie worden aangewezen voor ontwikkeling (lees: bebouwing) in het groen?	De omgevingsvisie geeft aan: "Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie." In geval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en zal de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie de wens uit tot verandering (=transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. Deze groen-oranje gebieden ambiëren meer groen en beter groen. Als er nu een gebied is zonder bebouwing

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat deze punten van zorg in overweging worden genomen om tot een breed gedragen visie te komen die rekening houdt met de belangen van alle betrokkenen.	maar met veel verharding (voorbeeld P+R locatie), dan kan bebouwing alleen maar als er meer groen voor terugkomt op die plek.
299	Wij zijn NIET akkoord met project. Jullie passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. 1. Bouwhoogten huidige situatie: 30 m. 10 verdiepingen. Bouwhoogten nieuwe situatie: 70 m. 22 verdiepingen. Waarom bouwhoogten niet 40 of 50 m.? 2. Ruimte voor groei en behoud Zamenhofdreef e.o. Hoogstedelijk Overvecht Centrum is hier een onderdeel van, daar wordt een APART meesterplan voor gemaakt. SVP graag meesterplan ter inzage. 3. Wij zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijv. De leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de “ Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie. “Niet akkoord: OF bijdragen aan de stadsbrede opgave t/m renovatie. 4. Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en de Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten. Tripkade is gekoppeld aan het opheffingen de doorgaande autoverbinding. Moezeldreef: graag uitleg hierover. Moezeldreef: ruimte auto en bus. 5. Groene voegen en groene ommetjes. ‘s Avonds, brr. 6. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines. Waarom? 7. Nieuw Overvecht e.o.: geen wonen. Waarom? 8. Abstracte modellen. Dus: niet echt!	1. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de omgevingsvisie Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is -afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen). 2. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. Zie https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/overvecht-centrum/6 3. Wij nemen uw suggestie niet over. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. 4. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. 5. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk,

Nr.	Reactie	Antwoord
		verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt. 6. Utrecht zoekt naar geschikte gebieden het opwekken van hernieuwbare energie binnen de gemeentegrenzen. Het Noorderpark is een van de gebieden die onderzocht wordt. 7. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven. 8. Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. In de ontwerp omgevingsvisie spreken we niet over abstracte modellen. In de kaart van pagina 44 staat omschreven dat we laten zien waar we kansen zien voor de toevoeging van wonen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.
300	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is heel belangrijk voor de ontwikkeling van mijn dochter zeker omdat de manege op fietsafstand is en op een unieke locatie ligt zodat daar mooie buitenritjes in de natuur gemaakt kunnen worden. Bij het verplaatsen van de manege van deze unieke locatie zal er veel verloren raken. Het is dood zonde om deze ideale manege locatie te gaan opgeven voor sport velden die in principe overal kunnen liggen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
301	Uit uw plan lees ik dat u van harte het groen in de wijk toejuicht en verder uit wil breiden. Dat is een mooi en goed plan met het oog op de klimaatontwikkeling. Waar ik mij zorgen om maak is dat er straks meer mensen hier wonen, zij allemaal ook werken en dus meest waarschijnlijk ook Overvecht uit moeten. Als we dan geleid worden over de ringweg geeft dit een verkeersinfarct. Weet u hoe vol het nu al staat in de spits? Dat lijkt mij dus niet verantwoord. U wilt de fietser, de voetganger meer ruimte bieden. Prima. Maar heeft u ook in het vizier dat er relatief veel ouderen hier wonen? Zij zijn niet altijd meer zo mobiel. Bovendien wonen er hier ook veel mensen met een kleine beurs. Elke keer een ritje maken met de bus, is voor hen niet betaalbaar. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat zij dan tot hun eigen woonruimte veroordeeld worden? Zou het ook mogelijk zijn om het openbaarvervoer van de ene buurt naar de ander gratis te maken? Mocht u van plan zijn dit plan doorgang te laten vinden,	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De provincie doet dit jaar een proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen. Kijk hiervoor op https://www.gratisreizenouderen.nl/ Uitgangspunt is dat voorzieningen, ook op zorg en welzijn, meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we ervoor zorgen dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	is het voor ouderen van belang dat er zorg en welzijns activiteiten in hun buurt plaats vinden. Ben erg benieuwd of u mogelijkheden en menskracht weet te vinden om dit van de grond te krijgen. Ouderen wonen langer thuis, maar laat dan de omgeving waar zij wonen hen ook iets te bieden te hebben. En dan mijn zorg over de woningen. Aan de woningnood moet iets gebeuren. Maar vijfduizend woningen en drieduizend werkplekken, gaat dit niet ten koste van de leefbaarheid met elkaar? Waar ik bang voor ben is dat het een wijk wordt waar zoveel mensen opgestapeld gaan wonen op elkaar, dat dit de onderlinge verhoudingen niet ten goede gaat komen. Dus mag het ook iets minder? Andere vraag: Kan ik straks nog wel bij mijn huisarts blijven als hij door de verkeersplannen in Overvecht er langer dan een kwartier over doet om bij mij te zijn in noodsituatie?	er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt inderdaad ook voor zorg- en welzijnsvoorzieningen, omdat anders de druk op de bestaande zorg- en welzijnsaccomodaties inderdaad te groot wordt. In de omgevingsvisie Overvecht is dit in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht benoemd onder het hoofdstuk Maatschappelijke voorzieningen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld en dit heeft als basis gediend in de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie Overvecht. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.
302	In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht worden verkeersknippen voorgesteld die het doorgaande verkeer voor auto's door de wijk moeten blokkeren. Hoewel wij in het algemeen positief staan tegenover het aan banden leggen van het autoverkeer, hebben we tegen de voorgestelde maatregel toch grote bezwaren.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Er is sprake van een probleem met de verkeersveiligheid, waarop de voorgestelde maatregel een antwoord zou zijn. In het verleden deden zich inderdaad problemen voor met te hard rijdend verkeer op de doorgangswegen in de wijk. Als antwoord is daarvoor in het recente verleden gereageerd met het aanbrengen van wegversmallingen en voorrangsborden bij die punten. Sindsdien is naar onze ervaring de verkeersveiligheid op die wegen aanzienlijk verbeterd. Wij begrijpen dus niet goed waarom nu naar veel drastischer middelen wordt omgezien. Is er een evaluatie geweest van de huidige verkeerssituatie, van na die verbeteringen? Daar is ons niets van bekend. 2. Wie met een auto boodschappen wil doen, moet dit wel in zijn eigen wijksegment doen, want om in een ander deel van de wijk terecht te kunnen, moet een zeer grote omweg worden gemaakt, via de NRU is de bedoeling. De rechtvaardiging die hiervoor werd gegeven is dat er in elk wijksegment voldoende basale winkelvoorzieningen zouden zijn, zodat ieder voor zijn eigen dagelijkse boodschappen (met de auto) in zijn eigen segment terecht kan. Hoewel de fiets natuurlijk hiervoor te verkiezen is, zijn er altijd oude en hulpbehoevende mensen die toch op de auto zijn aangewezen. In ons segment, Tigrisdreef en omgeving, is er echter geen winkelvoorziening. Vroeger was er wel iets van dien aard, maar door de beperkte omvang van de directe omgeving bleek die niet levensvatbaar, en dat zal in de toekomst niet anders zijn. De voor de hand liggende zeer nabije supermarkten, de Dirk (Berberhof) en de LIDL (WC De Klop) zijn voor ons met een knip afgesloten voor de auto. 3. In het verbinden van de wijksegmenten krijgt de NRU een centrale rol toebedeeld. Dit brengt een grote toename van verkeer met zich mee, en de vraag is of de NRU die verkeerstoename wel afdoende verwerken kan. Bovendien leidt dit tot een stijging van geluidhinder en luchtvervuiling, dus een verzwaring van de belasting voor alle aanwonenden en gebruikers van de groenzones langs de NRU. Er moet in ieder geval meer afstemming komen tussen beide projecten, die tot nu toe als aparte problemen behandeld worden door verschillende gremia.	

Nr.	Reactie	Antwoord
303	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
304	Enige tijd geleden heb ik een brief met informatiekaart ontvangen en was nogal geschrokken van de plannen alleen al voor Nechardreef e.o.. Met name het deel dat de Neckar-, Marne- en Moezeldreef worden gesloten voor auto’s. Ter	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	info dit zijn feitelijk 2 van de 3 routes die men kan nemen om dit deel van de wijk te verlaten. Met andere woorden als ik het goed begrijp kan ik straks niet zonder de NRU naar het winkelcentrum als ik met de auto spullen moet halen of het gewoon erg veel regent. Ik pak over het algemeen al de fiets voor boodschappen maar bij hevige regenval wil ik de keus hebben en niet alsnog gedwongen worden te fietsen door deze plannen of geen eten te hebben omdat ik niet met de auto mag/kan. De eerste plannen om de NRU aan te pakken (gelukkig geen geld) lieten doorschemeren om de Moldaudreef af te sluiten, maar ik verwacht dat dit nu beter aan gesloten gaat worden mochten jullie met de NRU aan de haal gaan. Of moet dan iedereen over Wolgadreef? Dat gaat deze weg ook niet redden, dat wordt dus 1 route voor meerdere delen om de wijk te verlaten. Ik vind de bereikbaarheid van de Dommeringdreef al erg marginaal en als we dus alleen nog via de Moldau en de NRU moeten word deze weg drukker dan deze al is en ik kan mij niet voorstellen dat dit wenselijk is. Dat eventueel de hele wijk een 30 km/u zone wordt is ok, kan ik inkomen en zeg ik kom maar op met de drempels, maar 2 van de 3 routes naar het winkelcentrum worden nu geblokkeerd met dit plan en dat vind ik echt slecht. Ook de ideeën om 15 km/u is niet haalbaar voor auto’s, dan wordt het meer een boeteregen/tweede inkomstenbron. Verder is het onduidelijk wat er met de nu al te weinig parkeerplekken gebeurt. Er staat dat de woonbuurten vrijwel zo blijven, maar ik zag ook meerdere ideeën voor nog meer laadpalen waardoor ook hierdoor de al te weinige parkeerplaatsen te kort komen. Ik ben akkoord met 1 auto/parkeervergunning per huishouden, want ik kan zelden mijn auto kwijt omdat anderen 3-4 auto’s voor de deur zetten terwijl ze er max in 2 te gelijk kunnen rijden. Maar goed, ik heb deze week geen tijd meer om langs te komen maar de afsluiting van 2 van de 3 huidige routes naar het winkelcentrum is echt absurd.	

Nr.	Reactie	Antwoord
305	Wij verzoeken u om opnieuw te kijken naar het bedrijventerrein nieuw overvecht, waar momenteel wordt ingezet op het intensiveren van de bedrijfsfuncties. Wij stellen voor om in deze omgeving, met name langs de hoofdwegen die nog niet benoemd zijn zoals de Floridadreef, Manitobadreef en St. Laurensdreef (beperkt), andere functies toe te staan. Deze functies kunnen een waardevolle bijdragen leveren aan de sociale veiligheid van het gebied doordat deze open zijn buiten de reguliere werktijden zoals in de avond en het weekend. Sport is een mooi voorbeeld van een functie die passend is. Deze functies dragen het verbeteren van de veiligheid op het bedrijventerrein, wat ook al is benoemd in het huidige bestemmingsplan (Bestemmingsplan Nieuw Overvecht, blz. 19: openbare ruimte en veiligheid), zorgen voor meer verbinding met de wijk, kunnen fungeren als energieke ontmoetingsplekken (zie ontwikkelrichting nieuw Overvecht blz. 17, kans 1: Energieplekken). Daarnaast draagt met name sport bij aan een betere gezondheid van de Overvechter (welke de het slechtst is van heel Utrecht) en kan het verzuim bij personeel van de gevestigde bedrijven verminderen door bij te dragen aan hun fysieke en mentale gezondheid, waardoor het ook een aantrekkelijke werklocatie wordt. Het (beperkt) toestaan van deze functies kan ook bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk in de wijken en op het industrieterrein door de wisselwerking tussen thuis en op het werk. Het huidige ontwerp zorgt ervoor dat we een stap terug doen en op het bedrijventerrein en blinde hoeken creëren waar ondermijning buiten de reguliere werktijden gemakkelijk plaats kan vinden. Op basis van bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, namelijk door (beperkt) ruimte te maken voor functiemenging langs de hoofdwegen.	We vinden dat de gevraagde menging er in de huidige situatie al voldoende is. Daarbij denken we aan Duncan's Training Center aan de Arkansasdreef, sportcentrum Colosseum aan de Labradordreef, Bourdif Gym en BBQ restaurant Otantik aan de St. Laurensdreef en de overige sportvoorzieningen aan de randen van het bedrijventerrein (Manitobadreef, Mississippidreef). We vinden dat meer menging met publieksfuncties niet voldoende opweegt tegen de ruimtetekorten van bedrijven met een milieucategorie, die zich daardoor alleen op bedrijventerreinen kunnen vestigen. De publieksfuncties zien we idealiter eerder dichtbij woningen in de woonwijken.
306	We willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden

Nr.	Reactie	Antwoord
	spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). Om de vier buurten ten zuiden van het plangebied (langs het spoor, aan de zuidzijde, zie plaatje) goed te ontsluiten voor de fietser en voetganger, worden er verbindingen gemaakt met Tuindorp. Beoogd zijn voetganger & fiets-tunnels. Het doel is een fijnmazig netwerk te creëren, waarbij fietsroutes op een bepaalde (dichte) afstand van elkaar liggen zodat de fietser niet hoeft om te fietsen om de bestemming te bereiken. Er zijn daarom nu drie verbindingen ingetekend, redelijk dicht op elkaar, met stippellijn. Voor ons gaat het om de fietsroute die uitkomt op de Prof. Hugo de Vrieslaan. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor ons is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een	met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser en bewoners zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen we u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
307	Wij hebben kennis genomen van de nieuwe omgevingsvisie voor Overvecht en willen hierbij reageren, specifiek op de plannen voor het stationsgebied. We zijn blij dat er wordt nagedacht over plannen om het gebied te verbeteren. Het verbeteren van het groen en het verminderen van verkeersoverlast vinden we hierin belangrijke speerpunten. Onze woning stond eerst in een rood gebied en zou dan in aanmerking komen voor sloop. Als daar sprake van is, zou er duidelijker gecommuniceerd moeten worden over plannen. Het was in de communicatie over het meedenken over de omgevingsvisie volstrekt onduidelijk dat het om dit soort vergaande maatregelen ging. Ook geeft de huidige onduidelijkheid veel stress voor buren die bijvoorbeeld verhuis- of renovatieplannen hebben, omdat nu niet duidelijk is wat er staat te gebeuren. Hier had in de communicatie helderder en met meer begrip over gecommuniceerd moeten worden, ook op de inspraakavonden. Veel hoogbouw - zoals gepland in de omgeving rond het station – heeft grote invloed op onze leefomgeving, denk aan licht/schaduw, wind en drukte. Ook het type bewoners dat wellicht wordt aangetrokken als het door projectontwikkelaars wordt ontwikkeld, zien wij als een groot nadeel. Bijv expats of mensen die kort en met weinig binding met hun leefomgeving in een dure woning wonen, lijkt ons de leefbaarheid niet ten goede komen. Denk aub actief na over welk type woningen erbij moet komen	Het klopt dat ontwikkelingen in het stationsgebied gevolgen kunnen hebben voor leefomgeving van bestaande bewoners. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Rode gebieden in de omgevingsvisie betekenen niet gelijk "in aanmerking komen voor sloop". We zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om dit abstractieniveau te vertalen naar de leefwereld van Overvechters. En andersom de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen zoals geclusterd of gespreid bouwen. Pas in fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Verdichting is maatwerk en in het vervolg zal duidelijk worden in welke mate, hoe en wanneer

Nr.	Reactie	Antwoord
	en zorg daarin voor een goede mix, zodat het bijdraagt aan cohesie en prettig wonen en houd hierin regie als gemeente. De hoeveelheid woningen die erbij komt, zal onze woonomgeving drukker maken en het verkeer zal toenemen. We zouden het heel erg vinden als onze straat (Arnodreef) een van de weinige doorgangswegen wordt, het zal er erg druk worden, zeker in combinatie met het verkeer van en naar het winkelgebied en de moskee, waardoor het nu al vaak enorm druk en onveilig is. We vinden het geen probleem als er eenrichtingsverkeer komt of als er minder parkeerplaatsen komen (parkeerhubs), dit soort maatregelen komen hopelijk ten goede aan het woonplezier.	dit zal gaan plaatsvinden. Ook zal dan duidelijk worden wat voor soort woningen er gerealiseerd zullen worden en wat voor bewoners zich in dit gebied zullen gaan vestigen. De ambitie is om een gemengde wijk te realiseren waarbij we met de nieuwe woningbouw de anonimiteit verminderen en de sociale veiligheid vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. We nemen uw aanbevelingen daarbij ter harte. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving .De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer.
308	ik ontving verontrustende berichten over de Omgevinsvisie Overvecht (lees: wijkontwikkeling, inspraak infrastructuur, fietsroutes, tunnels, etc.). Aan de kant van Tuindorp is er sprake van zeer gebrekkige communicatie vanuit gemeente Utrecht. Naar wij begrijpen houdt men vast aan de beperkte informatie/inspraak termijn, terwijl we als belanghebbenden (Tuindorp) op zeer onvoldoende wijze worden geïnformeerd over de plannen.Hiertegen maak ik bezwaar! Gezamenlijke plannen over twee wijken zouden ook met gezamenlijke inspraak moeten worden ontwikkeld, hiervan is geen sprake geweest. Ook inzake de inspraak maak ik bezwaar! Aanvullende informatie en inspraak op de gemaakte plannen lijkt ons noodzakelijk. Daarnaast wekken de plannen om van meerdere rustige eenrichtingsverkeer straten doorgaande fietsroutes met tunnels te maken ernstige zorgen! Ook hierop maken we bezwaar. Vanuit Tuindorp fiets ik regelmatig naar Overvecht en voel ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ook het Station is vanuit beide wijken	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bereikbaar, al ervaar ik daardoor het sluiten van het station als voetganger wel belemmeringen. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodige tunnels met overlast voor omwonenden en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (racefietsen, electrische fietsen, fatbikes etc,) met onveilige situaties tot gevolg. De straten zijn niet berekend op intensief fiets verkeer.	
309	1.Vier nieuwe bruggen over de Vecht; zijn meer verbindingen noodzakelijk? DM Plompbrug ~ J.M. de Muinck Keizerbrug hemelsbreed 1,5 km J.M. de Muinck Keizerbrug ~ Marnixbrug hemelsbreed 1,5 km Marnixbrug ~ Rode brug hemelsbreed 0,7 km Rode brug ~ Vechtbrug/Gasthuismolenbrug hemelsbreed 0,25 km De vaste bruggen zijn de Hoekbrug, de J.M. de Muinck Keizerbrug, beiden hebben een doorvaarthoogte van 4m en hemelsbreed 300m tussen de aanlanding aan weerszijde van de Vecht. Het kost moeite om naar boven te fietsen en je komt met een behoorlijk vaartje naar beneden. De Gasthuismolenbrug/ Vechtbrug is een spoorbrug met een brug voor voetgangers en aan weerszijde een steile trapopgang. **Mobiliteit** De Vechtdijk, het zandpad, de jagerskade vormen een duidelijke verbindingsroute met de buitengebieden van Utrecht. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op deze Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd of groen wijkdeel. In Natuurgebied Zuilen ontbreekt een logische en gemakkelijke vervolgroute voor fietsers. Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. Zowel Overvecht als Zuilen hebben een ruim aanbod aan groen, sport, recreatie en verblijven. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Plompbrug en de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt de kosten niet. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters, wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Een nieuwe brug over de Vecht zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de natuurgebieden aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat deze nieuwe fiets/voetgangersbrug een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. Voor het scheiden van 'langzame' en 'snelle' fietsers is zelden voldoende ruimte beschikbaar. Enkele jaren geleden zijn de bromfietsen al van veel fietspaden naar de rijbaan gegaan. Mogelijk wordt dat in de toekomst ook voor andere (snelle) vervoerstypes mogelijk. De ambitie voor het bedrijventerrein is om de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen in te richten. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging wat voor Nieuw Overvecht pas rond 2034 aan de orde is, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen. Ook de ambitie voor groene routes en verbindingen met de omgeving zijn onderdeel van deze omgevingsvisie Overvecht. De openbare ruimte is vaak verhard op het bedrijventerrein, wat infiltratiemogelijkheden en mogelijkheden voor groene inrichting beperkt. Vergroenen van het bedrijventerrein kan met name door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Het ondernemersloket Nieuw Overvecht (samenwerkingsverband ondernemersvereniging en gemeente) zet zich hier ook voor in, met o.a. provinciale subisidie en/of private bijdragen. In de omgevingsvisie wordt Ons Genot meer onderdeel van de wandelpadenstructuur van het bedrijventerrein en omgeving. De route dwars door de tuinen hebben wij aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht natuurgebied waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. De ruimtes onder de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug en de op- en afritten, de P-plaats bij de slotboerderij en de verschillende banken in de Natuurgebied Zuilen worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond en nacht vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in de natuurgebieden aan weerszijden. In het bestemmingsplan is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het gebied beschermd als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de natuurgebieden toeneemt en de rust wordt verstoord. De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd.	koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". De HOV-lijn gaat rijden op een plek waar nu veel autoverkeer rijdt. Dit autoverkeer gaan we op termijn van deze route afhalen. Daarmee verbetert de oversteekbaarheid. Het zoveel mogelijk voorkomen van een barrière zal bij een toekomstige herinrichting onderdeel van de opgave zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, het cultuurhistorische doorlopende jaagpad, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stad met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en het omliggende natuurgebied. In de Visie Vechtoevers 2012 staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Ook door omwonenden en gebruikers wordt aangegeven dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. De natuurgebieden aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide natuur- en cultuurhistorische waardevolle landschappen. Het nut en de noodzaak durf ik ernstig te betwijfelen. De nadelen zijn groot. Graag ontvang ik dan ook een inhoudelijke reactie van u op bovengenoemde zorgen 2.langzaam verkeerroutes zijn aanbevelenswaardig Maar worden te romantisch voorgesteld met een fietser, met kleine kinderen ernaast, die maar 10km/h gaat. Terwijl racefietsen, brommers, elektrische fietsen, speedelacs en fatbikes er ook veelvuldig gebruik van maken. Dat combineert niet! Dus graag scheiding aanbrengen. Maak gebruik van voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld van bewoners aan de Vechtdijk. 3.vergroenen/ verbinden is ook aanbevelenswaardig voor mens, flora en fauna!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bedrijventerrein Overvecht is op google earth letterlijk een witte vlek en op het netvlies van de gemeente Utrecht een blinde vlek. De ondernemers willen vergroenen zowel op straat als op de daken. Love beeing en zonnepanelen zijn ook een lang gekoesterde wens. Hier is namelijk echt sprake van hittestress. Maar daar is vanuit de gemeente geen interesse en geen geld voor….Natuurgebied Zuilen verbinden met groene routes door het bedrijventerrein aan de wijk Overvecht zou echt aan alle kanten iets toevoegen. De gestippelde route over ons Genot is heel bizar. Ons Genot is al openbaar maar natuurlijk niet dwars door de tuinen maar gewoon via de bestaande ingang en gewoon over de bestaande paden. 4.Ons genot weg en vervangen door sport?! Bizar en kostbaar in meerdere opzichten. Biodiversiteit is een voorwaarde in de RSU voor natuurgebied Zuilen! Ons genot is de kraamkamer voor deze biodiversiteit! Een sportveld heeft veel kunstgras, veel verlichting, veel verkeersbewegingen, veel verharde parkeerruimte en veel herrie en onrust, dat is niet goed voor de natuur. Bovendien zijn er al vele sportparken en sportvelden in de buurt die veel te weinig gebruikt worden. Zet in op intensivering van bestaande sportvoorzieningen. Zij willen bijvoorbeeld graag meer kunstgras zodat ze meer kunnen spelen in natte en droge perioden. 5. HOV dwars door Overvecht Heeft grote impact op de verblijfskwaliteit van de woonbuurten en de openbare ruimte. Je brengt daarmee ook weer een extra belemmering/scheiding/grens aan zoals de Franciscusdreef nu is. En dat voor een paar minuten tijdswinst. Maak een fijnmaziger buslijnennet, zorg voor buschauffeurs zodat de bus ook echt rijdt en maak het betaalbaar of gratis. Een auto is nu vaak goedkoper dan het OV, Auto's zorgen voor parkeren op straat, files en uitstoot. Als je dat weet terug te brengen boek je echt winst.	
310	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij graag onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden zowel tijdens de bouw als daarna en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
311	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
312	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Als er dan toch iets moet verbeteren qua doorstroom en veiligheid kan het geld beter besteedt worden aan de huidige verbindingen van de Tripkade en van de Eykmanlaan.	
313	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke, relatief rustige woonwijk creëren ons inziens ongewenste situaties. Wij voorzien toenemende onveiligheid voor kinderen en dieren en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. De Prof. Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld is een smalle lange straat met eenrichtingsverkeer. Er een soort fietsstraat van maken, daar is de straat niet geschikt voor. Bovendien lijkt het onnodig omdat er al goede verbindingswegen zijn die buiten om gaan. De straten in de wijk moeten blijven voor bewoners en niet voor doorgaand verkeer van buitenaf. (Nu al is het te druk met bezorgers	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van AH, pizzabezorgers en meer..). Een verschrikkelijk idee dat er nog meer -in dit geval onnodig verkeer toevallen zal worden). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels (en hoe veilig zijn deze tunnels in de avond/nacht?) met overlast voor omwonenden in de straten van Tuindorp: Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
314	Onlangs kwam tot onze aandacht de omgevingsvisie Overvecht, daar willen wij graag op reageren. Allereerst zijn wij erg verbaasd dat wij, als inwoners van Tuindorp, niet proactief zijn benaderd over de omgevingsvisie, terwijl er ook voor ons gevolgen zijn. Ook de wijkvereniging Tuindorps Belang is pas op een zeer laat moment op de hoogte gebracht. Wij hadden verwacht dat alle betrokkenen van informatie voorzien zouden worden voordat een gedegen en gewogen besluit genomen kan worden door de gemeenteraad. Op de website is te lezen dat in 2023 al contact met de inwoners van Overvecht is geweest, daar zou het een kleine	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeite geweest zijn om ook de bewoners van de aangrenzende wijken te betrekken. Het vervolgens aanbieden van een informatie avond nadat de deadline voor eventueel bezwaar aantekenen is verstreken, voedt in onze ogen het idee dat er geen inspraak is. Dan de inhoudelijke reactie. We begrijpen de wens om Overvecht naar de moderne tijd te brengen en dat daar aanpassingen voor nodig zijn. Het algemene doel om de leefomstandigheden in Overvecht te verbeteren lijken logisch en nodig. Dat daardoor ook aanpassingen nodig zijn voor aangrenzende wijken is evident, maar niet in alle gevallen noodzakelijk. Deze reactie schrijven wij als inwoners van Tuindorp en we begrijpen dat u de overkoepelende blik moet vormen, maar we hebben het idee dat er nu vooral vanuit de Overvecht blik is gekeken. Een van de aanpassingen die van toepassing is op Tuindorp is, zoals aangegeven op pagina 27 en 28 van de omgevingsvisie deel A, het aanleggen van fiets-/wandel- tunnels onder het spoor. Dit om een doorgaande fietsverbinding te maken. Deze doorgangen sluiten op geen enkele manier aan op de doorgaande fiets verbindingen in de wijk Tuindorp en daarmee verliezen ze in onze ogen al een gedeelte van de toegevoegde waarde. Met name de aansluitingen op de Prof. van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zorgen niet voor een doorgaande fiets-route. De aansluiting op de Linnaeuslaan lijkt meer op een doorgaande route, maar we vragen ons af of een route via de meester Tripkade dan niet een logischere keuze is voor de fietser. De Prof. Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zijn éénrichtingswegen waarin zelfs met het beperkte verkeer op dit moment al betrekkelijk weinig ruimte is voor fietsers, doorgaande fietsers zullen daarmee aan meer verkeersonveiligheid bijdragen. SWOV heeft in 2022 wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar veilige fiets-routes en daarin geven ze verschillende kenmerken van een veilige fiets-route. In onze ogen voldoen de geplande routes niet aan deze kenmerken en zeker niet aan het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	stuk dat doorgaand fietsverkeer gescheiden dient te worden van verblijvend en kwetsbaar verkeer. Wij kunnen in de omgevingsvisie geen onderbouwing / details vinden, waar de wens van een doorgaande fiets verbinding door Tuindorp vandaan komt. Er is weinig tot geen bedrijvigheid / werkgelegenheid in de wijk, terwijl de bestaande doorgaande routes snelle toegang richting het centrum van geven. Het gevoelt bekruipt ons dat daarmee de investering niet in verhouding staat tot het gebruik. Is daar onderzoek naar gedaan en wat is het doel van de fietsroutes? Een ander punt dat we graag aandragen is het gevoel van onveiligheid dat rondom fietstunnels bestaat en ontstaat. We denken dat zowel Overvecht als Tuindorp niet gebaat zijn bij “onveilige” plekken. Is dit een risico dat de gemeente deelt en hoe ziet u dit opgelost? Het laatste punt is een meer praktisch punt, de afstand van het spoor tot de Albrecht Thaerlaan bij de kruising met de Prof. Hugo de Vrieslaan is c.11,5m. Dat lijkt een zeer korte afstand om de hoogte weer te winnen als de tunnel onder het spoor door moet gaan. Bij de doorgaan bij de Meester Tripkade is er een helling van c.70m om weer op straathoogte te komen.	
315	Door middel van deze e-mail wil ik mijn zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar, sociaal onveilig, en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten.	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer, waarbij ook rekening gehouden moet worden met op straat spelende kinderen. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid, met daarbij opnieuw graag aandacht voor de grote hoeveelheden op straat spelende kinderen in de wijk. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Een vergelijking van verschillende fietsroutes tussen verschillende locaties in Overvecht en de binnenstad en bijvoorbeeld het Griftpark laat zien dat de routes via de voorgestelde tunnels ofwel langer, ofwel slechts minimaal sneller zijn. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
316	Ik wil graag mijn mening delen over de nieuwe plannen voor Overvecht vanuit de 'buurwijk' Tuindorp en mijn woonachtigheid daar in de Abersonlaan 1, aan het schoolplein van de OBS Tuindorp en vlakbij de andere 2 scholen. Het idee voor drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp is interessant, maar ik vraag me af of dit de beste oplossing is. De scholen in Tuindorp zijn al goed bereikbaar, en extra tunnels kunnen juist meer verkeer maar onveiligheid brengen, vooral bij het drukke Station Overvecht. In het verleden hebben we gezien dat een nieuwe tunnel bij het station leidde tot meer overlast en criminaliteit. Dit willen we natuurlijk niet weer meemaken. Daarom stel ik voor om het verkeer om het centrum heen te leiden, en niet door het midden van Overvecht en Tuindorp. Een gratis fietsenstalling bij Station Overvecht zou een goed alternatief kunnen zijn. Ook voor de steeds grotere aantallen bakfietsen. Zo kunnen mensen hun fiets veilig parkeren en lopend de bestaande tunnel gebruiken om snel bij de scholen te komen. Dat is maar een paar minuutjes. Laten we samenwerken aan een veilige en leefbare wijk voor iedereen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Fietsers willen over het algemeen doorrijden tot aan de bestemming. Als de fiets (in een stalling) geparkeerd moet worden om daarna nog een paar minuten te lopen, zullen de meeste fietsers er voor kiezen om een stukje om te fietsen. We denken niet dat dit een alternatief is voor een fietsverbinding.
317	Na het bestuderen van de omgevingsvisie Overvecht denk ik dat de visie kan bijdragen aan een verbetering van de wijk. Het splitsen van de hele wijk in kleinere delen door wegen af te sluiten juich ik toe als er wel gelet wordt op	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voldoende doorstroming. Omrijden is geen probleem, maar 's ochtends in de file de wijk uit draagt niet bij aan een gezonde leefomgeving. De visie geeft ook aan dat er parkeerplekken op straat weg gaan door wegversmalling en meer groen. Zolang bewoners wel dicht bij hun woning kunnen parkeren hoeft dat geen probleem te zijn, dus graag wel zorgen voor minimaal een gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen. Ik merk dat er veel weerstand is tegen het beperken van het autoverkeer binnen Overvecht zelf, maar indien er ov-alternatieven zijn, zoals wijkbusjes of iets dergelijks dan zou daarmee wat weerstand weggenomen kunnen worden. Verder zie ik graag dat de doorgang onder het spoor bij het station richting tuindorp ook toegankelijk blijft voor auto's. En als laatste wil ik graag meegeven niet het bestaande groen te bebouwen. Hebben jullie trouwens ook gedacht aan het beperken van overlast door hondenpoep, zwerfafval en hangjongeren?	Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).
318	Naar aanleiding van het door u opgestelde document “Omgevingsvisie Overvecht 2040” hierbij onze reactie met het grootste deel van onze bezwaren! 1. In het kader van het “verbeteren van de verkeersveiligheid” in Overvecht zal een flink aantal (doorgaande) wegen afgesloten gaan worden. Alles wordt groener, betere verbindingen voor fiets- en wandelpaden. In Overvecht wonen echter veel oudere mensen en anderen die van autovervoer afhankelijk zijn. Door het afsluiten van deze wegen, is er geen andere mogelijkheid meer, dan over de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht) te rijden, wat daar nog meer files en overlast met zich mee zal brengen. Dat terwijl de initiatiefgroep DROOM (De Randweg Overvecht Op Maat) zich al bijna 15 jaar inzet voor juist minder verkeer en overlast van de Randweg. Er is echter nog steeds geen geld om dit op een bevredigende wijze te realiseren…. 2. Daar waar mogelijk zullen parkeerplekken worden vervangen door groen. Dit betekent dat bewoners waarschijnlijk hun auto veel verder weg moeten parkeren. In eerdere bewonersbijeenkomsten uit 2023 werd echter het	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 3. Op termijn komt er een busbaan en gaat het autoverkeer van de Carnegiedreef af. Er wordt dus niet een busbaan bij gelegd op de Carnegiedreef. Het autovrij maken van de Carnegiedreef geldt niet voor de Rio Brancodreef. De Rio Brancodreef blijft een belangrijke toegang voor autoverkeer naar dit deel van Overvecht. Wat de wijziging in het OVsysteem gaat opleveren voor bewoners van Overvecht staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden van de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	volgende geconcludeerd: “Verkeersveiligheid in Overvecht moet beter. Wel zijn Overvechters blij met de ruimte voor de auto en parkeerplekken dicht bij huis.” 3. Er moet een snelle busbaan komen via de Carnegiedreef naar station Overvecht, dus dwars door de groene wijken, waarbij de Rio Brancodreef afgesloten gaat worden voor autoverkeer. Dit is de belangrijkste verbinding tussen de wijken van Overvecht. “Wel blijven er kleine busjes in de wijken rijden”….Wat gaat dit opleveren aan reistijd, terwijl heel Overvecht daarvoor op de schop moet, en de Carnegiedreef juist de groenste dreef van heel Overvecht is…. 4. Ook de Franciscusdreef (belangrijke verbindingsweg tussen Overvecht en Zuilen) moet eraan geloven, deze moet versmald worden tot 2x 1 rijbaan. Wat enorme verstoppingen gaat opleveren (zie kruispunt Marnixlaan, wat zeker geen verbetering is..) 5. Tot slot: er moeten 5000 woningen bijgebouwd worden, zonder dat dat het woonplezier van de huidige bewoners in het gedrang brengt, met vooral behoud van de ruime, groene sfeer in Overvecht. Wij vragen ons af hoe dat samengaat…. 6. Door het afsluiten van vele doorgaande wegen, gaat Overvecht “op slot”!	4. Vanaf de brug over de Vecht heeft de Franciscusdreef (en de aansluitende J.M. de Muinck Keizerlaan 2x1 rijstrook. Voor de Franciscusdreef is dit ook de wens. Op het zuidelijke deel (tussen Vecht en Orincodreef of Rio Brancodreef) lijkt dit goed mogelijk. Op het noordelijke deel zijn zeker op korte termijn de verkeersintensiteiten te hoog voor 2x1 rijstroken. Versmallen doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan. 5. In de Omgevingsvisie hebben we uitgewerkt hoe de groei van de wijk kan mét behoud van het groene karakter. Ook delen van de wijk blijven behouden. 6. zie 1.
319	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij het volgende. Ik heb zelf mogen ervaren hoe belangrijk het kan zijn voor vooral kwetsbare mensen en kinderen om een plek te hebben voor dagbesteding. Tevens ben ik er van overtuigd dat mensen die vanaf jonge leeftijd respect en zorg wordt bijgebracht voor natuur en dieren, opgroeien tot betere mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
320	Met verbijstering heb ik kennisgenomen van uw inhoudelijke ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 en de daarbij gepaard gaande zienswijzeprocedure. Middels Manege ’t Hoogt aan de Gageldijk 103 A ben ik op vrijdagavond 10 mei jl. geïnformeerd en heb zodoende kunnen lezen dat de drie voorlichtingsavonden die u heeft georganiseerd om bewoners en belanghebbenden te informeren, reeds gepasseerd bleken en vielen in de al lopende zienswijzeperiode van 6 weken, welke blijkbaar al op 8 april jl. gestart is. Wanneer een bewoner of belanghebbende op donderdag 25 april middels een informatieavond voor het eerst kennisneemt van uw voorgenomen plannen, blijven er nog maar 3 weken over om officieel een zienswijze in te dienen vóór 20 mei aanstaande.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	U ontneemt hiermee voldoende tijd en mogelijkheid om je goed te informeren, alle stukken te lezen, je te verenigen, je juridisch te laten voorlichten, etc. Een onwenselijke en allesbehalve chique gang van zaken, welke geen recht doet aan ‘burgerparticipatie’ en “meedenken”, zoals u zo vriendelijk deze officiële zienswijzeprocedure omschrijft via www.denkmee.utrecht.nl. Meedenken klinkt luchtig en vriendelijker dan “U heeft maximaal 6 weken de tijd -en daarna niet meer- om uw rechtmatige zienswijze in te dienen. Doet u dat niet, dan wordt het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 eind van het jaar officieel vastgesteld, zoals reeds inhoudelijk beschreven en dan heeft u geen poot meer om op te staan.” Naast het indienen van deze zienswijze, dien ik hierbij dan ook een klacht in voor het organiseren van informatieavonden in de zienswijzetermijn en verzoek u deze in het vervolg voorafgaand aan een zienswijzetermijn te organiseren. Inhoudelijk betreft het ook een opmerkelijke gang van zaken. Te beginnen bij uw voorgenomen plan om op het terrein van Manege ’t Hoogt voetbalvelden in te tekenen in uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. Het Noorderpark dient als zoeklokatie voor o.a. sport, waarbij u zelf aangeeft dat dit ‘op gespannen voet staat met huidige waarden en toekomstige ambities van het gebied.’ En dat nader integraal onderzoek nodig is om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. U wilt dus eerst aan het einde van het jaar een omgevingsvisie officieel vaststellen en daarna pas integraal onderzoek gaan doen of uw plannen ‘zouden kunnen’. Dit lijkt mij een onlogische volgordelijkheid. Zodra de Omgevingsvisie Overvecht 2040 is vastgesteld, blijft er voor de omgevingsbelanghebbende weinig ruimte over om bezwaren te maken tegen plannen die eerst nog integraal onderzocht moeten worden. Want waar ga je dan bezwaar tegen maken? Een bezwaartermijn na het vaststellen van een	Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Daarnaast is er een wijkbericht gestuurd met buurtgerichte informatie en informatie over waar de stukken van de ontwerp omgevingsvisie te vinden waren. In dit wijkbericht werden ook de inloopbijeenkomsten aangekondigd. Het doel van de bijeenkomsten was om vragen te beantwoorden, aanvullend op de informatie die al beschikbaar was.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie is ook maar 6 weken. U schuift hiermee het probleem op de lange termijn, terwijl de burger vervolgens geen inspraak meer heeft. Vervolgens dinsdag 14 mei jl, ik word geïnformeerd door Manege ’t Hoogt dat het plan om voetbalvelden te realiseren op het terrein van de manege volgens u op een ‘misverstand’ berust. Een omissie. Nadat u eerst binnen 4 dagen meer dan 200 zienswijzen van zeer verontruste ruiters en ouders van ruitertjes heeft ontvangen, verzoekt u Manege ’t Hoogt of er alsjeblieft geen zienswijzen meer ingediend zullen worden. U zult begrijpen dat ik als ruiter en als ouder van een ruitertje graag officieel zelf van u bevestigd krijg dat u daadwerkelijk niet van plan bent om voetbalvelden te realiseren -of enige andere sport anderzijds- op het terrein van Manege ’t Hoogt. Een zeer bijzondere hippische locatie, met geschiedenis, die niet alleen ruimte biedt aan paarden (zij leven in een vrije uitloop paddock), maar ook veel ruimte geeft aan aanstormend ruitertalent en het ontwikkelen van leiderschapskwaliteiten middels het Young Leaders Programma van de KNHS. Welke in de regio alleen op Manege ’t Hoogt gevolgd kan worden. Naar aanleiding van bovenstaande en de maatschappelijke onrust die u creëert met uw “stratenafsluitplan”, het verminderen van parkeerplaatsen en het bouwen van woontorens van 70 meter hoog, verzoek ik u om een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 te schrijven. Welke recht doet aan de uitdagingen waar de gemeente voor staat (oa 5000 woningen erbij) en de belangen van burgers en belanghebbenden. Kan ik ervan uitgaan dat in uw volgende ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 de voetbalvelden op het terrein van Manege ‘t Hoogt uit de tekeningen gehaald zijn? Ik verzoek u vriendelijk mij daarover persoonlijk te informeren, zodra er een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 is en voordat er een nieuwe zienswijzeperiode start en/of ten minste voordat de Omgevingsvisie Overvecht 2040 aan de raad ter vaststelling wordt voorgelegd.	

Nr.	Reactie	Antwoord
321	'Ik zag dat u voetbal velden op manege plaats wil gaan aan leggen klop dit verhaal ? Hoop van niet want paardrijden is een heel goeie sport voor lichaam onder anderen het rug de heupen en de buik spieren en de ontspanning van het lichaam en het team zijn met een trouw vier benen. Je traind zo leuker samen dan in een sport school. Voetbalveld kunt u overal plaatsen maar niet op de plek van het wel zijn van mens en paard ze houden helpen mensen om niet dik te worden om er alles voor te doen ze helpen je lichaam te verzorgen en ze geven therpie aan je lichaam je bent team met het paard en je doet alles alles team. Paardrijden is een heel heel populair sport en word alleen maar meer populair sport hou de paarden manege alstublieft dat vraagt ik met heel heel mijn hart ik en meer van paarden meiden en jongens leven voor paarden wij houden ons gezond doen alles er voor we houden van team zijn en we zijn sport waar je alles voor laat om dik te worden laat alstublieft met heel heel mijn hart de manege in stand zo als het is en hoort te zijn. Manege is zo belangrijk de paarden houden ons gezond en zelfs dat we niet te dik worden en veel meer zij trainen samen met ons als team ons spieren en ons rug en alles alles om gezond te houden. Echt plies met heel heel mijn hart laat manege 't hoogt zo als het is plies. Laat manege waar ze zitten hoe ze zijn. Iedereen zegt paardrijden is geen sport maar geloof ons het is een sport we zijn 1 team we doen aan buik spieren werken we trainen ons spier ballen en zo veel meer is voor groot belang dat de manege blijft voor iedereen die wil sporten met spieren als team work met een trouwe vriend(in) is het ook goed voor u gemeente dat er veel paarden meiden komen en goed verhallen komen over u gemeente dat kunt u houden door manege te houden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met heel heel heel mijn hart laat ons manege bestaan op die plek. Paardrijden is populair sport maak daar dan gebruik van en eerste manege op dier vriendelijke manier laat u de eerste gemeente zijn met goede voorbeeld van manege die almaal nog stal hebben alleen maar stal hebben en laat zien als gemeente dat ook een manege diervriedelijk kunnen zijn. Plies hou de manege 't hoogt.	
322	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege betekent voor mij dat ik wekelijks een extra sportactiviteit heb die niet alleen lichamelijk maar ook geestelijk heel veel voordelen brengt. Het één zijn met de natuur en de paarden heeft op mij een hele goede, therapeutische uitwerking, die ik op een andere manier op moet vangen wanneer de manege zou verdwijnen. Naast wat de manege voor mij persoonlijk betekent, is ‘t Hoogt een kostbare groene oase waar hard gewerkt wordt aan biodiversiteit met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen en ook dieren. Dit allemaal aan de stadsrand van Utrecht. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor het leren over de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat ik erg bijzonder vind zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
323	Als bewoners van de wijk Tuindorp moeten wij helaas via via vernemen dat er een plan ligt (omgevingsvisie Overvecht) dat een grote impact heeft op onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. De huidige doorgangen zouden volstaan of verbeterd kunnen worden. Tevens zorgen die twee tunnels, hooguit voor 2 minuten minder reistijd. Als wij vanuit Tuindorp naar de stad willen, moeten wij ook om het Griftpark heen, wat ons 2 minuten meer tijd kost dan wanneer hier een tunnel onder door zou lopen. Neem niet aan (zou dat zelf ook niet willen) dat dit ooit overwogen is. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Er lijkt geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten! 2. Zoals boven geschreven, zijn er al twee verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? En is het een optie om het daarbij te laten?	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm. Kunnen deze middelen niet veel beter ingezet worden voor het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Daarnaast zou de tunnel bij Professor Hugo de Vrieslaan ervoor zorgen dat er heel veel fietser (scooters en fatbikes) tegen het verkeer in rijden waardoor de doorstroom in die straat ernstig beïnvloed wordt en in plaats van een verkorting van de reistijd, zal leiden tot veel frustratie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
324	Met verbazing heb ik het plan vernomen om duizenden extra woningen te bouwen in Overvecht. Dat gaat gebeuren in het groen. Vraag een inwoners naar grootste pluspunt van Overvecht en die zal zeggen ‘’het groene karakter”. Nou wordt er gezegd dat er groen voor terugkomt. Maar dat is niet hetzelfde, waardevolle groen. Her en der en verspreid een boom plaatsen weegt niet op tegen het groen dat zal verdwijnen. Ook wordt er gezegd dat verhouding huur-koop hetzelfde zal blijven. Dat is een wassen neus. Ik daag jullie uit om de percentages van nu te geven. En ik garandeer dat jullie weer een loze belofte doen! Bizar dat het probleem van de woningmarkt, in Utrecht, op een kwetsbare wijk wordt afgeschoven. Terwijl er genoeg ruimte is om te bouwen op de plek waar een paar windmolens komen. Politiek voor de buhne, of voor jullie verjaardagsfeestjes. Windmolens horen in grote windmolenparken gebouwd te worden op plekken waar mensen niet willen of kunnen worden. Bizar!! En dan Overvecht afsluiten voor verkeer. Tegen de wensen in van, jawel, de bewoners! Politiek voor de verjaardagsfeestjes van bestuurders die de bewoners niet kent, de wijk niet kent. Lot van Hooydonk, kom met echte oplossingen, die niet ten koste gaan van de bewoners!!!	Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. In de omgevingsvisie staat dat de verhouding huur en koop verandert. Het aandeel (percentage) sociale huur zakt, maar het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra woningen te bouwen. In de omgevingsvisie is dit verder uitgewerkt. Met 'de plek waar een paar windmolens komen', gaan we ervan uit dat u doelt op Rijnenburg. Bouwen in Rijnenburg staat los van de omgevingsvisie in Overvecht. Met de vaststelling van de Oplegger RSU is gekozen voor de ontwikkeling van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie, conform het scenario ‘Klein Rijnenburg’ uit de Ontwerpstudie Rijnenburg. Hierbij is gekozen voor compacte verstedelijking in het midden en zuidelijk deel van Rijnenburg en voor een permanent energielandschap in het noordelijk deel (ten noorden van de Ringkade). Overvecht wordt niet afgesloten voor verkeer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleindsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
325	Afgelopen decennia is de regio Utrecht bezig geweest met het maken, verbeteren en onderhouden van het natuurgebied Noorderpark, dat ook weer deel uitmaakt van en aansluit op Europese en Nederlandse natuurverbindingen. Gezien de klimaatontwikkelingen geen luxe. Afgelopen jaren is er een grote fout begaan, door bestuurlijke toestemming van gemeente De Bilt voor het aanleggen van een golfterrein (ten Westen van de Koningin Wilhelminaweg), dat met parkeermogelijkheden en	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden

Nr.	Reactie	Antwoord
	horecafaciliteiten inbreuk maakt op de natuurwaarden van het gebied. Zoiets mag niet meer gebeuren. Het is begrijpelijk dat er voor de gezondheid van de huidige en toekomstige bewoners van Overvecht voldoende sportgelegenheid moet zijn. Om schade aan natuur door aanleg en gebruik van sportgelegenheid ten Noorden van Overvecht zoveel mogelijk te beperken, wil ik het voorstel doen: Neem in het plan een minimum aan sportvelden op, aan de randen van de natuurstroken. Geef geen toestemming voor parkeer- en horecafaciliteiten, en zorg voor goede bereikbaarheid met openbaar vervoer.	of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.
326	Ik onderschrijf het belang van een autoluwe wijk en ik onderschrijf het belang van extra woningbouw. Ook wil ik graag meer verkeersveiligheid, omdat die veel te wensen overlaat in mijn wijk. Maar: • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer is een te radicale oplossing om verkeersveiligheid te waarborgen. In plaats daarvan kunnen buurten worden veranderd in woonerven zoals uit de jaren '80, waar je stapvoets mag rijden en hard rijden sowieso onmogelijk is vanwege de grote bloempotten en bomen die er in de woonerven staan. Ideaal, want de wijk blijft toegankelijk voor wie er moet zijn, maar wordt ontoegankelijk voor recreatief autoverkeer (lees: gastjes in Golfjes die met 80km/u door de bebouwde kom gaan). • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autovekeer levert een onevenredige druk op de toegangswegen op (bijv de NRU), die op gezette tijden toch al vol staan met verkeer. Dit levert meer luchtverontreiniging op en een slechtere luchtkwaliteit voor de bewoners aan de rand van de wijk. De wijk wordt hierdoor bovendien verder afgesloten ipv ontsloten. De NRU wordt voorlopig niet aangepakt, dat maakt dat ik me extra zorgen maak. • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer zorgt ervoor dat de enkele keer dat ik met de auto op pad ga of boodschappen doe, ik veel tijd kwijt ben om om te rijden en mijn bestemming te bereiken. Een van de charmes van de buitenwijk Overvecht is juist dat deze goed bereikbaar is en dat parkeren zelden een probleem is. Ik ben niet voor niets in een buitenwijk gaan wonen! En nu ben ik goed mobiel en gezond,	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Capaciteit voor handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op het herinrichten van straten naar 30 (0f 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ik doe alles met de fiets, maar dat geldt zeker niet voor iedereen in Overvecht: het is een van de ongezondste wijken van Nederland met de grootste zorgconsumptie, wat automatisch inhoudt dat er veel mensen juist wel slecht ter been zijn en aangewezen zijn op gemotoriseerd verkeer. Het alternatief voor de auto, de HOV die jullie voorstellen, is voor deze mensen om meerdere reden geen passend alternatief (grote afstand tot bushokjes, overstappen als extra drempel). De wijk wordt hiermee voor een grote groep mensen juist minder leefbaar ipv meer. • Een van de plannen is om de Gangesdreef af te sluiten. Hier zit o.m. horeca en mkb. In het verleden is afsluiting van deze straat tegengehouden door inzet van o.m. bewoners, die die afsluiting helemaal niet wilden. Nu probeert de gemeente dit opnieuw. Ik vind dit ongepast en kwalijk, want hiermee wordt voorbij gegaan aan de bezwaren van de bewoners, die natuurlijk nog steeds tegen dit plan bestaan. • Ook het afsluiten van de Carnegiedreef voor autoverkeer vind ik een onzalig plan. Hier wordt sowieso niet te hard gereden en het is een belangrijke verkeersader die Noord met het winkelcentrum en Zuid verbindt. Ik ga geen gebruik maken van een bus die hier gaat rijden. • Ik wil ipv deze plannen juist meer handhaving op verkeersveiligheid. Zet ook meer bloembakken en obstakels neer, zodat hard rijden onmogelijk wordt. Pak de genoemde gastjes in hun Golfjes, die met name 's nachts als malloten races door de wijk houden, keihard aan. Het zijn asociale figuren die met niemand rekening houden. Leg meer drempels aan, meer wegversmallingen, meer 30km/u zones (of desnoods 15km/u zones), maar handhaaf vooral. Het weghalen van veel parkeerplekken zorgt voor minder wooncomfort. Een van de fijne dingen van wonen in Overvecht is dat je voor de deur kunt parkeren! En dat je gasten kunt ontvangen die ook op korte afstand een parkeerplek kunnen vinden. Ik zie het plan voor parkeerhubs niet zitten, en dan met name niet voor mensen die slecht ter been zijn of ouderen die kwetsbaar zijn en met name in het donker zich niet veilig voelen.	
327	Ik woon sinds 1997 in Overvecht (Grenadadreef). Ik heb twee suggesties (of verzoeken) om ook op te nemen in het verbeterplan. instroom vanaf de A2 omleiden via Karl Marxdreef	Diverse maatregelen in de ontwerp omgevingsvisie zijn gericht op het tegengaan van doorgaand autoverkeer door Overvecht. Bijvoorbeeld door het autovrij maken van de Carnegiedreef voorkomen we dat autoverkeer vanaf de A2/Zuilensering via de Franciscusdreef-Rio Brancodreef verder de stad in rijdt. Ook met deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn straat ligt aan de Rio Brancodreef. Het is mij opgevallen dat er in de loop van de jaren meer en meer autoverkeer is op de Rio Brancodreef, met name is er een grote instroom vanaf de A2 Utrecht in. Ik vraag me af of het mogelijk is om in jullie plan op te nemen dat de instroom meer via de Karl Marxdreef en Einsteindreef de stad wordt ingeleid, dan via de Rio Brancodreef. Het zou in dat verband wellicht helpen door de St. Franciscusdreef behalve ten zuiden van de Rio Brancodreef ook ten noorden daarvan te vernauwen (bij het Ghandi verkeersplein). De Karl Marxdreef en Einsteindreef lopen minder langs woonhuizen dan de Rio Brancodreef, dus dan hebben minder mensen last van het geluid en de fijnstof, en wordt het oversteken van de Rio Brancodreef veiliger. aanleg verkeersdrempels op strategische plaatsen ivm joy-riding Verder is er de laatste jaren een toenemende mate van nachtelijk 'joyriding' in de regio Rio Brancodreef - St. Franciscusdreef. Het betreft veelal (vierwielige) motorfietsen of auto's met knallende uitlaat die hoorbaar VEEL te hard door de ('s nachts lege) straten crossen. Omdat de politie weinig in actie lijkt te (willen) komen tegen dit onnodig en lawaaimakend nachtelijk gemotoriseerd verkeer, ondanks dat ik en enkele buurtbewoners hier regelmatig over rapporteren*, lijkt me dat de aanleg van verkeersdrempels het nachtelijke rondcrossen mogelijk wat zou kunnen indammen. Hopelijk betekent het in de bestaande plannen opnemen van de aanleg van verkeersdrempels een niet al te grote wijziging.	maatregelen rijdt er in de toekomst nog relatief veel verkeer over de Franciscusdreef(noord) en de Rio Brancodreef. Afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer kan de Franciscusdreef mogelijk op termijn ook worden versmald. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels.
328	In uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht staan op de plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A 4 voetbalvelden ingetekend. Ik wil graag voorkomen dat deze fijne manege - inclusief paarden, pony's, ruiters en zorgmanegemedewerkers - letterlijk het veld moet ruimen en plaats moet maken voor voetballers. De manege is een kostbare groene en rustige oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. En misschien nog wel belangrijker: ze ontwikkelen verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. En ze leren er hoe belangrijk het is om respectvol en liefdevol met dieren om te gaan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Hoe mooi is het om het ruiterpad te kruisen met een hert, ree of haas. En hoe fijn is het dat er juist op dit unieke plekje in de natuur de ruitersport wordt beoefend, waar de rust gerespecteerd wordt (in tegenstelling tot voetbal waar veel geschreeuw de dieren juist kan verstoren). Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die op de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij en mijn kinderen een plek om in alle rust, op een uniek plekje in de natuur (dat vanuit Utrecht West toch met de fiets makkelijk te bereiken is) te sporten en te ontspannen. Een plek om wekelijks te genieten van de rust die de manege en de omgeving ervan biedt. Een plek waar je bij je geliefde dieren kunt zijn, van ze kunt leren en voor ze kunt zorgen. Een plek waar de paarden de ruimte hebben om in groepsverband te leven (met een grote paddock die altijd open is naar de wei toe). Kortom: voor ons een onmisbare plek! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
329	wij zijn nu al ruim 10 jaar lid van deze prachtige vereniging ons genot. hebben met veel plezier en nog steeds met tuinieren bezig. Zeer mooie locatie midden een natuur-oase , met veel groen en dan niet te spreken over de vele dieren die op ons complex te vinden zijn! Veel geinfesteerd ook in onze tuin dmv zonnepalen te plaatsen. Waren een paar jaar geleden zelfs uitgeroepen tot mooiste moestuin en op 24-kitchen kook tv programma geweest! Ook de vele jaardagen die wij ieder jaar mogen vieren in onze eigen tuin.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al harde werken zodat onze tuin er spik en span uitziet, daar genieten wij nog steeds van. Niet te vergeten ook de sociale cotacten die wij mogen ervaren met medetuinders, Is 1 grote familie. Door mee te doen met onze schema tuindiensten, zaterdagen en woensdagen. In 1 woord een geweldige tuinvereniging met alles erop en eraan!! En dat wij dit jaar onze 70-jarige bestaan mogen vieren en niet met dit akelige bericht onze mooie tuinencomplex om zeep helpen, zou dit heeelll erg jammer vinden. LAAT DE NATUUR MET RUST EN NIET SPOTTEN MET MOEDERNATUUR, voor wat voor een sportcomplex in de plaats?? IN de zomer heb je geen bal met een sportveld/en!! zomerstop of whatever?? Maar wij gaan gewoon door met tuinieren alle seizoenen lang!!!! DUS poten af van onze mooie tuinvereiging ONS GENOT	
330	Als ik lees dat er te veel ' kwetsbare mensen' in de wijk wonen en ze daarom moeten worden verspreid over de stad voel ik mij geschokt en verdrietig. Ik houd van deze wijk en ik wil er graag blijven wonen. Bovendien gun ik dat alle andere 'kwetsbare' mensen in deze wijk. Daarnaast houd ik veel van deze stad. Het zou mijn hart breken als ik deze stad moet verlaten. Op de bijeenkomst in Younity heeft een medewerker van de gemeente geprobeerd me gerust te stellen. Het plan is namelijk om in wijken als Tuindorp	In Utrecht is een groot tekort aan sociale huurwoningen. Dit betekent dat we in elke wijk sociale huurwoningen toevoegen. Dit doen we ook voor mensen in kwetsbare posities. Tegelijkertijd willen we ook dat er in iedere wijk ruimte is voor kwetsbare mensen, en minder concentraties in bepaalde wijken zoals Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen daalt niet in Overvecht, daarmee blijft er ook in Overvecht altijd plek voor kwetsbare doelgroepen. Samen met corporaties verkennen we of er behoefte is aan woonvormen die nog beter bijdragen aan de woonbehoeften van kwetsbare doelgroepen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en Witte Vrouwen de sociale huurbouw te compenseren. Daar heb ik niet veel vertrouwen in, als je op de Biltstraat fietst kun je de NIMBY al ruiken. Bovendien is dat niet het grootste probleem. Er wordt vanuit gegaan dat het afbreken van huidige sociale huurwoningen niets zal veranderen aan de samenstelling van Utrecht. Het argument is dat er immers in de ene buurt wel sociale huurwoningen afgaan, maar er in de andere buurt sociale huurwoningen voor terug komen. Dat argument klopt niet, met de volgende reden: Huidige huurders zijn beschermd tegen huurstijgingen. De woningbouw mag bij mensen met lage inkomens de huur maar met 2.5% verhogen. Als we moeten verhuizen valt die bescherming weg. (ook als we kunnen terugkeren, want die woningbouw is natuurlijk niet van gisteren) Ik zou zelf zo'n hogere huur niet kunnen betalen en de stad moeten verlaten. Ik weet dat dat voor meer mensen in deze wijk geldt. Bovendien wordt in het geval van de Oranjerivierdreef een hechte gemeenschap uit elkaar gehaald. Dit soort connecties zou de gemeente moeten koesteren, niet vernielen. Ik verzoek de gemeente om zich in het plan niet te richten op middenhuur en koopwoningen, maar sociale huurwoningen het zwaartepunt te maken. Misschien kan de gemeente dan niet alleen alle mensen van die gevreesde urgentielijst een huis geven, maar ook inlopen op de gemiddelde wachttijd van meer dan elf jaar. Het plan voor het groen in de wijk, daar ben ik het overigens helemaal mee eens. Ik kijk uit naar een autoloze Carnegiedreef, 10/10, niets meer aan doen.	
331	Gaan we dit ook in Utrecht krijgen? Gezien de verbouwing van de marnixlaan wel hé In Amsterdam gaat de agenda 2030 op rolletjes, 30km in de stad, de AH's poppen overal als paddestoelen uit de grond, overal camera's (zelfs met	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	microfoons om zogenaamd de decibellen te meten), we hebben vorige zomer de KNIP gehad waarbij de ader van Amsterdam (Wibautstraat/Weesperstraat werd afgesloten met slagbomen, bloembakken en een grasveld met grasmaaier, alle kentekens worden al ruim 15 jaar bijgehouden, jan 2025 mogen er geen auto's die rijden op benzine/diesel meer de stad in (voor taxi's is dit jan 2028) etc. Kortom, de mensen bouwen hun eigen gevangennis.	openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
332	Het gehele Zandpad (va de rode Brug) en Vechtdijk (tot Oud Zuilen) wordt veel gebruikt door langzaam verkeer. Zowel door forensen als recreanten. Met name de wandelaars en joggers komen nogal eens in de verdrukking door alles wat harder gaat dan 25 km/u. Deze groep is groot want hieronder vallen ook snelle elektrische fietsen en racefietsers die hard gaan. Momenteel is er nergens een goed separaat voetpad (op het smalle jaagpad na dat niet geschikt is om naast elkaar te lopen) met als gevolg dat er op de weg of op het fietspad wordt gelopen. De volgende suggesties zouden dit kunnen verbeteren: - waar mogelijk een separaat voetpad, te denken valt aan het Zandpad en het verbreden van het Jaagpad zodat je naast elkaar kan lopen. - het invoeren van een Wandelstraat, onder het mom: Wielen te gast! - en als dit niet haalbaar is het invoeren van een fiets/wandelstraat waarbij er niet harder gereden mag worden dan 25 km/u door alle weggebruikers. Dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. - en mocht dat ook niet haalbaar zijn dan minimaal een fietsstraat met maximaal 30 km/u voor alle weggebruikers dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. Bij voorkeur over de gehele verbinding maar minimaal de Vechtdijk tussen het Zandpad en de Franciscusdreef. In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht wordt de Vechtdijk aangemerkt als hoofdfiets-/wandelroute. Wat hierin vreemd is is dat niet is meegenomen dat de Vechtdijk tussen de Franciscusdreef en Oud-Zuilen net zo als de rest van de Vechtdijk teruggebracht zou moeten worden tot een 30 km/u weg.	De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels. Dit deel van de Vechtdijk is onderdeel van het Natuurgebied Zuilen. In het startdocument (https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0) Natuurgebied Zuilen is opgenomen dat op de Vechtdijk voorbij de Franciscusdreef de verkeerssituatie wordt aangepast (autoluw of autovrij) en dat de Vechtdijk hier (minimaal) wordt ingericht als fietsstraat (30 km/uur). Dank u voor uw suggesties. Het Zandpad is inderdaad onderdeel van een recreatieve route en is ook een belangrijke doorfietsroute in de stad. Op korte termijn willen we borden plaatsen ter hoogte van de overgang Zandpad-Vechtdijk, dat motorvoertuigen daar geen doorgang hebben, met uitzondering van bewoners van de Vechtdijk. Dat verkeersbesluit is in voorbereiding. Verder hebben we voor het Zandpad inderdaad de ambitie om hier een mooi wandel/fietspad van te maken, maar op korte termijn zijn nog geen werkzaamheden gepland. We nemen uw suggesties hier in mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nu is dit stuk 60 km/u en daagt het uit tot hard rijden terwijl er veel fietsers en wandelaars zijn. Door het smalle jaagpad gaan veel duo wandelaars ook nog eens op de weg lopen. In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ia aangegeven dat er een nieuwe wandelroute komt van Vechtzoompark via Fort aan de Klop naar Natuurgebied Zuilen. Een mooi plan. Enige wat op de kaart niet helemaal duidelijk is of er ook een loopbrug komt over de Klopvaart. Dit lijkt een erg logische toevoeging om de wandelroute compleet te maken en zal ook nog eens zorgen voor een spreiding van de wandelaars tov de Vechtdijk.	
333	1. Communicatie en draagvlak bij buurtbewoners 2. Bouw en overlast 3. Verkeer en parkeren 4. Alternatieven 1. Communicatie Ik heb me enorm verbaasd over de manier van communiceren tussen de gemeente Utrecht en de bewoners. We werden in een heel laat stadium, oktober 2023, attent gemaakt op het feit dat onze woning in een rode zone stond en dat dit mogelijk sloop en herbouw zou kunnen betekenen. Alle bewoners die we hierover spraken waren net zo verbaasd en bezorgd als wij. Hierop hebben we initiatief genomen, de wethouder gecontacteerd en naar de gemeente geschreven. Hierop is een tweetal avonden georganiseerd om te praten over de omgevingsvisie. Terugkijkend zou ik verwacht hebben dat de gemeente zelf initiatief tot een bijeenkomst zou hebben genomen om bewoners in de gebieden met de meest ingrijpende veranderingen te spreken. Dit is niet gebeurd en daarmee een gemiste kans om vertrouwen, draagvlak en begrip op te ontwikkelen. Als ik naar de bijeenkomsten zelf kijk dan waardeer ik de moeite die de ambtenaren hebben genomen om het gesprek aan te gaan met geëmotioneerde bewoners. Geen eenvoudige opgave. Wat ik teleurstellend vond was het gebrek aan inleving in ons als bewoners bij de presentaties. De	1. Communicatie We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Deze was ook in het Engels en Arabisch berschikbaar. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. Wij vinden het fijn om te lezen dat u de inloopbijeenkomst als prettig en verhelderend heeft ervaren. Ook begrijpen we dat het vervelend is dat de omgevingsvisie geen 100% duidelijkheid geeft in welke ontwikkelingen uiteindelijk gaan plaatsvinden, omdat we daarbij afhankelijk zijn van bijvoorbeeld beschikbare financiën en samenwerking met eigenaren en ontwikkelaars. We vinden het vervelend dat u daardoor onzekerheid ervaart en blijven graag met u in contact bij toekomstige ontwikkelingen. Zodat we samen kunnen kijken wat de behoeftes vanuit de buurt zijn om hier zo goed mogelijk op in te spelen. 2. Bouw en overlast Overlast bij grootschalige veranderingen is niet te vermijden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, ‘het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.’ Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars. De inloopbijeenkomst was zeer de moeite waard. Maar dat kwam vooral door een ambtenaar die duidelijk durfde te zijn, en zijn inschattingen ten aanzien van mogelijke sloop wilde delen. Hierbij had ik het gevoel dat er meegedacht werd vanuit het perspectief van de bewoners. Het is ook een gemiste kans dat er niet een separate bijeenkomst is geweest voor Turks- en Arabischtalige bewoners. Juist in Overvecht is taal een obstakel. 2. Bouw en overlast Het is mij nog steeds een raadsel hoe de gemeente om wil gaan met twee schijnbaar elkaar uitsluitende opties. Enerzijds moeten er duizend woningen bijgebouwd worden in Overvecht, anderzijds gaat het bouwen van torenflats of middelhoge flats niet door als eigenaren niet bereid zijn om zich uit te laten kopen. Maar het scenario dat ik dan voor me zie, is een langdurige overlast doordat er in de directe omgeving gebouwd wordt tot grote hoogte. Dit is ook een grote ingreep in ons woonplezier. Welke oplossingen heeft de gemeente hiervoor? Zijn er manieren waarop de ingrijpende bouwplannen ook voordeel kunnen hebben voor de huidige bewoners? Bijvoorbeeld omdat senioren de kans wordt geboden om naar een levensloopbestendig appartement te verhuizen en hun eengezinswoning vrij te maken. Wat zijn de oplossingen en compensatieregelingen die goed gewerkt hebben in andere delen van Utrecht en in andere grote steden in Nederland? Daarnaast maak ik me zorgen over het verdwijnen van de winkels bij het station. Natuurlijk is het uitgangspunt dat voorzieningen blijven, of uitgebreid worden. Tegelijkertijd betekent verbeterde behuizing ook hogere huurprijzen, met alle gevolgen voor de huidige winkeliers. Is hier een oplossing voor? Het verkennen van de mogelijkheid van een nieuwe middelbare school brengt een totaal andere dynamiek in de wijk. Ik ben tegen dit plan. Of men kiest voor woningen, wat al zeer ingewikkeld is, of men kiest voor een school en neemt de bewoners mee in wat de impact is van een dergelijk project.	Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. Of en in hoeverre bouwplannen in uw voordeel kunnen werken is afhankelijk van uw persoonlijke voorkeuren voor bijvoorbeeld een nieuwbouwwoning, Een voorrangspositie om te verhuizen naar een appartement zou een oplossing kunnen zijn. In het Beurskwartier in Utrecht is daartoe gewerkt met een Sociaal Afsprakenkader. De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. De bepaling van huurprijzen valt buiten het bereik van de omgevingsvisie. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen. 3. Verkeer en parkeren Er is geen sprake van slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. Hoe we met parkeren willen omgaan is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Verkeer en parkeren Het autoluw maken van Overvecht heeft zeer aantrekkelijke kanten. Maar dit grijpt diep in omdat ik begreep dat het de bedoeling is om slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. In het gesprek werd duidelijk dat dit effect zou hebben op welke mensen in Overvecht zouden willen gaan wonen. Dat geeft geen oplossing voor de huidige bewoners van Overvecht die hun auto willen gebruiken. Ik stel voor dat er een aanvullend plan komt waarbij er gekeken wordt naar wat er moet gebeuren tijdens de piekmomenten in het verkeer. Ik denk dat rondom het Moskee-bezoek autoverkeer een nog grotere ergernis gaat geven als de diverse 'knip' locaties allemaal worden doorgevoerd. Dus in plaats van een structurele knip zou er gedacht moeten worden een aan meer dynamische optie. 4. Alternatieve locaties De focus van de omgevingsvisie is geheel gericht op Overvecht en niet op aangrenzende wijken. Ik denk dat dit gezien de grote aantallen woningen dat er ook naar andere wijken gekeken moet worden, bijv. Tuindorp.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. 4. Alternatieve locaties De omgevingsvisie Overvecht gaat voor de woningbouwopgave alleen over Overvecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) gaat in op de woningbouwopgave in andere wijken in de stad. In de RSU is niet gekozen voor grote aantallen woningen in bijvoorbeeld Tuindorp.
334	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren.Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
335	In de Omgevingsvisie Overvecht zie ik dat er fiets/voetgangerstunnels zijn gepland die, als ik het goed zie (in de plannen komt dit m.i. niet erg duidelijk naar voren), uitkomen op de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Ik denk dat dit onwenselijke en overbodige tunnels zijn, een verspilling van gemeenschapsgeld. Volgens mij zijn de huidige verbindingen, nl. de doorgaande weg Tripkade-Tiberdreef en de doorgaande weg Eykmanlaan-Darwindreef meer dan voldoende voor doorgaand verkeer van alle soorten en maten. Daar komt voor voetgangers de NS-tunnel die uitkomt op de Regentesselaan nog bij. Op mij komt het merkwaardig over om vlak naast deze tunnel nóg een tunnel te graven (nl. de tunnel die volgens de tekeningen moet uitkomen op de Van Bemmelenlaan). Ook de tunnel die gepland is uit te komen op de Prof. Hugo de Vrieslaan lijkt mij overbodig en schadelijk voor het rustige en eigen karakter van de buurt. Ik waardeer het als u deze overwegingen meeneemt in de verdere planuitwerking voor Overvecht (en dus ook Tuindorp)	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
336	Recent heb ik kennis genomen van de plannen omtrent het graven van een fietstunnel van de Utrechtse wijk Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de Prof Dr Magnuslaan. Ik heb bezwaar tegen dit plan. Het voegt niets toe omdat zeer nabij reeds bestaande 2 overgangen zijn gelegen, ter hoogte van de Eijkmanlaan en station Overvecht, op hemelsbreed pakweg 200 meter afstand.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De fietsroute naar de stad wordt niet wezenlijk korter, halverwege tuindorp moet je toch afbuigen naar de hoofdroutes die in het verlengde liggen van de al bestaande overgangen. De straten in Tuindorp zijn smal met veel geparkeerde auto's. Extra fietsers geeft onnodige druk op de Tuindorpse straten wat weer leidt tot overlast en potentieel gevaarlijke verkeerssituaties in een kinderrijke buurt. De bestaande 2 fiets hoofdroutes hebben daarentegen een uitstekende infrastructuur voor fietsers. Een extra tunnel is zodoende weinig zinvol en daarom een onnodige uitgavepost die niet bijdraagt aan het beoogde doel van het verbeteren van het leefklimaat in Overvecht. Het geld kan binnen dit project zinvoller besteed worden.	
337	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de	

Nr.	Reactie	Antwoord

Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van

broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.

Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen

Nr.	Reactie	Antwoord
	beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
338	- Overvecht staat bekend als een flatwijk. Maar Overvecht kent ook de nodige buurten met eengezinswoningen met tuinen. Die buurten moet je koesteren, ze zijn belangrijk voor de variatie van woningen in Overvecht. Die woningen moet je dus vooral niet willen slopen om te vervangen door hoogbouw! Een zo'n wijkje waarvoor dit soort plannen op de kaart gezet zijn (een wijkje dat ik goed ken omdat het niet ver is van waar ik woon en er mensen ken, maar er zijn meer van dit soort wijken in Overvecht) is de buurt tussen Rio Brancodreef – Jamaicadreef – Amazonedreef - Marowijnedreef. Het gaat hier om goede gezinswoningen, van buiten zien ze er allemaal gelijk uit, binnen blijken ze onderling te verschillen. Er is nagedacht over diverse details; het zijn niet zomaar 'dertien in een dozijn-woningen'. Argument voor eventuele sloop/nieuwbouwplannen: hier komt een HOV-halte en daar willen we stedelijke ontwikkeling. Nogal arbitrair: die HOV-halte is natuurlijk gewoon een bushalte met een wat snellere verbinding naar bijvoorbeeld het centraal station. Een buurt als deze is waardevol voor Overvecht. Daarbij is sloop/nieuwbouw NIET duurzaam! Natuurlijk, er moeten woningen bij. Maar doe dat duurzaam, met aandacht voor bestaande kwaliteit en bestaande variatie aan woningtypen in Overvecht. - Een ander punt uit de omgevingsvisie: meer bewoners betekent ook meer behoefte aan mogelijkheden om te sporten (maar ook meer behoefte aan recreëren in natuur - zie vervolg voor de tegengestelde behoeftes en belangen!). In de noordwestrand van Overvecht, rondom het bedrijventerrein liggen sportvelden, daar wil men uitbreiden. Helaas ligt het tuinenpark Ons Genot in de weg… Een van de opties is dit tuinenpark te verplaatsen. Juist in zo'n 60 jaar oud tuinenpark is de biodiversiteit heel groot. En dat is belangrijk in een omgeving waar de biodiversiteit sterk afgenomen is en nog steeds afneemt. Zo'n tuinenpark verplaatsen kan niet, je kan het wel slopen en elders opnieuw beginnen. Maar dat betekent: weg 60 jaar oude bomen, strukturen en levensgemeenschappen (flora en fauna). Kan je weer opnieuw beginnen, bij jaar 1… Onzalig plan dus.	Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie en zijn daarin terughoudend. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de omgevingsvisie benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". In de omgevingsvisie staat de wens voor een betere verbinding voor recreanten. Daarnaast koesteren we de bestaande (natuur-) waardes in en om het Gagelbos.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er wordt gekeken naar het Noorderpark, voor de eventuele verplaatsing van Ons Genot (niet doen!) of om daar een aantal sportvelden neer te leggen. Het Noorderpark is eind afgelopen eeuw ontwikkeld om de Overvechters natuur dichtbij te geven, om een gebied als Amelisweerd waar het veel te druk is, te ontlasten, de bezoekers naar het Noorderpark te halen. Maar inmiddels staat hier de natuur die zich nog aan het ontwikkelen is, onder druk, door de vele funkties die men hier bedenkt: meer recreatie, meer paden door nu nog rustige plekken (het Noorderpark – natuur - is er ook voor de fauna, namelijk onderdeel van de natuur) en door het stikstofprobleem waar vooralsnog een oplossing niet in zicht is. En nu moeten hier ook maar sportvelden komen? Sportvelden bestaan niet alleen uit die velden (hopelijk van gras en niet van kunstgras): mensen komen met de auto naar de sportvelden, die auto's moeten ergens parkeren (op de Gageldijk is daarvoor geen plek), die moeten naar die parkeerplek toerijden. In het Noorderpark liggen ook twee reservaatsgebiedjes met hoge natuurwaarden met zeldzame flora en fauna. Deze twee gebiedjes staan al onder druk, onder andere door de te hoge stikstofuitstoot. Het is de vraag of er nog plek is in het Noorderpark; de enige grotere plek zonder bos en bosschages is het graslandgebied dat ongeveer in het hart van het natuurgebied het Noorderpark ligt. Dit is particulier bezit en heeft betekenis voor overwinterende vogels. Citaat uit de omgevingsvisie over uitgangspunten met betrekking tot het Noorderpark: '*Behoud de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied*'. Dat combineert niet met het toevoegen van sportvelden: het leidt tot versnippering (slecht voor de ecologische kwaliteit), geeft herrie (verstoring van de fauna), lichtvervuiling als de sportvelden ook in de avond worden gebruikt (verstoring fauna), brengt extra stikstof in het gebied door op en neer rijden van auto's en parkeren (verslechtering van de ecologische kwaliteit, extra stikstofuitstoot mag bovendien niet) en ook bemaling (mogelijk noodzakelijk omdat de velden anders misschien te nat zijn) heeft een slechte invloed op de ecologische kwaliteit. Niet alles kan, realiseer je dat! Voor de twee bestaande natuurgebiedjes (heel veel ouder dan heel het noorderparkgebied en heel veel waardevoller) kan het de doodsteek zijn. Dit is dus niet te verenigen met het uitgangspunt de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied te behouden!	Bij een verdere uitwerking zullen we nauwkeurig kijken naar een zo goed mogelijke inpassing en hoe we mogelijke onwenselijke negatieve effecten (zoals het verstoren van de rust van overwinterende vogels) kunnen voorkomen of beperken. De visie is het verbeteren van de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. Op het moment dat verschillende functies strijdig met elkaar zijn moeten we keuzes maken. Dit gebeurt bij een verdere uitwerking en inpassing waarbij we de bewoners weer zullen betrekken. Een gemengde woningvoorraad voor wat betreft huur, koop en verschillende prijsniveau's is uitgangspunt in iedere wijk van Utrecht. In Overvecht is er relatief veel sociale huur. Een wijk als Utrecht Oost heeft een opgave om meer sociale huur toe te voegen. In Overvecht is er ruimte voor meer middeldure huur en koopwoningen. Echter blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk in Overvecht. Toevoeging van woningen in andere segmenten gaat daarmee niet ten koste van het huidige aanbod aan sociale huurwoningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Naar deze midden in het Noorderpark liggende graslanden wordt al langer gewezen: hier moet een pad dwars doorheen voor de recreant. Nu moet de recreant er ómheen. Zo'n doorsteek pakt negatief uit voor de overwinterende vogels: het gebied wordt voor hen kleiner en er zal er meer verstoring zijn. Veel wandelaars hebben bovendien honden bij zich die veelvuldig loslopen (mag niet, maar er wordt niet gehandhaafd). Vaak rennen die honden op vogels af wat zeer verstorend werkt en vooral in de winter funest kan zijn. - De bestaande groenstrook aan de noordwestrand van Overvecht, tussen het bedrijventerrein en Polder Buitenweg, wordt aangewezen als 'Ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en de Maarsseveense Plassen'. Er liggen nogal wat obstakels richting Maarsseveense Plassen: de Zuilense Ring en woningen en bedrijven tussen Zuilense Ring en de Maarsseveense Plassen. Maar een hoge ambitie kan natuurlijk geen kwaad. Groter probleem is het samengaan van zowel een ecologische als een recreatieve verbinding. Die ecologische verbinding ligt er al, je hoeft hier verder niet veel aan te doen. Het stopt alleen bij de groene noordoostrand van het bedrijventerrein: de volkstuinen en de begraafplaats Daelwijck. Voor een recreatieve verbinding moet een (fiets- en/of wandel)pad aangelegd worden: daarvoor moeten bomen en struiken gerooid worden (minder groen), aan weerszijden van het pad moet regelmatig gemaaid en opgesnoeid worden (minder groen) en 'gevaarlijke' bomen moeten gerooid worden (idem). Recreanten werken bovendien verstorend op de fauna. Kortom: het gaat hier óf om een ecologische verbinding (wat het al is) óf om een recreatieve verbinding. En–en is niet mogelijk. Ik zou kiezen voor de ecologische verbinding, die is belangrijker en waardevoller dan een recreatieve verbinding die er op andere plekken al is. Nogmaals: niet alles kan. Tot slot: een veel gebruikt argument in Overvecht om woningen toe te voegen (met of zonder sloop van bestaande woningen) is dat de de variatie in woningaanbod vergroot moet worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Heb je het over variatie aan woningtypen en variatie aan bewoners (hoog tot laag opgeleid, culturele achtergronden, arm en rijk) dan is juist Overvecht een goed voorbeeld van deze variatie. Daar staan wijken tegenover waar variatie, zowel in soort woningen als in diversiteit van bewoners, nogal ontbreekt, zoals bijvoorbeeld – ik noem maar wat - de wijk bij het Wilhelminapark. Opvallend: daar gaat het nooit over het belang van toevoegen van meer variatie! Ik ken daar een plek waar je zó een torenflat met sociale appartementen kunt bouwen: het rosarium vlakbij het Wilhelminapark. Dat rosarium is makkelijk te verplaatsen, daar staan geen 60 jaar oude bomen zoals bijvoorbeeld wél bij Ons Genot in Overvecht Noord. En dan heb je in een klap een verdubbeling van woningtypen én een grote toename in variatie aan bewoners. Waarom hier niet eens wat variatie toevoegen??	
339	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijkebrug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

nieuwe (H)OVverbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers,hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte

Nr.	Reactie	Antwoord

af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.

- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het

Nr.	Reactie	Antwoord

bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan
worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van
de Omgevingsvisie.

5. Recreatie
De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
340	1. Leg uit hoe je een wijk kunt verdichten en toch meer groen behoudt. 2. het groen wordt kwalitatief versterkt, wat gaat dat kosten, wie betaalt dat en tot welk jaar is daar budget voor. (Ik vraag dit omdat er nu al te weinig budget is voor groenonderhoud, de gemeente heeft nu en in de toekomst budget tekort en Overvecht wordt de komende jaren gekort op allerlei subsidies). (Voor een simpele vraag die ik laatst stelde aan de gemeente om wat meer groen in onze buurt is nu al geen budget). 3. De inrichting van de Rio Brancodreef is niet uitgewerkt, terwijl als de Carnegiedreef, Tigrisdreef en Japuradreef zijn afgesloten van doorgaand verkeer dit de enige en daarmee belangrijkste toegangsweg is geworden voor heel Overvecht Noord, waar nu al dagelijks files staan. Volgens prognoses neemt het autoverkeer sterk toe in de toekomst als de doorgaande routes in de wijk afgesloten zijn. Hoe wordt de Rio Brancodreef dusdanig ingericht zodat de snelle ov-bus niet vastloopt in de files van het autoverkeer. Maak daar ook een vrije busbaan en realiseer deze vrije busbaan meteen als eerste maatregel	1. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 2. De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	voordat wegen in de wijk worden afgesloten. Hierdoor maakt u een alternatief voor de auto. 4. De brug over de Klopvaart is nu al te smal voor al deze wegen, wordt deze verbreed voor het autoverkeer, de vrije ov-baan en aan beide zijden fietspaden die in twee richtingen zijn uitgevoerd. 5. Zorg voor een goede oversteekmogelijkheid voor de fietsers over de Klopdijk die de Rio Brancodreef moeten kruisen. Het is nu al heel gevaarlijk op dit punt. Zeker nadat de gemeente het midden eiland jaren geleden heeft weggehaald en de in 1986 beloofde tunnel voor fietsverkeer onder de Rio Brancodreef nooit is gerealiseerd. Of plaats verkeerslichten. De Klopdijk wordt een drukke fietsroute, zeker als de brug naar Zuilen over de Vecht is gerealiseerd. In de toekomst is het de bedoeling dat recreatieverkeer vanuit Zuilen en Leidse Rijn via de Klopdijk naar het Noorderpark fietsen. De kruising met de Orinocodreef vinden wij een goed voorbeeld van hoe het zou moeten. 6. De fietspaden langs de Rio Brancodreef moeten aan beide zijden geschikt worden voor fietsverkeer in beide richtingen zodat dit aansluit op de fietspaden langs de Carnegiedreef die ook geschikt zijn in beide richtingen. (Legaliseer wat er nu al gebeurt). 7. Door het versmallen van het zuidelijk deel van de Franciscusdreef moet de snelle busverbinding aansluiten in de file richting Zuilen. Waarom wordt hiervoor gekozen als het OV beter moet worden. Handhaaf de bestaande weg en maak van 1 rijstrook in beide richtingen een busbaan. Dit is ook goed voor de hulpdiensten. Ook voor een toekomstige tramverbinding is straks geen ruimte meer als deze zuidelijke weg vervalt. 8. Geef aan bij de woonbuurten wat u bedoelt met plekken “die niet aantrekkelijk zijn”, welke plekken zijn dat en hoe gaat u deze vervolgens bebouwen. 9. Hoeveel groen en experimentele flats gaan er verdwijnen rondom het Pascalplein voor stedelijke bebouwing. En wat voor gebouwen komen ervoor terug. 10. Hoe voorkomt u hittestress en blijft in deze stedelijke omgeving de zomertemperatuur op een aangenaam niveau. Wij zien in Overvecht het groen en de bomen steeds meer verminderen, dus het wordt heter in onze wijk. Wat ook niet helpt is dat heel veel mensen de tuin geheel bestraten. Dit zou verboden moeten worden, wat zijn de gemeenteplannen op dit terrein.	ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Deze zijn deels te vinden in de begrotingsprogramma’s aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed en het budget voor onderhoud en vervangingen van de verharding is opgenomen. Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma’s. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 3-6. Bedankt voor uw suggesties voor de Rio Brancodreef. De noodzaak en haalbaarheid van een vrije busbaan op de Rio Brancodreef zal bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie bekeken worden. Bij een herinrichting van de Rio Brancodreef wordt dan ook gekeken naar de brug, eventuele 2-richtingsfietspaden en de oversteek bij de Klopvaart. 7. We zetten met de ontwerp omgevingsvisie in op het versmallen van (een deel van) de Franciscusdreef naar 2x1 voor autoverkeer. Wij denken dat dit goed mogelijk is omdat de Franciscusdreef vanaf de brug al 2x1 is. De nieuwe inrichting wordt in de toekomst uitgewerkt in een project, waarbij ook de suggestie van een busbaan wordt meegenomen. 8. In Overvecht zijn er plekken die bijvoorbeeld als onprettig ervaren worden, niet veilig (sociaal of verkeersonveilig), of plekken die zijn verrommeld in de loop der jaren. De omgevingsvisie heeft een bepaald abstractieniveau, maar bij verdere uitwerking in deelplannen zullen er concrete plekken verder aan de orde komen. 9. De experimentele flats zijn gemeentelijk monument. Deze zullen niet gesloopt worden. Er zijn geen concrete plannen voor dit gebied. De omgevingsvisie biedt de mogelijkheden voor verdichting en vergroening, maar bij verdere uitwerking gaan we de ruimtelijke mogelijkheden onderzoeken en afwegen. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek en daarbij zijn we afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	11. Waar kan men dicht bij huis zijn kinderen laten spelen, met name rondom de plekken met veel hoogbouw. 12. De sportfaciliteiten verdwijnen naar het Noorderpark. Hoe komen kinderen daar op een veilige manier vanuit de wijk over sociaal veilige routes. Kunnen ze daar zelfstandig naar toe of moeten ze gebracht en gehaald worden met als gevolg extra verkeersbewegingen. 13. U zegt er komen veilige sport en spelvoorzieningen in de wijk. Geef aan waar deze komen en hoe gaat dat eruit zien. (Een wipkip zien wij niet als een sport en spelvoorziening). 14. Verbied dat mensen met de auto bij basisscholen kunnen komen voor het brengen en halen van de kinderen. Dit geeft al jarenlang dagelijkse gevaarlijke situaties en houdt mensen tegen de kinderen zelfstandig naar school te laten gaan. Wat in principe wel een gewenste situatie is. (Dat het kan, zie je bij de Dr. Bosschool in Tuinwijk). 15. Het is noodzakelijk alle verkeersplannen in de wijk te betrekken bij de voor de opwaardering van de Noordelijke randweg Utrecht (NRU), de verkeersdruk op de NRU gaat namelijk erg toenemen en dat kan je nu al constateren. Met name is een verdere toename te verwachten als het Alternatief randweg Utrecht (ARU) wordt uitgevoerd met als gevolg een toename van verkeer op de NRU en dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de diverse delen van Overvecht omdat iedreen gedwongen wordt gebruik te maken van de NRU. Hoe gaat u deze plannen combineren en integreren. 16. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef gaat omhoog ook mede door intensivering van activiteiten op industrieterrein Nieuw Overvecht, hoe is dit te rijmen met uw uitspraak van een betere oversteekbaarheid van deze weg door voetgangers. Leg dat eens uit. 17. De snelheid op de Franciscusdreef is een aantal jaren geleden verlaagt van 70 naar 50 km/h, richt de Franciscusdreef in als een 50 km weg zodat hardrijden ontmoedigd wordt. 18. Het geluidsniveau en luchtkwaliteit door fijnstof, veroorzaakt door verkeer op de Franciscusdreef en de NRU veroorzaken nu al bij de Edmontondreef en Vancouverdreef voor te hoge waardes. En dit wordt alleen maar erger in de toekomst, ook wij hebben recht op een gezonde leefomgeving. He worden deze problemen voorkomen en/of opgelost.	10. In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creëren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. Door (voorlichtings)campagnes zoals het 'NK Tegelwippen' worden bewoners bewust gemaakt het belang van het beperken van bestrating, zowel in de openbare ruimte als in tuinen. 11. In de omgevingsvisie wordt nog niet aangegeven waar sport- en spelvoorzieningen precies komen en hoe deze eruit komen te zien. De uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen zal in de komende jaren gedaan worden. Locatie en invulling/ontwerp zal dan samen met bewoners, gebruikers, maatschappelijke partners in de wijk bepaald worden. Hierbij is het streven dat elk kind binnen 200meter op een veilige manier een sport- en/of speelvoorziening kan bereiken. 12. We willen het wandel en fietsnetwerk verbeteren. Binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar de omgeving zoals het Noorderpark. Bij verplaatsen van de sportfaciliteiten zal ook nadrukkelijk gekeken moeten worden naar de (sociale) veiligheid van de wandel- en fietsroutes naar deze faciliteiten. 13. zie 11. 14. Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren/stimuleren van lopen, fietsen en OV. Dit nemen we mee bij de herinrichting van schoolomgevingen. 15. Dit is een belangrijk aandachtspunt. De relatie tussen de plannen uit de omgevingsvisie en de NRU staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. 16. Met name op het zuidelijke deel denken we de oversteekbaarheid te verbeteren door het toevoegen van een oversteek. Verder gaat het om een goede inrichting van de (met verkeerslichten) geregelde kruispunten en instelling van de verkeerslichten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	19. Wij verwachten een enorme toename van sluipverkeer door ons deel van de Klopvaartbuurt door de files op Rio Brancodreef en de Franciscusdreef die dan via de Bostondreef, Vancouver- en Edmontondreef naar het Gandhiplein rijden, hoe gaat u dit verhinderen en hoe gaat u het veel te hard rijden door deze straten onaantrekkelijk maken. Wij klagen al 25 jaar over dit probleem maar tot heden constateert de gemeente na enkele bezoeken, gesprekken en metingen dat we gelijk hebben, dat de verkeersdrempels niet de juiste hoogte hebben en van het juiste type zijn, dat de gemeente zo ongeveer ieder jaar digitale snelheids borden plaatst en dan vervolgens weer niets doet. Als je naar dit verleden kijkt, schept dit geen goede verwachtingen dat de gemeenteplannen al te serieus moeten worden genomen. 20. Als alle verkeersplannen zijn uitgevoerd, hoe zijn dan de aanrijtijden van de hulpdiensten op diverse tijdstippen van de dag. 21. Er is veel criminaliteit in de wijk, komt er een uitbreiding van politiemedewerkers. Er zijn nu al vele vacatures die moeilijk te vervullen zijn. 22. recreanten en sporters moeten meer uitwijken naar het Noorderpark. Nu al zijn de fietspaden daar te smal en ontbreekt het aan wandelpaden. Straks hebben we er 10.000 inwoners bij, worden dan de wandelpaden alsnog aangelegd en fietspaden verbreed. 23. U wilt stoppen met aardgas, wij zijn in Overvecht Noord al bij 7 jaar proeftuin om aardgasvrij te worden. Dit project is totaal mislukt door gebrek aan visie bij de overheid. Hoe bent u er zo zeker van dat dit nu wel gaat lukken en wanneer wordt hierover gecommuniceerd met de betreffende bewoners. Zodat ze keuzes kunnen maken bij het defect raken van bijvoorbeeld de cv-ketel. 24. U heeft het over duurzaam en toekomstbestendig. U gaat duurzaam en natuurlijk bouwen. Leg uit wat u daaronder verstaat en hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt. 25. Nogmaals de vraag, hoe worden de voorzieningen: groen, klimaat, infrastructuur, sport en ontspanning allemaal gefinancierd. 26. Het verleden laat zien dat de plannen Overvecht Noord aardgasvrij en de opwaardering van de NRU bij slechts weinig bewoners bekend zijn. Hoe gaat u nu wel zorgen dat iedereen in Overvecht geïnformeerd wordt en echt wordt betrokken bij deze ingrijpende plannen.	17. De visie gaat uit van het herinrichten van de Franciscusdreef, waarbij de Franciscusdreef ook deels naar 2x1 rijstroken gaat. Dit zal echter niet op korte termijn gebeuren (zie ook de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). 18. In de milieueffectrapportage die bij de omgevingsvisie Overvecht is gevoegd wordt inderdaad beschreven dat de verwachting is dat de verkeersintensiteit zal toenemen op de Franciscusdreef en op de NRU. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. 19. Bij het uitwerken van de plannen kijken we ook naar mogelijke (negatieve) effecten. Waar nodig nemen we dan aanvullende maatregelen. Tevens monitoren we steeds welke effecten de maatregelen hebben en sturen waar nodig bij. 20. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 21. Het aantal en de inzet van politiemedewerkers in Overvecht is niet aan de gemeente en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. 22. We zetten in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	27. En tot slot, omdat we onze bedenkingen en ervaring hebben uit eerdere plannen voor Overvecht, hoe serieus worden de diverse zienswijzen van de bewoners meegenomen in het besluitvormingsproces.	23. Alle bewoners in Overvecht Noord hebben een wijkbericht ontvangen waarin is gecommuniceerd: Gemeente Utrecht, Eneco en de woningcorporaties hebben besloten dat een aansluiting op het warmtenet op dit moment nog te duur is. Dit betekent dat Overvecht-Noord nog niet aardgasvrij wordt en u nu geen gemeentelijk aanbod ontvangt. Ook is daarin aangegeven dat we eind 2024 bewoners informeren over de laatste stand van zaken. 24. Toekomstbestendig bouwen gaat over flexibiliteit en aanpasbaarheid van de woningen en gebouwen, waarbij het bijvoorbeeld mogelijk is om gemakkelijk woningen samen te voegen of te splitsen of gebouwen van functie te laten veranderen. Dit zorgt voor levensloopbestendige en toegankelijke woningen, waar mensen in diverse fasen van hun leven kunnen blijven wonen. Hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt? Er worden meer materialen gebruikt die een lage CO2-uitstoot hebben bij de productie, of zelfs CO2 opnemen en vasthouden. Dus meer hergebruikte materialen en natuurlijke bouwmaterialen die snel terug groeien, zoals bijvoorbeeld hout en stro. Maar minder nieuw steen, beton en metaal. Gebouwen zullen er net als nu heel verschillend uit kunnen zien, maar ook de gevel zal meer uit hergebruikte en snel terug groeiende materialen bestaan. Ook is het belangrijk om nieuwe gebouwen zo te maken dat de materialen in de toekomst goed hergebruikt kunnen worden. 25. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar.. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma’s. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 26. Afgelopen periode hebben we heel veel Overvechters gesproken die hebben meegedacht over de omgevingsvisie. We zien een toename in deze betrokkenheid, zowel bij de omgevingsvisie als bij andere ruimtelijke projecten in de wijk. Deze betrokkenheid willen we vasthouden en versterken bij

Nr.	Reactie	Antwoord
		ontwikkelingen die in de wijk plaats (gaan) vinden. Daarbij nemen we de opgedane ervaringen en leerpunten op het gebied van communicatie en participatie mee. 27. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie aangepast kan of moet worden. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.
341	Via een wijkbericht in mijn brievenbus is bekend gemaakt dat Overvecht is aangewezen als de wijk waar de komende 16 jaar minimaal 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken worden bijgebouwd, zo blijkt uit de omgevingsvisie. Ik ben me wezenloos geschrokken van dit plan om een derde van het aantal bestaande woningen erbij te bouwen en ik maak er bezwaar tegen om deze kwetsbare wijk te belasten met zo'n enorm aantal extra woningen en werkplekken. Tevens maak ik bezwaar tegen de wijze waarop de communicatie en inspraak hierover plaatsvindt. De wijze van communicatie en inspraak van deze omgevingsvisie naar de bewoners en betrokkenen vind ik volstrekt onvoldoende, vooral voor z'n omvangrijk plan met zeer grote impact voor alle inwoners van de wijk. In een wijkbericht werd ik uitgenodigd voor een 'inloopbijeenkomst' in april 2024 waar zo'n tien ambtenaren voor een aantal grote borden individueel in gesprek gingen met bewoners die kwamen binnenlopen. De opkomst voor de avond die ik aanwezig was, was overigens gering: er waren meer ambtenaren dan bewoners. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld hebben	De keuze om in Overvecht 5.000 woningen en 3.000 werkplekken extra te realiseren is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). De RSU is in 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. We betreuren het dat deze informatie u nu pas heeft bereikt via het wijkbericht over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. We zijn van mening dat het bijbouwen van extra woningen en werkgelegenheid juist hand in hand kan gaan met het verbeteren van de wijk. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters

Nr.	Reactie	Antwoord
	gekregen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van meer dan 5.000 woningen en 3.300 werkplekken te bouwen is het meest ingrijpende bouwplan dat ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er is niets over gepubliceerd door de gemeente in de media: niet in het Utrechts Nieuwsblad, niet in het nieuwsprogramma van RTV Utrecht, (op een recente reportage over bewonersprotesten tegen dit plan na), niet in het wijkblad Op Dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. Mijn directe buren gaven allemaal aan niet eens op de hoogte te zijn van de plannen toen ik ze vertelde over de door u bedachte hoogbouw van 2.500 woningen met torens van 70 meter hoog op de plek van Winkelcentrum Overvecht. Bijbehorende rapportages, waaronder een MER van maar liefst 229 pagina's, een ontwerpvisie A van 53 pagina's en een ontwerpvisie B van 112 pagina's, allemaal pas verschenen in april 2024, zijn alleen op het wijkbureau Overvecht en het Stadskantoor in te zien. Ik had nog gevraagd om deze ook in de bibliotheek neer te leggen, zodat ik de plannen na werktijd kon inzien, maar dat werd niet gehonoreerd. Geen Manhattan Minimaal 5.000 woningen en 3.300 werkplekken worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgebouwd. Nergens staat overigens wat het maximaal aantal woningen is, dus het kunnen er kennelijk ook zomaar 6.500 woningen worden, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Dat is een toename van meer dan 30 procent (!) van het aantal woningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo'n 2.500 stuks, worden in het Centrumplan Overvecht bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht, The Fizz, dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast van al die woningen kan zomaar tien of 16 jaar jaar duren. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd. Ik maak bezwaar tegen deze omgevingsvisie, omdat:	dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november 2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen. Dit is in 2021 besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Daarvan zullen er minimaal 5.000 gebouwd worden in Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- de massaliteit van de flats en torenflats de troostelоosheid van deze flatwijk verder versterkt en de toch al matige kwaliteit in velerlei opzichten nog verder verzwakt - er door de hoogbouw nog meer ruimte, zicht en licht verloren gaat - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor nog meer plekken waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2-uitstoot van zowel de jarenlange bouwactiviteiten als het groter aantal inwoners daarna onacceptabel hoog blijkt, blijkt ook uit de MER-rapportages (pagina 10, 11 en 12) - deze massale woningbouw in deze wijk met zeer vele hoge flats helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - De komst van minimaal 5.000 woningen en 3.000 werkplekken en het verkeer hierdoor leidt tot aanzienlijke schade aan de natuur en groen in en om de wijk - de luchtvervuiling en geluidshinder onacceptabel zal toenemen, waardoor de gezondheid van de inwoners van Overvecht nog verder verslechtert. - de enorme aantallen flats bedoeld voor het CentrumPlan niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar in andere steden juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto’s te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is De genoemde bezwaren worden allemaal bevestigd in uw MER-rapportage. Overvecht heeft genoeg (van) flats Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze kwetsbare wijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt in deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat ‘verdichten’ moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden avond en nachten lang tot 04.00 uur 's nachts dronken vanaf hun speciaal aangelegde feestterras en balkons over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats en de massale aantallen woningen verminderd worden, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: de inwoners krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied en ook de wijk Overvecht een toekomst tegemoet met een menselijke maat. Gezien de gang van zaken over de huidige wijze van communicatie en participatie, geef ik hierbij aan dat ik vanaf heden bij iedere vorm betrokken en geïnformeerd wil worden over dit plan. Ook maak ik graag gebruik van het recht om in te spreken bij de behandeling van dit plan in de gemeenteraad of andere mogelijkheden van inspraak hiervoor.	

Nr.	Reactie	Antwoord
342	Als bewoner van het appartementencomplex Aida aan de Tiberdreef heb ik de Omgevingsvisie voor Overvecht doorgenomen. Op basis van deze informatie maak ik mij zorgen over de toekomstige ontwikkelingen en de impact die deze zullen hebben op mijn directe omgeving, het stationsgebied. Daarom stuur ik een zienswijze in over de Omgevingsvisie die vooral is gericht op het stationsgebied. **Behoud van Groen:** • In de plannen staat dat de groene Spoorzoom behouden moet blijven en ten hoogte van het stationsgebied zelfs moet worden uitgebreid. Onduidelijk is waar de groene Spoorzoom in het stationsgebied wordt gesitueerd. Advies is om de huidige hoogwaardige groenvoorziening naast de mr Tripkade in combinatie met de platanen op het pleintje naast de Tiberdreef in te zetten voor deze groenstrook. Daarmee krijgt de wijk vanuit Tuindorp een aantrekkelijke entree en blijft het weinige groen in het stationsgebied behouden. • Het huidige groen in het stationsgebied moet ook behouden blijven om de hitte op warme dagen te beperken. Het gebied rondom het CNV-kantoor is op warme dagen merkbaar warmer dan de omgeving door opwarming van de stenen oppervlaktes en weerkaatsing van zon in de glaswanden. Vergroot de warmte niet door nog meer stenen en glazen vlakken toe te voegen in de leefomgeving, ten koste van het huidige groen. • **Hoogbouw, Sociale Veiligheid, Drukte en Bereikbaarheid:** • De gemeente heeft voor de wijk Overvecht zowel een doelstelling op gebied van wijkverbetering als uitbreiding wonen en werken. Deze doelstellingen staan op gespannen voet met elkaar. Mijn zienswijze is eerst te investeren in wijkverbetering, op het gebied van sociale veiligheid, bestrijding (drugs)criminaliteit en verkeersveiligheid. Uitbreiding wonen in eerste instantie alleen door middel van koopwoningen, zodat de verdeling sociale huur – middenhuur – koop meer in evenwicht komt. Geen hoogbouw toevoegen in het stationsgebied zolang de problematiek van drugshandel niet is opgelost. Meer hoogbouw leidt tot meer anonimiteit en een vergroot risico op crimineel handelen.	Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken. We nemen uw suggesties daarbij graag mee. De visie is een klimaatbestendige inrichting van straten en buurten. In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk, waar de groene inrichting voor verkoeling zorgt. Bij een verder uitwerking van het stationsgebied zullen we rekening houden met de effecten van opwarming. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Tegelijk zijn er ook veel mensen op zoek naar een woning. Kwaliteit en kwantiteit moeten in balans zijn. Een goede ruimtelijke inpassing is daarbij van groot belang, maar ook voor wie je bouwt en in welke categorie. In de omgevingsvisie staat uitgewerkt naar welke mix van woningen we streven en ook hoe we dat willen bereiken. De ruimtelijke aanpak maakt onderdeel uit van de wijkaanpak Samen voor Overvecht. We werken daarin ook aan de aanpak van de veiligheid. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het opheffen van het P+R terrein en het invoeren van betaald parkeren zorgt ervoor dat parkeren in de wijk door forensen minder aantrekkelijk wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het stationsgebied en dan met name de mr Tripkade, Tiberdreef en de Moezeldreef worden regelmatig gebruikt als racebaan met als gevolg veiligheidsrisico's en geluidsoverlast. Het afsluiten van de mr Tripkade kan hiervoor een oplossing bieden. Andere minder ingrijpende maatregelen kunnen worden overwogen zoals verkeershindernissen of flitspalen. Hou bij nieuwbouw rekening ermee dat er geen nieuwe tunnelachtige constructies gaan ontstaan waarbij geluid wordt weerkaatst. Hoogbouw kan daarom niet te dicht op elkaar, waardoor er in de beperkte ruimte die beschikbaar is in het stationsgebied weinig gelegenheid is voor het realiseren van nieuwe hoogbouw. • De verwachting is dat de gemeente het huidige P+R terrein bij het NS-station zal gaan gebruiken voor woningbouw. Het huidige terrein kan de parkeerbehoefte al nauwelijks aan, auto's staan in perkjes en op trottoirs geparkeerd. Elimineren van deze parkeerplaatsen kan alleen als er voldoende alternatieven worden geboden. Hierbij hoort ook het ontmoedigen van inkomend forensenverkeer, de meeste parkeerplaatsen worden bezet door werknemers van kantoren in het stationsgebied. • Het stationsgebied staat vol met fietsen. Naar aanleiding van de verwachte toename van gestalde fietsen in het stationsgebied zal de capaciteit van fietsstallingen flink moeten worden verhoogd in combinatie met een duidelijk handhavingsbeleid bij verkeerd gestalde fietsen. Versterk de bereikbaarheid van het stationsgebied per fiets. Hiervoor staan in de omgevingsvisie al goede maatregelen genoemd. Het realiseren van een fietsverbinding over de Brailledreef langs de spoorlijn leidt tot verkorte fietsreistijden vanuit andere wijken aan de westkant van Overvecht. Houd bij de inrichting van nieuwe fietspaden rekening met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes.	Op dit moment wordt al gekeken hoe het fietsparkeren bij het station beter kan worden georganiseerd en hoe de capaciteit voor fietsparkeren in het stationsgebied kan worden uitgebreid. In de uitwerking zullen wij zeker rekening houden met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes bij de inrichting van nieuwe fietspaden. Zo kijken we bijvoorbeeld of het mogelijk is om in de uitwerking de fietspaden breder te maken zodat er ruimte is om in te halen voor elektrische fietsers die wat harder rijden dan de 'gewone' fietser. Daarnaast leggen we ook snelfietsroutes aan die aantrekkelijker zijn voor elektrische fietsers die wat harder gaan zodat deze fietsers geen gebruik maken van de fietsverbindingen door de wijken. Ook het verplaatsen van snellere fietsers naar de rijbaan is een mogelijkheid die moet worden onderzocht.
343	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie,zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Mobiliteit De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken

en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s.

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.	

- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
344	Met deze mail willen wij onze mening geven over de Toekomstplannen over Overvecht. Wij zijn het gezamenlijk er NIET mee eens. Een van de grootste redenen dat wij er NIET mee eens zijn is, dat de verbindingsweg voor automobilisten op de Carnegiedreef weggehaald wordt. Dat is heel erg nadelig voor ons als Ondernemer van een Supermarkt op winkelcentrum de Klop. Als die weg voor automobilisten weggehaald wordt, kan het lijden tot een enorme omzetverlies voor ons, en alle andere ondernemers op het winkelcentrum De Klop. %80 van onze klanten/inwoners gebruiken die autoweg om ons te bereiken.	De winkels van winkelcentrum de Klop blijven bereikbaar met de auto. In de toekomst soms wel via een andere route door het autovrij maken van de Carnegiedreef. Het aandeel klanten dat met de auto komt is naar verwachting veel lager dan 80% (ook bij Overvecht Centrum is dit veel lager). Verder verbeteren we de bereikbaarheid en wordt het aantrekkelijker voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en Overvecht. Ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie hebben we de automaatregelen aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.
345	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie	en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord

5. Recreatie
De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen.
De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een

Nr.	Reactie	Antwoord
	eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
346	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Deze manage ligt op een prachtige manier ingebed in de natuur aldaar. Niemand kan mij wijsmaken dat dit er mooier op wordt met 4 voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op deze manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Ik lees ook dat de voetbalclubs naast sporten een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Nu ben ik zelf al jaren trainer van een Onder 13 team en wij zijn GEEN opvoedkundig instituut. Tuurlijk hameren we op teambelang en discipline maar aanwezigheid en inzet is een zaak van intrinsieke motivatie van spelers en daar bovenop nog de ouders. Dus deze redenering is sowieso al krom. Maar ik kan hem wel door vertalen naar de manage als u dit een argument vindt. Namelijk: Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Uit eigen ervaring, want ik doe dus beide, kan ik wel stellen dat deze manege deze taak meer vervult dan een voetbalclub ooit zou kunnen. De manege betekent voor mij dat mijn dochter haar vaste plek heeft in de natuur om samen met dieren en haar vrienden en vriendinnen elke maandagavond, elke dinsdagavond en elke zaterdag te werken aan haar skills en verzorgende en sociale taken. Ze liep er ook stage en verblijft er vaak ook met anderen zonder training of wedstrijd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die onherstelbaar is. Er zijn wel andere en betere plekken voor voetbalvelden. Deze keus is fout en te makkelijk. De zich almaar uitdijende stad	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrecht zou haar omringende natuur met rust moeten laten en bouwen op andere plekken moeten kiezen.	
347	In de omgevingvisie Overvecht 2040 wordt een beeld geschetst van de plannen met Overvecht en van de plannen met de buurt ‘Zamenhofdreef e.o.’, grosso modo het winkelcentrum Overvecht. Ook wordt verwezen naar het in wording zijnde Masterplan. Het gebied Zamenhofdreef e.o. wordt in de omgevingsvisie betiteld als ‘Hoogstedelijk’. Dit betekent onder meer verdichting (toevoeging 2.500 woningen!) door meer bebouwing onder meer op de aanwezige parkeerplaatsen. Als maximale bouwhoogte geldt nota bene 70 meter. Voorts wordt ingezet op meer en zwaardere horeca, op culturele voorzieningen, op weren van auto’s in grote delen van het gebied en op betaald parkeren. De omgevingsvisie als geheel zet voor Overvecht in op het terugdringen van autoverkeer en op het bemoeilijken van bereikbaarheid per auto enerzijds en op het uitbreiden van OV, op uitbreiding van groen en op de uitbreiding van fiets- en wandelfaciliteiten anderzijds. Cliënte merkt op dat in de verbeeldingen in de Omgevingsvisie en in het Masterplan het complex niet meer terug te vinden is. Kennelijk is bij de stedenbouwkundige gedachtenvorming uitgangspunt geweest dat het complex zal verdwijnen, en is op basis van deze aanname de visie (mede) vormgegeven. De VvE merkt op dat dergelijke planvorming, waarbij woningen (en winkels) van mensen letterlijk ‘van de kaart zijn geveegd’ en waarbij ook geen rekening wordt gehouden met het (voort-)bestaan van die appartementen, tot gevolg heeft dat mensen zich gepasseerd voelen en leidt tot de indruk dat er over de hoofden heen tot planvorming wordt overgegaan. Zienswijze VvE De VvE heeft als zienswijze dat in de plannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de appartementsgerechtigden.	Algemeen: In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. We zien deze ontwikkeling samen met het stationsgebied als kans om circa 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te realiseren in een aantrekkelijke, levendige hoogstedelijke setting. Bovendien zien we de verdichtingsopgave als kans voor algehele wijkverbetering met het verbeteren van de woningmix en leefbaarheid in de wijk. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden, waar u gebruik van kunt maken. Inpassing woningen: De omgevingsvisie gaat niet in op dit detailniveau en geeft alleen een hoogstedelijk gebied aan met spelregels voor planvorming hiervoor, waarbij wordt aangegeven dat mogelijk sloop nodig is om het programma te kunnen maken. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Hierbij worden aspecten als bezonning, windoverlast, leefbaarheid meegenomen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De verdere uitwerking en afweging vindt plaats in het kader van de planontwikkeling van het Masterplan Overvecht Centrum. Parkeren en Auto bereikbaarheid: Betaald parkeren wordt de komende jaren voor de gehele gemeente uitgerold, ook voor u in het Overvecht Centrum. Het kan zijn dat u in de toekomst verder moet lopen voor uw parkeerplaats. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De omgevingsvisie richt zich daarom met name op een veiliger en aantrekkelijker inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd, waarbij toegankelijkheid een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de sterke inzet op verdichting en door het mogelijk maken van zeer hoge bebouwing zal het appartementencomplex, dat slechts drie bouwlagen kent, ingesloten raken. Dergelijke ontwikkelingen zullen van negatieve invloed zijn op de bezonning, op de toetreding van licht en lucht tot en op het (uit)zicht vanuit de woonappartementen. Verder zal de privacy aangetast worden door inkijk vanuit hoger gelegen woningen en zal het leefcomfort op de buitenruimtes afnemen door windoverlast. De inzet op verdichting en de toename van horeca zal voorts leiden tot een afname van de leefbaarheid. Immers zal een veel groter aantal mensen van hetzelfde gebied gebruik maken terwijl dat gebruik voorts wordt geïntensiveerd door meer en zwaardere horecavoorzieningen en door in te zetten op culturele voorzieningen. De ontwikkelingen veroorzaken naar verwachting een toename van overlast en een toename van de duur van de overlast doordat de horeca en de culturele voorzieningen langere openingstijden zullen kennen dan de bestaande winkels. De wens om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en tegelijk het aantal bewoners te doen toenemen en de wens om betaald parkeren in te voeren zal bij realisatie leiden tot een afname van gebruiksmogelijkheden. In de bestaande situatie is er steeds voldoende parkeergelegenheid, ook voor bezoekers van de appartementen. Bij de realisatie van de nu voorliggende visie zal parkeren voor bewoners en gebruikers duurder worden en parkeren voor bezoekers duurder en lastiger. Overvecht wordt nu gekenmerkt door ruime hoofdwegen en een ligging dicht bij de ring. Dit alles zorgt voor een uitstekende automobiele ontsluiting. In de concept-visie wordt uitgegaan van sluiting en/of versmalling van toegangswegen en van sluiting van buurtverbindende wegen. Er wordt weliswaar tegelijk ingezet op een verbetering van OV-faciliteiten, maar verplaatsing per OV is lang niet in alle gevallen en ook niet voor iedereen een optie, nog los van het feit dat de gemeente het niet in de hand heeft of die verbeterde OV-voorzieningen er ook daadwerkelijk komen. Ook op het punt van mobiliteit is de concept-Omgevingsvisie dan ook onvoldoende doordacht althans wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de	voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. De autobereikbaarheid wordt Overvechters niet ontzegt. We zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. Noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk. Buurten worden niet auto- of parkeervrij. Het blijft het mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. In de verdere uitwerking van het Masterplan Overvecht Centrum zullen aspecten zoals overlast aan bod komen. Het ontwerp van het Masterplan Overvecht Centrum zal naar verwachting eind 2024 ter inzage worden gelegd voor inspraak.

Nr.	Reactie	Antwoord
	appartementsgerechtigden bij een goede ontsluiting voor het autoverkeer en bij een wegennet dat de feitelijke verkeersstromen aankan en niet verstopt raakt met files en opstoppingen. De concept-visie en met name de plannen rond Winkelcentrum Overvecht worden in belangrijke mate gedreven door de wens tot woningbouw. Blijkens het Masterplan zouden er op en direct rond het winkelcentrum 2.500 woningen bij moeten komen. Hoewel de VvE begrijpt dat dat gemeente Utrecht hier in een opgave heeft, meent zij dat met deze Omgevingsvisie de lasten onevenredig worden verdeeld. Immers zal de VvE en zal het complex te maken krijgen met een intensiever gebruik door toename van horeca en culturele bestemmingen in en rond het winkelcentrum en met zeer veel intensiever gebruik door toevoeging van zeer veel woningen in, op en rond het winkelcentrum. Dit alles wordt gevat onder de euphemistische noemer ‘hoge stedelijkheid’, maar betekent in wezen een disproportionele belasting voor het complex en de omliggende gronden. De VvE verzoekt de raad dan ook om tot een heroverweging te komen, welke er toe moet leiden dat met name ook het voorgenomen gebruik van de directe omgeving van het complex relevant minder intensief wordt gemaakt. Want het klinkt in een plan met leuke plaatjes wel leuk: ‘hoog stedelijk’, maar het betekent in de praktijk een overbelasting van de locatie. De VvE verzoekt de Raad daarbij tevens nadrukkelijk in de plannen te verdisconteren de optie dat het complex blijft bestaan. Stedenbouwkundige overwegingen en de neerslag daarvan in de Omgevingsvisie zouden ook met die eventualiteit rekening moeten houden.	
348	Natuurlijk zitten er goede punten in de Omgevingsvisie. En we hebben er ook alle begrip voor dat de huisvestingsnood groot is, dus er moeten woningen bijkomen. In onze reactie beperken we ons tot wat ons zorgen baart. Dan gaat het om de volgende punten: • Er zijn diverse gebieden (in rood en oranje aangegeven) waar geschreven wordt over mogelijke sloop en nieuwbouw. Onze zorg zit bij mensen die	Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop

Nr.	Reactie	Antwoord
	daar nu een huis hebben en in onzekerheid zitten over hun toekomst. Nu wonen ze in een voor hen betaalbare woning, soms met een hypotheek die ze nu net kunnen betalen. Ook al zouden ze gecompenseerd worden, dan krijgen ze niet zomaar weer een betaalbare woning terug. De vraag is, of je in een wijk als Overvecht juist deze groep moet treffen voor het oplossen van de woningnood. En voor de duidelijkheid, we bedoelen nu niet de mensen met een goed inkomen die relatief makkelijk een nieuwe woning kunnen vinden. • En wat te denken van de delen met sociale woningbouw die ook die kwalificatie krijgen? Zie bijvoorbeeld de rode vlek over de tweelaagse woningen aan de Moezeldreef, van Woonin. Die bewoners zijn volledig afhankelijk van de woningcorporatie. Want gaat die meewerken aan sloop en nieuwbouw? • Een andere zorg die we onder de aandacht willen brengen, is het HOV. Dat is duidelijk anders dan de gewone buslijnen met vele haltes verspreid over de wijk. Het HOV moet vooral snel zijn, dus er wordt maar heel weinig gestopt. De bushalte voor de Johanneskerk verdwijnt in de plannen. De twee haltes in Zuid liggen ver uit elkaar. • Ook worden er diverse wegen in Zuid afgesloten, zoals de Moezeldreef, de Tiberdreef en de Marnedreef. Want hier mag alleen de HOV-lijn door. En dat geldt ook voor de spooronder-doorgang bij de Mr. Tripkade. Terugdringen van autoverkeer is natuurlijk niet verkeerd, omdat het goed is voor het milieu. Maar we willen wel graag bereikbaar blijven voor veel oudere gemeenteleden die afhankelijk zijn van de auto. Of die geen auto hebben, niet makkelijk kunnen fietsen en voor wie de afstand tot een bushalte veel te ver is. • Dit weghalen van doorgaande autowegen zal mét het verdwijnen van de halte voor de deur van het Johannescentrum, invloed hebben op onze verhuur vrezen we. En die verhuur is belangrijk voor ons, maar zeker ook voor allerlei groepen die gebruikmaken van ons gebouw. • Wat betekent het trouwens dat het Johannescentrum groen/oranje gestreept is op pagina 41/44 (deel A)? Verwijst dat naar ‘transformatie in	gebruik van de Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Tegelijkertijd streven we in 2040 naar een woningvoorraad in Overvecht waarvan 50% sociale huur is en 30% tot het middensegment behoort. Hiermee valt 80% van de woningvoorraad onder de norm betaalbaar. De haltes voor de toekomstige HOV verbinding zijn in de ontwerp omgevingsvisie aangegeven. Naast het HOV blijven ook andere bussen (buurtgericht OV) rijden, volgens een dienstregeling. De haltes van deze lijnen zijn niet aangegeven, maar zullen waarschijnlijk aansluiten bij de huidige bushaltes. Het is nu dus nog niet bekend of in de toekomst de bushalte voor de Johanneskerk verdwijnt. Inzet is dat er een bushalte in de buurt blijft. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Het Johannescentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet straks soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het Johannescentrum rijden. Daarnaast is het nog niet duidelijk welke bushaltes

Nr.	Reactie	Antwoord
	het groen'? En op pagina 43 roept de tekst 'sloop-nieuwbouw is mogelijk' ook vragen bij ons op… Ons gebouw is toch beschermd als gemeentelijk monument? En volgens ons zou het Johannescentrum heel goed kunnen vallen onder 'een van de bijzondere maatschappelijke functies met betekenis voor de buurt/wijk', zoals dat genoemd wordt. Tenslotte, we kunnen Overvecht beschouwen als een kwetsbare wijk met kwetsbare mensen. En er zijn genoeg voorbeelden van discriminatie, uitsluiting en racisme. Maar de wijk laat ook een enorme veerkracht zien. Dat moet óók belicht worden en daar zijn we als kerk steeds naar op zoek. In deze wijk proberen we samen kerk te zijn, in verbondenheid met de nood en de vragen van de omgeving. En zoekend naar aansluiting en samenwerking. In ons gebouw hangt een prachtig schilderij, ooit gemaakt met mensen van Abrona en onthuld door burgemeester Jan van Zanen. Het schilderij is een hoopvolle verbeelding van hoe Overvecht kan worden en waaraan wij als kerkelijke gemeenschap willen bijdragen. Zo is ook het project Johannes in de Wijk met eetgroepen en buurtbijeenkomsten een hoopvol voorbeeld hoe we kerk in de wijk zijn en kerk vóór de wijk. Dat doen we in en vanuit een prachtig gebouw en met veel enthousiaste vrijwilligers.	precies verdwijnen. Zodra daar meer duidelijkheid over is gaan we met de betrokkenen in overleg om gezamenlijk te bepalen of een halte wel of niet kan verdwijnen. Met de groen-oranje arceringen wordt bebouwing niet weg bestemd. De groen-oranje gebieden (nu: groene buurtranden) hebben tot doel het groen en de buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk als dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorlaatbar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door anders om te gaan met parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn, is maatwerk per plek. Het Johannescentrum is beschermd als gemeentelijk monument. Tot slot, wij zijn het met u eens dat Overvecht en haar Overvechters een grote veerkracht laten zien en veel bewoners zijn trots op hun wijk. We waarderen het werk dat het Johannescentrum doet in en voor de wijk Overvecht.
349	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische

Nr.	Reactie	Antwoord
	minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat	waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor

Nr.	Reactie	Antwoord

Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een

Nr.	Reactie	Antwoord
	eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
350	Onder erkenning, dat het duidelijk is, dat er in Nederland een woningtekort is en dat deze mede opgelost dient te worden door de Gemeente Utrecht, toch een zienswijze op het Ontwerp, dat u hopelijk niet opvat als een “NIMBY”- maar als een opbouwende reactie. In de eerste plaats sluiten wij ons aan bij de gemeenschappelijke zienswijze van een aantal bewoners van het appartementencomplex “Aïda”, dat u separaat (heeft) bereikt.	Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen langs de Moskee en de scholen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de omgevingsvisie is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de tweede plaats willen wij uit die gemeenschappelijke zienswijze onderstrepen het belang, dat wij hechten aan het behoud van de groenstrook, die van de Moskee via de scholen naar het spoor loopt en een cruciaal deel van de spoorzoom is. Wij vinden dit uitermate belangrijk om dit nogmaals in onze zienswijze naar voren te brengen. Voor ons is essentieel, dat ons groene uitzicht niet wordt ingeperkt tot enkel de Mr. Tripkade, namelijk door nieuwe bouwprojecten. We maken ons sterk voor het behoud van onze zichtlijnen en pleiten ervoor, dat, indien de Gemeente toch besluit te bouwen, de nieuwe gebouwen ACHTER de groenstrook worden geplaatst in plaats van, zoals nu in het Ontwerp is ingetekend, alwaar namelijk de groenstrook achter de hoogbouw ter hoogte van de Tannhauserdreef is gepositioneerd. Op deze door ons bepleite wijze waarborgen we het groene uitzicht, dat door ons zo gewaardeerd wordt en versterken we de groene toegang tot Overvecht, zoals de Tiberdreef die nu biedt. En waarborgen we mogelijk onze zichtlijnen op de prachtige wolkenformaties vanuit het westen. En op de derde plaats vragen wij u bij alle nieuwe (bouw)plannen voor Overvecht rekening te houden met de sociale cohaesie van de bewoners onderling. Overvecht heeft plaatselijk en landelijk niet zulk een goede naam wat dat betreft, ook al horen we ook wel degelijk andere geluiden. Laten die andere geluiden overheersend blijven en niet overstemd worden door megalomane nieuwbouwprojecten.	loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is nog niet duidelijk. Wel is op de kaart aangegeven dat we een groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Sociale cohesie: Verdichting en hoogbouw leiden niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid en cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen.
351	Het gaat hier om veiligheid en drukte in de straten bij spelende kinderen. Ik woon naast een basisschool en het is er al zeer druk en veelal gevaarlijk. Meer doorgaande fietsers door de wijk heen past hier niet bij. Ter verduidelijking heb ik document opgesteld. Overwegingen: Er zijn al 3 fietsroutes die maximaal 500m uit elkaar liggen: 1-2-3 Er zitten 3 basisscholen met komend en gaande reisbewegingen de gehele dag (ivm naschoolseopvang) De schoolpleinen zijn speellocaties voor de gehele wijk 24/7	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn momenteel al veel bewegingen in de smalle straten: auto's, fietsers en wandelaars naast alle op straat spelende kinderen.Schoolstraten zijn niet voor niets ingesteld in de wijk. Doorgaand verkeer (fietsers!) dient dus **juist** via de grotere doorgangen plaats te vinden en niet via extra doorggangen die uitkomen op de smalle al overvolle straten in de noordkant van Tuindorp. Locaties 5 en 4 dus niet goed voor fietsers.	
352	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn. Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden. We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een rijtje: - overlast in verkeer, geluid, veiligheid - gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) - door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad - onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. - zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	
353	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer ze daar geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
354	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden. We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een rijtje: - overlast in verkeer, geluid, veiligheid - gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) - door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad - onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen - kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. - zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	

Nr.	Reactie	Antwoord
355	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
356	Er is bij mijn tuinverening Ons Genot erg veel onrust onstaan n.a.v. het in de omgevingsvisie geopperde idee dat een deel van de vereniging plaats zou	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeten maken voor een sportpark. Ik nam het eerlijk gezegd niet serieus omdat het als mij als absurd overkwam dat een bastion van het verenigingsleven in Utrecht, waar mensen vaak letterlijk al meer dan 50 jaar vertoeven en in gezelligheid opgaan in hun gemeenschap voor groen en duurzaam tijdverdrijf, in haar eigen unieke vorm, zou moeten wijken voor een sportveld. Zou u wellicht kunnen verhelderen waarom überhaupt overwogen zou worden dat het belang van een extra voetbal of tennisveld zwaarder zou wegen dan het voortbestaan van een diepgewortelde cultuurverwoven stukje Utrecht, voorbeeld van gemeenschapszin en coöperatief burgerschap? En plek van hoog emotionele waarde, waar families generaties lang werken aan hun grond en huisjes, overdragen op kinderen en kleinkinderen; een plek die het type verbintenis geeft wat op zo veel vlakken minder en minder wordt. Die steun biedt voor eenzaamheid, oudere generaties koppelt aan jongere. Het bedient een zeer breed publiek van jong tot oud, en is precies het soort van succesvol initiatief van vereniging wat gekoesterd zou moeten worden door de gemeente. Wellicht is er sprake van een misverstand? Wat wordt er nu precies overwogen? ik heb gekeken in het voorstel, maar vond de kaarten onduidelijk. Wel vond ik de verwijzing van dat Ons Genot een backup locatie zou zijn voor het realiseren van een nieuw sportpark als dat niet zou lukken in Noorderpark. Een sportveld is top, maar het lijkt me dat dat realiseerbaar is zonder de verminking van een van de gemeenschapsprachten van Utrecht. Ik zou u met klem willen verzoeken deze dwaling van geest onmiddellijk te verwijderen uit uw plan, daar het grotere belang van de vereniging Ons Genot zelfevident moet zijn voor iedereen die het welzijn van burgers als toetssteen heeft.	genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
357	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor:	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. Mobiliteit

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl

Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.

Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik

stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en

Nr.	Reactie	Antwoord
	de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
358	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om teeindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie	en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord

5. Recreatie
De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om

Nr.	Reactie	Antwoord
	de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	
359	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht bij Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat dit onderdeel van de visie onnodig is en ook nog eens nadelige gevolgen heeft voor de wijk en de directe omgeving.. Ik verzoek u dan in de Omgevingsvisie op te nemen dat er geen nieuwe bruggen over de Vecht worden gebouwd. We lichten onze bezwaren toe aan de hand van verschillende thema's. *1. Ontbrekende onderbouwing* Er zijn op eerdere plannen voor een burg over de Vecht door buurtbewoners meer dan honderd zienswijzen ingediend. Daarop is alleen op hoofdlijnen gereageerd. In de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt opnieuw slechts	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	minimaal onderbouwd van het nut en de noodzaak zou zijn van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een nieuwe brug over de Vecht ertoe dient de reistijd van fietsers te bekorten. In de omgevingsvisie is niet aangegeven voor welke routes dat welke reistijdreductie zou opleveren n wie daar belang bij zouden hebben. Ook in deel B van de omgevingsvisie is bij de technische onderbouwing van de gemaakte mobiliteitskeuzes niet te vinden wat het doel en de voor- en nadelen zijn van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot een nieuwe brug over de Vecht. De onderbouwing ontbreekt niet alleen voor wat betreft doel en nut van nieuwe bruggen, maar ook als het gaat om de gevolgen voor het milieu. In de MER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. In de omgevingsvisie is vermeld dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden. Moeilijk voorstelbaar is hoe een besluit zou kunnen worden genomen over een mogelijke brug aangezien de positieve en negatieve effecten van realisatie ontbreken. Dat maakt overigens ook het gericht formuleren van een zienswijze tot een puzzelstuk. Het lijkt ons dan ook wijs eerst de volgende stappen te zetten. · Onderzoek de positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers en neem die op in de omgevingsvisie. · Stel een MER op waarin de negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving zijn onderzocht. · Mocht die aanvullende informatie ontbreken, dan rest slechts dat het plan voor een of meer nieuwe bruggen over de Vecht uit de omgevingsvisie worden verwijderd. *2. Mobiliteit* De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt, zowel recreatief als voor woon-werkverkeer. Een brug over de Vecht doet afbreuk aan de waarde van deze hoofdfietsroute. · Als er een brug wordt gebouwd zijn er twee mogelijkheden. Ofwel komt er een lage, beweegbare brug en ontstaat er een gelijkvloerse kruising die de route over de brug als de kruisende weg minder geschikt maakt als doorfietsroutes.	inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Ofwel er komt een vaste brug met een doorvaarthoogte van circa 4 meter met een ongelijkvloerse kruising die dan leidt tot aantasting van de parken aan weerszijde van de Vecht en tot sociale onveiligheid doordat onder de brug gemakkelijk hangplekken ontstaan die aantrekkelijk zijn voor drugsdealers en ander volk met verkeerde bedoelingen.
· Op beide oevers is er geen logische en vlotte aansluiting mogelijk op een nieuwe brug over de Vecht. De route naar een brug loopt altijd via een bebouwd deel van Overvecht en Zuilen. Wat dan toch de voordelen zouden zijn van een fietsverbinding over een nieuwe brug wordt in de omgevingsvisie niet duidelijk gemaakt..
· Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn en fietsers naar het bedrijvengebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal net zo goed via de J.M. de Muinck Keizerbrug de Vecht over kunnen steken. Alleen een fietser die precies van een plek halverwege de Vechtdijk een bestemming heeft die daar recht tegenover in Zuilen ligt zou wat tijdwinst boeken, namelijk 3 minuten ten opzichte van de Marnixbrug en 2 minuten wie kiest voor de J.M. de Muinck Keizerbrug. Wie een verdere bestemming heeft leidt geen tijdverlies door gebruik maken van de bestaande vaste bruggen. Ook dit is een reden om de in de omgevingsvisie voorziene bruggen te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto’s. Een nieuwe brug over de Vecht met een gelijkvloerse kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat alle verkeersdeelnemers op de Vechtdijk nu al beperkte ruimte moet delen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de omgevingsvisie staat dat de drukte af zal nemen, maar onderbouwing daarvoor ontbreekt. Onderbouwing en de daarbij gebruikte modellen zouden moeten worden toegevoegd. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt een vluchtroute door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. In de omgevingsvisie ontbreekt de opvatting van hulpdiensten over de plannen. • Een nieuwe brug over de Vecht komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Ook over dit aspect zou de visie van de hulpdiensten in de omgevingsvisie moeten worden opgenomen. *4. Natuur* Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. In de omgevingsvisie wordt daar geen aandacht aan besteed, terwijl dat wel essentieel is.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug zal net als de toevoerroutes met het oog op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op het leefmilieu voor dieren. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatieverkeer: suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers delen het water met gemotoriseerde vaartuigen. Een nieuwe beweegbare brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat moet uitwijken en wachten. De vaardigheid van veel schippers om dat op een verantwoorde manier te doen – constateren we regelmatig - schiet nogal eens tekort. Een nieuwe brug leidt dan ook tot extra risico's voor veiligheid op de Vecht. • Een nieuwe brug zal er ook toe leiden dat beschoeiing en natuurlijke oevers schade oplopen doordat schippers die voor de brug moeten wachten geneigd zullen zijn aan de oever aan te leggen. • Deze aspecten van en nieuwe brug ontbreken in de omgevingsvisie. Onderzoek hiernaar moet deel gaan uitmaken van de omgevingsvisie zodat daarmee rekening kan worden gehouden bij de besluitvorming. *5. Recreatie* De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De gevarieerde bebouwing op de rechteroever, de mooie lange zichtlijnen op de linkeroever, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. In de omgevingsvisie zou dat belang een prominente plaats en ondersteuning verdienen. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau in het Niftarlakepark. Een nieuwe brug over de Vecht met regelmatig	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wachtende boten voor het visplateau doet het beoogde doel van deze vissersplek teniet. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen gevestigd op het terrein van Scheepswerf De Klop. Een nieuwe brug maakt het de roeiers moeilijker en meer risicovol om hun sport te beoefenen. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. *Conclusie* Het zal duidelijk zijn dat we de bouw van een nieuwe brug ter hoogte van het bebouwde deel van de Vechtdijk, maar ook in het buitengebied, een slecht idee vinden. Naast de bezwaren die we hebben beschreven vinden we het bezwaarlijk dat een aanzienlijke som geld zou worden besteed aan een brug met geen of verwaarloosbare toegevoegde waarde en duidelijke nadelen. Voor een bedrag dat vermoedelijk aanzienlijk lager ligt zouden andere verbeteringen kunnen worden bekostigd, zoals inrichting van het Zandpad als fietsstraat en verbetering van voet- en fietspaden op de beide vaste bruggen. Daarnaast zou het een verbetering zijn wanneer de Vechtdijk in het buitengebied de status (en inrichting) van fietspad, of anders fietsstraat zou krijgen.	
360	Op de vraag wat ik goed vind aan ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Helaas kan ik geen goede dingen in het ontwerp ontdekken !! op de vraag wat ik niet goed vind aan het ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Het plan om woningen die bouwkundig nog in goede staat verkeren te slopen is volkomen absurd! Deze woningen kunnen relatief goedkoop gerenoveerd worden, dat is veel beter voor het milieu.	We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. Zowel vanuit het oogpunt van duurzaamheid, als die van huidige bewoners. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijvoorbeeld de leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie'. De gemeente is geen eigenaar van de woningen. Er is overleg met de woningbouwcorporaties, maar uiteindelijk bepalen zij over hun eigendom. In het geval van sloop stuurt de gemeente op het circulair slopen (demonteren) van gebouwen om hergebruik van materialen mogelijk te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Om woningen te slopen zijn zware machines nodig die veel broeikasgassen uitstoten die in de atmosfeer komen! Vervolgens moet het puin worden gescheiden, verkleind, en vervoerd worden Ook dit kost heel veel energie en dus uitstoot van veel broeikasgas! Het vrijgekomen betonstaal en glas moet ook worden verkleind afgevoerd en opnieuw worden gesmolten, dit kost ook weer veel energie en dus uitstoot van broeikasgas! Met veel minder bouwinspanning kunnen veel woningen bij gebouwd worden zonder eerst goede woningen te slopen! Dus bouw woningen bij, en renoveer bestaande woningen dat is veel goedkoper en veel beter voor het milieu!!! Om deze absurde plannen te realiseren zullen weer veel bomen worden omgezaagd. Ja er zullen wel nieuwe bomen worden geplant, maar dat zijn kleine bomen die veel minder broeikasgas uit de atmosfeer halen dan de grote oude bomen! Grote bomen geven veel schaduw, verkoelen zij de wijk, en het belangrijkste: ze halen veel Co2 gas uit de lucht! Plant veel bomen bij, laat grote bomen staan! Volgens de plannen zou het verkeer ook veiliger worden in de wijk. Ook dit is een onzin verhaal. Op dit moment is het veilig om je in het verkeer te bewegen en over te steken (tenzij je altijd op je gsm kijkt en niet uitkijkt). Mochten er nog plekken of kruispunten zijn die iets minder veilig zijn, dan zijn deze relatief eenvoudig veiliger te maken:	Het uitgangspunt van de gemeente is het zoveel mogelijk behouden van grote bomen en hoogwaardig groen. Per project wordt gekeken wat er moet gebeuren. Bij het uitvoeren van de plannen zullen we niet ontkomen aan het kappen van een aantal bomen. Bij herinrichting om verkeersveiligheid te vergroten of om efficiënte bouwlocaties te maken. Veel bewoners van Overvecht vinden Overvecht niet verkeersveilig. Daarom zetten we sterk in op het anders inrichten van straten en de mobiliteitstransitie. De Rioolwaterzuivering is halverwege de jaren '50 van de vorige eeuw gerealiseerd. Het lag toen aan de rand van de stad. De wijk Overvecht is er omheen gebouwd, waardoor de RWZI nu midden in de wijk ligt. Het is de bedoeling dat de rioolwaterzuivering op termijn wordt verplaatst. Dit gaat echter pas op de lange termijn (na 2050) gebeuren. Het is niet makkelijk een nieuwe locatie te vinden voor de rioolwaterzuivering. Dit wordt daarom stadsbreed opgepakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Maak verkeersdrempels met bovenop een zebrapad aangelegd, dat haalt snelheid uit het verkeer en maakt oversteken veiliger Haal wegversmallingen / verkeerssluizen weg, als er minder verkeer is wordt er hier met grote snelheid doorheen gereden. Haal wegpiraten van de weg, tegen deze idioten zijn geen verkeermaatregelen te nemen, ze lappen de regels toch aan hun laars! Als er veel woningen moeten worden bijgebouwd dan zou een veel betere oplossing zijn om de zuiveringscentrale naar buiten de stad te verplaatsen. De stankoverlast die deze zuiveringscentrale in de omliggende wijken veroorzaakt is dan opgelost, en op dit grote terrein kunnen veel woningen worden gebouwd! Een zuiveringscentrale midden in de stad tussen woonwijken is toch absurd!!! Er zijn nog veel meer negatieve aspecten die opgenoemd kunnen worden maar dit lijkt me voorlopig wel genoeg! Het ontwerp heeft de naam "omgevingsvisie Overvecht" , een betere titel zou zijn: 'nachtmerrieplan Overvecht", of plan van een geestelijk gestoorde!	
361	Fijn als er meer ruimte komt voor groen. Helaas heb ik wel veel struiken zien verdwijnen door de jaren heen. Dat betekent het einde voor veel zangvogeltjes die aangewezen zijn op struiken voor broeden en schuilen en voedsel (besjes) Dit kan hersteld worden als er toch geen auto`s meer kunnen rijden. Zet op enige afstand van elkaar struiken neer in groepjes van 3 dicht tegen elkaar aan om die vogels weer leefgebied te bezorgen. Dat kan dan prima langs de Carnegiedreef. In het middengebied. En tegenover de Jamaicadreef. En op misschien wel meer plekken. Voorts: leg in wijkblaadjes uit waarom er speciaal in het voorjaar, ondanks festiviteiten niet geknald mag worden met vuurwerk. De vogels schrikken,	Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan in verband met de sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners. Het geven van uitleg over het vuurwerkverbod hoort niet bij de scope van de omgevingsvisie maar geven we door aan het wijkbureau. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verlaten hun nest met broedsel en komen daar niet meer terug. Een verloren jaar voor de voortplanting. Dit ter aanvulling van de plannen. Het idee van opgesloten raken in de wijk lijkt me onzin. Juist de combinatie openbaar vervoer en smartphonegebruik (9292ov) maakt het mogelijk efficiënt te reizen. Voor de ouderen en gehandicapten zijn er wmo-voorzieningen die de regiotaxi goedkoop maken. En wat te denken van e-bikes met 3 of 4 wielen? Die zijn er ook al.	
362	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.
Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.
Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op

nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan

weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als

ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische,

Nr.	Reactie	Antwoord

ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
363	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute, waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
364	In de visie zijn plannen ingetekend voor een tweetal tunnels onder het spoor tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp. Een vreemde situatie wat mij betreft aangezien er al sprake is van drie (verkeers)doorgangen. Via de Mr. Tripkade, via het NS-station (voetgangers) en via de Darwindreef/Eykmanlaan. De toegevoegde tunnels in de visie zorgen voor extra verkeer op punten in Tuindorp die niet berekend zijn op dit extra verkeer. Er is binnen Tuindorp onvoldoende ruimte om extra verkeer van (elektrische) fietsen en brommers/scooters af te handelen. Dit geldt nog extra op de piekmomenten bij de scholen en kinderopvang in de straten die deze extra verkeersdruk op moeten vangen. In het kader van een vergoten van een veilige verkeersituatie voor schoolgaande kinderen en ouders zijn recent diverse schoolstraten door gemeente ingevoerd om hier juist verbetering in aan te brengen. Bovendien is de vraag welk probleem er met nieuwe tunneldoorgangen wordt opgelost? Mijn inziens kan het geld dat hiervoor aangewend moet worden beter	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ingezet worden voor de kansengelijkheid en bestaanszekerheid van de Overvechters op het gebied van bijvoorbeeld onderwijs, werk en gezondheid. Ook zorgen extra doorgangen voor ongewenst verkeer in de vorm van hangjongeren die de leefbaarheid en veiligheid van de buurt niet ten goede komen. In de afgelopen jaren zijn er verschillende geweldsincidenten geweest tussen spelende basisschoolleerlingen en hangjongeren uit Overvecht. De wijkagent is van die incidenten op de hoogte. Het toevoegen van extra tunnels kan naar mijn mening zorgen voor een toename van dergelijke incidenten. Hetgeen logischerwijs niet gewenst is. Wat mij betreft zou de inzet van de gemeente erop gericht moeten zijn om de bestaande doorgangen bij met name de Mr. Tripkade en Darwindreef/Eykmanlaan te verbeteren. Te denken valt aan betere verlichting en inrichting van de tunnel bij de Mr. Tripkade. En een tunnel in plaats van een spoorwegovergang bij Darwindreef/Eykmanlaan. Die laatste kan bovendien de verkeersdoorstroming ten goede komen.	
365	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het plan Overvecht Centrum. Hoewel het een prachtig plan lijkt, zal de werkelijkheid totaal anders zijn. Ik heb met name bezwaar tegen de megalomane afmetingen van dit Manhattan aan de Vecht. Woontorens van 70 meter hoog? Wie wil daar nu in wonen? Ik heb het vermoeden dat de commissie haar huiswerk niet goed heeft gedaan. In een dergelijke woontoren zullen de appartementen rond de 1 miljoen of meer moeten opbrengen en wie kan dat nu betalen? Zeker niet de vele bewoners die nu in dit gebied wonen, waar moeten die heen? Dat er in Utrecht woningen nodig zijn is duidelijk, maar GEEN appartementen van 1 miljoen of meer! Starterswoningen, eindwoningen, ja die zijn nodig en dat kunnen prima appartementen zijn, maar dan niet in zulke woontorens, maar in lagere varianten van max 40 meter hoog, dat is nog een beetje menselijke maat. Bovendien lijkt de commissie niet gekeken te hebben naar het verlies van zonlicht of van licht sowieso, waardoor die leuke sfeerimpresssies lariekoek zijn. Niks gezellige terrasjes met een zonnetje en een parasolletje, het is er donker zonder licht.	De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En ook de vreselijke winden die rond deze hoge torens zullen blazen maken van een leuk terrasverblijf een illusie. Op dit moment zie ik vanuit mijn appartement, waar ik met zeer veel plezier woon, de twee torens van Eneco (mijn twin toners), echter op de maquette leken deze, voor mij redelijk hoge torens, luciferhoutjes vergeleken bij de geplande giga woontorens. Ik hoop dat mijn bezwaar reden is om de plannen nog eens te bekijken en aan te passen zodat er een werkelijk prettig bewoonbaar gebied omstaat waar ook alle kleine winkeltjes en alle marktkooplui een betaalbaar plekje kunnen vinden.	
366	Geschrokken was ik toen ik las dat er plannen zijn om Tuinvereniging Ons Genot te gebruiken om voetbalvelden te plaatsen. Graag laat ik u via deze mail weten dat ik bezwaar maak en een andere zienswijze heb dan de gemeente heeft over dit stuk grond. Utrecht is een drukke volgebouwde stad. Deze Tuinvereniging is naast het stukje natuur/bos bij slot Zuilen een prachtige oase om even op adem te komen in de natuur. Om een grotere tuin te hebben en gebruiken en de stad even kan ontvluchten. Mijn man en ik hebben met ons gezin een tuin en maken hier veelvuldig gebruik van. We zijn hier wekelijks om naast onze drukke en verantwoordelijke banen even bezig te zijn met wat anders, namelijk tuineren, handen in de aarde, planten van bloemen, bomen, verbouwen van groenten en dit alles om ook nog mee te geven aan de generatie na ons, want onze dochter neemt vaak vriendinnen mee die hierdoor veel leren over het omgaan met de natuur. Het verenigingsleven op Ons Genot is ook belangrijk omdat we als veertigers veel leren van de oudere ervaren mensen op de tuin die ons kunnen vertellen hoe het beste gras te laten groeien of wanneer je het beste je tomaten kan bijsnoeien. Kortom, veel kennis, ervaring en genot om samen een stuk groen in Utrecht te laten groeien en bloeien. De tuinen zorgen voor groen, voor insecten en andere dieren zoals vogels die kunnen broeden en genieten van al het groen. Op deze manier zorgen we voor	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkoeling in de stad en bouwen mee aan een stukje natuur wat goed is voor mens en milieu/diversiteit. Mensen wandelen graag naar de tuinen, kinderen spelen er in onze speeltuin, kortom het is ook een plek voor mensen uit de stad die geen tuin hebben en graag even komen buurten. Daarnaast is een tuin van 250 vierkante meter per gezin ook een behoorlijke investering in tijd en geld. Planten en bomen en bloemen en zaden kosten geld. Veel geld. Er is veel geld uitgegeven aan groen en gereedschap en tijd om planten en bomen te laten groeien en voetbalvelden plaatsen zou betekenen dat er heel veel investering/ geld/ natuur kapot gaat en verloren gaat aan stukken gras met verlichting erboven wat de insecten en dieren weghaalt van hun plekken. Ons verplaatsen zou betekenen opnieuw beginnen, dat gaat decennia duren om alles weer op te bouwen los van het feit dat veel mensen zullen afhaken en dit niet zouden willen. Wij niet. Op deze plek ontmoeten verschillende mensen elkaar met hart voor de natuur en ook van allerlei pluimage wat maakt dat het een divers publiek is en waar eigenlijk geen woonwijk tegenop kan. Leerzaam ook op een dieper niveau van inclusiviteit. Voetbalvelden zitten al vlak bij ons in de buurt dus ik begrijp niet waarom er nog meer moeten komen. Voor een nieuwe wijk? Prima, maar niet in ons mooie stuk groen!! In ieder geval dan liever een stuk industrie weg of verplaatsen dan een prachtig stuk natuur. Ik ben er dus op tegen dat Ons genot verwijderd zou moeten worden. Het maakt mij verdrietig dat dit überhaupt een plan is.	
367	Wij willen bezwaar aantekenen op het plan om een tunnel te realiseren aan de Prof van Bemmelenlaan. Dezelfde redenen gelden ook voor de geplande tunnel aan de Hugo de Vrieslaan: 1) De tunnel heeft geen meerwaarde voor ontsluitingEr zijn in Tuindorp geen winkels of anderszins bestemmingen die door deze tunnels extra ontsloten zouden worden t.o.v. de huidige situatie. De straten in een woonwijk dienen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	rust en veiligheid te bieden voor een ieder in de wijk en geen doorgangsweg te zijn. De connectie met de andere wijken in Utrecht ligt aan de randen van de wijk, daar zijn de wijken Overvecht en Tuindorp al ontsloten. 2) De tunnel is een potentiele bron van overlastTen eerste door kris-kras verkeer in de wijk. Het plan beschrijft een (fiets)tunnel, maar waar fietsen kunnen gaan, kunnen ook scooters gaan. Het aantal scooters en fat-bikes wat dan door de tunnel via de Prof van Bemmelenlaan, de Prof Ritzema Boslaan en de Regentesselaan kris kras door de wijk kan gaan zal aanzienlijk toenemen. Er is niks in de wijk om naar toe te gaan.Ten tweede zijn tunnels in het algemeen geen charmante plekken. Er kan ook overlast ontstaan doordat jongeren met scooters e.d. zich gaan ophouden in de tunnel. Dit vinden wij niet wenselijk voor de rust in de buurt en achten wij onveilig voor voetgangers en spelende kinderen. 3) De tunnel is onveilig voor kinderenSpelende kinderen in de wijk Tuindorp kunnen zo gemakkelijk aan de andere kant van het station terecht komen waar de verkeerssituatie met sneller rijdende auto's onveiliger is. Van ons huis is het voor onze drie kleine jongens dan 2 min steppen om daar te staan. 4) De tunnel biedt geen toegevoegde waarde op bestaande fietstunnelEr is een fietstunnel op ca 300m verder van de geplande locatie aan de mr. Tripkade. Aan de andere kant van de wijken is er ook het fietspad aan de Eykmanlaan nabij, wat recentelijk nog is vernieuwd en verbreed. Via deze routes ben je binnen 10 minuten van de ene in de andere wijk. De scholen aan de Tuindorp kant bieden ouders gratis pasjes om te voet via station Overvecht onder het spoor door te gaan. Opgegroeid in Drenthe fietste ik zelf meerdere kilometers, o.a. door een heel stuk door het bos om naar school te komen – door weer en wind. Dat was heel gewoon en gezond. 5) De tunnels leveren heel weinig snelheidswinst opHet gaat bij de Prof van Bemmelenlaan om ca 300m en bij de Hugo de Vrieslaan t.o.v. Darwindreef/Eykmanlaan misschien om 300 tot 500m. Dit gaat om 1 a 2 minuten tijdswinst op de fiets.	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	6) De tunnels hebben slechte kosten/baten verhouding De bouw van een dergelijke tunnel is erg kostbaar. De tunnel aan de Boorstraat is geschat op 40 miljoen2 euro. Wij vinden die kosten voor de burger niet in verhouding staan en zien zoals hierboven genoemd geen duidelijke baten van de tunnels. Wij zijn van mening dat een dergelijk budget een betere bestemming kan krijgen waarbij alle Utrechters, de bewoners in Overvecht en Tuindorp, beter gebaat zijn. Denk hierbij aan een grootschalige renovatie van winkelcentrum Overvecht om daar een winkelcentrum met allure van te maken of het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast vragen wij ons het volgende af. Waarom het plan om deze fietstunnel(s) te realiseren niet is opgenomen in de Omgevingsvisie 2040 van de wijk Tuindorp (Noordoost3)? In de Omgevingsvisie 2040 van Tuindorp staat het behoud van de wijk voorop. De gemeente wil de bestaande kwaliteiten van deze wijk behouden en versterken. En dat voetgangers veiliger over kunnen steken. Wat de geplande fietstunnel(s) hier aan bijdragen is volledig onduidelijk? Waarom zijn de Utrechters in de wijk Tuindorp niet actief geinformeerd over deze plannen, bijvoorbeeld via een Wijkbericht? Op de site zien wij dat de voorbereidingen in september 2022 zijn gestart. Wij zijn geinformeerd via onze StraatApp, net zoals vele andere buurtbewoners, ongeveer vijf weken voordat deze mogelijkheid tot inspraak sluit (20 mei). Dit geeft geen gevoel van inclusiviteit voor alle Utrechters.	
368	Wij zijn tegen deze plannen van Overvecht: • Afsluiten van straten voor autoverkeer • Weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten • Versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting • Verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk Brief: Op 4 april 2024 maakte ik bij het Stadskantoor deze foto van een bord dat bij de ingang stond:	Dank voor uw zienswijze. Hieronder zullen we hier op onderwerp op reageren. **Participatieproces** Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Het versturen van een wijkbericht is een belangrijke aanvullende, maar niet verplichte manier om de inspraakperiode onder de aandacht te brengen van Overvechters. Dat het wijkbericht na het begin van de inspraakperiode is bezorgd, heeft geen gevolgen voor de termijn van de inspraak. Het is niet verplicht om stukken die ter inzage liggen (kosteloos) op papier te verstrekken. In eerst instantie waren wij niet op de hoogte van uw beperkingen. Daarom heeft het langer geduurd voordat u de papieren versie kreeg.

Nr.	Reactie	Antwoord
	 Dat deze stelling in relatie tot de Omgevingsvisie Overvecht voor veel Overvechters niet opgaat, zal ik u in deze zienswijze beschrijven. Kortgezegd komt het erop neer dat op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie, de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen **niet** mogen worden doorgevoerd. Aan de hand van de Delen A en B, het Participatieverslag, PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken, waarna ik tot slot een reactie geef op de foto. In de beschrijvingen zijn uitspraken en zorgen van 402 bezorgde Overvechters verwerkt. **PARTICIPATIEPROCES** a. Om de Omgevingsvisie en de mogelijkheid een zienswijze in te dienen onder de aandacht te brengen van bewoners van Overvecht heeft de gemeente per post.nl een Wijkbericht verstuurd. In mijn straat en omliggende straten is dit bezorgd op woensdag 10 april 2024, eind van de middag. De **reactietermijn is zes weken** en zou pas in mogen gaan op de dag na ontvangst van het	Het is gebruikelijk dat in de periode van ter inzage legging alleen de documenten waarop inspraak mogelijk is ter inzage worden gelegd. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Aan de start van het proces hebben we Overvechters dan ook vooral gevraagd naar wat zij belangrijk vinden voor hun wijk. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten maar ook in diverse losse gesprekken met Overvechters en van verschillende culturen en achtergronden en via online enquêtes zijn deze ideeën besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Daarnaast is het de vraag of er significant andere meningen of geluiden spelen in de wijk, die wij nog

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wijkbericht. Dus niet vóór het Wijkbericht bezorgd is: vanaf maandag 8 april, zoals vermeld in het Wijkbericht. De reactietermijn van zes weken is al kort om een zorgvuldige zienswijze op te stellen over deze ingrijpende gebiedswijziging, nóg korter is niet correct. Ik heb de projectmanager hierop op 10 april geattendeerd en twintig dagen later ook de senior projectmanager, maar van beiden **geen antwoord gekregen**. In het Wijkbericht staat dat je voor meer achtergrondinformatie diverse documenten kunt downloaden of een papieren versie inzien in het Wijkbureau. Alles bij elkaar hebben de teksten een omvang van ongeveer achthonderd pagina's. Door lichamelijke beperkingen kan ik die hoeveelheid tekst niet digitaal lezen en kan ik niet dagen achtereen in het Wijkbureau gaan zitten om te bestuderen. Toch wil ik de kans hebben om goed gedocumenteerd mijn zienswijze op te stellen. Daarom heb ik de projectmanager om een papieren versie van de documenten verzocht. Na in eerste instantie een afwijzing van mijn verzoek heeft het bijna drie weken geduurd – met daarin steeds weer een volhardende **afwijzing van de gemeente** om voldoende rekening te houden met mijn beperkingen – voor ik een papieren versie van alle documenten mocht ontvangen. Hierdoor was het moeilijk om in de resterende tijd alles te bestuderen en werd onvoldoende recht gedaan aan het VN-verdrag Handicap en het daarop gebaseerde Stadsakkoord 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. Daar komt bij dat de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040, die beiden een belangrijk grond vormen voor de Omgevingsvisie, bij het Wijkbureau **niet ter inzage** liggen. b. Uit het Participatieverslag[1] blijkt dat het participatieproces op zo'n manier is ingericht dat het de meeste bewoners van Overvecht niet bereikt, getuige de cijfers: **enquête** **gesprekken** **bewoners met gemeente** deels ingevuld / helemaal ingevuld	niet hebben opgehaald. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad een besluit, waarbij inzicht wordt gegeven in de opgehaalde meningen en zienswijzen van Overvechters. Wij erkennen dat de wijkberichten aan de start en halverwege het proces (oktober 2023) duidelijker hadden moeten zijn in wat er aan ideeën voor de omgevingsvisie voorlagen. Daarom bevatte het laatste wijkbericht (april 2024) veel informatie over de omgevingsvisie, toegespitst op de buurt. Aanvullend op de bijeenkomsten, hebben er gedurende een jaar ook diverse 'losse' gesprekken met Overvechters plaatsgevonden (200+). Bij deze gesprekken lag juist de nadruk op laagdrempeligheid en diverse culturele achtergronden. Uitnodigingen voor deze gesprekken verliepen via Overvechters zelf en waren dus aanvullend op de uitnodigingen middels de wijkberichten. Wij zijn van mening dat deze diverse vormen van meningen ophalen een breed en goed beeld oplevert van wat Overvechters belangrijk vinden. Dit hebben we waar mogelijk meegenomen in de omgevingsvisie, en geven we mee aan de gemeenteraad om een weloverwogen besluit te nemen. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). Het klopt dat een omgevingsvisie een integraal document is waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee

[1] 101 Waarden van Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	fase 1 385 (1.1 % - 2,14 %) / 252 (0,72 % - 1,4 %) (0,41 % - 1,81 %) 145 fase 2 569 (1,63 % - 3,16 %) / 252 (0,72 % - 1,4 %) (0,49 % - 0,94 %) + wat organisaties 170 fase 3 1479 (4,23 % - 8,22 %) / 495 (1,41 % - 2,75 %) (0,89 % - 1,72 %) + wat organisaties 310 De gemeente noemt dit in het Participatieverslag (p.8) een “relatief hoge betrokkenheid”. Maar zegt iets verderop: “Terugkijkend hadden we nóg beter kunnen inzetten op gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn.”. Als je bedenkt dat Overvecht ongeveer 35.000 inwoners telt en de wijkberichten naar 18.000 adressen gestuurd zijn, is het aantal reacties niet veel, zelfs erg weinig. (Ik heb de genoemde reacties in het schema omgezet in percentages naar aantal inwoners en adressen.) Of met andere woorden: het grootste deel van de bewoners heeft geen reactie geleverd. Die meningen zijn dus niet meegenomen in de voor iedereen ingrijpende plannen voor gebiedswijziging. Daarbij: uit de genoemde aantallen blijkt niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen naar meerdere bijeenkomsten gingen en meerdere enquêtes invulden. Daar komt ook nog bij dat bijeenkomstbezoekers en mensen die de enquêtes invulden lang niet allemaal positief ingestemd hebben met de plannen. Dat maakt de genoemde aantallen te rooskleurig en zeker **niet representatief**. De keus voor een gebundelde verdichting met HOV-as (Variant 1) is dus evenmin gestoeld op een representatieve participatie van bewoners van Overvecht. Als een woningcorporatie groot onderhoud uit wil voeren, dan is 70 % draagvlak van de bewoners nodig. Nu de gemeente zulke ingrijpende gebiedswijzigingen in Overvecht door wil voeren, lijkt het of met veel minder draagvlak de plannen toch uitgevoerd kunnen worden. Een voorbeeld: ongeveer tien jaar geleden wilde de gemeente de Gangesdreef in Overvecht gedeeltelijk afsluiten voor autoverkeer. Bewoners wilden dat niet.	is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wanneer mogelijk, is in de omgevingsvisie aangegeven dat specifiek rekening wordt gehouden met de (voorbeelden van) genoemde doelgroepen. Bijvoorbeeld door altijd voldoende parkeergelegenheid dichtbij bestemming (woning, voorziening) te hebben. Bij het uitwerken van plannen worden de belangen van deze doelgroepen meegenomen. Deze en andere Overvechters worden bij het uitwerken van de plannen betrokken. Waar nodig worden problemen nader onderzocht en samen met betrokken Overvechters oplossingen gezocht. Het doel van het wijkbericht, de film, de bijeenkomsten, etc. in de inspraakperiode was om Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie. Bij de bijeenkomsten hebben wij zienswijze formulieren ter beschikking gesteld, maar het was aan eenieder zelf om een zienswijze in te dienen. In het Mobiliteitsplan 2040 is voor het Openbaar Vervoer netwerk het op hoofdlijnen het (toekomstige) OV netwerk opgenomen. Het gaat uit van een systeem van radiale en tangentiale lijnen (het zogenaamde ‘wiel met spaken’). Binnen dat voorstel zijn voor delen van Utrecht verschillende uitwerkingen mogelijk. Voor Overvecht is die verdere uitwerking ten aanzien van OV infrastructuur/verbindingen nu opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. De uiteindelijke lijnvoering moet nog worden bepaald. De huidige buslijnen door de wijk verdwijnen niet. Naast de HOV lijn blijft er ook buurtgericht OV door de wijk rijden. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in vervolgprojecten zullen we rekening houden met mensen met een beperking. Belangrijke adviesorganisaties op dit gebied, zoals NAAM en U op Leeftijd zullen hierbij worden betrokken van advies. **Samenvattend** Gezien de uitgebreide communicatie en participatie die heeft plaatsgevonden, waarbij ook tussentijdse draagvlakmetingen hebben plaatsgevonden, hebben wij

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met een aantal bewoners hebben we toen zoveel handtekeningen opgehaald dat dat voor de gemeente aanleiding was om ook zelf een draagvlakmeting uit te voeren. Op basis van dat resultaat heeft de gemeente besloten de straat niet af te sluiten. Kennelijk kan een **draagvlakmeting** ook voor de gemeente een gehanteerd instrument zijn. Waarom dan niet voor een veel ingrijpender gebiedswijziging? Overigens staat in de huidige plannen de voorgenomen afsluiting van de Gangesdreef toch weer genoemd. Veel bewoners krijgen daardoor de indruk dat hun wensen en meningen er voor de gemeente niet toe doen. Getuige de deelnamecijfers in de eerste drie fases is de **gehanteerde participatiewijze ontoereikend** en zijn er te weinig bewoners gehoord. Een schriftelijke zienswijze indienen is voor velen al helemaal een brug te ver. Op de eerste plaats is de volgorde in het gehele proces niet afgestemd op (de problematiek van) en met de bewoners in Overvecht. Een juiste volgorde zou zijn: eerst vragen aan bewoners wat hun wensen zijn over hun woonwijk. Die informatie moet niet alleen opgehaald worden via inloopavonden waar veel mensen niet naartoe gaan. Evenmin is een digitale enquête met sturende vragen geen goede methode om veel bewoners te bereiken. Pas op basis van voldoende opgehaalde informatie kan men een eerlijke omgevingsvisie opstellen die recht doet aan de bewoners van de wijk[2]. Als de gemeente concludeert dat zij in de eerste drie fases “[…] nóg beter (had) kunnen inzetten op gesprekken in de wijk […]” (Participatieverslag, p.8), dan is het niet te begrijpen dat de inloopavonden in april 2024 tóch weer op dezelfde wijze als voorheen georganiseerd zijn: op een manier van uitnodigingen die te weinig Overvechters aanspreekt. Veel Overvechters die ik in de afgelopen weken sprak, hadden het Wijkbericht niet gelezen omdat: - zij zelden post van de gemeente (kunnen) lezen;	voldoende Overvechters gesproken en meningen opgehaald om een goed beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat zij van bepaalde keuzes en afwegingen vinden. Bij de uitwerking van de plannen zullen belanghebbende Overvechters betrokken worden. **Mobiliteit** In tegenstelling tot wat u schrijft en wat bijvoorbeeld het geval is bij Merwedekanaalzone, gaat in Overvecht niet al het parkeren in parkeerhubs. Er blijft ook parkeren op straat in de buurten mogelijk. Bij parkeren voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart is het uitgangspunt dat dit op korte afstand van de woning kan. In de omgevingsvisie is een fijnmazig netwerk van langzaam verkeersverbindingen opgenomen. Bij verdere uitwerking en herinrichtingen/projecten hanteren we de richtlijnen zoals onder andere opgenomen in ‘Voetpaden voor Iedereen’. Op dit moment wordt door de gemeente ook gewerkt aan een nieuwe nota Voetgangers, in deze nota worden ook inrichtingseisen tav voetgangers opgenomen. Met de voorgestelde maatregelen zorgen we er voor dat autogebruik mogelijk blijft voor mensen die afhankelijk zijn van een auto. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. Een veiligere en aantrekkelijkere inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd, waarbij toegankelijkheid een voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. Buurten worden niet auto of parkeervrij. Daarmee blijft het dus mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren.

[2] file:///Users/miriam/Downloads/20201002_denkwijzer_goede_participatie_omgevingswet.pdf
p.7: Participanten moeten in staat zijn om inbreng te leveren
Participatie vraagt om empowerment van de inwoners. Ze moeten in staat zijn (of anders in staat worden gesteld) om goed te kunnen meedoen en meepraten. Betrek inwoners bij onderwerpen die zinvol voor hen zijn en stel alle relevante informatie beschikbaar. Daarbij is bijzondere aandacht nodig voor de groepen die weinig of nooit participeren, bijvoorbeeld vanwege een ander opleidingsniveau of door lage geletterdheid. Er moet sprake zijn van de wil om een gelijke informatiepositie te bieden. Goede informatie is noodzakelijk. Een participant kan pas meedenken als hij of zij weet wat er speelt en wat de grenzen van de mogelijkheden zijn. Een goede informatiepositie van inwoners vraagt echt wat van de organisatie van participatie. Het lukt niet altijd om iedereen te laten participeren. Daarom moet het bevoegd gezag ervoor zorgen dat overstijgende belangen en de belangen van mensen die niet aan het proces hebben deelgenomen in het oog worden gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- de envelop op een stapel belandde tot men er tijd voor had; - er in Overvecht-Noord twee enveloppen tegelijk bezorgd werden (1. Geen aansluiting op warmtenet en 2. Omgevingsvisie) en men dacht dat het er per ongeluk twee dezelfde brieven waren en men daarom een van de twee ongeopend en dus ongelezen weggooide. In de verspreide Wijkberichten krijgt ieder adres **alleen het kaartje van de eigen deelbuurt** toegestuurd. Daarmee onthoudt de gemeente Overvechters een overzicht van het grote geheel in heel Overvecht. Ook een samenvatting van de plannen voor de héle wijk is niet meegestuurd. Zelfs de essentiële informatie over het geplande aantal toe te voegen woningen per woonbuurt ontbreekt op de kaartjes in de verschillende Wijkberichten. Het is bekend dat de meeste bewoners niet naar het Wijkbureau gaan om alle plannen te bekijken. Evenmin zullen alle bewoners in staat zijn om alle documenten digitaal te lezen. Voor velen is een Wijkbericht al moeilijk om te lezen, laat staan alle ongeveer achthonderd pagina's van de documenten. Voor veel mensen was het kaartje onleesbaar, doordat zij niet gewend of niet in staat zijn dergelijke tekeningen te lezen of omdat de gegeven informatie en de tekening **te weinig exacte plannen** bevat. Daarnaast viel op dat de in de tekening bijgeschreven informatie in de papieren versie (Deel A) niet gelijk is aan die in het Wijkbericht: van de tien deelbuurten hadden er twee kaartjes in het Wijkbericht minder bijgeschreven informatie en zeven kaartjes één tot vier méér informatiepunten. Het is moeilijk een zienswijze te geven als je als bewoner niet precies weet wat de plannen zijn. Daarnaast zorgt deze vaagheid voor onbegrip en onrust, hetgeen bijdraagt aan wantrouwen en onverschilligheid. Voorbeeld: In de plannen voor Tigrisdreef e.o. staat een buurtcentrum genoemd (roze gekleurd) waar meer woningen en voorzieningen komen, terwijl er al woningen staan en voorzieningen zijn. Vaag! Zelfs op de inloopavond konden medewerkers van de gemeente nauwelijks uitleggen wat dat buurtcentrum inhoudt. Bewoners die in het roze gebied wonen, hadden de indruk dat de aanwezige woningen en garageboxen gesloopt gaan worden ten behoeve van hoge nieuwbouw. **Vaagheid zorgt voor onrust en zorgen.**	**Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Wat betreft de beoordeling van sociale cohesie is dit vooral gebaseerd op de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. In onze ogen draagt meer en gemakkelijker autogebruik niet bij aan sociale cohesie, juist wandelen en fietsen zorgt voor sociale cohesie in een buurt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Inzet handhaving is beperkt. Wij zetten mede daarom in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. **Modal split** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het participatieverslag worden bepaalde doelgroepen specifiek genoemd met de impact voor hun dagelijkse leven. Bijvoorbeeld: ouderen en afstand naar de bushalte, bewoners met nachtdienst, ondernemers in verband met bereikbaarheid. Nu worden de problemen en knelpunten wel genoemd, maar blijft het vaag wat er met de bezwaren wordt gedaan. Worden deze bezwaren die duiden op te voorziene problemen nader uitgezocht, worden er oplossingen voor bedacht, enz.? Het zou het vertrouwen bij bewoners verhogen als deze nader worden onderzocht en als vast gegeven meegenomen worden in de plannenmakerij. Stel een verplichte checklist op vanuit deze verschillende doelgroepen, zodat hun specifieke knelpunten standaard meegenomen worden en bewoners zich gezien en gerespecteerd voelen. **Maak hierbij gebruik van persona's** en dagindeling/dagtaken, zoals beschreven in het voorbeeld in de bijlage. Heel adequaat had de gemeente eraan gedacht om voorafgaand aan de laatste inloopbijeenkomsten een formulier op te stellen waarop mensen ter plekke hun zienswijze op de Omgevingsvisie Overvecht kenbaar konden maken. Dat werkt echter niet als dat formulier niet bij binnenkomst van de inloopbijeenkomst aan bezoekers uitgereikt wordt. Toen ik bij vertrek tegen sluitingstijd van de bijeenkomst opperde dat zo'n formulier handig zou zijn, bleek het te bestaan, maar alleen ergens in een mapje in een tas van de gemeentemedewerker. **Het indienen van een zienswijze wordt op deze manier niet aangemoedigd.** c. Het valt op dat in de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht – die niet ter inzage ligt in het Wijkbureau – het Mobiliteitsplan 2040 genoemd wordt waar het HOV-plan deel van uitmaakt. Dit Mobiliteitsplan is in 2021 door de raad vastgesteld. Het is ongeloofwaardig, lijkt zinloos en zelfs een schijnvertoning dat Overvechters een zienswijze mogen geven op een plan dat al is vastgesteld. Een dergelijke werkwijze voedt wantrouwen. Ook kan ik me niet herinneren dat voorafgaand aan die vaststelling aan bewoners van Overvecht is gevraagd wat zij vinden van dit stedelijke plan, dat ook voor Overvecht grote gevolgen heeft. En voor veel mensen ongunstige gevolgen. **Met al vastgestelde plannen is er geen open participatie van bewoners mogelijk.**	**HOV/OV** Ook het buurtgerichte OV doet de belangrijkste bestemmingen (station, centrum) aan. Er is dus geen sprake van dat buurtgericht OV alleen naar de HOV haltes rijdt en er dus altijd een overstap nodig is. **Rampenbestrijding** Voor het optoppen van een gebouw is een omgevingsvergunning vereist. Alle aanvragen om een omgevingsvergunning dienen te voldoen aan het Bouwbesluit. Hierin zijn ook eisen ten aanzien van brandveiligheid opgenomen. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Door de centrale (autovrije) as wordt de bereikbaarheid van de verschillende buurten door nood-&hulpdiensten via de busbaan juist verbeterd. **Parkeerhubs** Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De veiligheid bij parkeerhubs en de routes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave. Naast autobereikbaarheid is met name ook voor ouderen het goed kunnen lopen (al dan niet met hulpmiddel), fietsen (of bv scootmobielgebruik) en openbaar vervoer van groot belang. Zeker ook omdat niet alle ouderen (op een bepaald moment meer) de mogelijkheid hebben gebruik te maken van een auto. Maar ook autogebruik blijft in Overvecht mogelijk en er blijven parkeerplekken in de wijk. Ten aanzien van AGP's doen we in de omgevingsvisie geen uitspraken over het aantal, hierin volgen we voor Overvecht het stedelijk beleid. Mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers hoeven niet in een hub op afstand van de bestemming te parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot slot: De Omgevingswet schrijft voor dat het omgevingsplan bij nieuwe ontwikkelingen rekening moet houden met het bevorderen van de **toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor mensen met een beperking**[3]: **Besluit Kwaliteit Leefomgeving, Artikel 5.158** Voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de De omgevingsvisie heeft invloed op de kwaliteit van de leefomgeving van iedereen. Daarom is het belangrijk dat mensen met een beperking meepraten over de omgevingsvisie van de gemeente. De Omgevingsvisie Overvecht moet daarom helder maken wat de ambities en plannen zijn voor het verbeteren van toegankelijkheid. Belangenbehartigers kunnen belangrijke thema's inbrengen, zoals: - voldoende geschikte woningen voor mensen met een beperking; - het plannen van geschikte woningen zoveel mogelijk in de buurt van voorzieningen; - het verbeteren van de toegankelijkheid van gebouwen; - het toegankelijk inrichten van de openbare ruimte; - veilige routes voor voetgangers. Dit essentiële contact met belangenbehartigers is niet opgenomen in de Omgevingsvisie Overvecht. **-> Hoe gaat de gemeente met deze belangenbehartigers het overleg vormgeven bij de verdere uitwerking van de plannen van de Omgevingsvisie?** **Samenvattend** Zéker omdat de gemeente haar eigen inspanning om de mening van bewoners op te halen te mager vindt, mogen op deze basis zulke ingrijpende wijzigingen wat mij betreft, en naar mening van iedereen die een handtekening geplaatst	**Wonen** Uitgangspunten voor toegankelijk wonen zijn opgenomen in o.a. het Actieplan Thuis voor Ouderen. Op pagina 40 van de omgevingsvisie onder 'bouwen aan gemeenschappen' benadrukken we het belang van de gemeenschap en dat we inzetten op het ontwikkelen van verschillende bijzondere woonvormen. **Geluidshinder/luchtkwaliteit en conclusies PlanMER** Op basis van de zienswijzen en adviezen (o.a. van de Commissie mer) is nogmaals gekeken naar de verschillende berekeningen en onderzoeken die zijn uitgevoerd. In het eerdere voorkeursalternatief was verkeersveiligheid een belangrijke reden om bepaalde keuzes te maken. De nadere beschouwing en prioriteiten die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen hebben geleid tot een andere mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER en aanvullende milieu-informatie wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **Samenvattend participatieproces en inhoudelijk** Een niet geheel ingevulde enquête kan ook betekenen voor 95% ingevuld. De ingevulde antwoorden zijn dan wel meegenomen bij de totale opbrengst. Het percentage niet volledig ingevuld is normaal en gemiddeld voor online enquêtes. Uitgangspunt is dat er wel bussen blijven rijden in de buurten, zodat het openbaar vervoer goed bereikbaar is, ook voor mensen die minder goed ter been zijn. Dit staat beschreven in de omgevingsvisie in de paragraaf Veilig en verbonden. In de Omgevingsvisie Overvecht kiezen we ervoor om waar nodig aanvullende verkeersmaatregelen aan te brengen in de verkeersstromen, zodat in de woonwijken vooral bestemmingsverkeer komt te rijden. Hiermee dragen we bij

[3] https://vng.nl/sites/default/files/2020-10/20200924_presentatie_webinar_omgevingswet_inclusie.pdf p.22

Nr.	Reactie	Antwoord
	heeft, niet doorgevoerd worden. **Eerst is een betere draagvlakmeting nodig.** Ga met veel meer bewoners in overleg, ga naar hen toe en vraag wat zij willen en pas daarop de plannen aan. Volg de aanbeveling van PlanMER (p.258): stel een beeldregieplan op om de verdichting van de wijk in goede banen te leiden. Doe dit dan **sámen met bewoners**. Of anders gezegd: maak waar wat wethouder Eelco Eerenberg zegt: “Niet meedenken, niet meepraten, maar écht zeggenschap voor mensen om wie het gaat. Dan komt er iets uit dat vele malen mooier en beter is dan als een wethouder of een professional het zelf verzint.” (de Volkskrant, 25 april 2024, p.13). **INHOUDELIJK** Dat de groei van de Utrechtse bevolking, en dus ook noodzakelijkerwijs van Overvecht, de stad voor een grote opgave stelt, is een stevige uitdaging. Deze dient sámen met de bewoners vormgegeven te worden. Wat ziet het overgrote deel van de Overvechters als de beste oplossing? Omdat het participatieproces op zo’n manier ingericht is dat het de meeste bewoners in Overvecht niet bereikt, ben ik met hulp van enkele buurtbewoners huis-aan-huis naar bewoners gegaan om hun te vertellen over de plannen in de Omgevingsvisie Overvecht en hun te vragen hoe zij over deze plannen denken. Unaniem waardeerden bewoners de persoonlijke uitleg en toelichting op de Omgevingsvisie. **Het viel op dat 95% van de benaderde bewoners niets wist van de plannen.** Van alle benaderde bewoners konden acht mensen met de plannen instemmen en tekenden daarom niet; drie twijfelden, zowel qua mening over de plannen, als ook omdat zij de gemeente niet vertrouwden om hun gegevens door te geven. De overige benaderde bewoners (402 = 97,54 % van de steekproef) hebben op de handtekeninglijsten aangegeven tegen een aantal plannen te zijn: - afsluiten van straten voor autoverkeer - weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten - versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting - verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk. Een selectie van hun reacties: - “Rampenplan” - “Verschrikkelijke plannen”	aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de woonwijken, en kunnen we tegelijkertijd inzetten op het verbeteren van fiets- en wandelroutes door de wijk. Hiermee willen we het voor de inwoners van Overvecht aantrekkelijker maken om te fietsen en te wandelen. Het klopt inderdaad dat in de milieueffectrapportage wordt beschreven dat de verkeersintensiteit op de wegen die Overvecht ontsluiten verder zal toenemen. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Autoverkeer door buurten zorgt verder niet voor sociale binding in een buurt. Een aantrekkelijke straat/buurt met ruimte voor veilig lopen, verblijven, spelen, fietsen en ov draagt daar wel aan bij. En noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord

- “Hoe moet ik dan op mijn werk komen”
- “Extra kilometers rijden is duur”
- “Ze doen toch wat ze (de gemeente) willen”
- “Langere reistijd voor auto’s is slecht”
- “Overstappen op een buurtbus is onhandig”
- “Zijn ze gek geworden”
- “Tekentafelbeleid”.

De respons van deze veelzeggende steekproef, die in korte tijd en met beperkte middelen is uitgevoerd, **geeft aanleiding voor grote zorgen**.

Delen A en B, het Participatieverslag en PlanMER[4] heb ik bestudeerd. Door de eerder beschreven vertraging door de gemeente om mij de benodigde documenten op papier beschikbaar te stellen, is het ondoenlijk om te reflecteren op al mijn bevindingen, daarom een selectie. De opgehaalde meningen van bewoners in Overvecht heb ik daarin verwerkt.

Mobiliteit

Van het genoemde criterium van de tienminutenstad is al lang bekend dat dit voor veel ouderen niet haalbaar is. Realistischer is het om de in stedenbouwkundige kringen al jaren gehanteerde **pantoffelafstand (200-250 m)** te gebruiken. Op die manier wordt de door de gemeente gekozen Variant 1 (gebundelde verdichting) voor veel mensen heel wat minder optimistisch.
Overvecht kent op dit moment **1222 houders van een gehandicaptenparkeerkaart** (GPK)[5]. Dit zijn allemaal bewoners voor wie autogebruik onontbeerlijk is. Omgerekend komt dat ongeveer neer op één kaart per veertien huishoudens. In PlanMER wordt deze groep bewoners van Overvecht niet genoemd[6]. Uitgaande van de gemeentelijke prognose[7] van het toenemend aantal 75-plussers (2040: + 28,3 %) is het niet moeilijk in te zien dat het aantal GPK-houders in de toekomst groter wordt. Op dit moment is er in

[4] In PlanMER staan taalfouten en de nummering bij tabellen en figuren klopt regelmatig niet. Dit gebrek aan zorgvuldigheid geeft geen vertrouwen in de degelijkheid van de rest van het onderzoek.
[5] Bron: gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte en Vergunningen.
[6] PlanMer stelt (p.37) wél dat Overvecht minder 65-plussers kent dan de rest van de gemeente Utrecht en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Dit komt niet overeen met ‘Utrecht in cijfers’: Overvecht telt in 2024 0,6 % meer bewoners in de categorie 45 tot 65 jaar oud, en 3,1 % meer 65-plussers dan de gemeente Utrecht.
[7] Op basis van ‘Utrecht in cijfers’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht doorgaans genoeg ruimte om de auto dichtbij huis te parkeren, waardoor aanvraag van een GPK niet/minder noodzakelijk is. In de gepresenteerde Omgevingsvisie houdt de gemeente onvoldoende rekening met deze groep bewoners. De voorgeschotelde meer bankjes op straat maken de afstand tot parkeerhubs of voorzieningen voor deze aanzienlijke groep bewoners met een mobiliteitsbeperking nauwelijks beter bereikbaar. Bij de presentatie van de Merwedekanaalzone (MWKZ) kon nog gezegd worden “je hoeft er niet te gaan wonen” nadat ik soortgelijke problemen schetste voor de nieuwbouwbuurt. Hoewel dit een opmerking is die een bevolkingsgroep uitsluit en niet ‘inclusief bouwen’ te noemen is, ging het in de MWKZ over toekomstige bewoners. In Overvecht echter heeft de gemeente te maken met bestaande bewoners, die er vaak al lange tijd wonen. Voorgenomen wijzigingen in de gebruikelijke manier van wonen en noodzakelijke wijze van verplaatsen dienen met hen rekening te houden. Alle woningen en voorzieningen dienen voor iedereen bereikbaar te blijven. Dat betekent dat in de plannen de aanleg van veel Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsten (AGP) opgenomen moeten worden. Anders gezegd: **-> hoe gaat de gemeente beter dan in de gepresenteerde plannen rekening houden met deze grote en groeiende groep GPK-houders, zodat voldaan wordt aan het VN-verdrag Handicap?** **-> hoe gaat de gemeente Voetpaden voor Iedereen toepassen?** Naast GPK-houders zijn er bewoners in de wijk die voor hun werk afhankelijk zijn van hun auto. Hieronder zijn bewoners die – vertelden zij mij – ’s nachts om 4:00 of 5:00 uur op hun werk moeten zijn. Op dat tijdstip is het OV niet beschikbaar, dus moeten zij in de toekomst lopend naar een parkeerhub, wat op dat tijdstip niet aantrekkelijk is en een langere reistijd betekent. In haar plannen voor Overvecht toont de gemeente weinig mededogen met deze groep bewoners. **-> Hoe gaat de gemeente hen tegemoetkomen?** **Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen** Knips tussen woonbuurten en wegafsluitingen leiden tot langere reistijden voor bewoners die van de auto afhankelijk zijn. Voorbeeld: een vrouw schetst op een	

Nr.	Reactie	Antwoord

inloopavond dat zij om boodschappen te kunnen doen door de voorgenomen wegafsluiting veel meer tijd kwijt is dan nu, als zij met de auto naar de supermarkt gaat. De verkeersdeskundige aan de mobiliteitstafel vraagt waarom zij de drie autominuten niet lopend kan doen. Verbijsterd over het gebrek aan inzicht en kennis over hoe mensen in Overvecht leven antwoordt de vrouw: “ik ben een alleenstaande, werkende moeder. U denkt toch niet dat ik naast gebrek aan tijd ook nog energie heb om alle boodschappen voor mijn gezin lopend te halen?!”. Daarop had de verkeersdeskundige geen antwoord.
PlanMER (p.82) schrijft dat wel (Variant 2) of niet (Variant 1) doorgaand verkeer via woonstraten een “geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht.”. Daarmee is **geen rechtvaardiging voor Variant 1** vastgesteld. Sterker nog: uit de beoordeling ‘gezondheid’ blijkt dat in Variant 2 (gespreide verdichting) sociale cohesie beter scoort dan in Variant 1 (PlanMER, p.136-140).

Hoewel bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag (PlanMER, p.68) vragen bewoners van bijvoorbeeld de Tigrisdreef níet om van hun belendende woonbuurten afgesloten te worden. **Zij vragen wél om zeer frequente handhaving op te hard rijden**.
Terwijl tijdens de avondspits de verkeersafwikkeling bij de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef en Brailledreef – Taagdreef volgens PlanMER (p.66) nu al in de avondspits onder aanzienlijke druk staat, is het niet verstandig (een deel van) de Brailledreef te versmallen. De inmiddels aangelegde stadsboulevards Marnixlaan en ’t Goylaan bevestigen dagelijks het beeld dat door wegversmallingen vele opstoppingen ontstaan zijn.
Een HOV-buslijn is mooi, maar hoeft niet te betekenen dat de Carnegiedreef voor autoverkeer wordt afgesloten. Er is voldoende ruimte voor zowel twee rijstroken als voor een HOV-busbaan.

Modal split
Een Overvecht met minder autoverkeer en een betere oversteekbaarheid van straten is een loffelijk streven. Uitgaande van het aantal ouderen, mensen met een beperking en noodzakelijk werkgerelateerd verkeer is het echter een illusie en te veel wensdenken dat iedere bewoner in staat is te gaan lopen of fietsen. Verplaatsen in een auto blijft van belang. Het tekort aan personeel en materieel

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor (H)OV draagt hiertoe bij. En helaas: “Het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.” (PlanMER, p.215). “Mogelijk”: de vermindering van slechtere luchtkwaliteit staat dus niet vast door modal shift. **-> Hoe gaat de gemeente de plannen aanpassen aan de realiteit van de huidige bewoners van Overvecht?** **HOV/OV** De gepresenteerde “keuze tussen twee bus-types” (deel A, p.24) wordt min of meer als een verrijking beschreven. PlanMER stelt “Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden.” (p.222). De genoemde toegankelijkheid gaat voorbij aan de realiteit dat bewoners voortaan beide bus-types nodig hebben om op de plaats van bestemming te komen. Nu kunnen zij doorgaans redelijk dichtbij een bus nemen – als die tenminste rijdt, want ook dat is regelmatig niet het geval. ‘Straks’ is een buurtbus én HOV-bus nodig. Dat betekent overstappen, dus een of meer keren per dag een langere reistijd en het stapeleffect van lopen + OV + HOV + lopen. Ook het inzetten op een tienminutenstad in plaats van pantoffelafstanden heeft een nadelige uitwerking. Daarnaast is de overstap van de ene op de andere bus met een rolstoel, rollator, kinderwagen of boodschappentrolley voor reizigers belastend. De buschauffeur is doorgaans weinig bereidwillig te helpen bij in- en uitstappen. De huidige buslijnen door de wijk opheffen, betekent voor veel bewoners een verarming voor hun mobiliteit. PlanMER stelt zelfs over Variant 1 dat het toegenomen “aantal voorzieningen[8]in de wijk [...] mogelijk minder goed bereikbaar (is) voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk door de hele wijk.” (p.225). Dit staat haaks op de bewering in Deel B “zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden” (p.166). **Behoud van de huidige buslijnen door de woonbuurten hoort bij een inclusieve stad.** Daarnaast is het zeer de vraag of de woonwijken, die van elkaar afgesloten door knips, niet te kleinschalig zijn voor buurtbusjes.	

[8] PlanMER is inconsistent ten aanzien van het grotere aantal voorzieningen in Variant 2: “[...] met gespreide verdichting (is) naar verwachting **meer** kans op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk.” (p.224). En vervolgens: “In dit alternatief (Variant 2) neemt het aantal voorzieningen in de wijk **minder** sterk toe dan in alternatief 1.” (p.225).

Nr.	Reactie	Antwoord

-> Hoe kan de gemeente het reizen per (H)OV werkelijk aantrekkelijk en toereikend houden/maken voor alle leeftijden en alle bewoners?

Rampenbestrijding
In een recent rapport (29 april 2024) waarschuwen het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid en de brandweer voor de risico's van o.a. 'optoppen'. Voor deze mooie manier van extra woonruimte creëren is het noodzakelijk voor de bestaande draagconstructie dat lichter materiaal gebruikt wordt. Dus geen stenen, maar wel brandgevaarlijker.
-> Hoe houdt de gemeente rekening met deze brandveiligheidsrisico's?

Nu volgens de plannen meerdere woonbuurten slechts één toegangsweg krijgen, geldt ook voor hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) en andere dienstverlenende professionals (o.a. artsen, verloskundigen, thuiszorg, vakspecialisten) dat zij langer op weg zijn om de plaats van bestemming te kunnen bereiken. Behalve een langere aanrijroute is slechts één in- en uitgang zorgwekkend als zich daar calamiteiten voordoen. Voor hulpdiensten geeft dit veiligheidsrisico's (zie ook het voorbeeld van de gebrekkige doorgang op de versmalde Marnixlaan). Het is daarom de vraag of één toegangsweg tot een woonbuurt verantwoord is. Dat geldt zeker als er meer woningen aan de buurt toegevoegd worden. Opheffen van de huidige gebiedsstructuur lijkt niet voor meer veiligheid te zorgen. Het afsluiten van onder andere Carnegiedreef, (deels) Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef voor autoverkeer maakt veel bewoners bezorgd.
-> Hoe zorgt de gemeente voor behoud van veiligheid bij rampen?

Parkeerhubs
De in Variant 1 gehanteerde A-norm (PlanMER, p.49) voor parkeren is in stedenbouwkundige termen van toepassing op drukke binnensteden. Overvecht is een buitenwijk van de stad, waardoor de B-norm van Variant 2 realistischer is.
Dat parkeren in een parkeerhub voor de meeste GPK-houders door de afstand tot hun huis geen wenselijk alternatief is, heb ik al beschreven. Daarnaast voelen veel ouderen het 's avonds als onveilig om over straat te moeten. Dat maakt dat zij in de avond minder op pad gaan en in feite een **avondklok**

Nr.	Reactie	Antwoord
	opgelegd krijgen. Anderen noemen het risico dat parkeerhubs gebruikt worden als hangplek, en dat met weinig toezicht de kans bestaat dat auto's/werkbusjes leeggestolen worden. **-> Hoe zorgt de gemeente voor voldoende en gegarandeerde veiligheid in parkeerhubs en op straat?** **-> Hoe gaat de gemeente voldoende parkeerruimte onder/bij nieuw te bouwen woningen verplichten?** In de plannen wordt veelvuldig ingezet op mogelijkheden elkaar te ontmoeten in de openbare ruimte. "Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen worden." (PlanMER, p.257). Maar ook: "Gevoel van onveiligheid[9] kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken." (PlanMER, p.134). Er zijn echter al veel ontmoetingsplaatsen in de wijk, namelijk bij mensen thuis. Dat betekent dat ook leeftijdgenoten van de oudere bewoners, die eveneens van de auto afhankelijk zijn om op bezoek te kunnen komen, het in voorkomende gevallen nodig hebben om dichtbij het te bezoeken adres te kunnen parkeren. Als dat niet meer kan, dreigt minder bezoek voor oudere Overvechters en dus is er het risico van **toenemende eenzaamheid**. Er moeten daarom nóg meer AGP's geplaatst worden dan de geschetste één per veertien woningen. Voor mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers geldt eveneens dat parkeren dichtbij het huis waarvoor zij komen noodzakelijk is. Indien er in de toch al niet overdadig beschikbare tijd ook nog twee keer heen en weer gelopen moet worden tussen huis en parkeerhub, zal er minder hulp aan huis geleverd kunnen worden. Dit leidt tot **verwaarlozing** van de hulpbehoevende en extra **overbelasting** van de hulpgevende. **-> Hoe gaat de gemeente deze dreiging voorkomen?** **Wonen** In Delen A en B en in het Participatieverslag staat op verschillende manieren 'wonen voor ouderen' genoemd: dat er **woningen voor ouderen** gebouwd moeten worden en bijzondere woonconcepten als groepswonen, kleinschalige	

[9] PlanMER, p.134: "Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk."

Nr.	Reactie	Antwoord

woonvormen en woonzorgconcepten. In deze opsomming is er geen aandacht voor de **toegankelijkheid van nieuw te bouwen woningen**. In de Omgevingsvisie Utrecht wordt hieraan in algemene termen wel een korte passage geweid[10], maar concrete uitwerking ontbreekt in de Omgevingsvisie Overvecht. Daarin zouden criteria en checklijsten opgenomen moeten zijn over toegankelijkheid, zowel kwalitatief als kwantitatief: wat is de basistoegankelijkheid (bezoekbaar voor mensen met een beperking), hoeveel procent van de woningen wordt toegankelijk met een rollator, bewoonbaar met een rolstoel en hoeveel woningen worden zorggeschikt gebouwd?

Naast aandacht voor woonvormen voor ouderen rept de Omgevingsvisie evenmin over **woonvormen die sociale cohesie stimuleren**. Denk daarbij niet alleen aan de geijkte standaardoplossingen, maar ook aan woonvormen waarbij diverse collectieve behoeftes mogelijk zijn. Bijvoorbeeld bewoners die in een groep willen samenwonen, of wonen en diverse activiteiten willen kunnen combineren. Dat hoeft niet alleen voor leeftijdgenoten, maar kan een mengvorm zijn van bijvoorbeeld ouderen en jongeren samen of gescheiden ouders met kinderen. Woningen voor mantelzorgers die dichtbij ouders wonen zou vanuit het oogpunt van noodzaak en efficiëntie ook mogelijk moeten zijn.

Geluidshinder/luchtkwaliteit
Deel B geeft de verschillen aan in verkeersintensiteiten voor Varianten 1 (p.167) en 2 (p.169). In de vergelijking van Variant 1 en 2 valt op dat in Variant 2 vijf van de acht weergegeven verkeersintensiteiten lager (en dus beter) scoren dan in Variant 1. Hierbij valt extra op dat Variant 1 in totaliteit 4500 meer verkeersintensiteiten telt dan Variant 2. PlanMER laat zien dat qua luchtkwaliteit zowel de varianten 1 als 2 negatief scoren (p.110 en p.112). Ten aanzien van geluidsbelasting schrijft PlanMER (p.97): “Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.[11].” . In de studies is niet meegenomen dat waar woonbuurten die in de toekomst slechts één toegangsweg kennen, ook in die

[10] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/wonen/2019-07-Woonvisie_Utrecht_beter_in_Balans__incl_amendementen_-_schoon.pdf
p.22 en p.34
[11] Zie ook: PlanMER, p.93, 96 en 98.

Nr.	Reactie	Antwoord

straten een toename van geluidshinder en verslechtering van luchtkwaliteit zal optreden. De mitigerende maatregelen om geluidsoverlast te beperken lijken niet reëel:
- stil asfalt scheelt 3-4 dB, maar het is de vraag of daar voldoende geld voor is;
- de gemeente kiest ervoor om geen schermen te plaatsen tussen bijvoorbeeld NRU en woonstraten;
- zogenoemde ‘dove gevels’ (zonder te openen delen aan de straatkant) zullen niet toegepast worden in bestaande woningen.
Daarnaast geeft PlanMER aan dat mede door de wijziging van inwonersaantal in Variant 1 de toename van CO2-uitstoot groter zal zijn dan in Variant 2.
Op basis van deze conclusies die een verslechtering betekenen van leefkwaliteit is het **onbegrijpelijk dat de gemeente kiest voor Variant 1.** Dit komt niet overeen met de ambitie van een ‘vertraagd Overvecht’ met “stilte, rust en goede luchtkwaliteit” (PlanMER p.60), noch met de gemeentelijke Beleidsnota Geluid en Trillingen: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillingshinder.” (PlanMER, p.87).

Conclusies PlanMER
In de conclusie milieueffecten (PlanMER, p.231-232) scoort Variant 1 op zes thema’s beter dan Variant 2. Variant 2 scoort op zes andere thema’s beter dan Variant 1. In alle gevallen niet meer dan één punt verschil op een schaal van 1-5. De overige 31 thema’s hebben in beide varianten een gelijke score.

In de conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven (PlanMER, p.233-234) worden diverse stadsprofielen weergegeven. Variant 2 scoort op meer punten beter dan Variant 1:

Variant 1
Verbonden: betere verkeersveiligheid en betere verbinding met Utrecht-centrum
Compact: meer voorzieningen langs HOV, maar lopend/fietsend minder bereikbaar
Variant 2
Groen: op enkele ambities beter dan Variant 1
Verbonden: socialer ontwikkelperspectief door fijnmazig busnetwerk

Nr.	Reactie	Antwoord

Compact: meer voorzieningen in de wijk en bereikbaarder
Inclusief: meer voorzieningen in de wijk en beter bereikbaar
Toekomstbestendig: meer circulariteit
Vertraagd: minder toename geluidshinder

Op basis van deze conclusies ligt de keuze voor Variant 1 geenszins voor de hand.

SAMENVATTEND: Participatieproces en inhoudelijk

Het gehanteerde participatieproces is ontoereikend en voelt als een ontmoedigingsbeleid:
- de gemeente heeft onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van Overvechters om te participeren;
- de verzonden Wijkberichten geven te weinig informatie;
- de informatie die in het Wijkbureau ter inzage ligt, is niet compleet;
- op per mail gestelde vragen wordt niet of te traag gereageerd;

De Omgevingsvisie is te rooskleurig en te optimistisch opgesteld:
- zo staat in Deel A (p.3) dat 2433 bewoners enquêtes hebben ingevuld. Het klopt dat 2433 bewoners begónnen zijn aan het invullen van enquêtes. Slechts 999 echter hebben deze helemaal ingevuld. Dat is 2,85 % van het aantal Overvechters. Bij de laatste online enquête heeft nog net geen derde de vragenlijst hélemaal ingevuld, hetgeen een heel ander beeld geeft. Uit de genoemde aantallen blijkt ook niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen meerdere enquêtes invulden. **Met haar voorstelling van zaken geeft de gemeente geen eerlijk beeld van werkelijke participatie;**
- meermaals wordt gezegd “In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. […] Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner.” (o.a. Deel A, p.23). Getuige de uitspraak van een buschauffeur is dit **niet gegarandeerd**: “We hebben nu al niet genoeg mensen en materieel!”;
- de aangelegde stadsboulevards in Utrecht zijn geen succes gebleken. Waar meer mensen komen te wonen is het **niet reëel wegen te versmallen of af te**

sluiten. De versmalde Marnixlaan is een goed voorbeeld van hoe te vaak het verkeer vaststaat;
- op de NRU staan bijna dagelijks files. Geld om deze drukke weg aan te passen is er niet. Toch kiest de gemeente voor een Variant 1 waarbij de verkeersintensiteit toeneemt;
- rekening houdend met toenemende vergrijzing, het huidige en toekomstige aantal GPK-houders en noodzakelijk (werk)verkeer is het niet waarschijnlijk dat de gewenste modal split naar lopen en fietsen gehaald wordt;
- op basis van de conclusies in PlanMER krijgt Variant 2 in totaal een betere score.

Tot slot op basis van de beschreven knelpunten en bevindingen in de diverse documenten nu het antwoord dat ik aan het begin van deze zienswijze aankondigde. Hierin heb ik oordelen verwerkt van iedereen die een handtekening gezet heeft.



Onze stad
Gezond?
Onrust over deels vage plannen en dreiging van vaststaande plannen is niet gezond. Meer geluidshinder en een verslechtering van luchtkwaliteit op

Nr.	Reactie	Antwoord
	vastgestelde wegen is niet gezond voor de mensen die langs die wegen wonen. De gekozen Variant 1 is ongezonder dan Variant 2. **Gezond? Bij lange na niet voor alle Overvechters.** f.Bereikbaar? Voor hulpdiensten en Overvechters wordt bereikbaarheid een groot probleem indien de plannen van de Omgevingsvisie uitgevoerd worden. Dat geldt ook voor voorzieningen in de woonbuurten en woonbuurten onderling. Terwijl sociale binding met elkaar en met de wijk juist een ambitie van de gemeente is, zullen geïsoleerde buurten door parkeerhubs en wegafsluitingen eenzaamheid en minder binding tussen de woonbuurten onderling veroorzaken. **Bereikbaar? Alleen voor wie in staat is lopend of fietsend afstanden af te leggen. Met ouderen en mensen met een beperking wordt onvoldoende rekening gehouden.** Aantrekkelijk? De huidige Overvechters hebben niet gekozen om in één groot park te wonen waar ze alleen kunnen lopen en fietsen, maar voor een wijk waar ruimte is voor een manier van leven die zij nodig hebben. Plannen die voor een nieuwe wijk al twijfelachtig zijn, omdat het groepen bewoners uitsluit, zijn zeker niet van toepassing op een bestaande wijk. **Aantrekkelijk? De mening van de huidige bewoners van Overvecht is onvoldoende opgehaald, waardoor de aantrekkelijkheid van de plannen niet vastgesteld kan worden.** Voor iedereen? **Zeker níet voor alle bewoners die hun handtekening gezet hebben.** **Gezien de antwoorden hierboven: nee!**	
369	Wij zijn het absoluut niet eens met de omgevingsvisie Overvecht op vele punten. We zijn bij een info avond geweest en moeten voor de zoveelste keer constateren dat de gemeente niks met de ingebrachte ideeën en punten van de bewoners heeft gedaan.	We begrijpen dat er in afgelopen periode veel is gebeurd gedurende het maken van de omgevingsvisie. Dit kans soms zorgen oproepen. We hebben op verschillende momenten geluisterd naar wat bewoners van Overvecht belangrijk vinden en deze input meegenomen bij het maken van de omgevingsvisie. Bij sommige onderwerpen, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ik woon een paar straten van mijn dementerende moeder die veel zorg nodig heeft. Haar even ophalen om boodschappen te doen vereist straks een rondrit via de al vaststaande randweg. Extra milieu belastende kilometers waarbij we ook nog de meeste tijd stil staan. • De gemeente vergaderd al ruim 30 jaar over een oplossing voor de noordelijke randweg. Nu bedenkt men een onderdoorgang bij de Einsteindreef. Daar is wel geld voor? • Een busstation bij de Rio Brancodreef, midden in de wijk. Waarom niet gewoon op het Industrie terrein een stukje verder op. • Carnegiedreef afsluiten……Een belangrijke verkeersader voor Utrecht. Alsof de Noordelijke randweg deze extra capaciteit aankan. • Smallere straten en fietstraten in overvecht. Er zijn vele ouders in Overvecht die hun hun kinderen verplichten op de stoep te fietsen omdat auto's vaak vlak langs fietsers rijden en/of fietsers afsnijden. Eind resultaat kinderen, ouders, maaltijd bezorgers, ze fietsen allemaal over de stoep. • Veel verkeers beperkende maatregelen resulteren in nog meer betonblokken op straat omdat de gemeente zwaar tekort schiet in handhaven. • De plannen en tekeningen zijn van slechte kwaliteit, en het lijkt erop dat de gemeente redelijk wat woning bezitters moeten uitkopen. • Een groot winkelcentrum wat niet makkelijk bereikbaar wordt voor een deel van Overvecht. Ik vraag me af of ondernemers daar een hoge huur voor willen betalen. • Parken moeten veiliger en toegankelijker worden. Hoe moeilijk is het om morgen al extra ing te plaatsen. Daar heb je geen visie voor nodig. En wellicht ook de zwervers uit de bosjes halen, en handhaven op fietsers. • De gemeente geeft aan dat er een paar duizend werplekken bij komen, maar ze kunnen niet vertellen waar of bij welk bedrijf. • Er wordt totaal voorbij gegaan aan de problemen op de huizenmarkt. Jonge twintigers met een baan en auto blijven noodgedwongen langer thuiswonen. Wat op zich geen probleem is, maar wat wel resulteert in meer auto's per woning. Om Overvecht beter, veiliger en leefbaarder te maken voor bewoners zijn er met name handhavers nodig om het volgende aan te pakken:	steun. Bij andere onderwerpen, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was er minder draagvlak onder bewoners. We hebben, waar mogelijk, de omgevingsvisie aangepast op basis van wat u heeft aangegeven. Toch zijn er soms keuzes gemaakt die niet door iedereen worden gesteund, bijvoorbeeld omdat er bredere belangen in de stad spelen of omdat we ervoor willen zorgen dat de wijk toekomstbestendig is. We beseffen dat dit niet altijd makkelijk is, en we waarderen uw betrokkenheid daarom des te meer. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Het gaat niet om een busstation, maar om een bushalte. De HOV-bus over de Rio Brancodreef zal doorrijden naar het bedrijvengebied of naar Zuilen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We gaan de straten in Overvecht zoveel mogelijk inrichten als gewone 30 km/uur (of 15) straten en zetten in op het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in de buurten. Hiermee wordt het veilig voor fietsers om over de rijbaan te fietsen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Fietsen op de stoep en in de parken • Parkeren op het trottoir. • Hard rijdende en herrie makende (V8) auto's • Zwervers uit het park • Vervuiling rond afval containers aanpakken. • Auto's parkeren in de tuin terwijl er geen oprit is Ik zou kunnen doorgaan door op iedere slak zout te leggen. De hele visie is een verspilling van tijd en geld. Steek de energie er eens in om te bouwen bij de Ivoordreef	In de komende jaren worden veel straten opnieuw ingericht. We willen maatregelen dan op een goede permanente manier nemen en niet met betonblokken. Betonblokken kunnen soms wel handig zijn als tijdelijke maatregel. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt. Ook hebben we daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde "Centrale as-gebieden". Om de verschillende ruimtelijke impact van de programmatische opgave in beeld te brengen per gebiedstype is de verwachte verdeling van de programmatische opgave gevisualiseerd in een taartdiagram. Hieruit wordt duidelijk dat 55-60% van de totale opgave zal landen in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en de Stationsomgeving. De stelling dat er redelijke wa woningbezitters uitgekocht moeten worden klopt daarom niet. In eerste instantie wordt daarnaast het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Het winkelcentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet in de ontwerp omgevingsvisie soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het winkelcentrum rijden. Deels klopt het dat de gemeente nog niet weet waar de werkplekken worden toegevoegd en welke bedrijven dit zijn. De doelen uit de omgevingsvisie vragen nog nadere uitwerking. Dat geldt voor de werkplekken, maar bijvoorbeeld ook

Nr.	Reactie	Antwoord
		voor de extra woningen en de infrastructurele veranderingen. De buurtkaarten geven een indicatie van de aantallen werkplekken die we per buurt nastreven. In hoeverre dit daadwerkelijk haalbaar is, moet blijken uit ondernemersinitiatieven om bedrijven te vestigen of uit te breiden. De omgevingsvisie biedt de beleidsruimte om dergelijke initiatieven positief te beoordelen en te faciliteren. Met de toevoeging van 5.000 woningen willen we bijdragen aan het oplossen van de problemen op de huizenmarkt. We kiezen hierbij voor een divers aanbod van woningen, zowel huur als koop in verschillende prijscategorieën, wat doorstroming bevordert, zodat ook jongeren een woning kunnen vinden. Ook op korte termijn zijn al veel maatregelen denkbaar om de leefbaarheid te verbeteren. Wij hebben uw voorstellen doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Daarnaast zijn er ook lange termijn maatregelen nodig om de leefbaarheid in de toekomst verbeteren. Deze hebben wij opgeschreven in de omgevingsvisie Overvecht.
370	Hierbij geef ik mijn zienswijze op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040. Mijn zienswijze heeft betrekking op de volgende deelonderwerpen. 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. 2. Knip in mr. Tripkade Ad 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. Dit heeft een aantal negatieve gevolgen voor de wijk Tuindorp die in mijn visie niet of onvoldoende meegewogen zijn in de omgevingsvisie. Ik doel dan met name op: a. Toename verkeersonveiligheid. Zo zal aanleggen van de tunnel bij de Van Bemmelenlaan leiden tot een toename van verkeer over de Prof. Ritzema Boslaan richting Tuinwijk/centrum. Het wegennet binnen Tuindorp is niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen (denk aan Thuisbezorgd etc) leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt (of beter: racet) toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke situaties in Tuindorp. b. Sociale onveiligheid. In Overvecht speelt meer sociale onveiligheid dan in Tuindorp. Aan te nemen gevolg van de tunnels is dat de sociale onveiligheid in Tuindorp verder toe zal nemen. c. Kosten. Nadeel van aanleg van de tunnels is dat dit uitermate kostbaar is. Dit weegt niet op tegen de voordelen die de tunnels met zich brengen: er zijn immers reeds meerdere verbindingen tussen Tuindorp en Overvecht op slechts enige tientallen tot maximaal enige honderden meters van de geplande tunnels. Daarmee kunnen de schaarse middelen van de gemeente (betaalde belasting door haar inwoners) beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen. ad 2. Knip in Mr. Tripkade. Aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename (verdubbeling?) van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat autoverkeer uit het westen van de wijk Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik merk dat bovenstaande punten breed leven in de wijk Tuindorp. Met name de aan te leggen tunnels leiden tot veel onrust onder de bewoners van de wijk Tuindorp. Ik verzoek u hierbij voorgaande punten mee te nemen bij het vervolg. In mijn visie zal dat er toe moeten leiden dat de voorgenomen tunnels niet opgenomen worden in het definitieve plan.	
371	Middels deze e-mail wil ik bezwaar maken tegen de ontwerp omgevingsvisie voor de wijk Overvecht, specifiek met betrekking tot de plannen voor de Zamenhofdreef. Als eigenaar van [redacted] en tevens bewoner van dit pand, heb ik ernstige zorgen over de gevolgen van de voorgestelde veranderingen voor mijn woning en mijn bedrijf. De Zamenhofdreef behoort volgens de omgevingsvisie tot het rode, hoogstedelijke gebied. De plannen om deze weg autovrij te maken en te transformeren naar een groene boulevard, gecombineerd met de voorgestelde wegafsluitingen, zullen een grote impact hebben op de bereikbaarheid van mijn dierenkliniek. Hieronder geef ik enkele specifieke punten van bezwaar aan: • Toegankelijkheid voor auto's: Veel van mijn klanten zijn diereigenaren die afhankelijk zijn van een auto om bij de kliniek te komen. Dit geldt vooral voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn, en eigenaren van grote honden met mobiliteitsproblemen. Het autovrij maken van de Zamenhofdreef zou de toegankelijkheid ernstig beperken en daarmee de toegang tot noodzakelijke veterinaire zorg bemoeilijken. • Parkeergelegenheid: Momenteel is er voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van de kliniek, wat essentieel is voor het goed functioneren van de praktijk. De verwijdering van parkeerplaatsen in de buurt van de kliniek zal leiden tot een tekort aan parkeerplaatsen voor mijn klanten, wat hen verder ontmoedigt om naar de kliniek te komen. • Spoedgevallen: Mijn kliniek behandelt regelmatig spoedgevallen, waarbij snelheid cruciaal is voor de gezondheid en het welzijn van de dieren. In situaties waarin minuten het verschil kunnen maken, is een goede en	Uw pand [redacted] zal ook in de toekomst bereikbaar blijven met de auto via de Lemnosdreef. Met het autovrij maken van de Zamenhofdreef bedoelen we vooral de hoofdstroom zoals die met name tussen Theemsdreef en Einsteindreef rijdt. Bestemmingsverkeer voor de bestemmingen langs de Zamenhofdreef blijft mogelijk, mogelijk in de toekomst wel via een iets andere route. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Uw kliniek blijft goed bereikbaar met de auto. In de toekomst, waarbij in de omgeving meerdere aanpassingen worden gedaan in het autonetwerk, blijft de belangrijk(st)e toegangsroute vanaf de Einsteindreef via Humberdreef en Theemsdreef in ieder geval beschikbaar. Wij begrijpen uw zorgen goed. Sloop en nieuwbouw kunnen inderdaad impact hebben op de dagelijkse gang van zaken. In de beleidsnota beschrijven we de toekomst voor Overvecht in 2040. Dit proces verloopt stap voor stap; de beleidsnota geeft daarbij richting, maar niet alles kan en gaat in één keer worden gerealiseerd. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie proberen we zoveel mogelijk rekening te houden met het behouden van de continuïteit van ondernemingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	snelle bereikbaarheid van levensbelang. De voorgestelde verkeersmaatregelen zullen deze spoedbereikbaarheid ernstig aantasten. • Bedrijfscontinuïteit: De mogelijke sloop en nieuwbouw in dit hoogstedelijke gebied kan niet alleen voor tijdelijke, maar ook voor langdurige overlast en verminderde toegankelijkheid zorgen, wat de continuïteit van mijn praktijk ernstig in gevaar kan brengen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor mij en mijn onderneming, maar ook voor mijn werknemers. • Gezien de bovengenoemde bezwaren verzoek ik u dringend om de plannen voor de Zamenhofdreef te heroverwegen. Ik vraag u om rekening te houden met de unieke positie en functie van mijn dierenkliniek binnen de wijk Overvecht en om alternatieve oplossingen te zoeken die de bereikbaarheid en parkeergelegenheid waarborgen. Ik sta open voor een constructief gesprek en ben bereid om mee te denken over mogelijke oplossingen die zowel de ontwikkelingsdoelen van de gemeente als de belangen van mijn onderneming en mijn klanten kunnen dienen.	
372	**Opmerkingen op de Omgevingsvisie** Wij vragen u om onderstaande opmerkingen te verwerken. 1. In de Omgevingsvisie op blz. 73 staat een voorbehoud voor het ontwikkelen van de locatie van de rioolwaterzuivering (RWZI). Wij vragen u om dit voorbehoud uit te breiden met de volgende zin: “*Pas wanneer een alternatieve locatie en de logistieke verplaatsing van de RWZI 100% zijn uit onderhandeld, de nieuwe locatie planologisch verankerd is en de nieuwe RWZI operationeel is, kan het huidige RWZI terrein een alternatieve bestemming krijgen.* Deze formulering sluit aan op de gesprekken die de gemeente en HDSR bestuurlijk voeren over de toekomstige ruimtelijke invulling van het terrein. Juist omdat hierover in het verleden verschil van inzicht bestond, pleiten wij ervoor om ons voorbehoud zo compleet mogelijk in de visie op te nemen. 2. Op de buurtkaart voor Zamenhofdreef e.o. is helemaal geen voorbehoud opgenomen in de tekst over de zuivering: *“Een deel van het RWZI-gebied wordt op termijn een hoogstedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen dat aansluit bij Overvecht Centrum”.* Wij vragen u om hieraan toe te voegen dat dit pas mogelijk is na verplaatsing van de zuivering.	Wij herkennen het standpunt van de HDSR waarbij het volledig kunnen beschikken door HDSR over een nieuwe (alternatieve) locatie randvoorwaardelijk is om de huidige locatie te kunnen herontwikkelen. Zo nemen wij het op in de Omgevingsvisie. De voorgestelde suggestie nemen wij niet over, deze bevat gedetailleerde afspraken die nader moeten worden afgestemd. De buurtkaart Zamenhofdreef is conform uw voorstel aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
373	1. Cliënten zijn reeds geruime tijd eigenaar van voorgenoemde locatie gelegen in Overvecht Centrum. Het pand is gelegen binnen het gebied waar de Omgevingsvisie betrekking op heeft. Naast de Omgevingsvisie vinden er sinds geruime tijd (in ieder geval sinds 2001) ook gesprekken plaats en worden er plannen gemaakt over de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Een ontwikkeling die in beginsel wordt gesteund door cliënten, hetgeen niet het geval is wat betreft de concrete uitwerking ervan. Kortgezegd zijn cliënten het niet eens met het verloop van het proces en hetgeen nu is opgenomen in het Masterplan 1.5.Vaststelling van dit plan is een gemiste kans en leidt tot schade bij de cliënten. In dat kader wordt graag verwezen naar de brief van cliënte d.d. 17 mei 2024 omtrent dit Masterplan (zie bijlage 1). 2. Tot grote verbazing van cliënten lijken onderdelen van Masterplan 1.5 ook te zijn verwerkt in onderhavige Omgevingsvisie. Cliënten hebben derhalve eveneens bezwaar tegen de Omgevingsvisie. De inhoud van de brief d.d. 17 mei 2024 (bijlage 1, voornoemd) dient daarom hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. In aanvulling op deze brief treft u hieronder een nadere toelichting aan van cliënten waarom zij het niet eens zijn met de Omgevingsvisie. 3. Zo is in de Omgevingsvisie (zie p. 29 deel a) opgenomen dat ter plaatse van het pand van cliënten een toegangsweg voor de buurt wordt gerealiseerd. Met verwijzing naar de als bijlage 1 meegezonden brief zijn het hier niet mee eens. Het is niet onderbouwd waarom de weg hier moet komen. Het betreft een grote wijziging terwijl een meer voor de hand liggende toegangsweg voor de buurt is gelegen ter plaatse van het kruispunt met de Rhonedreef. De gronden rondom dit kruispunt zijn al van de gemeente en hier zijn ook al veel parkeerplaatsen gelegen. Parkeerplaatsen met de bestemming Verkeer, waar dus ook op een relatief eenvoudige wijzig op gemeentegrond een parkeergarage kan worden gerealiseerd. Kortom, cliënten verzoeken u de tekening te wijzigen en de toegangsweg hier te verwijderen althans te bevestigen dat op de locatie van cliënten geen parkeergarage zal worden gerealiseerd. 4. In de Omgevingsvisie is de locatie van cliënten aangewezen als hoogstedelijk gebied met bijbehorende functies en bouwhoogten (p. 36 en 30	Het Masterplan doorloopt een eigen traject. In september 2024 heeft er een gesprek plaatsgevonden met u en het team van het Masterplan waarin we dit besproken hebben. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. De toegangsweg is ingetekend op de plek van de bestaande toegangsweg. In de omgevingsvisie Overvecht is niet aangegeven waar gebouwen zoals een parkeergarage komen. Wat in de omgevingsvisie Overvecht hier is opgenomen over parkeervoorzieningen klopt inderdaad niet. Dit zal worden aangepast. De bedoeling is dat het parkeren wordt ondergebracht in gebouwde parkeervoorzieningen. Dit kan in combinatie met andere functies zijn, maar ook losse parkeergarages, boven- of ondergronds. In de omgevingsvisie is het totale Masterplan Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Ook op de afbeelding waarnaar u verwijst is dit weergegeven als 1 gebied waarbij verwezen wordt naar het Masterplan. Op de kaarten op pagina 165 van deel B van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 stonden geen parkeergarages aangegeven. Dit past ook niet bij het abstractieniveau van de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	deel A). Evenwel is in voornoemd Masterplan 1.5 voor Overvecht centrum ter plaatse van de locatie van cliënten een parkeergarage ingetekend en dus geen hoogbouw met een functie die overeenkomt met het programma zoals opgenomen op p.40 van de Omgevingsvisie. Daarbij is in de Omgevingsvisie voor het Hoogstedelijk gebied expliciet opgenomen dat functies als parkeren worden opgenomen binnen de te ontwikkelen gebouwen. Kortom een parkeergarage- /hub zoals opgenomen in het Masterplan 1.5 is hiermee in strijd. Graag verzoeken cliënten te bevestigen dat het Masterplan 1.5 in strijd is met de Omgevingsvisie zodat het Masterplan hierop kan worden gewijzigd. 5. Voorts is de afbeelding, weergegeven op pagina 5 van deel A, dat er ter plaatse van de locatie van cliënten alleen voorzieningen worden gerealiseerd. Dat is niet juist. Cliënten staan er in beginsel voor open om voorzieningen te realiseren op haar locatie (op begane grond), maar op de verdiepingen is het voornemen om woningen te realiseren. Graag verzoeken cliënten dit in de Omgevingsvisie te verduidelijken. 6. Ten slotte, lijkt op de afbeeldingen in hoofdstuk Mobiliteit vanaf Deel B te zijn weergegeven (zie o.a. afbeelding op p. 165) waar het de bedoeling is dat parkeergarages/ -hubs moeten worden gerealiseerd. Hierbij lijkt ook de locatie van cliënten te zijn aangewezen als locatie voor het realiseren van een parkeergarage/ -hub. Cliënten zijn het hier niet mee eens. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente een publieke functie voorziet op de locatie van een private partij terwijl de gemeente in hetzelfde gebied over voldoende grond beschikt met ook de juiste bestemming om een parkeergarage te realiseren (namelijk verkeer). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage . Graag verzoeken cliënten deze tekeningen te wijzigen en te bevestigen dat er geen parkeergarage/ -hub is voorzien op hun locatie. 7. Cliënten verzoeken u met inachtneming van het voorgaande om de Omgevingsvisie te wijzigen.	
374	Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen	*Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn. Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces. Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten. **NRD en PlanMER** De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link). Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn. **PlanMER** Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b. **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht**	*Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER. *Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef afrijdt via Mr. Tripkade). In de

Nr.	Reactie	Antwoord
	De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.). Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd. **Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven** Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd. **Ontbrekende thema's / indicatoren** Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om	(ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling. *Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit* Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen* Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om: • **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen • het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht • het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU) Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1. **Geen weging toegepast** Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*." Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd! **Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen** Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen	alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot* In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen. In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord

wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages.

Verkeer

In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.

• Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen.

• In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75.

• De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.

• Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt).

Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74.

• Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve

vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt.

Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere.

Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2.

NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken “*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*”. Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken.

Gezondheid

• Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op ‘groen in het gebied’ dan bij Alternatief 1.

Ruimtelijke kwaliteit

Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema ‘ruimtelijke kwaliteit’ moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag ‘de andere kant op geschreven’ kunnen worden:

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P. 189: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 1 onder de parameter ‘structuur’ als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden. • P.191: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 2 onder de parameter ‘structuur’ als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er ‘in meer buurten ingrepen’ worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden. • P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter ‘identiteit’ (ook vallend onder ‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2. • P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1. • P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Energie

Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

• De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)

Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

• Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de

verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.

• Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.

Conclusie milieueffecten

Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate.

Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie

In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar.

Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.

Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?

Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven.

Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!

Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd.

7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum

In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen:

• Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*."

Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden.

• Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.

Nr.	Reactie	Antwoord

Subjectiviteit en vooringenomenheid

Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3.

• In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen.

• In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80.

• Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer.

Die mitigerende maatregel wordt gevonden in "extra scherp parkeerbeleid" **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Procedure Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER. Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.** Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum. De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
375	Als woningcorporaties die actief zijn in Overvecht dienen wij een gezamenlijke zienswijze in op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Wij zijn eigenaar en verhuurder van 2/3 deel van alle woningen in de wijk. We zien dat het ondanks al onze investeringen nog niet goed gaat met Overvecht en de Overvechters. Een Omgevingsvisie zou moeten helpen om door ruimtelijke ingrepen de wijk Overvecht te verbeteren. De ontwerp visie die nu voorligt, dient dit doel onvoldoende en wel om de volgende redenen: ***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** Er is in Overvecht mooi groen dat we allemaal willen koesteren. Maar er zijn ook enorm veel verhardingen, overmatig laagwaardig groen, lelijke achterkanten en nare plekken waar mensen zich onveilig voelen. De corporatiewoningen, met een naar sociaaleconomische status steeds meer eenzijdige bewoners-samenstelling, staan geconcentreerd bij elkaar in de (gele) woonbuurten. Concentratie van de verdichting en vernieuwing langs de centrale as, zoals de ontwerp omgevingsvisie nu voorstelt, draagt onvoldoende bij aan het verbeteren van deze buurten. De corporaties pleiten voortdurend voor ruimte om juist in de woonbuurten te vernieuwen. Daar waar de problemen liggen, ligt ook de sleutel tot verbetering. Het bouwen van nieuwe woningen voor diverse doelgroepen is een kans om bij te dragen aan betere leefbaarheid, veiligheid, veerkracht, doorstroomkansen voor Overvechters, minder eenzijdig maken van de bevolkingssamenstelling, draagvlak voor voorzieningen, een prettige openbare ruimte met een menselijke maat, ogen op straat en functiemenging. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel***	***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** We zijn het er over eens dat ook de gele woonbuurten echte verbetering nodig hebben en dat onderschrijven we ook in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie kiest voor grote woningaantallen in Overvecht Centrum en het stationsgebied en in iets mindere mate langs de Centrale As. De omgevingsvisie kiest ook voor kleinschalige ontwikkelingen in de gele buurten. Juist kleinschalige transformaties van (corporatie)bezit (zoals optoppen, uitbuiken en bijbouwen) of kleinere nieuwbouw ontwikkelingen in combinatie met herinrichting van de openbare ruimte, levendige plinten en kleinschalige voorzieningen, zullen een kwaliteitsimpuls in leefbaarheid en veiligheid geven aan de gele woonbuurten. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel*** De keuze voor de grootste verdichting in Overvecht Centrum, stationsgebied en langs de centrale as gaat hand in hand met de keuze voor de mobiliteitsstructuur. Voor de toevoeging van 5000 woningen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk (relatief minder auto's). Er moeten goede alternatieven zijn zoals een centrale HOV-as en een fijnmazig fiets-en voetgangsnetwerk. Zo houden we de wijk ook met de auto bereikbaar. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. Op basis van de zienswijzen over de knips hebben we de visie op dit punt aangepast. In plaats van de knips tussen de buurten (om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren) kiezen we voor mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. Eerst zullen we de buurten gaan herinrichten. De centrale as maken we zoveel mogelijk autovrij.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De keuze voor het model met geconcentreerde verdichting gaat gepaard met zeer vergaande ingrepen in de verkeersstructuur van de wijk. Onze bewoners verzetten zich daartegen. En de herontwikkeling van shoppingcenter Overvecht, de grootste en belangrijkste verdichtingslocatie, komt ermee op losse schroeven te staan. Het alternatieve model met meer verspreide en organische ontwikkeling van de bestaande buurten is op dat vlak veel minder ingrijpend en past veel beter bij onze gezamenlijke doelstellingen voor Overvecht. De ontwerp omgevingsvisie kiest onverkort voor het geconcentreerde model. De onderbouwing daarvan is pas bij de ter inzagelegging gedeeld. Uit de onderliggende onderzoeken blijkt dat het tweede model een gelijkwaardige of zelfs betere score op de te realiseren doelen van de gemeente heeft. Onze oproep is dan ook om samen op zoek te gaan naar een model dat de realisatie van concrete plannen dichterbij brengt. ***De haalbaarheid staat onder druk*** De concept omgevingsvisie kiest voor geconcentreerde verdichting langs de centrale as, op plaatsen waar voor een groot deel goede, gerenoveerde corporatiewoningen staan. Wij achten het niet realistisch dat op veel van deze plekken substantiële verdichting van de grond komt. De keuze voor geconcentreerde verdichting vraagt om compensatie van groen en parkeren in de woonbuurten. Onder andere daardoor zijn de randvoorwaarden om daar tot ontwikkeling te komen weinig realistisch. De haalbaarheid staat op voorhand al te veel onder druk. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal vooral gaan over plannen en projectvoorstellen op gemeentegrond. De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot. We hebben goede partijen aan tafel die zich willen committeren aan de lange termijn, aan zoet en zuur, aan een gezamenlijke coalitie. Het hoeft niet exclusief, het kan zonder veel problemen Didam-proof worden afgesproken. Het tenderen van locaties past daar niet goed bij.	***De haalbaarheid staat onder druk*** De uitvoering van de omgevingsvisie is geen eenvoudige opgave. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal gaan over plannen op gemeentegrond, maar even zozeer zijn wij voor de uitvoering van deze omgevingsvisie afhankelijk van initiatieven van anderen. De omgevingsvisie biedt daarvoor het kader. Op de kaart ruimte voor groei staat daarover: Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Het klopt dat de gemeente een regierol heeft. Het is zeker niet de bedoeling plot voor plot te tenderen. En onderschrijven dat ontwikkelingen in samenhang gezien moeten worden, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen moeten op gebiedsniveau gemaakt worden. We hebben dit overgenomen in de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Voor de selectie van marktpartijen zijn we als gemeente gehouden aan regels en zullen het Didam-arrest daarbij in achtnemen. **Tot slot** In de gesprekken die we in de afgelopen periode gehad hebben over de ontwerp omgevingsvisie bleek dat we zien dat in alle verschillende gebieden (van geel tot rood) ingrepen nodig zijn. We hebben een aantal aanpassingen gedaan in de omgevingsvisie omdat duidelijker te omschrijven. We hebben gezamenlijk geconstateerd dat de haalbaarheid verder onderzoek vraagt met inspanningen van beide kanten. We hebben afgesproken om gezamenlijk het gesprek op te starten naar welke samenwerkingsvorm het beste past om uitvoering te geven aan de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij doen een dringende oproep aan de gemeenteraad om samen deze ontwerp omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer en betere kansen biedt op concrete en haalbare plannen die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	
376	1- d**e fiets- en voetgangerstunnel naar Tuindorp die uitkomt op de Professor van Bemmelenlaan**: De noodzaak van deze tunnel zie ik niet in. Er is een onderdoorgang bij de Meester Tripkade op ca. 200 meter van de nu ingetekende tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze tunnel komt midden in de wijk Tuindorp uit en deze wijk is alleen bestemmingsverkeer voor bestemmingsverkeer. Muv de personen die aan de overkant naast het station wonen en in Tuindorp moeten zijn en vice versa zal deze tunnel m.i. geen toegevoegde waarde hebben. De kosten voor de aanleg van zo'n tunnel lijken mij niet in verhouding staan tot hetgeen het oplevert. Ook vanuit leefbaarheids- en veiligheidsoogpunt lijkt mij een tunnel op deze plek niet wenselijk. Een tunnel kan een aantrekkingskracht hebben op personen die zich graag buiten het zicht op houden (overlast door jongeren of andere personen) of een vluchtweg willen (inbrekers). Een tunnel is een ideale plek voor personen om te hangen/ zich op te houden omdat het in een tunnel droog is als het regent en verlicht in het donker. 2- **de hoogbouw rondom station Overvecht**: aan de oostkant van het station, naast de huidige kantoorpanden van de PO & VO raad. Voor alle huizen op de ALbrecht Thaerlaan betekent dit dat het zicht aanzienlijk verandert; van vrij weg kijken naar hoge woontorens. Dit betekent een waardevermindering van de huizen. 3. **Autoluw/vrij maken van tunnel Meester Tripkade**: Het is een mooi streven om de wijk groener te maken, maar m.i. komt het niet de leefbaarheid van de stad ten goede als auto's uit de stad worden geweerd. En dat lijkt wel het doel van dit plan. In de binnenstad begrijp ik dat auto's zoveel als mogelijk geweerd worden, maar in de stadswijken daaromheen moeten mensen hun auto kunnen parkeren en kunnen gebruiken voor woon-werkverkeer. De Meester Tripkade is een weg die Overvecht met de Kardinaal de Jongweg verbindt en ook met Tuindorp. Als hier geen auto's meer kunnen rijden, zullen automobilisten	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw zicht en of dit waardevermindering van huizen tot gevolg heeft. Dit is nu nog niet te zeggen. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	omrijden via winkelcentrum Overvecht of de Winklerlaan en dus meer kilometers rijden en meer vervuiling. Dit lijkt mij dus geen wenselijk plan.	
377	**Ambities en keuzes volgens de ontwerp-omgevingsvisie** De ontwerp-omgevingsvisie, die sinds april 2024 is in te zien, legt de ambities vast voor de wijk Overvecht. Deze ambities zijn: • Toevoeging van minimaal 5.000 woningen • Toevoeging van minimaal 3.000 werkplekken • Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare • Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht • Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3-4 voetbalvelden • Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen) • Betere verbinding binnen de wijk en met de rest van de stad • Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer • Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen. In grote lijnen kiest de gemeente er in de ontwerp-omgevingsvisie voor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het toekomstige Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV), hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Op het bedrijventerrein Nieuw-Overvecht wordt ingezet op intensivering van de productiefunctie. In de gemengde zone op het bedrijventerrein wordt ruimte gegeven voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen, zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. In de ontwerp-omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om in deze gemengde zone geen woonfunctie toe te staan. **Overwegingen in de ontwerp-omgevingsvisie** • In de ontwerp-omgevingsvisie wordt uiteengezet dat de gemeente graag ruimte wil bieden voor zowel ‘groei’ als ‘behoud’. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer voorziet men kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin	In de Ontwerp omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Daarnaast wordt verwacht dat woningbouw (of de mogelijkheid van woningbouw) voor een ongewenst extra prijsopdrijvend (speculatie-)effect zal zorgen. Dit beperkt bedrijven in hun (groei- of vestigings)mogelijkheden en beperkt transformatie van bedrijven naar andere bedrijvigheid. Grond- en vastgoedprijzen stijgen bij het openhouden van de woningbouwoptie in de hoop op een waardesprong, waardoor nieuwe bedrijfsvestigingen of uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven minder kansrijk worden. Tot slot, er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). We zien op veel plekken in de stad diverse bedrijfspanden en –percelen transformeren naar wonen. De hoeveelheid ruimte voor bedrijven met een gemiddelde of hogere milieucategorie (in dit geval 3.1 en 3.2) en de bijbehorende specifieke (MBO-)werkgelegenheid komt daardoor in de knel. Wij hopen met de keuze om geen wonen toe te staan op bedrijventerrein Nieuw Overvecht een bijdrage te leveren aan de benodigd ruimte voor werken en werkgelegenheid. Een expliciete keuze vóór bedrijvigheid en geen nieuwe woningen op bedrijventerrein Nieuw Overvecht draagt bij aan de investeringsbereidheid onder bedrijfsvastgoed-eigenaren en ondernemers. Dat draagt bij aan verduurzaming, intensivering van het ruimtegebruik en de werkgelegenheid, en daarmee een kwaliteitsverbetering van de stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzieningen, woningen en werkplekken. Voor het bedrijventerrein Nieuw Overvecht geldt dit uitsluitend voor werkplekken. • In de visie worden de Franciscusdreef en de Einsteindreef expliciet genoemd als stadsentrees van de wijk, terwijl deze dreven door veel bewoners nu nog als barrières worden ervaren. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale controle. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees wil de gemeente zorgen voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken. • De gemeente wil graag zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt functies en wordt meer open. Bij nieuwbouw wil de gemeente een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. De gemeente streeft naar prettige overgangen tussen gebouwen en straat en het groen en wil graag zorgen voor meer verbinding en contact met elkaar. Hiertoe wil de gemeente dat vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijker maken. • De gemeente streeft er ook naar om af te stappen van grote verharde parkeervelden en wil bij nieuwe ontwikkelingen overgaan op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook ziet de gemeente graag andere voorzieningen zoals het laden en lossen en afvalinzameling graag inpandig opgelost worden. • De gemeente zoekt in Overvecht ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streeft de gemeente naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector (hoewel deze verdeling geen doel op zich is, meer een ontwikkelrichting). De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Toekomstige bouwprojecten zullen worden getoetst op bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Ook is er de wens om specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen mogelijk te maken. Met deze woonvormen bestrijdt de gemeente eenzaamheid en krijgen kwetsbaren een steuntje in de rug. **Gemeentelijke visie op werken**	Bovenstaande uiteenzetting leidt ertoe dat het voor de gemeente op dit moment niet opportuun is om conform jullie verzoek het initiatief waarbij wonen en werken wordt gecombineerd te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Uitgangspunt in de ontwerp-omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. De gemeente streeft naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040. • Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Daarom vindt de gemeente het belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs. Er is door de gemeente nog geen onderzoek gedaan naar wat dit precies betekent voor Overvecht. • Omdat Utrecht de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers wil blijven faciliteren (terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijfsterreinen meer bijkomen), kiest de gemeente voor intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Door het niet toestaan van de woonfunctie wil de gemeente conflicten voorkomen tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. **Ontwikkellocatie Franciscusdreef 82-90, Utrecht Overvecht** [redacted]. Het betreft een perceel van ruim 10.000 m2, dat deels is bebouwd en verhuurd aan commerciële partijen, zoals een grote Jumbo, Basic Fit, Jumper en Motomonks. De rest van het perceel is in gebruik als verhard parkeerveld. De bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur en De Hoge Dennen heeft daarom medio 2022 aan ontwikkelaar Sustay gevraagd om een herontwikkelingsplan uit te werken. Initiatiefnemers hebben hierbij gezocht naar mogelijkheden die zoveel mogelijk aansluiten bij de ambities van de gemeente.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In die periode, medio 2022, bood het geldende bestemmingsplan ‘Bedrijventerrein Overvecht 1e Herziening’ de mogelijkheden om een herontwikkeling met woonfunctie mogelijk te maken. Over het hele plangebied lag de gebiedsaanduiding ‘Wro – zone – wijzigingsgebied 5’ waarbij burgemeester en wethouders bevoegd zijn om de bestemming ‘Bedrijventerrein’ te wijzigen ten behoeve van een woonfunctie, mits aangetoond kan worden dat er geen ruimtelijke en milieukundige belemmeringen optreden. In de Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht (RSU2040) wordt bedrijventerrein Nieuw Overvecht aangeduid als werklocatie met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen. De strook langs de Franciscusdreef wordt in de verbeelding aangeduid als ‘gemengd stedelijk milieu’ met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef. Om bovenstaande redenen (a. huidige bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur, b. bestemmingsplan bood mogelijkheden voor functiewijziging naar wonen en c. aanduiding in de gemeentelijke structuurvisie van gemengd stedelijk milieu langs de Franciscusdreef) startte De Hoge Dennen Vastgoed een onderzoek naar een kwaliteitssprong voor deze locatie, dat bijdraagt aan zowel de woningbouwopgave als de ambitie om bedrijvigheid toe te voegen. Na afronding van deze studie gaf de gemeente aan de plannen nog niet te kunnen toetsen aangezien eerst een omgevingsvisie moest worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wordt de eerdergenoemde strook langs de Franciscusdreef aangeduid als ‘gemengde zone bedrijventerrein’, waar bedrijvigheid kan worden gemengd met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en sport(voorzieningen) zijn dan ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Er wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor gekozen om in deze strook geen woonfunctie toe te staan. In deze zone kan wel hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Initiatiefnemers hebben er begrip voor dat de gemeente ervoor kiest om bestaande bedrijventerreinen te behouden, want zonder voldoende plaats voor stedelijke, productieve werkruimte verliest de stad één van haar aantrekkingskrachten. Een gemengd werkprogramma zorgt voor werkgelegenheid, voor economische ontwikkeling en vormt het voorzieningenniveau voor de stadsbewoners. Initiatiefnemers zien het echter als een gemiste kans als de strook langs de Franciscusdreef, die in de RSU2040 nog werd aangeduid als ‘gemengd stedelijk milieu’, nu wordt gezien als gemengde bedrijfszone (waarbij wonen niet meer wordt toegestaan). Door de strook langs de Franciscusdreef wel als gemengd stedelijk milieu te bestemmen, zien initiatiefnemers uitgelezen kansen om op de genoemde ontwikkellocatie gelijktijdig aan meerdere gemeentelijke ambities bij te dragen: • Toevoegen van (betaalbare) woningen en bijdragen aan variatie in woningaanbod • Verdubbeling van het aantal werkplekken • Klimaatadaptief en toekomstbestendig bouwen • Creëren van een aantrekkelijke stadsentree en een visitekaartje voor het bedrijventerrein (in het bijzonder voor de twee “kopentree’s”: locatie Van Wijnen en locatie De Hoge Dennen) • Versterken van de sociale controle en veiligheid • Bijdragen leveren aan de oversteekbaarheid van de Franciscusdreef • Bijdragen leveren aan meer levendigheid en verbeterde leefbaarheid in de wijk • Bijdragen leveren aan meer verbinding en meer contact met elkaar • Bijdragen leveren aan vermindering anonimiteit en bestrijding eenzaamheid • Bijdragen leveren aan een fijne beleving op straatniveau door op de eerste twee bouwlagen passende bedrijvigheid aan te bieden • Creëren van een goed woon-werkmilieu • Creëren van baankansen dichtbij huis • Toevoegen bedrijvigheid die in aard en omvang aansluiten bij de kenmerken van de lokale (beroeps)bevolking en daarmee bij te dragen van arbeidsparticipatie in de wijk • Mogelijkheid om verharde parkeerterrein inpandig op te lossen, evenals de mogelijkheid	

Nr.	Reactie	Antwoord
	om voorzieningen zoals laden en lossen en afvalverzameling inpandig op te lossen. • Door de combinatie van de woonfunctie met de commerciële functies, kan dubbelgebruik van parkeerplekken worden ingezet, waardoor de druk op het gebruik van ruimte wordt gereduceerd. • Naast parkeerefficiëntie zijn er ook op het gebied van energietransitie synergievoordelen te behalen uit de combinatie wonen en werken. • De ontwikkeling kan bijdragen aan het kwalitatief verbeteren / vergroenen van de openbare ruimte van het bedrijventerrein en daarmee ook een betere kwalitatieve verbinding tussen woonwijk en bedrijventerrein. • De ontwikkeling draagt bij aan de verandering van uitstraling van de Franciscusdreef naar die van een binnenstedelijke stadslaan met levendigheid, landschappelijke betekenis en verbindende waarde. • Initiatiefnemers zijn in staat op relatief korte termijn (binnen drie jaar) op deze locatie tot realisatie te komen van circa 400 betaalbare woningen, en tegelijkertijd een bijdrage kan leveren aan de schuifpuzzel van de overige herontwikkelingen in Overvecht. Initiatiefnemers zijn bijzonder gemotiveerd om een bijdrage te leveren die aan zoveel van de in de ontwerp-omgevingsvisie genoemde ambities raakt en zijn ervan overtuigd dat die benoemde ambities in het bijzonder goed in te vullen zijn op de strook langs de Franciscusdreef. De Hoge Dennen ziet duidelijke kansen om voornoemde locatie een kwaliteitsimpuls te geven en bovendien het metrage bedrijfsruimte te verdubbelen. De noodzaak om juist ook “betaalbare” woningen toe te staan als economische drager zorgt ervoor dat de bovenstaande ambities daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Anders gezegd: indien de keuze van de gemeente blijft om hier geen woningbouw toe te staan, dan betekent dit automatisch dat er de komende 15-20 jaar, op wat groot onderhoud na, geen kwaliteitsimpuls aan de locatie zal worden gegeven en dat de situatie blijft zoals het nu is en derhalve niet de meest fraaie entree van het gebied blijft. Uit ambtelijk overleg begrepen wij dat de ondernemersvereniging geen woningen op het bedrijventerrein wenst. Met een eerlijke discussie over de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	haalbaarheid van de ambities denken wij dat de ondernemersvereniging hier ook anders tegenaan zal kijken. Uitgangspunt moet dan wel zijn de functie wonen niet conflicteert met de benodigde milieuruimte van bedrijven op de rest van het bedrijventerrein. Om aan te tonen dat verschillende functies elkaar niet per definitie hoeven te belemmeren, hebben we Rho Adviseurs onderzoek laten doen naar de richtafstanden van de omliggende bedrijven. Dit hebben we zowel laten doen voor datgene wat er planologisch is toegestaan, als voor de feitelijke situatie (dus rekening houdend met de milieucategorie van de werkelijk aanwezige bedrijven). Ook hebben we laten uitzoeken wat het gevolg zou zijn als de gemeente de maximaal toegestane milieucategorie 3.2 zou terugbrengen naar milieucategorie 3.1. **Kavel Franciscusdreef 82-90** De Hoge Dennen Vastgoed ziet op de ontwikkellocatie de mogelijkheden om een klimaatadaptief en toekomstbestendig gebouw (bij voorkeur houtbouw) te ontwikkelen, waarbij het metrage bedrijfsruimte (supermarkt en sportschool) terugkomen en uitgebreid wordt met bijpassende bestemmingen en waarbij parkeren en overige voorzieningen inpandig opgelost worden. Als drager hiervan is het echter noodzakelijk dat woningbouw wordt toegevoegd. Gezien de ligging en de grote vraag uit de stad is een groot programma in betaalbare huur gewenst. Het beoogde programma voor deze locatie bestaat uit twee- en driekamer appartementen, zoveel mogelijk geclusterd via kernen om ruimte te creëren voor collectieve voorzieningen zoals bijvoorbeeld een gezamenlijke woonkamer, wasserette, klusruimte en daktuinen/terrassen. De doelgroep is met name jong, alleen- of samenwonend, soms nog studerend of net gestart met werken. Mensen met een actieve levensstijl, bereid om samen dingen op te pakken en te beleven. Uitgaande van een ontwikkelruimte van circa 9.500 (gebaseerd op de feitelijke richtafstanden van omliggende bedrijven) en een FSI van 5,6 (vergelijkbaar met Zijdebalen en Merwede aan de zijde van het Merwedekanaal) zou er een ontwikkelvolume realiseerbaar zijn van circa 52.000 m2 bvo.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hierbij is de plint twee lagen hoog. De begane grond wordt maximaal benut. Hier komt de Jumbo terug, samen met entrees voor de bovengelegen functies, technische ruimtes en fietsenstallingen. Langs de Franciscusdreef kan de ruimte worden bestemd voor andere publieksaantrekkende bestemmingen. De sportschool krijgt z'n belangrijkste ruimte op de eerste verdieping langs de Franciscusdreef. Hier is ook plek voor overige bedrijvigheid. De eerste verdieping wordt daarnaast gevuld met een tweelaagse parkeerruimte voor ruim 400 auto's. De zontoetreding, geluid en uitzicht op de groene omgeving geven verschillende opties voor invulling van de bovenbouw. Een aantal van circa 400 betaalbare appartementen lijkt haalbaar. Voor de herontwikkeling van de kavel aan de Franciscusdreef 80-92 met toevoeging van wonen hoeven geen bestaande woningen gesloopt te worden. We kunnen hier dus netto woningen toevoegen en deze nieuwe woningen kunnen dan ook bijdragen aan de overige woningbouw initiatieven in de naastgelegen woonwijk, waar mogelijk wel gesloopt moet gaan worden. We zijn graag bereid om hierover in gesprek te gaan met de in de omgeving actieve woningbouwcorporaties om hier nadere invulling aan te geven. **Verzoek aan de gemeente** De Hoge Dennen is bereid en in de gelegenheid om een substantiële bijdrage te leveren aan de transformatie van de Franciscusdreef naar een aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Dit kan echter alleen als gemeente, ontwikkelaar en grondeigenaar de handen ineenslaan. Het is daarbij van belang dat de partiële herziening van de ontwerp-Omgevingsvisie de voorwaarden schept waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is. Derhalve verzoeken we u de volgende voorstellen te verwerken in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht: • Omarming van het idee om de Franciscusdreef te transformeren tot een levendig gebied met ruimte voor wonen én werken. Dit vanwege de ligging tegenover een bestaande woonwijk, nabij de toekomstige HOV-halte, nabij het park- en sportlandschap aan de Vecht en de landschappelijke stilte van het Gagelbos. De levendigheid kan worden versterkt door bedrijvigheid met een publieksaantrekkende werking.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Voor de kavel Franciscusdreef 80-92 een gemengd gebied met ‘bedrijvigheid, (sport)voorzieningen en wonen’ mogelijk te maken. Planologisch is milieucategorie 3.2 toegestaan in de nabijheid van dit kavel, maar in werkelijkheid zijn er geen bedrijven in deze categorie aanwezig die het toevoegen van de functie wonen zouden belemmeren. Door de maximale milieucategorie te verlagen naar 3.1 kan er een geleidelijke overgang gemaakt worden tussen de bestaande woonwijk en de rest van het bedrijventerrein. **Vragen & overleg** We gaan ervan uit dat we met deze inbreng een positieve bijdrage leveren aan de discussie rondom de Omgevingsvisie en blijven hierover graag met u in gesprek. Op dit moment zijn Van Wijnen en De Hoge Dennen i.c.m. Sustay wel in overleg met elkaar, maar kiezen vooralsnog voor om deze zienswijze apart te benaderen. Graag lichten we onze standpunten nader toe in een persoonlijk gesprek met wethouder Lot van Hooijdonk.	
378	**Bezwaarpunten** De zienswijze ziet formeel op een bezwaar tegen het plan om het bestaande fiets-/voetgangersgebied alsmede de éénrichtingsweg voor o.a. gemotoriseerde voertuigen welke gelegen is ter plaatse van de Prins Lanseloetdreef vanaf het bruggetje bij de Brailledreef naar het achterliggende parkeerterrein bij winkelcentrum Overvecht), te wijzigen naar een tweerichtingsrijweg. Stienstra is vanaf nedio 2022 actief betrokken bij de voorgenomen gebiedsontwikkeling van Overvecht, zijnde het Masterplan Overvecht Centrum. Er zijn diverse consultatierondes geweest, waarin wij bovenstaand bezwaar steeds naar voren hebben gebracht, echter hier is tot op heden onvoldoende rekening mee gehouden in de voorliggende ontwerp omgevingsvisie Overvecht. **Bestaande situatie** Thans bestaat de Prins Lanseloetdreef uit een eenrichtingsweg, welke grenst aan een prominent voetgangersgebied. Naast het prominente voetgangersgebied bevindt zich een zeer smalle overgangszone naar de maisonnettewoningen van BLEND. Een en ander zoals ook vanaf het begin van de ontwikkeling van de NPD strook beoogde en ontworpen door Flux	In lijn met de RSU kiest de gemeente Utrecht voor het stimuleren van de mobiliteitstransitie en het faciliteren van HOV in de wijk Overvecht. Door inpassing van dit HOV en vergroten van ruimtelijke kwaliteit van de Zamenhofdreef is gekozen voor het afsluiten van deze dreef voor autopersonenverkeer. Een gevolg van deze keuze is de noodzaak voor realisatie van een extra auto-ontsluiting voor Overvecht Centrum. Hiervoor is zowel beoogd een aantakking op de Einsteindreef alsmede het omzetten van de aansluiting op de Brailledreef (Prins Lanseloetdreef) naar twee-richtingen. Het niet uitvoeren van deze maatregelen zorgt voor onbereikbaarheid (en overlast) van Overvecht Centrum alsmede het niet kunnen realiseren van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van HOV. Uiteraard heeft deze keuze effect op het functioneren van de Prins Lanseloetdreef en haar omgeving. In het Masterplan Overvecht Centrum wordt de schetsmatige inpassing van deze weg nader uitgewerkt en dient aandacht te zijn voor de door uw genoemde aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid en verdeling van intensiteiten. Verdichting en gebouwhoogte

Nr.	Reactie	Antwoord
	Landscape Architecture, zie bijgevoegd VO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 6 mei 2019 alsmede DO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 19 november 2019. *Negatieve impact op verkeersveiligheid* Deze voorgenomen wijziging zal aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en leefbaarheid van de woonomgeving van de bewoners van de maisonnettes, onze huurders. Het type woning welke programmatisch i.o.m. de gemeente hier beoogde en ook gerealiseerd is, de maisonnette, is bij uitstek geschikt voor gezinnen met kinderen. De vermindering of eliminatie van het prominente voetgangersgebied, hetgeen een overgangsgebied is tussen de maisonnette woningen en de rijweg, zal onze bewoners dwingen dichtbij de rijweg te verblijven c.q. spelen, waardoor de veiligheid in het gedrang komt en de kans op verkeersincidenten aanzienlijk toeneemt. Van een verhuurder mag worden verwacht dat hij een veilige leefomgeving ter beschikking stelt aan de huurder, deze wijziging staat hier wat ons betreft haaks op. Wij maken ons dan ook grote zorgen omtrent de veiligheid van onze huurders. *Verhoging verkeersintensiteit en geluidsoverlast* De omzetting van de eenrichtingsrijweg naar een tweerichtingsrijweg zal tevens leiden tot een toename van de verkeersintensiteit en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast. Dit zal de woonkwaliteit voor de bewoners in de maisonnettes alsmede de erboven gelegen appartementen aanzienlijk verminderen. Bovendien druist de toename van verkeer in tegen de doelstellingen van de omgevingsvisie Overvecht waarin gestreefd wordt naar meer groen en autoluw. **De bestaande situatie handhaven** Stienstra verzoekt u dan ook – met inachtneming van onze zienswijze – het ontwerp omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, waarbij de bestaande eenrichtingsrijweg behouden blijft, ongeacht of deze in- of uitgaand verkeer faciliteert. Een en ander met dien verstande dat het daarnaast van essentieel belang is dat het prominente voetgangersgebied behouden blijft om de veiligheid en leefkwaliteit van de bewoners van met name de maisonnettes te waarborgen. **Aanvullend punt van aandacht**	In de RSU is de ambitie voor toevoeging van woningen in de wijk Overvecht, specifiek Overvecht Centrum door de raad vastgelegd. De Omgevingsvisie Overvecht geeft hier nadere invulling in scherpt deze kaders aan. De verdichting van Overvecht en Overvecht Centrum als hoogtstedelijk gebied staat hierbij vanuit project niet ter discussie. De gewenste verdichting met woningen betekent meer hoogbouw en daarmee een verandering van de bestaande situatie. De exacte invulling van deze woningbouw, inclusief bouwhoogtes en inpassing van bouwplannen is niet opgenomen in de omgevingsvisie. Dit wordt nader uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum. Hierbij is goede inpassing van hoogbouw t.o.v. bestaand vastgoed een aandachtspunt en ontwerpuitdaging. Het waar mogelijk verminderen van de door u genoemde schaduwwerking, privacyverlies en uitzicht vindt in het planproces Masterplan Overvecht Centrum en nadere uitwerking van bouwplannen daaropvolgend plaats.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een ander punt van zorg betreft de voorgenomen gebouwhoogtes van de naastgelegen gebouwen, met name ter plaatse van de huidige Karwei. De geplande aanzienlijke verhoging van deze gebouwen zorgt voor o.a. schaduwwerking, privacyverlies en verstoring van het uitzicht. Dit alles heeft een negatieve impact op de leefkwaliteit van onze bewoners hetgeen wij niet wenslijk achten.	
379	Dank voor uw informatie over het ter visie leggen van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierbij geven we vanuit NAAM een eerste korte reactie. In het deelgebied Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauw Kapel hebben we als [redacted] Voor de gemeente Utrecht is dit een belangrijk (uitloop)gebied en ook opgenomen in de visie. Het is belangrijk dat de visie in goed overleg met deze partijen opgesteld wordt. U geeft in uw kaarten aan om de verbindingen, voor mens en dier, te willen versterken tussen de wijkdelen van Overvecht en dit deelgebied. Daarbij is het belangrijk dat dit op de juiste plekken en wijze gebeurt. En verbeteren van verbindingen voor mens en dier geldt ook voor het deelgebied Noorderpark en verdere omgeving. In de verbindingen is de aansluiting met het openbaar vervoer ook heel belangrijk, omdat er al een grote druk ligt op ontsluiting voor auto's en parkeren. Binnen het deelgebied ziet u ook mogelijkheden voor (verkenning naar) diverse ontwikkelingen. De door u beoogde ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op het gebruik en daarmee op de doelen en het beheer van onze terreinen en op de aansluiting en functioneren van onze gebieden in het grotere geheel. Als algemeen uitgangspunt geven we mee dat vooraf inzichtelijk moet zijn als veranderingen invloed hebben op onze gebieden, met als insteek dat dit leidt tot een versterking van doelen en functies. En dat er vooral ook goede afspraken gemaakt moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen en inrichting, bijvoorbeeld ook over het borging van het beheer voor de lange termijn.	Bedankt voor uw reactie. We nemen bij toekomstige ontwikkelingen graag contact op met NAAM als belangrijke partner in het gebied voor het verder invullen van onze (gezamenlijke) ambities voor het Noorderpark. Het platform 'overleg Noorderpark-Ruigenhoek) zou daarvoor ook in toekomst een goed platform kunnen zijn naast een goede ambtelijke samenwerking op veel issues die zowel de gemeente als ook NAAM raken. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We vragen u om met ons in overleg te treden over de invulling van de door u beoogde zaken als dit onze doelen en gebieden betreft en/of daarop van invloed kan zijn.	
380	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Daarnaast is het mij onduidelijk waarom de vechtbrug die aansluit op het fietspad door het park (de onderste brug in Vechtzoom – Noord) en de fietsroute zijn aangeduid als Hoofdfietsroute, terwijl de andere bruggen in	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtzoom- Noord en Vechtzoom-Zuid zouden aansluiten op recreatieve hoofdfietsroutes (kaart op pagina 28). De eerstgenoemde fietsroute gaat namelijk door een park en vervolgens door een woonwijk en is daardoor minder herkenbaar, vaak langer en onveiliger dan de andere 2 routes. De andere 2 fietsroutes kenmerken zich juist door de duidelijke rechte verbinding met de rest van Overvecht. Het is daarom logischer de labeling van recreatief en hoofdfietsroute voor deze fietsroutes om te draaien. Kunt u dit voorstel overnemen?
Daarnaast lijkt het erop dat op de kaarten in Deel B, pag 65 en 67 de mogelijke brug ter hoogte van de Klopvaart ontbreekt. Is dit bewust en zo nee, kan dit dan aangepast / verduidelijkt worden?

Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.

Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen

2. Mobiliteit
De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en

daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede

Nr.	Reactie	Antwoord
	omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

Nr.	Reactie	Antwoord

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de fasering is het mij nog onduidelijk wat er gaat gebeuren met de herinrichting van de fietsroute bij de Belo Horizontedreef en het sportpark. Het lijkt erop dat in de eerste fase al wordt gewerkt aan het verbeteren van de fietsroute. Deze fietsroute ligt ter hoogte van een ingetekende brug in Vechzoom-Zuid. Kan het zo zijn dat de brug gelijk met de vernieuwing van de fietsroute wordt aangepakt? Ik kan me namelijk voorstellen dat u inschat dat dit efficienter is dan nu de boel open gooien voor een betere fietsverbdingin om dit een paar jaar later weer te doen voor een fietsbrug die juist op die route aansluit. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
381	Namens meer dan 1100 personen (huidig aantal) die de petitie tegen de huidige Omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben ondertekend, namens een groter aantal personen die de ondertekening niet hebben bevestigd (en	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel

Nr.	Reactie	Antwoord
	daardoor niet op de teller staan) en een nog groter aantal bewoners wiens geluid wij vertegenwoordigen, maar om een of andere reden dit (nog) niet hebben ondertekend (https://omgevingsvisieovervecht.petities.nl/). Wij willen bij deze onze zienswijze indienen namens de meerderheid van de bewoners van Overvecht. Wij, de bewoners en ondernemers van Overvecht, constateren dat: • De Omgevingsvisie Overvecht 2040 extreem radicaal ingrijpende, nadelige en schadelijke effecten zal hebben voor de wijk Overvecht. • De huidige visie een verslechtering is van het woongenot, inperking van bewegingsvrijheid en zelfbeschikking, extreme hinder en stress zal veroorzaken in het dagelijkse leven zoals extreem langere reistijden en verkeersopstoppingen, mensen uit hun huizen weggejaagd worden door sloopplannen van sociale huurwoningen en de zwaksten en speciale doelgroepen zoals gehandicapten het hardst getroffen worden door het verdwijnen van verkeersefficiënte routes die hun leven met beperking nog moeilijker en ondraaglijker zal maken. • De gemeente direct tegen de wensen en behoeftes ingaat van de bewoners van Overvecht, deze onvoldoende in acht zijn genomen en er geen serieus, adequaat en verantwoord onderzoek is gedaan naar de wensen en behoeftes van de wijkbewoners (*zie blz.4 en 5 van het Participatieverslag*). • De gemeente bovendien bewust de wensen van de meerderheid van de kleine groep bewoners, die wel participeerden aan het zogenaamde onderzoek, aan de laars heeft gelapt (*zie het Participatieverslag blz.10 en 15*) waardoor er sprake is van een schijnparticipatie en er daarom in werkelijkheid nog minder draagvlak is voor deze Omgevingsvisie dan de gemeente pretendeert. • De gemeente in het openbaar geen eerlijke communicatie heeft uitgevoerd met betrekking tot de daadwerkelijke gevolgen van deze visie op het leven van de bewoners in Overvecht. Integendeel heeft de gemeente het rooskleuriger gepresenteerd en de valse indruk gewekt dat de bewoners van Overvecht hier gelukkig en blij mee zijn wat nu heeft geleidt tot een gevoel van misleiding bij de bewoners van Overvecht.	Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er nog significant andere meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. We hebben op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. De gemeente beseft dat dit soms lastig kan zijn voor bewoners, en waardeert de betrokkenheid van iedereen die heeft meegedacht en zijn of haar zorgen heeft gedeeld.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verzoeken van de gemeente dat de huidige (concept) Omgevingsvisie Overvecht 2040, zoals die nu gepresenteerd is, verworpen wordt en de gemeente met een andere en/of gewijzigde Omgevingsvisie komt waar de wijkbewoners wel tevreden mee zijn, zich in kunnen herkennen en vooral een visie waar er echte draagvlak voor is. Bij deze willen we jullie namens de grote meerderheid van de bewoners van Overvecht onze zienswijze en kritiek kenbaar maken via onder andere deze kanaal op de e-mail. Tevens zullen wij ook andere wegen bewandelen om onze weerstand en verwerping te laten blijken van het huidige concept Omgevingsvisie Overvecht 2040.	
382	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een zeer belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is er een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij veel. Manege 't Hoogt speelt een belangrijke rol in ons gezin. Onze dochter van 10 jaar heeft dankzij Manege 't Hoogt het paardenvirus opgelopen en haar wekelijkse les is een belangrijk hoogtepunt in de week. Naast dat ze echt geniet van het paardrijden, werkt het ook ondersteunend en vormend ten aanzien van haar executieve vaardigheden. We hebben sterk de indruk dat het een cruciale invloed heeft gehad op de ontwikkeling van onze dochter tot een sociaal, initiatiefrijk, verantwoordelijk en	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zelfstandig persoon. Ook het Young Leaders programma heeft hieraan bijgedragen. Mijn vrouw is ook met lessen begonnen vanuit het idee dat het leuk is om samen met onze dochter in de natuur te kunnen rijden. Een mooi doel, met daarnaast een vergrote betrokkenheid bij de hobby van onze dochter en een aanzienlijke bijdrage in het uitbreiden van sociale connecties. Mijn vrouw heeft dankzij het paardrijden een aanzienlijk betere conditie gekregen, geniet er zichtbaar van, en heeft door het paardrijden minder gezondheidsklachten. Voor ons is Manege 't Hoogt dus een essentieel element in ons gezinssysteem en absoluut onmisbaar. Daarbij komt dat de manege wordt gerund door een passievol team met duidelijk oog voor paardenwelzijn. We zijn ervan overtuigd dat de positieve impact die de manege op ons gezin heeft gehad, veel verder reikt en dat er talloze gezinnen zijn waar dit ook geldt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
383	Graag delen wij met u in deze zienswijze nog twee zorgen, waarvan wij het belangrijk vinden dat u deze kent. 1. Wij zijn positief over de insteek om geen extra woningbouw op bedrijventerrein Nieuw Overvecht te faciliteren. Dit voorkomt speculatie van ontwikkelaars en/of beleggers, wat een prijsopdrijvend effect heeft. Dat effect is voor ondernemers die op ons terrein een (betaalbare) plek zoeken of willen uitbreiden ongewenst. Daarnaast betekent extra woningbouw op het bedrijventerrein ook forse beperkingen voor de milieuruimte van omliggende bedrijven. Met de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt nu en in de toekomst, is dat buitengewoon nadelig en wat ons betreft dus ook zeer ongewenst. Bedrijfsvestiging, -verplaatsing en -uitbreiding is door deze krapte buitengewoon lastig geworden. Dat doet de ondernemende regio Utrecht geen goed. Uit onze gesprekken met de ambtenaren van gemeente Utrecht begrijpen wij dat vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers met (concept) plannen	Dank voor uw reactie en de steun die u uitspreekt in de uitvoering van deze omgevingsvisie Overvecht. 1. Wij houden vast aan de lijn dat er geen woningbouw wordt toegelaten op bedrijventerrein Nieuw Overvecht en hopen hiermee het prijsopdrijvende effect en/of speculatie tegen te gaan. Daarnaast hopen wij dat we door o.a. deze keuze te maken zorgen voor transformatie van het bestaande bedrijventerrein naar een duurzaam en toekomstvast bedrijventerrein. 2a. We erkennen het belang van een heldere koppeling tussen ambities en benodigde financiering. We realiseren ons dat zonder concreet uitvoeringsprogramma en budget de ambities moeilijk vorm krijgen. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor woningbouw vermoedelijk bezwaar gaan maken tegen de insteek van de ontwerpomgevingsvisie om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Wij maken ons grote zorgen om de druk die op u uitgeoefend gaat worden vanuit deze vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers. De woningnood is immers ook groot in de stad en we zien dat veel bedrijfspanden in de stad afgelopen jaren al getransformeerd zijn naar woningen. Dat vergroot de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt steeds verder en drukt ondernemers en bedrijven de stad uit, waardoor het vinden van personeel, onder andere voor de technische beroepen, nog problematischer wordt dan het nu al is. Onze oproep aan u is daarom: houd het bedrijventerrein daarom bedrijventerrein, zoals nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat! 2. Onze tweede zorg zit in de uitvoerbaarheid van deze ontwerp-omgevingsvisie. We missen concrete handvatten, waarmee de uitvoering van alle positieve ambities vorm kan krijgen. a. Denk bijvoorbeeld aan een duidelijkere koppeling van ambities aan de bijbehorende financiën, zodat inzichtelijk wordt wat wanneer aan de orde komt. Bij de omgevingsvisie Werkspoorkwartier – waar enkele betrokkenen op Nieuw Overvecht ook aan hebben meegewerkt – zien we die koppeling als een belangrijk verbeterpunt, dat we in Overvecht direct kunnen toepassen. Het parkeren in hubs lijkt bijvoorbeeld een goede oplossingsrichting, maar wie kan dit betalen en gaat dit aanjagen? Hetzelfde geldt voor de ambitie om het bedrijventerrein te vergroenen. b. Daarnaast denken we ook aan de wijze van prioritering. Onze ervaring van afgelopen jaren is dat bij bijvoorbeeld klimaatadaptatie door de gemeente gezegd wordt dat de woonbuurten voorrang krijgen, terwijl de impact die gemaakt kan worden op een plek als het bedrijventerrein veel groter is, omdat dat een hitte-eiland is. c. Verder gaat het ook om concreetheid van welke functies op basis van de ontwerpomgevingsvisie toegestaan worden. Dat vraagt een actualisering van het geldende bestemmingsplan. Wij vinden een doorvertaling van de omgevingsvisie naar het detailniveau van een omgevingsplan daarom noodzakelijk. Wanneer staat dat op de planning van de gemeente? Afgelopen jaren heeft ONO veel ondernemers gesproken die prima op het bedrijventerrein passen, maar niet werden toegestaan vanuit gemeentelijk handhaving. Veelal	zijn om tot uitvoering te komen. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren. b. bij prioritering van werkzaamheden ten behoeve van klimaatadapatie gaan we uit van een integrale aanpak en werk met werk maken. Omdat de vervangingsopgave riolering in woonbuurten eerder gepland staat dan in Nieuw Overvecht zijn de woonbuurten eerder aan de beurt. c. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal in veel gevallen een nieuw omgevingsplan worden gemaakt. Het is op dit moment nog niet bekend wanneer dit zal zijn. d. Mobiliteitsvraagstukken en netcongestie kunnen inderdaad van invloed zijn op het kunnen behalen van ambities. De ruimtelijke impact van mogelijke oplossingen zal op stadsniveau worden beoordeeld, maar ook in Overvecht is ruimte nodig voor de uitbreiding van de energie infrastructuur. Op projectniveau zal ook na 2030 netbewust moeten worden ontworpen. De omgevingsvisie Overvecht richt zich daarnaast vooral op ruimtelijke en strategische thema’s maar niet op specifieke thema’s zoals netcongestie. We weten nu nog niet of alle ambities betaalbaar zijn. De realisatie van de ambities is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is in hoofdstuk C de financieringsstrategie omschreven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn dat bedrijven die juist wel iets toevoegen als het gaat om sociale veiligheid (ogen en oren in het gebied buiten kantoortijden), imagoverbetering (nieuw type ondernemers of partijen die investeren in de uitstraling van het vastgoed), etc. Een coffeeshop vestigen op het bedrijventerrein is echter mogelijk wel aan de orde. De omgevingsvisie benoemt weliswaar mogelijke functies op het bedrijventerrein, maar we vinden de uitvoerbaarheid tekortschieten als elke nieuwe bedrijfsvestiging of -uitbreiding steeds op basis van een losse omgevingsvergunning door de gemeente geregeld wordt. Zeker ook omdat functiemening binnen een pand zorgt voor effectief ruimtegebruik en in veel gevallen een gewenste invulling oplevert. d. De beoogde intensivering van het ruimtegebruik en het aantal banen juichen we toe. Daar verwachten we komende jaren echter ook nog forse uitdagingen als gevolg van netcongestie, bereikbaarheid en betaald parkeren. Dat maakt het realiseren van de ambities er niet makkelijker op. Zijn alle ambities wel betaalbaar? En wat is het effect hiervan op de uitvoerbaarheid van de omgevingsvisie?	
384	Bij het doornemen van de omgevingsvisie heb ik vooral gelet op twee aspecten die niet alleen van maatschappelijk belang zijn, maar die ik ook persoonlijk belangrijk vind als bewoner van de wijk Overvecht. Het gaat hier als eerste om het realiseren van meer (betaalbare) woningen en ten tweede het behoud, of zelfs de toename, van de hoeveelheid ‘groen’ in de wijk. Zoals aangegeven zijn er in de wijk Overvecht weinig mogelijkheden tot het realiseren van extra woningen binnen de bestaande grenzen van de wijk. Mijn vraag aan u is dan ook of er al “ INside the box ” gedacht werd? Ik bedoel hiermee te zeggen dat, naast de aanwezige expansiedrift, er wellicht gekeken kan worden naar gebieden die eigenlijk niet meer in de wijk thuishoren doordat ze werden opgeslokt als gevolg van de jarenlange groei van de wijk. Naar mijn mening hoort in een wijk, die uit haar (ouderwetse) jasje groeit en waar woningnood is, geen industrieterrein/autoboulevard meer thuis. Dit soort bedrijven kunnen naar de periferie van de stad verplaatst worden om ruimte te	In de Ontwerp Omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). Daarom hebben we gekozen voor het behoud en de intensivering van het bedrijventerrein. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken voor woningbouw en andere faciliteiten zoals winkels en zorgcentra. Daarnaast liggen in het verlengde van dit gebied de uitgestrekte weilanden richting Zuilen/Maarssen die eventueel op een later moment ter uitbreiding aangekocht zouden kunnen worden voor het realiseren van woonwijken en sportvelden (beide hieronder weergegeven met de gele omlijning). Verder is het prettig om in een groene omgeving op te kunnen groeien, te kunnen leven en te recreëren. De stad Utrecht heeft door de jaren heen erg haar best gedaan om van Overvecht een groene wijk te maken. In de omgevingsvisie geeft de gemeente Utrecht aan het belangrijk te vinden dat er sprake moet zijn van “uitzicht op het landschap”. Als bewoner van de Gageldijk zitten we voor dit aspect van de visie op één lijn. Toch vind ik het vreemd dat de gemeente Utrecht in diezelfde gedachte vervolgens ook windmolens en velden met zonnepanelen vindt passen. Zeker als het hier gaat om een gebied waar meerdere zaken samenkomen zoals: Unesco werelderfgoed, Natura 2000 gebied, Noorderpark, Gagelbos. Dit prachtige gebied, waar wandelaars en fietsers kunnen genieten van de natuur, willen we toch niet te niet doen door precies in deze kwetsbare ecosystemen duurzame energie op te gaan wekken. Ieder weldenkend mens is voorstander van “groene” energie, maar hier wordt voorbij gegaan aan het feit dat zonnepanelen en windmolens alles behalve een natuurlijke of groene uitstraling hebben. Zo zijn zonnepanelen funest voor plantengroei als gevolg ook voor de insecten die hierin leven of vogels die hier broeden. Volgens mij zijn er veel meer alternatieve vierkante meters aan oppervlak te behalen voor het plaatsen van zonnepanelen op alle platte daken in de gemeente Utrecht. Vervolgens is het ook vreemd dat ditzelfde gebied aangemerkt wordt als zoeklocatie voor sportvelden. Maak de Gageldijk en de achterliggende parken, bossen en polders zo aantrekkelijk mogelijk voor wandelaars en fietsers door mooie wandelroutes aan te leggen en nieuwe fietspaden te realiseren (denk daarbij aan het sluipverkeer op de Gageldijk richting Fort de Gagel en de gevaarlijke situaties die daar ontstaan voor de zwakke weggebruiker). Maar sportcomplexen, kantines met parkeerplaatsen en sportvelden horen toch niet	is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	thuis in een natuurgebied. Dit soort ontwikkelingen gaan toch volledig in tegen “een vrij uitzicht over het landschap”. Erg fraai zijn de waterlinie bunkers niet meer tussen hekwerken en lichtmasten. Ik begrijp volledig dat er binnen de wijk Overvecht nood is aan ruimte om beoogde plannen te realiseren, maar om daarvoor de noordelijke rand van Utrecht te gebruiken met de prachtige natuur is alles behalve wenselijk. Alternatieven zijn mogelijk zoals ik eerder heb aangegeven. Of men moet accepteren dat de wijk Overvecht in oppervlak niet zal vergroten en haar buitengrenzen moet respecteren. Dan kan er beter gekeken worden naar verbeteringsmogelijkheden in de bestaande buurten van de wijk.	
385	[redacted] zienswijze, om de visie welke er nu ligt te heroverwegen en anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z’n allen onze leefomgeving zo moeten inrichten dat er meer ruimte is voor groen en indien mogelijk verkeersbewegingen op fossiele brandstoffen worden beperkt. Ons winkelgebied heeft een dermate functie in “onze” omgeving dat naast het voorzien in de dagelijkse levensbehoeften ook de verbinding met elkaar in de wijk, breder dan alleen Vechtzoom-Zuid, van groot maatschappelijk belang is. In de visie welke er nu ligt is de “verbinding” letterlijk en figuurlijk gedwarsboomd. Daar waar we, bewoners en ondernemers, allen dagelijks heel hard werken en verbinden, wordt dit “Even geparkeerd” voor het grote plan: de Omgevingsvisie. Dit is een gemiste kans. We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde wijken en ondernemers. Voor winkelcentrum De Klop kan de ontwerp Omgevingsvisie die er nu ligt desastreus zijn. Het verzorgingsgebied is immers groter dan alleen Vechtzoom-Zuid. Met de voorliggende visie komt de bereikbaarheid van De Klop zwaar onder druk te staan. De ondernemers zijn ook de verbinders van een wijk, zij staan letterlijk en figuurlijk in verbinding met de omgeving en hebben daarmee dus grote maatschappelijke impact.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De ontwerp omgevingsvisie zet in op het verbeteren en aantrekkelijker maken van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Zeker voor relatief korte verplaatsingen. U geeft aan dat de bereikbaarheid van Winkelhart De Klop met de omgevingsvisie zwaar onder druk komt te staan. U doelt dan waarschijnlijk op de bereikbaarheid met de auto. Slechts een deel van de bezoekers van het winkelcentrum komt met de auto (ter referentie: 18% van de consumenten georiënteerd op het Shopping Center Overvecht Centrum komt met de auto). Wij verwachten dat de gevolgen van de verschillende maatregelen voor autoverkeer niet of nauwelijks effect heeft op het winkelgebied.

Nr.	Reactie	Antwoord
	U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit met ons het gesprek aan te gaan om tot een breed gedragen omgevingsvisie voor Overvecht te komen.	
386	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.

Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.

Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.

Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. Mobiliteit

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

Nr.	Reactie	Antwoord

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
387	**Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. **Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte:** • De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. • In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. • Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. **Onze zorgen en vragen:** • **Nieuwe woningen:** Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? • **Consequenties voor ons gebouw:** In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. • **Uitzicht/zichtlijn:** We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen	omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon • **Veiligheid:** Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. **Behoud van Groen:** • Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. • Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. • **Onze zorgen en vragen:** • **Groene ruimte:** We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te • behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? • **Sociale veiligheid:** Het thema ‘sociale veiligheid’ wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bijwoonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. **Kortom:** *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen*	natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	*gebouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen **achter** de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.*	
388	De ambitieuze plannen voor Overvecht, waaronder de bouw van **5000 nieuwe woningen**, het creëren van **arbeidsplaatsen** en de aanleg van **groenvoorzieningen**, zijn prijzenswaardig. Echter, de geplande hoogbouw rondom het station roept vragen op over **veiligheid**, toename van drukte en mogelijk verlies van groen, wat zorgen baart. De verwachte bevolkingsgroei zal de druk op zowel **winkelcentrum Overvecht** als het stationsgebied verhogen, wat de sociale cohesie kan belasten en mogelijk de sociale veiligheid en het risico op criminaliteit verhoogt. Dit brengt de leefbaarheid van het stationsgebied in gevaar. Volgens de visie worden in het stationsgebied en de directe omgeving **750 extra woningen** en ongeveer **500 nieuwe werkplekken** gecreëerd. Dit zou neerkomen op ongeveer zes woontorens van **60 tot 70 meter hoog**, aangevuld met laagbouw. Voor de realisatie van de werkplekken is een aanzienlijk kantoorgebouw nodig. Ik vraag me af hoe deze ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zonder bestaande gebouwen te slopen. Het behoud van uitzicht en groene omgeving is voor mij essentieel. Het idee dat hoge gebouwen dit uitzicht kunnen belemmeren en ons van natuurlijk zonlicht beroven, is onaanvaardbaar. Ik ben benieuwd naar de maatregelen die de gemeente neemt om het groen te waarborgen, vooral gezien de geplande bouw van **750 woningen** in onze directe leefomgeving. Hoogbouw in het stationsgebied vind ik niet wenselijk. Er zijn genoeg mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling in andere delen van Overvecht. Een woontoren bij de **P+R bij het station** of elders in Overvecht zou kunnen, maar een concentratie van zes hoogbouwflats van **50-70 meter** in het stationsgebied, plus een extra kantoorgebouw, is onacceptabel.	De gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn de 'stedelijke buurten' (oranje) en de hoogstedelijke gebieden (rood). Per kleur gebiedstype geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor ontwikkeling, bebouwingshoogte, structuur, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Sloop / nieuwbouw is in deze gebieden niet uitgesloten. In de rode gebieden is daarvoor waarschijnlijk op sommige plekken sloop nodig. In oranje gebieden doen we dit alleen onder strenge voorwaarden. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wij begrijpen uw zorg. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Wel geven we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels voor ontwikkelingen per kleur gebiedstype in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Daarbij gaan we ook specifiek in op een zorgvuldige inpassing van hoogbouw en het microklimaat (bezonning, wind). Of de ontwikkeling tot hoogstedelijk gebied effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw woning is nu nog niet te

Nr.	Reactie	Antwoord
	De uitbreiding van werkplekken lijkt een onnodige stimulans voor de economie en gaat ten koste van het tuinengebied '**Ons Genot**'. Ik twijfel aan de vraag naar deze werkplekken en zie meer kansen voor ontwikkeling aan de randen van **bedrijventerrein Overvecht Noord**, met uitzicht over de **Vecht** en de weilanden. De **Gambiadreef** en **Kasiadreef** bieden kansen voor stedelijke vernieuwing. Het vervangen van de huidige laagbouw en vierverdiepingenflats door moderne hoogbouw en groenvoorzieningen zou een verbetering zijn. Eerdere ervaringen met het herhuisvesten van bewoners uit gebieden met veel sociale woningbouw zijn positief. *Ik hoop dat onze wijk groen en leefbaar blijft en niet verandert in een stenen dystopie. Ik kijk uit naar aanpassingen in de **Omgevingsvisie**, geïnspireerd door onze feedback, en naar een constructieve dialoog en actieve betrokkenheid bij de toekomst van onze wijk. Ik verzoek u mij te informeren over wijzigingen in de visie op basis van ingediende zienswijzen, voordat deze ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd.* *Het behoud van de **groenstrook**, die van de moskee via de scholen naar het spoor loopt en een cruciaal deel van de spoorzone vormt, is uiterst belangrijk. Het is essentieel dat mijn groene uitzicht niet beperkt wordt door nieuwe bouwprojecten. Ik pleit voor het behoud van onze zichtlijnen en stel voor dat, als de gemeente besluit te bouwen, de nieuwe gebouwen achter de groenstrook worden geplaatst, in plaats van ervoor, zoals nu getekend in de omgevingsvisie.*	zeggen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Ook in andere delen van Overvecht die daarvoor geschikt zijn worden woningen toegevoegd. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen, om hoeveel woongebouwen het gaat en wat de hoogte zal zijn is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
		De beoogde werkplekken dragen bij aan de bestaanszekerheid en de professionele ontwikkelingsmogelijkheden van de mensen die die werkplekken gaan invullen. We delen niet uw stelling dat de werkplekken ten koste zouden gaan van volkstuinencomplex 'Ons Genot'. Insteek is vooral om op het bestaande bedrijventerrein het vastgoed te vernieuwen, te verduurzamen en te intensiveren. Om op die manier meer werkplekken te creëren. Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is nog niet duidelijk. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Wel is op de kaart aangegeven dat we een robuuste groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
		van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
389	Tijdens deze inloopavonden konden er geen concrete antwoorden gegeven worden op onze ingebrachte punten en daarom vraagt het [redacted] meer informatie over de volgende voorgestelde wijzigingen. A. In ons gebied wordt de Carnegiedreef afgesloten voor al het gemotoriseerde verkeer omdat hier een HOV lijn wordt aangebracht. De parallel lopende Amazonedreef met het einde een bussluis wordt niet opengesteld voor gemotoriseerd verkeer richting centrum. Al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit moet in het plan via de Noordelijke Rondweg Utrecht (NRU) naar het centrum, Tuindorp rijden. De medewerkers van de gemeente Utrecht gaan er van uit dat de mensen met een auto nu allemaal met de nieuwe HOV lijn gaan en de auto laten staan. Wij denken dat dit een utopie is. De mensen die nu een auto hebben, hebben die met de redenen: onregelmatig werk, werk elders, familiebezoek, overige redenen etc. Fietsen , OV kan maar er blijven veel redenen en ritten over waarvoor de auto het meest geschikt is. Ouderen die auto- afhankelijk zijn en niet meer ver kunnen lopen of fietsen, kunnen alleen met een auto nog ergens komen en zich vrij bewegen. Een bushalte bereiken is daardoor niet vanzelfsprekend voor deze ouderen. Politiek en Gemeentelijk beleid is dat ouderen steeds langer zelfstandig thuis moeten blijven wonen. Dit langer zelfstandig thuis blijven wonen wordt belemmerd als zij zich niet meer per auto kunnen verplaatsen. Het gemeentelijk beleid werkt hier tegenstrijdig aan haar eigen beleidsregels . De NRU is nu al overvol omdat de eerder gewenste aanpassingen niet gerealiseerd gaan worden door de gemeente en rijksoverheid. De aansluiting Rio Brancodreef, Francisdreef, NRU is druk en in het plan staat dat de Franciscusdreef nog verder ingeperkt wordt kwa doorstroming om voetgangers en fietsers makkelijker te laten oversteken. Met de toevoeging van al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit wordt de leefbaarheid in de wijk slecht. Er zullen veel wachttijden en daarmee uitlaatgassen van auto's de lucht in gaan. Verkeerslichten zijn niet afgesteld op zoveel verkeer. Bij de kruising Rio Brancodreef / Franciscusdreef zijn veel kruisende wegen die allemaal op elkaar moeten wachten met verkeerslichten. Alternatieven die de VVE voorstelt zijn:	A. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. B. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en "Verschillend voor iedereen" uitgangspunten gegeven die ingaan op:

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Om de Amazonedreef open te houden voor gemotoriseerd verkeer wijk in en uit en een maximum snelheid van 30 km. in te stellen, te handhaven en rotondes aan te leggen om doorstroming te borgen. Verwijder de bus sluis zoals al eerder is geopperd in plannen van de gemeente. 2. De Rio Brancodreef richting Francisdreef en NRU aanpassen door er een 30 km. weg van te maken en alle verkeerslichten kruisende wegen om te bouwen naar rotondes waardoor de doorstroming veel beter wordt. Tevens moet de NRU aangepast worden om al het verkeer van Zuilense Ring richting A27 beter te laten doorstromen middels gescheiden rijbanen van het verkeer richting Zuilense ring/ A27 en richting centrum wijk uit/in. B. In het plan worden 5.000 woningen bijgebouwd in Overvecht. In het plan van de Tigrisdreef staat ook hoogbouw gepland rondom de HOV baan. Overvecht is vol en nog meer bebouwing draagt niet bij tot de veiligheid en leefbaarheid van de wijk. Het aantal auto's in de wijk is nu al te veel en de overlast die jongeren brengen neemt elk jaar toe. In Overvecht wonen veel bewoners voor wie auto's, motoren, brommers, scooters en fatbikes status symbolen zijn. Zij laten dit helaas graag zien en horen. Handhaving van leefregels is een probleem voor de overbezette BOA's en politie. Drugshandelaren, hangjongeren, vuil naast containers, snelheidsovertredingen zijn aan de orde van de dag bij de huidige wijkbewoners. Recente ongeregeldheden in winkelcentrum Overvecht zijn een voorbeeld van de stand van de wijk. Burgemeester en politie doen wat ze kunnen maar de mentaliteit van jongeren en hun ouders is niet datgene wat we in onze samenleving gewoon waren. Respect voor gezag ontbreekt steeds meer. Moreel besef holt achteruit. De gemeente medewerkers gaan ervan uit dat door toevoegen van nog meer woningen dit bewoners zijn die de balans in de wijk gaan terug brengen naar goede bewoners en dat zij geen auto hebben omdat ze gaan wonen aan de HOV lijn. Bouwen van ondergrondse parkeergarages zou een optie zijn om de druk op de straat te verminderen. De VVE Pascalplein adviseert om, als er al nieuwe woningen moeten komen, de nieuwe woningen bijvoorbeeld op Nieuw-Overvecht te gaan doen. Daar is ruimte en geeft gelijk de mogelijkheid om de sociale controle in dat gebied te	- een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) - Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein. C. We onderschrijven dat o.a. door de toename van online winkelen, het winkelaanbod in de wijken/buurten verandert. Dat is met name het geval bij non-food winkels, zoals kleding-, schoenen- of electronicawinkels, omdat daar de concurrentie met internetverkoop het grootst is. De food winkels doen het een stuk beter, maar kunnen de verschraling niet in hun eentje tegenhouden. Buurtbewoners kunnen winkels in de buurt ondersteunen en overeind houden door lokaal te kopen. De gemeente stimuleert en faciliteert functiemenging bij buurtwinkelcentra door bijvoorbeeld sportfuncties als fitnesscentra toe te staan, zorgvoorzieningen of gezondheidscentra. Verder heeft de gemeente afgelopen jaren vanuit de subsidie vitale winkelgebieden 60.000 euro bijgedragen aan de vernieuwing van de naamborden bij winkelcentrum De Klop, die samen met de eigenaar en ondernemersvereniging is opgepakt. Daarmee is een verbetering van de uitstraling van het winkelcentrum uitgevoerd. De nieuwe woningen die gepland worden in Overvecht dragen bij aan meer draagvlak voor behoud en versterking van de buurtwinkelvoorzieningen en voor een diversere en draagkrachterige buurtbevolking.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteren. Dit stuk van de wijk is nu niet de plek voor een veilig en prettig verblijf. Een woonwijk, als gebouwd, op het oude Overvecht ziekenhuis gebied zou een welkome toevoeging zijn aan een betere balans van type eigenaars. We willen geen extra hoogbouw meer in Overvecht. C. Winkels en winkelcentra Het winkelcentrum de Klop, welke dichtbij ons complex ligt, is in de afgelopen 10 jaar ernstig achteruit gegaan kwa winkelsamenstelling. Ook het groot Winkelcentrum Overvecht is niet meer het winkelcentrum waar je prettig gaat winkelen. Voor speciaalzaken moet je tegenwoordig uitwijken naar Vleuterweide, Tuindorp of Zuilen. Er zijn plannen om de winkelcentra op te knappen en weer aantrekkelijk te maken maar de vraag is of er ondernemers zijn die willen investeren in deze winkelcentra omdat de verdeling van het type inwoners van Overvecht steeds meer uit balans raakt. Prioriteit zou moeten zijn om Overvecht weer interessant te maken voor alle Utrechters zodat we niet langer “de wijk van de kanslozen” zijn zoals in de media komt. Overvecht is de groenste wijk van Utrecht en dat willen we graag zo houden. Er is ruimte voor fietsen en wandelen maar er moet ook ruimte blijven voor prettig leven. Lokaal winkelen is beter voor het milieu door minder auto bewegingen en een bloeiende economie ook voor nieuwe ondernemers. Als eigenaar van één van de appartementen van de St. Eustatiusdreef 300-388 en lid van de VVE Pascalplein, verzoek ik de gemeente Utrecht de hierboven beschreven alternatieven en bezwaren te bestuderen en mij, via het bestuur van de VVE Pascalplein, te informeren wat de reactie van de gemeenteraad is. Samenvattend: • Afsluiten van de Carnegiedreef en de Amazonedreef leidt tot onveiligheid en milieugevolgen in heel Overvecht-Noord • Het bouwen van 5.000 woning leidt tot nog meer onbalans van de type bewoners en de wijk is al te vol en leidt tot nog meer auto’s. • Opvoeden van ouders en jongeren is een maatschappelijk vraagstuk waar gemeenteraad, BOA’s en Politie hun handen al aan vol hebben. Willen we Overvecht leefbaar houden dan moet dit prioriteit krijgen van eenieder.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De winkelcentra verliezen steeds meer traditionele ondernemers waardoor inwoners van Overvecht hun boodschappen elders in Utrecht of Vleuten gaan doen. De veiligheid op en rond de winkelcentra holt achteruit.	
390	Ik ben het eens met: - minder auto's in de woonbuurten. Er wordt nu vaak veel te hard gereden. Punt van zorg: blijven de woonbuurten wel goed bereikbaar voor hulpdiensten? - Ook vind ik het een goed idee om de Zamenhofdreef helemaal af te sluiten voor auto's. Er helemaal een groene boulevard van maken lijkt mij vooral prettig als er veel woningen bij komen bij het winkelcentrum. Ik ben het niet eens met: De Carnegiedreef afsluiten voor autoverkeer. Want dan missen we een belangrijke weg om de wijk in en uit te komen. Nu staat het verkeer al vaak vast op de Marnixlaan en de ring. Dit wordt dan nog veel erger, zeker als het aantal bewoners van Overvecht nog veel toeneemt door de geplande extra woningen. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt dan een probleem. Ik zie ook geen noodzaak hiervoor. De Carnegiedreef gaat niet door een woonbuurt. De enige reden die ik hiervoor in de omgevingsvisie lees is dat Park de Watertoren en Park de Gagel zo worden verbonden. Maar dat is volgens mij helemaal niet nodig. Beide parken functioneren prima los van elkaar. Ik ben het eens met: Bouw van extra woningen. Dit is echt nodig. Ik ben het niet eens met: - sloop van mijn flat (portaalflat aan Gloriantdreef), dit is een prima flat die voorlopig (zeker de komende 15 jaar) echt niet gesloopt hoeft te worden - veel heel hoge woontorens vlak bij elkaar, zoals nu gepland bij Winkelcentrum Overvecht. Dit is niet goed voor de bewoners zelf: te veel mensen in één flat, niet goed voor de omwonenden: groot deel van de dag geen zonlicht, en ook niet goed voor de sfeer op straat. Hiervoor loopt een apart traject 'masterplan Overvecht centrum'. Maar het lijkt mij goed dat er ook in deze omgevingsvisie voor heel Overvecht in elk geval	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van de best bereikbare plekken, met voorzieningen in de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt nagedacht over de maximale hoogte van de geplande extra woningen in de wijk. 70 meter vind ik echt te hoog.	
391	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
392	Met belangstelling las ik het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zorgen te uiten over en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten daarom vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is tamelijk onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan. Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien ’tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in’ wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Kunt u uitleggen waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden en hoe het voordeel van het toevoegen van deze schakels opweegt tegen de nadelen (kosten, veiligheid)? In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	
393	Daarbij richt ik mij specifiek op de visie over het uitbreiden van voorzieningen voor sport. Het gebied waar nu Tuinvereniging Ons Genot is gevestigd wordt genoemd als mogelijke locatie voor sportvelden. Het idee is dan om de vereniging te verhuizen naar het Noorderpark. Als voordeel wordt onder andere genoemd bereikbaarheid en parkeren. Moestuinen zouden beter bij het Noorderpark passen Waaraan onder meer aan voorbij wordt gegaan is het feit dat Tuinvereniging Ons Genot niet alleen een functie vervult voor bewoners uit Overvecht maar met name ook voor bewoners uit Zuilen • Een groot deel van de tuiniers komt uit Zuilen. Een wijk die aan alle kanten toch al onder druk staat door verkeer en overlast van industrieterrein Lage Weide • Het verplaatsen naar het Noorderpark maakt dat de tuinvereniging op grote afstand van de wijk Zuilen komt te liggen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Zuilen heeft maar een beperkte hoeveelheid groen voor recreatie en ontspanning, dat wordt dan nog beperkter. • In het participatieverslag is vermeld dat 33% van de bewoners in Overvecht de voorkeur geeft aan sportvelden op de plek van Ons Genot. Aan de bewoners van Zuilen zijn hierover echter geen vragen gesteld. • Het terrein van Ons Genot wordt niet alleen door tuiniers gebruikt. Ook bewoners uit o.a. Zuilen zoals gezinnen met jonge kinderen komen graag op het complex. Er is een leuke speeltuin waar kinderen veilig kunnen spelen. • De tuinvereniging vormt een bufferzone tussen het industrieterrein en het natuurgebied Zuilen. • Het complex is van grote waarde voor de biodiversiteit in het gebied. Het is een belangrijke voedselbron en broedplek voor diverse vogels, insecten, amfibieën en kleine zoogdieren in een verstedelijkt gebied met verder weinig biodiversiteit. Er is een grote interactie met natuurgebied Zuilen. • Het complex bestaat niet alleen uit moestuinen, maar bevat een veelzijdigheid aan verschillende soorten sierbeplanting waaronder bijzondere soorten bomen zoals Sequoia en Edel zilverspar. • Andere verenigingen en instellingen maken graag gebruik van de faciliteiten van de vereniging mede door de locatie dicht bij Zuilen/ Utrecht Noord en de goede bereikbaarheid. Zo is/wordt de vereniging en het complex o.a. gebruikt voor: o Natuurworkshops voor kinderen door natuurgidsen van het IVN. o Oefenruimte voor muziek en zangverenigingen o Tuinieren voor mensen met beperking o Ingeplande rustplek voor wandelverenigingen o Vergaderruimte voor diverse organisaties o Teambuilding voor medewerkers gemeente Utrecht o Filmlocatie voor diverse programma’s en series zoals De Volkstuin (omroep 24kitchen), Ons Tuintje (omroep ONS). Rust en Vreugd (De NPO gaat hier de nieuwe serie van Hendrik Groen op deze locatie gaan opnemen) o Mogelijkheden voor sociale activiteiten voor ouderen en alleenstaanden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De volwassenheid van het complex m.b.t. waarde voor de natuur is niet in enkele jaren terug te brengen in het Noorderpark of andere plek. Voor veel tuiniers zal het een onmogelijkheid zijn om weer een gelijksoortige plek te creëren als zij nu hebben gerealiseerd op de huidige locatie. • Het verhuizen van de vereniging naar een nieuwe locatie zal ook forse kosten met zich meebrengen. Een vergelijkbaar idee voor een tuinvereniging in de gemeente Schagen kwam op 5 miljoen euro. Het plan werd door deze hoge kosten dan ook niet uitgevoerd. Zoals gezegd wordt de infrastructuur zoals ook een bushalte en parkeermogelijkheid als voordeel gezien voor de aanleg van sportvelden. Er moet echter niet vergeten worden dat voor een tuinverenging net zo goed een infrastructuur aangelegd moet worden. Doordat bij een verhuizing naar het Noorderpark de afstand naar Zuilen veel groter wordt zullen ook meer tuiniers met de auto naar de vereniging komen. Dit is niet in lijn met de visie om Utrecht autoluw te maken. Mijn visie is dat Tuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie niet alleen van meerwaarde is voor de bewoners uit Overvecht en Zuilen maar voor heel Utrecht. De vereniging levert op de huidige locatie een belangrijke bijdrage aan de positieve uitstraling van de stad Utrecht. De mogelijkheden voor sociale activiteiten en recreatie voor Overvecht en Zuilen op de huidige locatie van Ons Genot kunnen verder versterkt worden. Daarmee kan een nog grotere bijdrage worden geleverd aan een verbetering van onderlinge verbinding en kwaliteit van leven in zowel Overvecht als Zuilen/Utrecht Noord	
394	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
395	• In de Omgevingsvisie Overvecht wordt er (net als in de Ruimtelijke Strategie Utrecht) vanuit gegaan dat iedereen jong, sportief en gezond is, en zich zonder enige beperking of moeite fietsend of lopend van A naar B kan verplaatsen. Dat is echter niet de realiteit (en jongeren hopen ooit ook oud te worden).	In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vooral in Overvecht -maar ook in de rest van de stad- wonen veel mensen met een lichamelijke beperking. Velen van hen zijn afhankelijk van hun eigen auto, van vervoer per Regiotaxi of Buurt Mobiel, of de hulp (auto) van een bekende. In de Omgevingsvisie Overvecht wordt hier (weer eens) aan voorbij gegaan: wegen binnen de wijk en binnen buurten worden afgesloten voor auto's waardoor deze groep mensen zich moeilijk kanverplaatsen, of zelfs in een isolement komt. Daarnaast zijn veel mantelzorgers (van zowel zelfstandig wonende mensen als van mensen in verzorgings- of verpleeghuizen) afhankelijk van een auto, al was het maar vanwege die mantelzorgtaken. En vergeet in dit kader ook niet de wijkverpleging en medewerkers in de zorgcentra. STOP DUS MET HET AFSLUITEN VAN WEGEN BINNEN OVERVECHT! En zet eens in op handhaving van snelheidslimieten en eenrichtingverkeer waar dat van toepassing is. En handhaaf ook eens op de linksrijders / snelheidsmaniakken op verschillende dreven van Overvecht. Om wat te noemen: op de Neckardreef, Theemsdreef, Marnedreef links langs de verkeersgeleiders racen om een ander in te halen.	is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. Zie hiervoor ook de toelichting in de paragraaf Veilig en verbonden van de beleidsnota omgevingsvisie 2040.
	• Overvecht is ontworpen met een visie. O.a. het idee dat het veel groen moet zijn, en veel uitzicht als compensatie van de hoogbouwflats. Dan moet je dat groen ook in ere / in stand houden, en niet volplempen met nieuwe flats. Stel je eens voor dat je een vergelijkbaar plan zou maken voor het Wilhelminapark, door het gras daar vol te zetten met (nood-)woningen. Dat zou toch geen enkel gemeenteraadslid accepteren (of aandurven)? Om nog maar te zwijgen van de omwonenden, advocatenkantoren, e.d.. Dus houdt het groen in Overvecht, één van de grote pluspunten van de wijk, in stand. • Op pagina 14: "Leggen we een snelle OV-verbinding met de rest van Utrecht centraal door de wijk, met ondersteunend OV door de buurten. Rondom de haltes van het snelle OV maken we nieuwe stedelijke buurten." Dat klinkt aardig, maar het betekent dat vanuit 'de buurten' de verbindingen slechter worden, want er moet vaker overgestapt worden. En dat geldt zeker als je van de ene 'buurt' naar de andere 'buurt' (of van Zuylenstede	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". De ontwerp omgevingsvisie (en de maatregel om de Zamenhofdreef autovrij te maken) is in afstemming met het project Overvecht Centrum (https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar Nieuw Tamarinde) wilt: dat wordt dan al snel twee keer overstappen (buurtbus – snelle OV – buurtbus), en waarschijnlijk een lange reistijd, want hoe vaak (weinig) gaan die buurtbussen rijden? • Er wordt voor de route van het snelle OV wel een vreemde oplossing gekozen van de Zamenhofdreef naar de Moezeldreef. De Marnedreef wordt zo te zien opgeheven, en de bus wordt door het bestaande park gestuurd, vlak langs de school en huizen van de La Bohemedreef. Niet alleen een grote kapitaalvernietiging aan bestaande infrastructuur, maar ook levensgevaarlijk voor de kinderen uit de buurt tussen Marnedreef en Rubicondreef (of verder tot de Othellodreef): die moeten straks de busbaan oversteken naar de speeltuin of ijsbaan Siberia. • We kennen al enkele van dit soort gevaarlijke routes in Utrecht (o.a. in Leidsche Rijn, en de Vleutenseweg); er hoeft er echt niet nog één bij te komen (tenzij je iets tegen kinderen hebt), of zelfs twee als je de omvorming van de Carnegiedreef mee telt. • Op pagina 72 wordt vermeld dat de Zamenhofdreef helemaal voor auto's afgesloten wordt, o.a. om de oversteekbaarheid te verbeteren. Wat vreemd: pas enkele jaren geleden is de Zamenhofdreef versmald met hetzelfde doel. Van afsluiten kon toen al geen sprake zijn, want dan zou (de parkeerplaats en de bevoorrading van de winkels van) het Shoppingcenter Overvecht onbereikbaar worden. Daarbij (m.b.t. buurt Taagdreef / Rubicondreef, pag. 78): als de Zamenhofdreef helemaal autovrij wordt gemaakt en de route via de Marnedreef ook vervalt, wordt de bereikbaarheid van de buurt rond de Taagdreef / Rubicondreef wel heel slecht: er blijft dan nog slechts één toegang open. Bij de plannen voor herinrichting van deze buurt is juist steeds uitgegaan van toegang tot de buurt via Taagdreef én Rhonedreef. Daarbij zal de RAVU hier ook niet blij mee zijn, want veel ambulances maken juist gebruik van de route via de Rhonedreef / Marnedreef voor spoedritten. • Met alle afsluitingen: hoe wordt de nieuwbouw bij station Overvecht ontsloten voor(bedrijfs-)auto's? 300-500 woningen + 400 banen op werklocatie, geeft minimaal 900 dagelijkse woon- /werkbewegingen en nog eens werkverkeer, en dat voor zeker 50% per auto. • Er staat ter hoogte van de Nabuccodreef / Winterboeidreef vermeld dat daar een nieuwe fietsverbinding over het spoor komt. Het spoor ligt daar al	ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-centrum-plan-maken/) gemaakt. In de plannen voor het centrumgebied vervalt de toegangsweg via de Zamenhofdreef. De bereikbaarheid voor nood-&hulpdiensten is bij alle maatregelen een randvoorwaarde. Het stationsgebied wordt voor autoverkeer ontsloten via de Tiberdreef/Moezeldreef. Wat betreft de fietsverbindingen onder het spoor: wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Toegankelijkheid voor iedereen is een speerpunt van de gemeente Utrecht en van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040, zie ook de paragraaf Verschillend en voor iedereen. Dit aandachtspunt zullen we meenemen bij het regulier onderhoud. Als dat niet mogelijk is zullen we het oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	iets hoger dan de Winterboeidreef, en zeker hoger dan de straten in Tuindorp. Dat wordt dan een hele klim voor de fietsers. Past dit ook wel in de plannen voor de Christiaan Krammlaan? Is het niet beter / eenvoudiger om de aansluiting op de tunnel bij de Tiberdreef te verbeteren? • Voor het gebied Neckardreef e.o. valt mij op dat er bij park de Watertoren wel wordt gerept over het groen en het water, maar niet over de paden. Bij het park de Watertoren wonen en verblijven veel ouderen en mensen met een beperking (o.a. in Nieuw Tamarinde, de Warande, en de seniorenwoningen aan de Werradreef). Voor degenen die afhankelijk zijn van rollator of rolstoel zijn de huidige paden en trottoirs zeer slecht te berijden. De paden in het park zijn aan de randen dusdanig verzakt, dat ze bol liggen. Langs de Neckardreef zijn de trottoirs ronduit slecht. Doe daar wat aan, en houdt bij de uitvoering van de plannen ook rekening met mensen met een beperking.	
396	Ik heb kennis genomen van de Omgevingsvisie Overvecht en met name naar het het stuk over Bedrijventerrein Overvecht Noord. daat dat verbeterd wordt en vergroend, daar sta ik helemaal achter. Maar als tuinierder bij de paradijselijke Volkstuinvereniging Ons Genot sloeg de schrik mij om het hart toen ik het zinnetje las dat onderzocht wordt om de plaats van de volkstuinen van ‘Ons Genot’ sportvelden te realiseren en de tuinen te verplaatsen naar het Noorderpark. Wat verschrikkelijk! Aan de rand van de niet al te mooie wijken Zuilen en Overvecht liggen prachtige stukken stille natuur, die van zichzelf en in zichzelf een grote waarde hebben en waar de buurtbewoners en andere wandelaars bijzonder veel genoegen aan beleven. En dat ontzetten mooie volkstuinencomplex, zo mooi, zo weinig schreeuwerig. De eenvoud, het vanzelfsprekende, het sociale, het vriendelijke, verwelkomende. Waar dat nog aanwezig is zonder dat er een groot door programma aan te pas hoeft te komen? Waar de mensen het zelf en met elkaar realiseren. Tot mijn grote vreugde heb ik er sinds twee jaar zelf ook een tuin. Maar toen ik nog geen tuin had liep ik er vaak doorheen en omheen. De aanwezigheidis zo mooi, troostrijk en inspirerend. Vreselijk idee om deze natuurrijke plek op te heffen ten behoeve van doodse sportvelden.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vreselijk ook om op de tekening (p 58) een fietspad diagonaal door het park getekend te zien. Why? Je kunt er toch gewoon omheen fietsen! Laat de tuinvereniging waar hij is! Het heeft zoveel decennia gekost om dit te realiseren. Dat is niet te verplaatsen, dat is vernietigen.	
397	Over het algemeen wordt ik erg enthousiast van de plannen. Ik denk dat de inrichting met meer ruimte voor groen, OV, en daarnaast minder auto 'snelwegen' bijdrage aan een prettige wijk waarin met name mensen zonder auto (kinderen, ouderen en mensen die bewust geen auto hebben vanwege kosten of milieu overwegingen) meer bewegingsvrijheid krijgen, zonder geconfronteerd te worden met de gevaren van scheurende auto's.	Dank voor uw positieve reactie.
398	Tot ons genoegen zal er volgens deze Omgevingsvisie niet gebouwd worden in (de lobben van) park de Gagel. Diversiteit in bomen en beplanting vinden ook wij van belang en verdere ontwikkelingen daarin juichen we toe. Vergroenen van de speeltuin? Daarvoor maken we al plannen en dat voornemen kan dus op onze instemming rekenen. Twijfel bestaat er bij de wens om sporten in het park ‘veilig’ te maken. Het oormerken van bepaalde stukken park mag vooral niet leiden tot verharding en/of afsluiting. Het leggen van kunstgras op het trapveld naast de heuvel vonden en vinden we al bezwaarlijk. De meest westelijke lob is tot onze spijt nagenoeg helemaal getransformeerd tot speelkooi. De beheergroep koestert de vrije groene ruimte, waar steeds nieuwe generaties steeds nieuwe spelletjes of activiteiten bedenken; weg met het kant-en-klare en voorgekauwde. De ervaring leert dat de aantrekkingskracht daarvan minimaal is. Veiligheid zit eerder in goede begeleiding. Ons bezwaar tegen een fietspad door het park is ten dele gehonoreerd. Over het nu ingetekende fietspad willen we graag het volgende opmerken: Het voorliggend voorstel tast het hart van het park aan en daarom maken we er bezwaar tegen.	De fietsroute waar u aan refereert is in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een fietspad langs de heemtuin is een uitnodiging om door het hele park te fietsen. Park de Gagel is niet voor fietsers. Dat willen de fietsers misschien wel, maar daarmee is het nog geen goed idee. In het spoor van de rustige fietser komen de e-bikes, e-steps, scooters en wat nog maar meer uitgevonden wordt om vooral weinig te bewegen. Deze verkeersdeelnemers verstoren nu al de rust en stichten nu al gevaar, terwijl fietsen niet eens is toegestaan. We hebben de eerste auto's al gezien in het park. Daar dan ook maar een weg voor aanleggen? Ons voorstel: kies een betere route, leid fietsers – en hun gevolg - over de Mekongdreef. Een route over de 'speelstraten' om het park is te verkiezen boven een weg door het park. Een route over de Gambiadreef maakt het ook overbodig om tussen de woonblokken van Braziliedreef en Sao Paulodreef en de parkeerplaats te moeten rijden. En let wel: nog steeds kan men vanuit het noorden na de fietsbrug linksaf of rechtsaf slaan en over een vrij liggend fietspad, resp. langs Klopvaart of over Einsteindreef, naar de Vecht fietsen. Zelfs helemaal zonder het ingetekende fietspad; een optie die veruit onze voorkeur heeft. Een voetpad door de zuidelijke lob over het veld tussen de blokken van Pernambucodreef en Sao Paulodreef zou een mooie verbinding kunnen vormen met Vechtzoom-Zuid, op voorwaarde dat het strikt een smal voetpad is – niet geasfalteerd en absoluut verboden/ontoegankelijk voor fietsers en ruim verwijderd van de woningen op de begane grond. Een mogelijke verbetering, die hoog op onze verlanglijst staat, is het openstellen van de ooit afgesloten grote ingang aan de Cobradreef. De ingang is afgesloten op verzoek van enkele bewoners daar, die overlast vreesden. Dat is (helaas) toegestaan. Voorwaarde voor de afsluiting was wel dat diezelfde bewoners voor het onderhoud van de aangelegde groenbak zouden zorgen. Aan dat deel van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	afspraak hebben de bewoners zich nooit gehouden en ondanks ons aandringen heeft de gemeente hier niet gehandhaafd. Een open ingang daar zou een grote verbetering zijn. De beheergroep maakt zich tenslotte enige zorgen over mogelijke hoogbouw direct naast de speeltuin en eventuele annexatie van het Krajicekcourt aan de overzijde. De grens bij het court staat niet helder afgebakend. We veronderstellen dat eventueel bouwen niet verder gaat dan de grens van het erf van de huidige kerk daar. Versmalling van de doorgang zal de zichtlijnen en ruimtelijkheid aantasten. Bouwen direct aan de speeltuin kan leiden tot klachten van toekomstige bewoners en eventueel een bedreiging vormen voor de speeltuin en het cluster Gagelsteede als geheel.	
399	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat de gemeente dit compenseren. Boven dien is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden. Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
400	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat de gemeente dit compenseren. Boven dien	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden. Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
401	Ik ben lid van de tuinvereniging Ons Genot.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast de prachtige natuur, die ik ook als educatie gebruik is de historische waarde voor mij van groot belang. De vele foto's maar zeker ook de verhalen van de oude tuinders zijn een stukje geschiedenis van Utrecht. Ik ben daar trots op. Ik ben geboren en getogen in Utrecht. Ik woon op een bovenwoning met een balkonnetje van 2 vierkante meter. De tuin is een groene oase vol geluid van vogels. Er zijn vele vogelnesten, eenden kikkers slangen etc. De tuin is voor ons een ontmoetingsplek waar we graag mensen van laat meegenieten. In deze gejaagde en individualistische maatschappij is het een mooie tegenhanger. Het gaat hier niet om competitie, winst, uiterlijk of de maatschappelijke ladder. Het gaat hier om burgerschap, saamhorigheid en de kracht van de natuur in een historische omgeving. Mijn zoon en dochter met vrienden komen hier graag. Het is een plek waar ik mijn bejaarde vrienden of familie mee naartoe neem die anders veel thuis zitten. Uiteraard komen ook mijn vrienden, kennissen om te genieten van de sfeer, de natuur rust en het tuinieren. De natuur, flora en fauna is op onze tuin bijzonder te noemen. Ik werk daarom graag in mijn tuin of de gemeenschappelijke, het is mij nooit teveel omdat ik bijdraag aan dit onvervangbare stukje natuur. Wat ik als extra wil vermelden is de invloed die de tuin heeft op mijn welbevinden. Ik heb een drukke baan, fulltime in het onderwijs. De tuin en de gemeenschap daar geven mij de mogelijkheid om dit werk vol te houden. Het brengt evenwicht. Sinds ik de tuin heb ben ik minder vaak ziek. Voor mij is deze tuin en omgeving onvervangbaar, het is een thuis geworden. Een mengeling van mensen, diversiteit , een hechte gemeenschap ,vriendelijk, gastvrij en hulpvaardig naar elkaar. Dat straalt de gehele tuin en vereniging ook uit. Er komen mensen van buitenaf wandelen of een drankje doen. Het kan allemaal. Ik kan wel zeggen dat deze plek uniek is waar veel mensen van (mee)genieten. Een plek voor jong en oud, vol flora en fauna. Nogmaals het is	meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	ons thuis waar de deur open staat voor vele mensen die het net als ons mogen (mee)genieten van deze unieke plek in Utrecht.	
402	Ik ben het niet eens met de plannen betreft Overvecht. Er wordt te weinig/helemaal niet rekening gehouden met de mensen die afhankelijk zijn van de auto. Autoluw is niet de oplossing! Verkeersveiliger wel, meer eenrichtingsverkeerstraten, 1 kant wijk in, andere kant wijk uit. OV goedkoper en zorgen dat de bus ook rijdt. Fietsstraten maar dan wel veilig voor de fietser. SNELHEID VERLAGEN. MEER PAKKANS VOOR DE F1 RIJDERS. STOEPEN ZIJN VOOR VOETGANGERS, REKENING HOUDEN MET ROLSTOEL, ROLLATOR, BUGGY.VEILIGER OVERSTEEKPLAATSEN.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
403	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
404	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhàuserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1van de 3 loóatíes in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meeí woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima.	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhàuserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: - Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, - De inval van zsnlicht in onze woonkarners sterk vermindert, - lnkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor: - De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan. - Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelíjk, senioren, etc. - Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd ‘moeten’ worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen.	het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties mee.
405	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
406	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	
407	In deze omgevingsvisie wordt gesproken over de mogelijkheid om Amateurtuindersverenging Ons Genot aan de 2de Polderweg te verplaatsen naar het Noorderpark om zodoende plaats te maken voor sportvelden. Wij hebben moeten constateren dat de gemeente ons niet vanaf het begin heeft betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Pas in een later stadium zijn wij – nadat wij zelf de noodklok hebben geluid – door de gemeente geïnformeerd. Hiervoor heeft de projectleider inmiddels zijn excuses aangeboden; waarmee hij ons inziens heeft aangegeven niet de juiste weg te hebben bewandeld. Daardoor hebben wij niet van begin af aan onze bezwaren tegen dit voornemen kunnen uiten. **Negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving** Amateurtuindersvereniging Ons Genot bestaat dit jaar 70 jaar en is inmiddels 60 jaar gevestigd op de huidige locatie. In deze zestig jaar is de bodem aantoonbaar verbeterd en zorgt het terrein voor een bijzondere bijdrage aan de biodiversiteit van Overvecht. In de omgevingsvisie wordt meerdere malen gesproken over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van de karakter van de wijk. Wij vinden het niet te begrijpen dat Ons Genot hierbij niet als voorbeeld wordt genoemd omdat: - wij zorgen voor een groene oase - wij vanwege de biodiversiteit bijdragen aan een gezonde leefomgeving	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

- wij als tuinders onderling samenwerken maar wij ook samenwerken met organisaties buiten onze verenging, zoals:
    - wij ontvangen bewoners uit Huis aan de Vecht met hun begeleiders voor wandelingen en een rustpauze op het terras
    - wij vormen een (verplichte) rustplek voor wandelsportvereniging Jong en Vrolijk, 2x in het jaar organiseren zij een lange wandeltocht
    - de groene golf, activerende zorg in het groen, werkt in het winterseizoen van oktober tot maart op woensdag met de bikkelgroep me. We hebben voor ongeveer 10 personen werkplekken.
- wij al zestig jaar mede bepalend zijn voor het karakter van de wijk.
- wij lid zijn van Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht (ONO). Er is bij onze vereniging veel kennis aanwezig over planten en dieren en hebben onze kennis aangeboden i.v.m. het vergroenen van het industrieterrein.

Ook wijzen wij u graag op het feit dat het waterschap in 2021 natuurlijke oevers heeft aangelegd bij de 2 fruitlanen op ons terrein. Deze dienen in eerste instantie voor extra Wateropslag. Wij behoren namelijk tot een klein watergebied en kunnen op deze manier helpen met het minderen van extreme schommelingen van de waterstand. Een mooie bijkomstigheid van deze natuurlijk oevers is dat er een moerasachtig gebied is ontstaan, waar andere soorten planten en dieren een kans krijgen. Tevens heeft ons team Natuurlijk Tuinieren wadi's aangelegd, die vormen een plek voor bruine kikkers en salamanders om te overwinteren en hun eieren te leggen
Alleen al om bovenstaande redenen heeft het verplaatsen van Ons Genot negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving. Het duurt immers jaren en jaren voordat op een andere plek een groene bio diverse oase als de onze kan worden opgebouwd.
Maar we zijn meer..
Natuurlijk is Ons Genot in de eerste plaats een Amateurtuindersvereniging voor onze 200 leden. Deze leden zijn een afspiegeling van onze samenleving: variërend in leeftijd en (culturele) achtergrond.
Er wordt echter getuinierd door veel meer mensen. Op een aantal tuinen wordt inmiddels gezamenlijk getuinierd door meerdere families en verder komen bij

Nr.	Reactie	Antwoord
	de meeste leden regelmatig vrienden en familie leden helpen met tuinieren. Alles bij elkaar opgeteld zijn dit alleen al zeker 500 mensen uit Utrecht en directe omgeving die gebruik maken van ons complex. Daarnaast zijn wij van1 april tot 1 oktober dagelijks open (in de winter op zaterdag) en weten vele niet leden de weg naar Ons Genot te vinden om: - met kinderen te spelen in de speeltuin - een snoei- of zeiscursus te volgen - een wandeling te maken over ons terrein - iets te eten of te drinken in ons Polderhuis - een kijkje te nemen bij ons wormenhotel, onze paddenpoel, onze broedende ooievaars en ons insecten-en vlinderhotel - zelf opgekweekte plantjes of tuinbenodigdheden te kopen in onze tuinwinkel. **Laat Ons Genot voortbestaan op de huidige locatie** Wij verzoeken de gemeenteraad van de gemeente Utrecht dringend om Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Deze groene oase draagt juist bij aan vele punten die worden genoemd in de ontwerp omgevingsvisie en gaat teniet bij het verplaatsen van Ons Genot. Wij dienen niet alleen het belang van onze leden maar vooral ook een maatschappelijk belang. Onze biodiversiteit, onze groene bijdrage aan de stad Utrecht en onze openstelling voor publiek zijn hiervan getuige.	
408	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	
409	Op deze manier hoop ik te kunnen voorkomen dat Ons Genot plaats moet maken voor voetbalvelden en moet verplaatsen naar het Noorderpark. Sinds ongeveer acht jaar ben ik lid van Amateurtuindersvereniging Ons Genot aan de 2de Polderweg in Utrecht Overvecht. Ik heb daar een tuin met een huisje waar ik – zodra het weer het maar even toe laat – ben. Een plekje waar ik – na mij werk en in het weekeind – tot rust kom. Waar ik (helaas heb ik al jaren last van chronische spanningshoofdpijn) mijn hoofd leeg kan maken en regelmatig met hoofdpijn heen ga en zonder hoofdpijn weer weg ga.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is een plek waar ik inmiddels vrienden en kennissen heb gemaakt, waar ik mensen tegen kom uit alle lagen van de bevolking en met diverse (culturele) achtergronden. Mensen met één gemeenschappelijke gezamenlijk interesse: tuinieren. We leren van en met elkaar, wisselen ervaringen uit en delen planten en zaden. We leveren allemaal op onze eigen manier een bijdrage aan het prachtige complex waar natuurlijk tuinieren hoog in het vaandel staat. Waar we gezamenlijk zorgen voor een enorme biodiversiteit, waar we ons gezamenlijk verantwoordelijk voelen voor de algemene delen van het complex en waar we met evenveel plezier bezoekers ontvangen van buiten de vereniging. Zelf heb ik een aantal jaar gewerkt in het Polderhuis (onze kantine, die ook openstaat voor bezoekers van buitenaf) en sinds een jaar zet ik me in als adviseur van het bestuur. Iets wat ik met veel plezier doe om onze zo bijzondere verenging te steunen. Het is in mijn ogen niet te bevatten dat een plak waar zoveel biodiversiteit is, waar broedende ooievaars te vinden zijn, waar een klein watergebied te vinden is die een bijdrage levert aan het verminderen van extreme schommelingen van de waterstanden, waar kikkers, salamanders, ringslangen en vele vlinders, bijen en andere insecten een leven hebben als God in Frankrijk, plaats zou moeten maken voor voetbalvelden. Dat kan een gemeenteraad die graag een groene en gezonde stad wil toch niet toestaan? Ik roep u daarom dringend op om Ons Genot te laten voortbestaan op de huidige locatie. Niet alleen voor mezelf maar ook voor mijn medetuinders, de bezoekers, de kinderen uit de omgeving die komen spelen in onze speeltuin, mijn (klein) kinderen en vrienden die regelmatig op mijn tuin te vinden zijn en vooral voor de maatschappelijke bijdrage die Ons Genot levert aan de stad Utrecht.	ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
410	Onze vragen en opmerkingen richten zich voornamelijk op deelgebieden ‘Tigrisdreef e.o.’ en‘Zambesidreef e.o.’ en ‘Park de Gagel’; al jaren onze directe woon- een leefomgeving. Een aantal van onze en opmerkingen komt samen in onderstaande afbeelding ‘Park de Gagel’ uit de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht, deel A, pag. 84.	**1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route)** We weten nog niet waar het fietspad precies zal lopen, dat wordt op een later moment onderzocht. In die fase gaan we ook het gesprek aan met de buurtbewoners, zodat we alle wensen en meningen kunnen meenemen. Juist gezien de eventuele toevoeging van functies is een goede verbinding voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route) Het fietspad dat in het park in 2014 is gerealiseerd, loopt nu van de Tigrisdreef parallel aan de Papyrusdreef tot onder andere de oversteek over de NRU richting het Noorderpark. Op de afbeelding volgt de rood gestippelde lijn ‘nieuwe recreatieve route’ niet de lijn van het bestaande fietspad. -> Is het de bedoeling het huidige fietspad meer op te schuiven richting de bomen en ons huis, of is dit een ‘schematische weergave’ van de route, en is het de bedoeling het bestaande fietspad te handhaven op de huidige plek? Op voorhand geven wij bij deze graag aan tegen het nog verder opschuiven van het fietspad richting de bebouwing te zijn. Temeer daar naar verwachting dit fietspad een stuk drukker zal worden; zowel als onderdeel van de recreatieve route alsmede als ontsluiting van in de toekomst mogelijk te realiseren sportvelden aan de overzijde van NRU, ter plaatse van het Noorderpark. **2. Gearceerde zone ‘transformatie in het groen’** a. **Omkadering, plangrens** De groen-oranje gearceerde zone ‘transformatie in het groen’ ter plekke van de Papyrusdreef is niet erg duidelijk wat betreft de omkadering of plangrens. -> Is het juist geconcludeerd dat de grens van dit gearceerde gebied aan de zijde van het park, bij de bestaande bebouwing van de huisnummers 56 tot en met 68 gelijkloopt met de erfgrens? -> En is het dus niet de bedoeling om tussen de bovengenoemde bestaande bebouwing en het bovengenoemde fietspad onder voorgaand punt 1, een mogelijkheid tot ‘transformatie in het groen’ te realiseren? Op voorhand geven wij bij deze graag aan dat wij tegen een mogelijke ‘transformatie in het groen’ zijn tussen de genoemde bestaande bebouwing en het genoemde fietspad; en juist voor het behoud van het park op die plek. b. **Fasering** Op pagina 32 van deel B van de ontwerp-omgevingsvisie zien wij de gearceerde zone ‘transformatie in het groen’ ter plekke van de Papyrusdreef als ‘ontwikkelingszone’ aangeduid voor het eerst terug in fase 3 ‘Later (t/m 2040)’. In de afbeelding ervoor op	langzaam verkeer, dus voor voetgangers en fietsers, van groot belang. De precieze ligging van het fietspad is nog niet bepaald. **2. Gearceerde zone ‘transformatie in het groen’** Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten -evenals u- veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie daarom de ambitie uit tot verandering (transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe, beter passende naam gekregen "groene buurtranden". Door het abstractieniveau van de Omgevingsvisie betreft het hier schematische weergave. Als er een nadere uitwerking plaatsvindt, dan zullen grenzen en nieuwe routes preciezer worden afgewogen. Bij de uitwerking van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 worden belanghebbenden betrokken. Over elk plan zal apart worden besloten. In de Uitvoeringsstrategie is het gebied rondom de Papyrusdreef aangegeven als Ontwikkelzone op de kaart van Fase 3 "Later". Dit is hetzelfde als het groen/oranje gebied in deel A, en daarvoor gelden dus de regels voor Groene buurtranden (eerder ‘Transformatie in het groen’). Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	pagina 28, fase 2 ‘Straks (t/m 2035)’ is deze zone niet opgenomen. Wij concluderen hieruit dat eventuele ontwikkelingen in de genoemde zone niet eerder plaats zullen hebben dan 2035, en mogelijk erna. -> Graag vernemen wij of onze conclusie wat betreft de fasering juist is ten aanzien van de gearceerde zone ‘transformatie in het groen’ ter plekke van de Papyrusdreef, en dat deze op zijn vroegst zal plaatsvinden vanaf 2035. c. **Begrip ontwikkelingszone** Zoals in voorgaand punt genoemd, wordt de gearceerde zone in deel A van de ontwerpomgevingsvisie ‘Transformatie in het groen’ genoemd (met een begripsomschrijving) en komt deze zone in deel B van de ontwerp-omgevingsvisie terug als ‘Ontwikkelingszone’. Terwijl in deel B ook gesproken wordt over transformaties. De term ‘Ontwikkelingszone’ wordt niet toegelicht in het document. -> Graag vernemen wij of met de term ‘Ontwikkelingszone’ in deel B van de ontwerpomgevingsvisie hetzelfde wordt bedoeld als (de begripsomschrijving van) ‘Transformatie in het groen’ in deel A van de ontwerp-omgevingsvisie. **3. ‘Park de Gagel’ in relatie tot ‘transformatie in het groen’ en het parkgedeelte aan de Papyrusdreef** U geeft aan op pagina 43, deel A ontwerp-omgevingsvisie, dat transformatie in het groen wenselijk is mits ‘het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied’. Reeds eerder al (december 2020) hebben wij vanuit de buurt (Papyrusdreef) aangegeven dat het park aan de (hoek) Papyrusdreef/ Tigrisdreef dat nu wederom opgenomen is als gebied voor ‘transformatie in het groen’, wellicht verbeterd kan worden wat betreft overzicht en groeninrichting. Maar een nieuwbouw op deze locatie zal zeker niet bijdragen aan een kwalitatieve – laat staan kwantitatieve – verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. -> Naar ons inzicht dient het gedeelte dat nu park is, gelegen in de hoek ‘Papyrusdreef/Tigrisdreef’ ook als park aangemerkt te worden en niet als zone voor transformatie in het groen (alleen nieuwbouw zou op die plek aan de orde kunnen zijn, er is immers geen bestaande bouw in het park). Uitgangspunt voor het park is onder meer: ‘De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar	gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mogelijk behouden of wordt versterkt.' Een voorstel in het plan voor hoe dit gedeelte van het park door groeninrichting nog beter aansluit bij enerzijds het park en anderzijds als 'steppingstone' naar de wijk, is hier gewenst; in plaats van het wegnemen van groen voor nieuwbouw. Aanvulling dd 20 mei Wij ontvingen van [indiener 514] een kopie van hun zienswijze van 20mei24. Wij sluiten ons graag aan bij deze zienswijze en vragen u ook deze zienswijze namens ons verzonden te beschouwen. Vandaar dat u deze als bijlage bij deze mail vindt. Wellicht overbodig te benadrukken dat deze zienswijze van [indiener 514] GEEN vervanging betreft van onze eigen zienswijze, maar een aanvulling. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als "Transformatie in het groen". Met daarbij de toelichting: "De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C.* *Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.' Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding 'Transformatie in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het groen' concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo'n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie 'transformatie in het groen' van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
411	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
412	De VvE Trinidaddreef 1-15 wil bij deze reageren op het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Wij verzoeken om afzonderlijk op elk van onderstaande zeven punten inhoudelijk te reageren. **1. Weergave Experimentele Flat Trinidaddreef** Het gebouw van de VvE Trinidaddreef is een van de tien Experimentele Flats en is sinds 2017 een gemeentelijk monument. Slechts op 1 kaart is de Trinidaddreef als monument weergegeven. Op alle andere kaarten staat het blok (in tegenstelling tot de andere Experimentele Flats) in het plekkenplan als stedelijk gebied. Pas alle andere afbeeldingen in de documenten aan en visualiseer de Trinidaddreef vergelijkbaar met de andere Experimentele Flats. **2. Omgeving als stedelijk gebied**	1. De buurt waarin het gebouw aan de Trinidaddreef is gelegen wordt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als 'stedelijke buurt'. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel van de opgave voor deze gebieden. Wij zijn ons bewust van het feit dat het gebouw aan de Trinidaddreef één van de 10 experimentele flats is. Dit is voor ons geen reden om de afbeeldingen van omgevingsvisie 2040 aan te passen. Uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbetering en dat we behouden wat goed is, versterken, en vernieuwen waar nodig. Cultuurhistorische elementen zoals monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die we koesteren. Dit staat beschreven in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in het hoofdstuk 'Overvechtse karakteristiek'. Op de bijbehorende kaarten staan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het gebied wordt in de Concept Omgevingsvisie gekenmerkt als stedelijk gebied waarbij gezocht wordt naar een parkeervoorziening. Wij zijn fel tegen een transformatie van het gebied naar stedelijke bebouwing met een bouwhoogte van 10 woonlagen. In deze omgeving van Overvecht-Noord staan al veel 10-hoog complexen. Als er een diversiteit aan woningen moet zijn (is een ambitie van de gemeente), dan zijn de gewilde eengezinswoningen in het gebied noodzakelijk. Nog meer hoogbouw leidt tot meer monotone bebouwing. Daarnaast vinden wij hoogbouw rondom de Experimentele Flats, die vanuit de filosofie gebouwd zijn in een groene omgeving (ook wel eens parkwonen genoemd) niet passen en dus ook niet wenselijk. Het voornemen tot transformatie kan dat leiden tot waardevermindering van de woningen in het hele gebied en mogelijk niet meer investeren in goed onderhoud. Kwalificeer het gebied met de lage eengezinswoning als Woonbuurt en visualiseer dit in geel. **3. Voorzieningen** Aansluitend op het vorige punt, zijn wij ook geen voorstander van voorzieningencluster aan de Marowijnedreef. Om het winkelcentrumpje De Klop levensvatbaar te houden, is het beter om daar de voorzieningen te concentreren. Een deel van de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef zou volgens het ontwerp Omgevingsvisie ook getransformeerd kunnen worden naar voorzieningen. Gezien punt 1 hierboven lijkt ons dat onmogelijk en op voorhand zal de VvE Trinidaddreef daar niet aan meewerken. *Verwijder de voorzieningencluster langs de Marowijnedreef uit de afbeeldingen. En zeker uit het deel van de Experimentele Flat.* 4. **Groen verbinden = KANS!** Het is de ambitie om groen toe te voegen in de wijk. Het groen rondom de Experimentele Flats wordt doorsneden door de Marowijnedreef. In de Omgevingsvisie komt een afsluiting op de Rio Branco-dreef. Het Pascalplein wordt getransformeerd en daar rijden geen auto’s meer. Het is dan niet mogelijk om met de auto van de Marowijnedreef naar de Gangesdreef te rijden. Die route is nog wel mogelijk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Dit biedt de mogelijkheid ter hoogte van de Experimentele Flats het groen te verbinden en daarmee extra groen toe te voegen conform de ambitie.	monumenten en de bijzondere complexen in de wijk aangeduid. Het gebouw aan de Trinidaddreef maakt hier ook onderdeel van uit. Wij zien hier kansen om in deze buurt nieuwe woningen en voorzieningen toe te voegen en een aantrekkelijk stedelijk milieu te creëren en daarbij tegelijkertijd de waardevolle monumentale bebouwing en de karakteristieke bebouwingsensembles te behouden. 2. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect op de leefbaarheid en klimaatadaptatie en groen van de hele wijk. Dit gebied is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als "stedelijke buurt'. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel van de opgave voor deze gebieden. Dat hoeft niet per sé in de vorm van hoogbouw. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (stedelijke laag) met ruimte voor accenten tot 10 lagen. Dat deze bebouwing de monotonie van het gebied versterkt zijn we niet met u eens. Wij denken dat dit gebied in de toekomst juist een aanvulling kan zijn op de bestaande buurten. Een goede woningmix is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Het behoud van de menselijke maat, versterken van de leefbaarheid en de cohesie zijn daarbij belangrijke doelstellingen. 3. In de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 maken we onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad . Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Overige voorzieningenclusters zijn aanvullend op deze winkelcentra, denk daarbij aan bijvoorbeeld aan maatschappelijke (buurt)voorzieningen (zorg, opvang), passende werkfuncties, ontmoetingsplekken etc. dichter bij huis. U heeft gelijk dat er wellicht te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Geef in de bijgestelde visie aan dat ruimtelijk door groen alle Experimentele Flats worden samengevoegd. 5**. Participatie-inbreng genegeerd** Er zijn inloopbijeenkomsten geweest en één van de bewoners van de VvE heeft bovenstaande punten eerder mondeling ingebracht. Dit heeft niet tot bijstelling geleid. De reactie in het participatie-document gaat daarbij niet in op een inhoudelijke reactie met motivatie op het ingebrachte punt. Gewezen wordt op de voorgenomen stedelijke bouw in het gebied. Zoals hierboven in punt 2 en 3 aangegeven kan dit niet gelden voor de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef (monument) en is er dus wel degelijk een kans om met een groenzone deze bijzondere bouw te verbinden. Daar wordt niet op ingegaan. *Uit participatieverslag pagina 35* Zie hieronder nogmaals de kans om groen toe te voegen. Toevoegen van groen is ook één van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. *Wij pleiten alsnog met deze inbreng voor een bijstelling en verwachten een alsnog een concreet inhoudelijk antwoord op dit specifieke punt.* **6. Meer autokilometers** De Carnegiedreef wordt afgesloten voor autoverkeer en de woning is met de auto alleen nog via de Franciscusdreef en Rio Brancodreef te bereiken. Dit leidt tot meer autokilometers en langere reistijden, bijvoorbeeld van/naar het centrum Overvecht of van/naar de polikliniek op de Neckardreef. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.* **7. Sociale veiligheid** Als er ’s avonds geen autoverkeer meer en af en toe een bus over de Carnegiedreef rijdt, wordt dit een sociaal onveilige route om daar te lopen of te fietsen. Het wordt dan een no-go-area. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.*	4. Het vergroenen van overbodige infrastructuur past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we kijken wat de mogelijkheden zijn voor vergroening met betrekking tot de benodigde ontsluiting. 5. In het participatieverslag zijn vele duizenden meningen en reacties uit verschillende gesprekken, bijeenkomsten en enquêtes gebundeld en samengevat. Deze hebben we voorzien van een reactie hoe daarmee is omgegaan in de ontwerp beleidsnota omgevingsvisie 2040. In deze reactienota reageren we op alle ingediende zienswijzen en lichten we toe hoe deze wel of niet zijn meegenomen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. 6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. De Carnegiedreef wordt een groene promenade met levendigheid. Door de toevoeging van gebouwen met een combinatie van functies zijn er meer ogen op de straat op verschillende tijdstippen. Daarnaast verwachten we ook meer drukte op straat vanwege de toegevoegde bebouwing. Ook helpt goede verlichting om het gevoel van sociale onveiligheid te verminderen.
413	Ik wil bij dezen mijn mening geven over de plannen die er nu liggen voor de toekomst van Overvecht. Ik ben grotendeels voor! Heerlijk al dat groen! Ik heb het alleen niet zo op hondenpoep. Dus ik zou wel duidelijke plekken willen waar honden wel en niet vrij mogen rennen en	Ook in de nieuwbouw worden sociale huurwoningen gerealiseerd. Wel is het streven om het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht te laten afnemen, het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Met de bouw van nieuwe sociale huurwoningen ontstaat er in de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	poepen. Misschien zelfs de hondenpoepzakjes nog eens onder de aandacht brengen. Ik ben ook helemaal voor het afsluiten van de racebanen door de wijk. Goed plan! Ik vind dat ik al heel snel vanaf mijn huisje in het centrum ben met de bus of de fiets. Maar blijkbaar kan het nog beter! Het lijkt me prima om meer woningen te bouwen in Overvecht maar ik heb vraagtekens bij de wens om geen of weinig sociale huurwoningen toe te voegen. Een mix van sociale huur en duurdere huur of koop komt de leefbaarheid van een wijk ten goede. Dat is algemeen bekend. Maar dan moeten die woningen wel door elkaar heen staan. Een flat met 80 sociale huurwoningen met daarnaast een flat met 80 vrije sectorwoningen geeft op papier een verhouding van 50/50. Maar in de praktijk zal het prettiger wonen zijn in de flat met vrije sectorhuur dan in de flat met sociale huur. Dan heb je niet bereikt wat je wil. Ik ben bang dat je gewoon nog meer van die fancy flats rond Winkelcentrum Overvecht krijgt vol met jonge tweeverdieners en dat de oude 10-hoge flats waar mensen met een uitkering, migranten of mensen met een rugzakje wonen nog aftandser lijken.	bouw ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren. Landelijke regelgeving zorgt er voor dat in nieuwbouw binnen een portiek geen sociale huur (in eigendom van een corporatie) en vrije sectorhuur naast elkaar kunnen worden gerealiseerd. Op blokniveau is dit wel mogelijk. We willen dan ook dat binnen een blok meerdere segmenten worden gerealiseerd.
414	In de ontwerp-omgevingsvisie staat dat volkstuincomplex Ons Genot aan de 2e Polderweg mogelijk verplaatst wordt naar het Noorderpark, om plaats te maken voor sportvelden. Bij de totstandkoming van de visie is echter geen invulling gegeven aan participatie en de visie gaat voorbij aan de bijzondere kwaliteiten van het volkstuincomplex. Wij lichten dit graag verder toe in deze brief en willen u vragen een visie op te stellen die uitgaat van behoud van Ons Genot. **Achterwege blijven van participatie** Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Ook voor omgevingsvisies is participatie zeer relevant. “Met participatie kunnen overheden bij inwoners of gebruikers van een gebied perspectieven en toekomstbeelden ophalen”[12]. Als gemeente heeft u participatie eveneens hoog in het vaandel staan volgens uw participatiebeleid. “In Utrecht kan iedereen	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

[12] https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/participatie/participatie-instrumenten/participatie-omgevingsvisie/

Nr.	Reactie	Antwoord

meedenken, meedoen en invloed uitoefenen op wat de gemeente doet”[13]. Daar hebben wij weinig van gemerkt helaas.

Het voornemen in de ontwerp-omgevingsvisie om Ons Genot te verplaatsen kwam als een donderslag bij heldere hemel. Onze vereniging is niet betrokken bij de totstandkoming van de ontwerp-omgevingsvisie. De gemeente geeft hiermee een signaal af dat er geen belang wordt gehecht aan de betrokkenheid en mening van de volkstuinvereniging. Het gevolg is dat er veel onrust is ontstaan. Mogelijke verplaatsing heeft nu al een verlammend effect op plannen van leden om hun huisje of tuin op te knappen. En hoe kan een vereniging geloofwaardig zijn bij het handhaven van regels, als de gemeente totaal geen belang hecht aan de toekomst van het volkstuincomplex?

Kwaliteiten van de fysieke leefomgeving
Als gemeente bent u verplicht om een goed beeld te vormen van alle belangen die spelen in een plangebied. Dit valt onder het zorgvuldigheidsbeginsel van de Omgevingswet en staat ook opgenomen in de Nota van toelichting Invoeringsbesluit Omgevingswet. Een omgevingsvisie moet op hoofdlijnen een beschrijving van de kwaliteiten van de fysieke leefomgeving bevatten. Ontwikkelingen op het gebied van cultureel erfgoed, natuur, landschap, natuur, water en andere (niet-ruimtelijke) zaken die relevant zijn moeten volgens de wet beschreven en meegewogen worden.[14]

Het bereiken van 'een goede omgevingskwaliteit' is opgenomen in de centrale doelstelling (artikel 1.3) van de Omgevingswet. “Omgevingskwaliteit duidt op het belang van aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap. Het gaat daarbij zowel om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving als om de intrinsieke waarden die de maatschappij toekent aan de identiteit van gebieden en aan dier- en plantensoorten.”[15]

[13] https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/participatiebeleid/
[14] https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/omgevingsvisie_20180531.pdf
[15] https://www.mooinederland.nu/abc/omgevingskwaliteit

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vreemd genoeg wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht met geen woord gerept over de bijzondere kwaliteiten van Ons Genot. Hoe tot de locatiekeuze voor sportvelden is gekomen wordt ook niet duidelijk. Dat het volkstuincomplex over bijzondere kwaliteiten beschikt staat echter buiten kijf. De ontwerp-omgevingsvisie staat vol met quotes en volzinnen over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van het karakter van de wijk. Juist op Ons Genot is dit allemaal van toepassing. **Sociaal-maatschappelijke waarde** Vele decennia al is Ons Genot een plek waar mensen uit de wijk, stad en ver daarbuiten samen komen. Het is een terrein waar leden met verschillende achtergronden en uit alle lagen van de bevolking elkaar vinden. Samen onderhouden zij de tuinen en het terrein. De vereniging organiseert verschillende evenementen en het terrein is een belangrijke sociale ontmoetingsplek voor jong en oud. Ons Genot is een samenleving in het klein met vele connecties in de wijk en ver daarbuiten. Verplaatsing van het complex duurt jaren en tot die tijd zal nagenoeg niemand nog investeren in zijn tuin. Verplaatsing vraagt uiteindelijk om veel grotere investeringen. Voor veel leden zal dit niet haalbaar of wenselijk zijn vanwege de hoge leeftijd, de grote tijdsbesteding of de kosten die hiermee gepaard gaan. Verplaatsing van Ons Genot betekent dus het verdwijnen van een bestaande sociale ankerplaats en doet inbreuk op het bestaande sociale weefsel van de wijk. **Ecologische waarde** Landelijk is er nog maar weinig onderzoek gedaan naar de ecologische waarde van volkstuinen. Het Algemeen Verbond van Volkstuinverenigingen in Nederland (AVVN) is hier samen met Naturalis Biodiversity Center wel mee bezig. Van onderzoek uit het buitenland is bekend dat volkstuinen de hoogste biodiversiteit kennen van alle vormen van stadsnatuur. Daarnaast zal bij	

Nr.	Reactie	Antwoord

verplaatsing een vergelijkbaar niveau aan soortenrijkdom pas na ongeveer tien jaar bereikt worden.[16]

Ook op Ons Genot is de flora en fauna indrukwekkend en is sprake van een enorme soortenrijkdom. De afwisseling van natte en droge natuur en de overgang van veen- naar rivierkleigronden versterken de diversiteit aan plant- en diersoorten des te meer. Op een groter schaalniveau draagt het complex bij aan de biodiversiteit van de Vechtzone en dus de natuurgebieden rond de Vecht. Verplaatsing van Ons Genot en vervanging door sportvelden betekent dus onmiskenbaar de vernietiging van biodiversiteit op het terrein en in de directe omgeving.

Cultuurhistorische waarde
In het buitenland is een bescherming van volkstuinen als monument niet ongewoon.[17] In Nederland komt dit nagenoeg niet voor en zeker niet voor volkstuincomplexen die gerealiseerd zijn in de jaren zestig en zeventig. Met de toenemende aandacht voor het erfgoed uit de Post 65 periode kan dit gaan veranderen. Volkstuinen kunnen gezien worden als materieel erfgoed, groen erfgoed, en de volkstuincultuur als belangrijk immaterieel erfgoed.[18]

Ons Genot is nauw verbonden met de geschiedenis van Overvecht en Utrecht. Met de komst van de grote uitbreidingswijken in de zestiger en zeventiger jaren zijn verschillende volkstuincomplexen gerealiseerd in de stad. Burgemeester De Ranitz opende Ons Genot in 1967. “Vooral voor de flatbewoners, die geen eigen tuin hebben, is dit werk een uitstekende recreatie”, aldus de burgemeester tijdens de opening.[19] De gemeentelijke bouwdienst verzorgde de terreinaanleg en tuinhuisjes omdat de gemeente zich ‘moreel verplicht’ voelde te helpen.

[16] https://stadszaken.nl/artikel/5920/soortenrijke-volkstuinen-nu-ook-op-de-rode-lijst
[17] https://www.canonsociaalwerk.eu/1784_nut/2009-Marian-Lenshoek-historie-van-de-volkstuin.pdf
[18] https://erfgoedstem.nl/presentatie-volkstuinenkaart-zuid-holland/
[19] https://hetutrechtsarchief.nl/collectie/38FB4F867D6D4ABFA923072B7314CCE3

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ergens het verhaal van de naoorlogse volkstuincultuur in Utrecht verteld kan worden dan is het wel bij Ons Genot. De aanleg van het terrein is goed bewaard gebleven. De regels voor het type tuinhuis en het groen hebben er aan bijgedragen dat het oorspronkelijke karakter niet ingrijpend is veranderd. Op andere volkstuincomplexen is dit minder het geval. Omdat de regels relatief streng zijn bij Ons Genot is de volkstuincultuur kenmerkend voor de Post 65 periode. Ons Genot is sociaalhistorisch, typologisch, qua gaafheid en qua volkstuincultuur dus een waardevol ensemble. Verplaatsing betekent het verdwijnen van de cultuurhistorische kwaliteiten van het complex. **Conclusie** Verplaatsing van volkstuincomplex Ons Genot leidt tot een aantasting van de sociaal-maatschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarde van het terrein. Dit is niet betrokken bij het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voldoet daarmee niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel en sluit niet aan bij het bereiken van een goede omgevingskwaliteit conform de Omgevingswet. Behoud van de bijzondere kwaliteiten en het bereiken van een goede omgevingskwaliteit is alleen mogelijk door behoud van het volkstuincomplex op de huidige locatie. Wij willen u dan ook vragen de ontwerp-omgevingsvisie hierop aan te passen. **Alternatieven** Het is duidelijk dat de stad groeit en sportvoorzieningen mee moeten groeien. Maar het is niet duidelijk waarom dit ten koste moet gaan van bestaande kwaliteiten en ook niet wat de alternatieven zijn. Ontwerpend onderzoek kan tot creatieve opties leiden die vooraf niet bedacht zijn, zoals meervoudig ruimtegebruik en de combinatie met verdichting op het bedrijventerrein Overvecht. Dit kan prachtige voorstellen opleveren. De sportvelden boven op de IKEA aan de andere kant van de stad zijn hier een goed voorbeeld van. Wij willen u dan ook meegeven breder te kijken naar de locatiekeuze van de sportvelden en Ons Genot uit te sluiten als mogelijke locatie. **Van vernietiging naar versterking**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aanvullend willen wij u vragen een ambitie op te nemen in de omgevingsvisie die de kwaliteiten van Ons Genot juist benut! Een ambitie die niet in het teken staat van vernietiging maar juist van versterking van de bijzonderheid van het complex: - De relatie versterken met de wijkbewoners van Overvecht via natuureducatie en onderwijs, of andere activiteiten. Hierbij kan een link gelegd worden met het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid waar Overvecht onderdeel vanuit maakt. - Met Naturalis onderzoek uitvoeren naar de ecologische waarde van het complex, deze beschermen, het beheer daarop afstemmen en daarmee van Ons Genot een voorbeeld maken voor andere terreinen in Nederland. - Samen met het AVVN een cultuurhistorische analyse en waardering opstellen. Het terrein en de volkstuincultuur vervolgens te erkennen en te beschermen als erfgoed, en de principes achter deze cultuur verder uit te dragen vanwege het belang voor een groene, gezonde en betere wereld. Ons Genot is een parel in Overvecht, te bijzonder en te waardevol om te grabbel te gooien. Zijn we als samenleving niet ‘moreel verplicht’ om dit te behouden?	
415	Met veel interesse hebben wij – Utrechtse ondernemers en samenwerkingspartners van de gemeente – kennis genomen van de ter inzage liggende ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Met elkaar en in overleg met MONK Architecten hebben wij de ontwerpvisie bekeken. Aangezien wij momenteel uitgebreid met de gemeente in gesprek zijn over een ontwikkellocatie (aan de Taagdreef), lijkt het ons zinvol om onze gedachten te delen. Bij dezen maken wij graag onze zienswijze aan u kenbaar. Allereerst spreken wij graag onze waardering uit voor de kwaliteit en volledigheid van het stuk, dat met zichtbare zorgvuldigheid tot stand is gebracht en een mooi beeld toont van hoe Overvecht er in de toekomst uit kan komen te zien. Ook zijn wij verheugd te lezen dat er veel overeenkomsten zijn tussen de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (hierna: omgevingsvisie) en onze eigen visie op hoe onze plannen en activiteiten kunnen bijdragen aan de ambities van de stad Utrecht en in het bijzonder de wijk Overvecht. Om Overvecht op een gezonde manier te laten meegroeien met de stad zijn tot 2040 minimaal 5000	Dank voor uw positieve reactie. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen om de grootste verdichting te situeren op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden) en dit te beperken tot een aantal specifieke gebieden waar de hoogstedelijkheid bijdraagt aan het versterken van de ruimtelijke hoofdstructuur. Zo is de Carnegiedreef – Zamenhofdreef ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid. Hier komt Hoogwaardig Openbaar Vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. Deze Centrale as wordt getransformeerd tot een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade. Hier is op specifieke plekken ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten. In de oranje "stedelijke gebieden" is ook verdichting mogelijk, mits dit bijdraagt aan de herkenbaarheid van stedelijke structuren als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef en het verbeteren van gebieden die (van oorsprong) een wat onduidelijkere stedenbouwkundige structuur hebben. We bouwen daar voort op bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	extra woningen nodig, voor verschillende doelgroepen. De omgevingsvisie beschrijft de behoefte aan gemengde wijken voor verschillende typen bewoners en legt nadruk op het behoud van diversiteit. Om zowel huidige als nieuwe wijkbewoners op een passende en toekomstbestendige manier te kunnen laten wonen, zijn zowel meer betaalbare huur als koopwoningen nodig. Naast de ambitie om meer woningen bij te bouwen – die wij volledig kunnen onderschrijven – is een aantal specifieke punten ons in positieve zin opgevallen: - Er wordt ruimte geboden voor enkele hoogstedelijke gebieden waar wonen, werken en voorzieningen in een prettige mix samenkomen; - Er wordt slimmer omgegaan met de bestaande ruimte. Dat betekent o.a. hoger bouwen en meer ruimte voor functiemenging binnen gebouwen. Door hoger te bouwen waar het kan, worden de openbare ruimte en het groen zoveel mogelijk gespaard. Ook worden mogelijkheden gezien voor het toevoegen van woningen in en op bestaande bouw; - Met woningbouw wordt bijgedragen aan wijkverbetering, bijvoorbeeld door het creëren van gemeenschappelijke voorzieningen en hierdoor anonimiteit te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten; - Het autogebruik wordt ontmoedigd ten behoeve van milieu én veiligheid. Er blijft voldoende oog voor een goede bereikbaarheid. Bij nieuwbouw worden lagere parkeernormen gehanteerd en kleinere ontwikkelingen in de buurten worden gezien als maatwerk; - De visie heeft oog voor een goede mix van verschillende doelgroepen, waaronder jongeren, middeninkomens en studenten, die kunnen bijdragen aan de draagkracht van de wijk. Er worden daarom vooral woningen voor kleine huishoudens toegevoegd. Verder hebben wij met veel belangstelling naar de kaart en toekomstige gebiedsindeling gekeken. Dit geeft een helder beeld van de verschillende typen buurten en ontwikkelrichtingen. De ambities staan duidelijk beschreven en de visuele ondersteuning geeft er extra kleur aan.	kwaliteiten en vernieuwen waar kan. Voor de spelregels en bouwhoogten verwijzen wij u naar de aangepaste Beleidsnota omgevingsvisie 2040, hoofdstuk "ruimte voor groei". Bouwhoogten zijn daarin niet veranderd ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie, wel verduidelijkt. Wij zijn het met u eens dat verdichting op de locatie van de squash de levendigheid in het gebied kan verbeteren en een positieve invloed kan hebben op de sociale veiligheid. Wij zien ook dat de squash een belangrijke sociale functie heeft en kan bijdragen aan de gezondheid van meer Overvechters. Welke vorm deze verdichting hier zou moeten krijgen onderzoeken we graag verder. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft daarbij de spelregels en uitgangspunten. We zien dat het huidige aanbod aan sociale huurwoningen en andere segmenten onvoldoende aansluit bij de behoefte van ouderen, jongeren en studenten. In de nieuwbouw zien we daarom kansen om ook in de sociale huur meer op deze groepen in te zetten. Tegelijkertijd zien we in de huidige voorraad ook juist grote woningen die op moment sociaal verhuurd worden, maar ook goed zouden passen bij middeninkomens. Het is dan ook de combinatie van nieuwbouw en aanpassingen in de bestaande bouw die voor al deze doelgroepen meer keuze moeten bieden voor Overvechters en andere woningzoekenden om een passende woning te vinden. Voor wat betreft het vergroten van de financiële haalbaarheid van projecten door gemeenten verwijzen wij naar de Utrechtse Aanpak. Binnen de Utrechtse Aanpak wordt gestructureerd onderzocht welke projecten wel of niet haalbaar zijn binnen de marktomstandigheden, in combinatie met de gemeentelijke beleidseisen. Als het project ondanks de optimalisaties geen haalbare businesscase oplevert, dan kijken we naar gerichte maatregelen (maatwerk) om alsnog te komen tot een haalbare businesscase. We doen dit niet bij ieder project. Zie voor nadere informatie de raadsbrief Stappenplan Utrechtse Aanpak op gang houden woningbouw, dd. 11 september, kenmerk 1272100. Dank dat u zich wil blijven inzetten voor een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast alle beschreven ambities en keuzes die wij als positief, geruststellend of ten minste begrijpelijk kunnen bestempelen, zijn er ook enkele onderwerpen die ons inziens meer aandacht en/of toelichting verdienen in de omgevingsvisie: Er zijn nu drie hoogstedelijke gebieden voorzien, waar ook ruimte is voor hoogbouw. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat er spanning zit tussen de verschillende ambities en opgaven, zoals groenbehoud enerzijds en het bouwen van voldoende woningen anderzijds. Dit spanningsveld kan in onze ogen worden overbrugd door ook in andere delen van Overvecht ruimte te maken voor hoogteaccenten tot 70 meter (met waar mogelijk meer dan 10 bouwlagen). Vooral het oranjekleurige stedelijke gebied in het zuidwesten van de wijk, rondom de Taagdreef, leent zich hier ons inziens goed voor, mede door de ligging tussen Overvecht en andere meer stedelijke wijken met hoogteaccenten (zoals aan de Van Lieflandlaan en Gerbrandystraat). Naast het stationsgebied zien wij ook deze buurt als poort naar Overvecht en zijn wij van mening dat een hoogstedelijk karakter deze buurt goed past. Bovendien denken wij dat hoogbouw aan de Taagdreef goed passend is omdat het de directe omgeving van het squashcentrum verbetert. Door veel woningen toe te voegen op deze locatie ontstaat meer sociale controle op straat. Zo zorgt de functiemenging die typerend is voor een hoogstedelijk gebied voor meer veiligheid in de openbare ruimte. En dat is niet het enige voordeel. Ook de verbinding tussen Squash Utrecht en de wijk zal groeien, waar beiden baat bij hebben. Het zou mooi zijn als de doelgroep van het squashcentrum, die nu voor een groot deel van buiten de wijk komt, zich uitbreidt naar meer Overvechters. Dit hoeft absoluut niet ten koste te gaan van de regiofunctie maar aanvullend daarop meer lokale binding zou volgens ons goed zijn voor de wijk, die voor de gezondheid van de inwoners belang heeft bij een gevarieerd aanbod aan sportvoorzieningen in de nabijheid. Daarnaast zijn, zoals genoemd, zowel de beschreven ambities als de kaart en illustraties helder en in onze ogen veelbelovend. Tegelijkertijd lijken de ambities op sommige punten enigszins tegenstrijdig. Zo worden ouderen, jongeren en studenten genoemd als belangrijke doelgroepen voor nieuwbouw terwijl het niet de bedoeling is dat het aandeel sociale huurwoningen (waar deze groepen in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verhouding juist veel voor in aanmerking komen) in de wijk stijgt. Een ambitieuze visie verdient an sich geen commentaar wat ons betreft maar wij maken ons op sommige punten wel zorgen om de realiseerbaarheid, mede door het detailniveau waarop bepaalde zaken in de visie worden vastgelegd. Het is goed dat de gemeente een heldere visie heeft en deze bekendmaakt bij inwoners en andere belanghebbenden. Ons inziens is een visie vooral richtinggevend en kaderstellend en daardoor op een lager schaalniveau (bijvoorbeeld binnen een project) vooral behulpzaam bij het maken van afspraken. Wij hopen van harte dat de ambities en gemaakte keuzes elkaar niet in de weg zitten dan wel belemmerend werken in de realisatie ervan. Verder wordt, wat betreft de realiseerbaarheid van de benodigde nieuwbouwwoningen de afhankelijkheid van financiële bereidheid van derden om te investeren in extra woningen genoemd als voorwaarde. Met als toevoeging dat de financiële haalbaarheid per project zal worden onderzocht. Dit is een vanzelfsprekend onderdeel van elk project, waarbij wij graag de kanttekening plaatsen dat de gemeente – hoewel inderdaad afhankelijk van derden – de financiële haalbaarheid zelf kan vergroten door bijvoorbeeld een gunstige berekening van leges en door stapeling van eisen te voorkomen. Daar wij een gedeeld belang hebben om bij te dragen aan een verbetering van de wijk, hopen we dat u ontvankelijk bent voor onze mening, zorgen en suggesties. Tot slot benadrukken wij graag dat wij ons graag blijven inzetten om, in samenwerking met de gemeente en andere partners, bij te dragen aan een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.	
416	Het betreft hier de voorstellen voor de buurt Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel en omvat een drietal punten: 1. In het ontwerp omgevingsvisie wordt voorgesteld om het Noorderpark als mogelijke locatie in te richten voor verschillende functies zoals opwekking van duurzame energie, recreatie, sport en wateropvang. Ons inziens is het niet wenselijk om in dit gebied deze verschillende functies vorm te geven. Er is nu sprake van een agrarisch gebied en een natuurlijke, parkachtige omgeving met kleinschalige recreatie, waarin veel verschillende planten en bomen voorkomen en zich veel vogels en ander wild bevindt. Als	1. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze

Nr.	Reactie	Antwoord
	deze grootschalige functies hier ingericht zouden worden, schaadt dat de natuur, het wild en de agrarische functie. Daarnaast is het naar ons idee ook niet passend om in deze omgeving waarin diverse objecten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan (Unesco Werelderfgoed!), zaken zoals windmolens, zonnepanelen, voetbalvelden, etc. geplaatst worden. Graag zouden wij deze groene zone aan de rand van Overvecht willen behouden zoals het nu is ingericht. 2. Er wordt op het kaartje een gewenste nieuwe fiets-/wandelroute ingetekend in het Noorderpark. Deze zou dan de agrarische percelen doorsnijden. Aangezien wij een agrarisch bedrijf hebben op dit perceel gaat ons dit direct aan. Een nieuw fiets-/wandelpad is niet verenigbaar met onze bedrijfsvoering (het vee moet vrij in- en uit kunnen lopen naar de stal-weiland, landbouwmachines moeten zich vrij over het perceel kunnen begeven). Er staan diverse mogelijke over- en onderdoorgangen getekend over/onder de NRU richting het Noorderpark. Wij vragen u om kritisch naar de aantallen te kijken en verzoeken u om minder verbindingsroutes te maken omdat er nu al voldoende zijn en het een grote kostenpost is om ongelijkvloerse verbindingen te realiseren. Daarnaast zijn fietstunnels (sociaal) onveilig en trekt dit ook hangjongeren aan.	partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 2. De fiets/wandelroute waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Fiets/wandelroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met u als belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
417	Hoi utrecht, uuuuuu! Ik vind het een supergoed plan! Dit gaat op de lange termijn veel bijdragen aan de mentale en fysieke gezondheid van mensen. Hard nodig! Laten we samen de wereld verbeteren.	Dank voor uw positieve reactie.
418	Als verontruste tuinder op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot wil ik u het volgende laten weten. De plannen om onze vereniging te verplaatsen ten gunste van aan te leggen sportvelden lijken gemaakt te zijn zonder rekening te houden met de volgende feiten.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Al 70 jaar lang bouwt de vereniging gestaag aan de ontwikkeling van meer natuurlijk groen dat als een buffer werkt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. - Waar in de bebouwde kom door de klimaatverandering steeds meer risico ontstaat voor oververhitting en wateroverlast, werkt ons terrein als een spons die het teveel aan water opzuigt en voor verkoeling zorgt. - In de loop der jaren in een zeer gevarieerd terrein ontstaan met prachtige volwassen bomen, sloten met natuurlijke oevers, veel insecten, vogels, amfibieën, kleine zoogdieren enz. Kortom zeer veel biodiversiteit. - Het mooie is dat dit kostbare stuk natuur voor iedereen toegankelijk is. Er wordt veel gewandeld in de omgeving en de wandelaars komen vaak het terrein op om rond te kijken, voor een kop koffie of toiletbezoek. Iedereen is welkom. - Aan cursussen die gegeven worden kan iedereen meedoen, ook niet-leden. Ook het winkeltje op zaterdag met zelfgekweekte plantjes is niet alleen voor leden maar voor alle tuinliefhebbers. Dat geldt ook voor de tuinwerkzaamheden waar ook belangstellenden aan meewerken. - Er is zeer veel belangstelling voor een tuin, zodat er een wachtlijst is. Het leuke is dat er steeds meer jonge gezinnen komen tuinieren, die allemaal ook hun kinderen meenemen die op die manier kennis maken met de natuur en leren hoe hun voedsel wordt verbouwd. Ook is er speciaal voor de kinderen een door de leden gebouwde speeltuin. - Er is niet alleen biodiversiteit, maar ook veel diversiteit in de achtergrond van de leden. Doordat er verschillende leden zijn met een migratieachtergrond is er ook veel afwisseling in hoe de tuinen gebruikt en bewerkt worden en wat er wordt verbouwd. - Al het groenafval wordt op het terrein zelf gecomposteerd en is weer voor de leden beschikbaar. Omdat alles biologisch verbouwd wordt, dus zonder gif of kunstmest, blijft de grond gezond. - Perfecte kringloop! Ik zou de gemeenteraad willen vragen om toch vooral dit plan niet te laten doorgaan. Zo'n gebied moet je koesteren en niet vernietigen! Ik, en velen met mij, kunnen er niet van slapen dat zoiets rampzaligs ten uitvoer kan worden gebracht.	niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alstublieft, laat Ons Genot blijven!!!	
419	Ik ben een tuinierder bij tuindersvereniging Ons Genot, gelegen aan de 2e Polderweg 5 in Overvecht, Utrecht. Ik schrijf deze zienswijze om mijn ernstige zorgen te uiten over de mogelijke gevolgen van de Omgevingsvisie Overvecht voor ons geliefde tuinencomplex. In een gemeente die streeft naar een groenere, gezondere wijk en die de ecologische waarde van haar gebieden wil verbeteren, is het onbegrijpelijk dat een waardevolle plek als Ons Genot mogelijk plaats moet maken voor sportvelden of andere recreatieve zaken. **Belang van Ons Genot** - Ecologische bijdrage: Ons Genot bevordert de biodiversiteit aanzienlijk. Het complex is een toevluchtsoord voor een breed scala aan vogels, egels, insecten, eekhoorns en zelfs ringslangen. Dit is een directe bijdrage aan de ecologische waarde van Overvecht. - Educatieve waarde: Kinderen leren hier op een praktische manier over de natuur, voedselteelt en gezonde voeding. Dit zijn onschatbare levenslessen die zeker in een stad veel waarde hebben. - Sociale cohesie: Ons Genot brengt mensen van verschillende achtergronden en leeftijden samen. Dit bevordert sociale cohesie en creëert een hechte gemeenschap die elkaar ondersteunt en samenwerkt. - Historische waarde: Ons Genot bestaat sinds 1963 op de huidige locatie en heeft een rijke geschiedenis. Het is opgebouwd door generaties tuinders en is een cultureel erfgoed dat gekoesterd moet worden. - Gezondheid en welzijn: De tuinen bieden een ruimte voor ontspanning, beweging en frisse lucht, wat essentieel is voor de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners. Dit zou zelfs een kostenbesparing kunnen opleveren voor de overheid. De gezondheidsvoordelen van groene ruimten leiden namelijk tot lagere zorgkosten. Mensen die toegang hebben tot groene ruimten zoals Ons Genot zijn doorgaans gezonder en hebben minder medische zorg, waaronder geestelijke gezondheidszorg, nodig. Ons Genot biedt bewoners de mogelijkheid om hun eigen voedsel te verbouwen. Dit draagt bij aan voedselzekerheid en vermindert de afhankelijkheid van externe voedselbronnen, wat belangrijk kan zijn in tijden van economische onzekerheid.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Argumenten tegen herontwikkeling - Diverse milieu-gerelateerde argumenten: o Verlies van biodiversiteit: De aanleg van nieuwe infrastructuur zoals fietspaden zou de biodiversiteit verstoren en de veiligheid van spelende kinderen in gevaar brengen. o Hittestress: In stedelijke gebieden is hittestress een groeiend probleem. Groenvoorzieningen zoals Ons Genot helpen om de omgevingstemperatuur te verlagen, wat bijdraagt aan een leefbaarder en comfortabeler stedelijk klimaat. o Watermanagement: De tuinen spelen een cruciale rol in waterinfiltratie en verminderen het risico op overstromingen door regenwater op te vangen en geleidelijk in de grond te laten zakken. o Fijnstofreductie: De planten en bomen in Ons Genot dragen bij aan de vermindering van fijnstof en andere luchtverontreinigende stoffen. Dit is essentieel voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners, vooral in een stedelijke omgeving als Overvecht. - Onherstelbare schade: Het verplaatsen van Ons Genot zou een onherstelbare schade toebrengen aan het zorgvuldig opgebouwde ecosysteem en de sociale structuren. De waarde van de jarenlange inspanning kan niet zomaar op een andere plek worden gerepliceerd. Denk hierbij ook aan oude bomen, de jarenlang met liefde bewerkte grond en de dieren die hierop leven. - Huidige betrokkenheid: Ons Genot is volledig geïntegreerd in de gemeenschap van Overvecht. Het wordt dagelijks gebruikt door buurtbewoners, scholen, en andere organisaties voor educatieve en recreatieve doeleinden. **Concrete voorstellen** - Behoud van Ons Genot: Behoud het tuinencomplex op de huidige locatie als een essentiële groene long voor de wijk Overvecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Verbetering zonder vernietiging: Zoek naar alternatieve locaties voor nieuwe sportvelden en recreatieve faciliteiten die niet ten koste gaan van bestaande ecologisch waardevolle gebieden. - Inclusieve planning: Betrek Ons Genot en haar leden actief bij de verdere ontwikkeling van de wijk om gezamenlijk duurzame en verantwoorde beslissingen te nemen. **Conclusie** Ons Genot is een uniek en waardevol onderdeel van de wijk Overvecht, zowel ecologisch, sociaal als historisch. Het behoud van deze tuinen is cruciaal voor het welzijn van de huidige en toekomstige inwoners van Overvecht. Ik dring er bij u op aan om de plannen te heroverwegen en Ons Genot te behouden als een groene oase en bron van biodiversiteit en gemeenschap.	
420	Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bestemmingen blijven ook in de toekomst bereikbaar met de auto.
421	Wij constateren dat de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptieln, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels. - De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. Wij als gezin constateren dat: de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptielen, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. - Naast al dit moois hebben we ook de eerste zadenbibliotheek van Utrecht op ons terrein. Voor ons persoonlijk als gezin en actieve tuinleden, wij zijn een gezin die na een aantal jaren gelukkig een mooi stukje grond hebben kunnen bemachtigen op Ons Genot. Op onze tuin genieten wij van een oase aan rust en ruimte. Het gevoel even te kunnen ontsnappen aan de drukte van de stad en ontspanning na een week hard werken. Mensen te ontmoeten die ook dezelfde passie delen van tuinieren en de schoonheid van de natuur. Onze kinderen leren hoe mooi de natuur is en wat dat ons als mens brengt. Naast dat wij ecologisch zelf onze groente en fruit verbouwen in een mini voedselbos zorgen we er ook voor dat op ons stukje grond inheemse flora en fauna kan en mag wonen. Wij hebben een grote natuurlijk vijver waar salamanders en kikkers leven, regelmatig zwemmen er op een mooie zonnige dag ook ringslangen in. Kleine insectenhotels en ondergrondse nesten voor de hommels, een broedhoop voor ringslangen. De afgelopen 2 jaar hebben wij 2 grote nesten ringslangen gehad. Tijdens het broedseizoen weten vogels ook onze tuin te vinden door de verschillende bomen en struiken op ons stukje grond. We hebben diverse inheemse planten en bloemen speciaal voor de insecten en we verbouwen altijd wat extra groente en fruit zodat ook de dieren mee kunnen smikkelen. Kortom op een klein stukje grond van de 8,6 hectare van Ons Genot al een hele belangrijke ecologische voetafdruk. en verzoeken dan ook Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Zodat deze ruim 8 hectare openbaar groen, deze ecologische voetafdruk in Overvecht beschikbaar blijft voor de dieren, de tuinders en zeker ook voor de bewoners en bezoekers vanuit de diverse wijken rondom Overvecht. Ook het aanleggen van een fietspad verstoord de biodiversiteit en brengt de veiligheid van de spelende kinderen op het terrein in gevaar.	
422	Graag wil ik hierbij reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Het betreft een eventuele fiets/looptunnel onder het spoor ter plekke van de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden

Nr.	Reactie	Antwoord
	hugo de vrieslaan. Ik zie de toegevoegde waarde hiervan niet vanwege onderstaande redenen Fietstunnel Fietsers die hierdoor heen gaan zullen daarna direct links of rechts afslaan naar links of rechts en uitkomen op de bestaande routes. De fysieke ruimte voor een fietstunnel is beperkt en zal relatief steil zijn (voor fietsers niet fijn)en zal ten koste gaan van groen aan de overvechtzijde. Voetgangerstunnel In Overvecht zou deze uitkomen in een relatief groen gebied met relatief weinig bewoners die hiervan gebruik maken. Voor mensen die niet heel dichtbij de tunnel wonen is het handiger van de bestaande routes gebruik te maken. Kortom: ik denk dat het voor weinig mensen meerwaarde biedt en wel geld kost maar erger nog ten koste gaan van groene ruimte. En ik begrijp uit de visie dat jullie juist meer groen willen.	met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
423	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege ‘t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony’s en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege ‘t Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mensen samen kunnen komen, leren omgaan met dieren op een manier dat ze meer bewegen en de natuur zien. Deze manege heeft het dierenwelzijn hoog in het vaandel staan, waar veel andere maneges veel van kunnen leren. Als er een manege weg zou moeten is dit wat mij betreft een van de laatsten die op de lijst zou moeten staan. Hun bijdrage aan de samenleving is erg belangrijk. Voetbal is ook een manier van sporten en omgang met elkaar. Maar op deze manege leren verschillende soorten mensen ook sporten, maar vooral op een goede manier en met respect omgaan met dieren. Uit onderzoek blijkt ook dat omgang met dieren belangrijk is voor ontwikkeling en gezondheid. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege ‘t Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
424	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Professor van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. Hiernaast zijn er geen faciliteiten in de wijk Tuindorp waar gebruik van zou kunnen worden gemaakt. Alle beschikbare faciliteiten, waaronder winkels zijn in Overvecht zelf beschikbaar.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: - creëren van onveilige situaties, met name voor de kinderen die nu zorgeloos op straat kunnen spelen; - onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw; - verspilling van belastinggeld; - gebruik door de verkeerde doelgroep (fat bikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
425	In deze brief geef ik u drie redenen waarom mijn volkstuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie 2e Polderweg moet blijven. 1. Verdwijnen van Ons Genot betekent minder bewegen door bewoners. In de omgevingsvisie wordt veel waarde gehecht aan bewegen van inwoners van Overvecht. Ik kan u vertellen dat het onderhoud van een volkstuin met huisje en schuurtje een gezonde vorm van bewegen is. Buiten zijn, rustgevend en ontspannend tuinieren is tegelijk een goede manier om je gezondheid te verbeteren. Bij tijd en wijle is het ook topsport, vooral na de winter aan het begin van het nieuwe (moes)tuinseizoen. Tuinieren vermindert stress en verlaagt de bloeddruk. Daarbij speelt de locatie aan de 2e Polderweg een belangrijke rol; gelegen aan een weiland, bij het bos van Oud Zuilen. Zou Ons Genot verdwijnen, dan gaat dat ten koste van dit gezonde bewegen van meer dan 500 inwoners van Utrecht. Daarbij heb ik nog niet eens de wandelaars en spelende kinderen meegeteld die het park bezoeken. 2. Verplaatsen van Ons Genot naar een andere locatie heeft een groot verlies aan biodiversiteit tot gevolg.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De meer dan 8 ha groen herbergt veel dierenleven. Laatst hoorde ik nog een zwartkop zingen, brutale roodborstjes komen het terras op, eekhoorns rennen door de bomen. Je ziet buizerds in de lucht, we hebben een nest van een broedend paar ooievaars. In de sloot foerageren aalscholvers, reigers en eenden. ‘s Avonds gaan vleermuizen op jacht naar insecten. En dan is er nog veel dierenleven in de grond en zijn er veel insecten. Op Ons Genot wordt natuurlijk getuinierd met als gevolg een grote biodiversiteit. Ons Genot verplaatsen en vervangen door monocultuur gras voor sportvelden betekent een groot verlies aan biodiversiteit. Dit niveau biodiversiteit behalen op een andere locatie duurt zeker 60 jaar. 3. De herinnering aan mijn man blijft levend. Onlangs is mijn man overleden aan de gevolgen van uitgezaaide darmkanker. Hij heeft de laatste 3 jaar van zijn leven van de volkstuin genoten. Nog iedere keer als ik er ben met hond Bobbie verwacht ik dat hij komt op zijn elektrische fiets om (al is het maar even, want zijn kracht werd allengs minder) in de tuin in de zon te zitten. U begrijpt dat verdwijnen van Ons Genot aan de 2e Polderweg voor mij persoonlijk een groot verdriet zou zijn.	
426	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. • Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. • Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière”	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. • Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. • Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. • Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. • Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. • Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. • Als er al een extra verbinding zou moeten komen, zou het in het kader van duurzaam gebruik van materialen en van zuinig omgaan met belastinggeld meer voor de hand liggen om de bestaande NS tunnel weer voor iedereen (dus zonder NS kaartje) toegankelijk te maken en te verbeteren. Als de NS de perrons wil afsluiten, kunnen ze de poortjes op een andere wijze plaatsen om de veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen. Deze tunnel ligt ook veel logischer ten opzichte van de winkeltjes in Overvecht direct nabij het station. Dit betreft bovendien een tunnel waar veel meer sociale controle is/zal zijn. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
427	Bij deze maak ik gebruik van mijn recht mijn zienswijze op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht onder uw aandacht te brengen. Mijn zienswijze heeft betrekking op één onderdeel van deze ontwerp Omgevingsvisie, te weten de tunnel c.q. onderdoorgang onder de spoorlijn tussen de Plutodreef in Overvecht en de Prof. Hugo de Vrieslaan in Tuindorp. Uit de informatie in uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht maak ik op dat u voornemens bent een tunnel of onderdoorgang voor fietsers te creëren tussen de Plutodreef en de Prof. Hugo de Vrieslaan. De laatste straat is, mede gezien het aantal geparkeerde auto's, een smalle straat. De straat wordt gebruikt door de bewoners om zich te verplaatsen. Het is een kindvriendelijke straat waar kinderen op straat kunnen spelen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is niet geschikt als doorgaande weg voor fietsers tussen Overvecht en de rest van de stad. De straat is, zoals gezegd, smal met de geparkeerde auto's. Dat maakt meer verkeer in deze straat niet wenselijk. De aansluiting op de prof. Van Bemmelenlaan is gevaarlijk en niet geschikt voor meer verkeer. Fietsers dienen daar een scherpe bocht te maken, zowel	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar links als naar rechts, als ze verder willen. Het zicht op dat punt is erg beperkt. Ongelukken kunnen gemakkelijk gebeuren, zeker bij personen die deze verkeerssituatie minder goed kennen. Deze aspecten maken de straat ongeschikt als doorgaande weg. Op korte afstand van de Prof. Hugo de Vrieslaan liggen enkele straten die zich veel beter lenen als doorgaande weg tussen Overvecht en de rest van de stad. Dat zijn de Eijkmanlaan, de Prof. Jordanlaan en de Prof. Reinwardtlaan. Deze straten hebben deze functie nu reeds. Enkele aanpassingen maken deze straten tot voor de hand liggende doorgangswegen. Zoals gezegd, is de afstand tot de Prof. Hugo de Vrieslaan van deze alternatieven zeer gering. De genoemde straten kunnen die functie van doorgaande weg dus goed overnemen. De door u voorziene tunnel kan onveilig zijn. Voor de bewoners van de Prof. Hugo de Vrieslaan kan dat daarom een element van onveiligheid met zich mee brengen. Al met al kom ik tot de conclusie dat uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht op dit punt in het geheel niet bijdraagt aan de bevordering van de verbindingen van Overvecht met de rest van de stad. Er zijn veel betere alternatieven.	
428	Ik, mijn partner en een goede vriendin tuinieren op Ons Genot. Wij en onze aanhang genieten heel erg van onze tuin. We waren dan ook erg geschrokken toen we hoorden dat de vereniging mogelijk plaats moet maken voor sportvelden. We snappen ook niet goed waarom. Voor ons 50tiggers is het buitenzijn en bewegen naast onze drukke banen erg belangrijk. Voor onze medetuinders, jonger en ouder, geldt dit ook. In die zin is het wellicht te vergelijken met sport? Het gezamelijke tuinwerk geeft ons de mogelijkheid mensen te ontmoeten die misschien verschillen qua opleiding/werk/afkomst/voorkeuren etc. We vinden elkaar in de liefde voor tuinieren. We delen onze oogst, ruilen zaden en planten. We nodigen regelmatig vrienden uit op de tuin. En rond lunchtijd wandelen er regelmatig mensen langs van het bedrijventerrein. Zonder uitzondering geniet iedereen van de verschillende tuinen en ook de verschillende dieren die je er ziet. Ooievaars, eekhoorns, vele insecten (een tijgerspin! Ik had die nog nooit gezien) vlinders, salamanders en soms een ringslang) naast natuurlijk muizen,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ratten en slakken. In de omgevingvisie voor Overvecht wordt nadrukkelijk ook het belang van groen in de wijk genoemd. Wij vinden het juist daarom onbegrijpelijk dat een oud Volkstuincomplex als Ons Genot naast een grijs bedrijventerrein plaats zou moeten maken voor eenzijdig groen van sportvelden. Bewaar alstublieft deze bijzondere plek!	
429	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. **Samenvattend:** Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
430	**Inleiding** De omgevingsvisie Overvecht heeft een aantal mooie en lovenswaardige uitgangspunten. We begrijpen dat er meer huizen gebouwd moeten worden en dat Overvecht met al die extra bewoners nog steeds een mooie groene en (verkeers-)veiliger wijk moet zijn of worden. Een van de krachtpunten van	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht is dat er zo veel groen is en we delen het uitgangspunt dat het ‘groen (en blauw) verbeterd en versterkt’ moet(en) worden en bij voorkeur ook gebundeld. Maar juist hierin lijkt de visie bij het Janssenpark de plank flink mis te slaan, mogelijk doordat er op basis van (de papieren werkelijkheid van) kaarten wat lijnen op plattegronden zijn getekend, maar misschien ook omdat de waarde van het Janssenpark niet wordt onderkend en begrepen. Voor ons, de bewoners die in en aan dit park wonen is dit echter heel belangrijk. Wij vrezen voor ons woongenot, maar ook voor de aantasting (= verzwakking) van groen, wat tegengesteld aan de visie zou zijn. We leggen dit hieronder uit en doen alternatieve voorstellen die recht doen aan de waarde van het Janssenpark én aan de goede uitgangspunten van de omgevingsvisie**.** **Onze zienswijze** Op basis van de plattegronden lijkt de gemeente Utrecht twee fietspaden en een nieuw voetpad in het Janssenpark te willen realiseren in het kader van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat het voor de bewoners van de experimentele flats betekent en waar we mee te maken zullen krijgen, leest u hieronder. De bewoners wijzen de plannen in deze vorm dan ook af. Er zijn betere voorstellen, die meer recht doen aan zowel de visie, áls de waarde van het Janssenpark. Het Janssenpark is de naam die we het park bij het 50-jarig bestaan van de Experimentele flats gaven. Het is een park dat rondom aansluit bij de Experimentele woningen. Al 53 jaar is dit park aan ons toevertrouwd, en is er een innig contact tussen wonen en natuur. Ons park is aangelegd door de bewoners zelf. In samenwerking met een bioloog van de Universiteit, en in direct contact met de plantsoenendienst van de gemeente. De bedoeling van Janssen, directeur van de gemeentelijke dienst Bouw & Wonen, was de bewoners te betrekken bij hun omgeving. Dat is gelukt. Binnen en buiten. Door de jaren heen ontstonden golvingen, kronkelpaden, wildgroen en bosschages. Een glooiende houtwal werd de natuurlijke afscheiding van de Carnegiedreef. Het leven met de natuur en daar ook iets voor doen is een vast onderdeel van het wonen in de	Fijn dat u mee denkt over en betrokken bent bij het groen in uw buurt. Het vergroenen van overbodige infrastructuur en het verbeteren van de groenkwaliteit past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we samen met omwonenden kijken wat de mogelijkheden zijn voor het verbeteren van het Janssenpark en het meer betrekken bij Park de Gagel. De fietsroute door Park de Gagel bij de experimentele flats waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Experimentele flats. Mettertijd hebben talloze dieren en planten zich hier gevestigd. Het plan om twee nieuwe fietspaden dwars door het Janssenpark aan te leggen betekent een grote inbreuk op het hier aanwezige ecosysteem. In de afgelopen 53 jaar is het Janssenpark een oogwaardig stukje groen geworden. Laten we dat niet afbreken of verarmen in het kader van een visie die groen juist zou moeten versterken en bij elkaar brengen. De bewoners van het experiment spannen zich in voor dit kleine en intieme park. We houden elkaar op de hoogte en zijn goede buren. Er is de jaarlijkse schoonmaakdag waarin zwerfvuil wordt verzameld. Meerdere groepen bewoners zorgen voor klein groen onderhoud. In de zomer zijn er diverse activiteiten in het park, georganiseerd door en voor de bewoners. Het is een fijne plek om te zijn. Men kent elkaar. Waar men elkaar nog niet kent, komen de bewoners van de buurt ook samen. Zoals bij volleybaldagen, fitness in het park, het picknicken of feestjes vieren, daarmee is het contact gauw gelegd. In het park ligt ook een pierenbadje in zelfbeheer dat in de steeds langere en warmere zomers druk bezocht en benut wordt voor afkoeling, plezier en ontmoeting. Deze badjes zijn door iedereen gratis te gebruiken, iets wat in Overvecht zeer nodig is, en ze worden in de zomer zeer goed gevonden, waaruit ook weer blijkt dat een van de genoemde redenen voor de extra paden door het park - namelijk vindbaarheid - niet correct is. Het unieke van de bouw van de Experimentele woningen heeft 4 jaar geleden geleid tot een monumentenstatus. Maar het park waarin de woningen liggen, is ondeelbaar van dit cultureel erfgoed. Het is groen erfgoed. Het is samen met de woningen ontworpen. Eigenlijk zou het Janssenpark ook een monumentenstatus moeten krijgen. We vinden het vreemd dat op de plek van het pad dat dwars door het midden van het Janssenpark staat ingetekend, nu al een wandelpad ligt. Een mooi kronkelend klinkerpad. Zeker geen fietspad, maar het pad ligt er al. De fietspaden en wandelpaden zijn sowieso ingetekend op onnodige plekken. 50 meter verder is de Rio Negrodreef, die ook een hoofdverbindingsweg zal worden voor fietsers en wandelaars. Om de fietspaden te realiseren zal er flink veel groen, waaronder een aantal volwassen bomen, moeten worden gekapt. Van de bewonerstuinen tot aan het pad is er niet meer dan 6 meter, tellen we het huidige voetpad er bij, dan is er	

Nr.	Reactie	Antwoord
	7,5 meter breedte om een fietspad te realiseren. Om van voetpaden of stoepen en verlichting nog maar niet te spreken. Bewoners zullen met hun woningen en hun balkon pal op de paden uitkomen. Onze kinderen kunnen niet meer vrijelijk naar buiten rennen. De experimentele flats zijn bewust gebouwd in stervorm vanuit het uitgangspunt van privacy. De diverse zichtlijnen vanuit de appartementen, en de zichtlijnen in het park zijn zo bedoeld. De huidige plannen lijken hier onbekend mee te zijn en houden geen rekening met de geschiedenis en functie van dit park. We vrezen onveilige situaties voor de bewoners en hun kinderen. Het zal scooters, brommers en fatbikes aantrekken. Ook hangjongeren en dieven kunnen makkelijker uit het zicht raken. Er zal, net als bij reguliere fietspaden, met grote snelheid gefietst worden. Bovendien verwachten we meer zwerfvuil, terwijl we met de bewoners nu al zo ons best doen om het park schoon te houden. Door dit drastische plan verwachten we ook fietsers op de wandelpaden. Hoe zouden we dat kunnen voorkomen? Hoe ziet u de handhaving? Het is nu een wandelgebied waar veel buurtbewoners gebruik van maken. Daar is dit park voor bedoeld. We nodigen u graag uit voor een schouw samen met de bewoners. Dan kunt u met eigen ogen zien dat dit plan op deze manier meer kapot maakt dan toevoegt. **Alternatieven/Suggesties** We waarderen de aandacht voor het versterken, behouden en bundelen van groen inde wijk. Als bewoners denken we graag mee om Overvecht, en specifiek de omgeving van de Experimentele Flats, verder te vergroenen, groen te sparen en te creëren. De experimentele flats dragen bij aan de diversiteit aan woningen in de wijk maar verliezen hun uniciteit als ze ingeklemd raken door geplande hoogbouw op de Trinidaddreef. Wij richten ons juist op een groene verbinding tussen deze experimentele flat en de rest van het complex. **Suggestie 1: Janssenpark meer betrekken bij Park de Gagel** Het Janssenpark is voor iedereen. Het is een veilig en beschut park. De zorg waarmee het park is aangelegd is voelbaar. Als bewoners delen we dit park graag met mede-buurtbewoners en liefhebbers. Dit typeert de bewoners van de experimentele flats.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Het Janssenpark zou meer betrokken kunnen worden bij Park de Gagel, zodat de groenstrook een duidelijker geheel wordt.
Het intieme natuurspeeltuintje aan de punt van het Janssenpark, in de buurt van de HAT-eenheden aan de Braziliëdreef, kan toegankelijker en herkenbaarder gemaakt worden zodat meer buurtbewoners ervan kunnen genieten. Het Janssenpark als geheel kan uitnodigender gemaakt worden met bijvoorbeeld educatieve informatie in samenwerking met Utrecht Natuurlijk. (Speurtocht, informatiebordjes en dergelijke.) Ook nu al komen scholen in het park langs om te vertellen over het groen en de dieren. Bovendien gebruiken scholen de paden graag als rustige looproutes.

Suggestie 2: Fietspaden naast het Janssenpark
Voorstel: Leg de hoofdfietsroute van Overvecht-Noord naar Zuilen aan over de bestaande Rio Negrodreef en andere bestaande fietsroutes (Zie bijgevoegde kaart)
Leg deze fiets- en wandelroutes dus niet aan dóór het Janssenpark, maar er meteen naast (slechts 50 meter verder). Maak deze routes herkenbaar door meer groen, waardoor groen gecreëerd én gespaard wordt. Hierdoor kunnen veel bomen bij de natuurspeeltuin en de HAT-eenheden blijven staan en blijft het park hier één geheel. Maak de fiets(- en/of wandel)routes herkenbaar met tegels, kleuren, plantenbakken of langgerekte perkjes in het trottoir zelf, wellicht op andere manieren die we kunnen ophalen met een wedstrijd voor kinderen of die door planologen kunnen worden bedacht..
Voorgestelde hoofdfietsroute vanaf park de Gagel tot aan de Vecht:
Rio Negrodreef - Amazonedreef - Incadreef - Pampadreef2) - Belo Horizontedreef3) - Vechtdijk4)

Opmerkingen

- Bij de kruising naar de Belo Horizontedreef zou het huidige ‘olifantenpaadje’ een aanwijzing voor verbetering kunnen zijn, waarbij de scherpe hoek naar rechts zou verdwijnen.
- Over het bestaande fietspad en dus niet dóór het Vechtzoompark.
- Als bewoners die de fiets veelvuldig gebruiken vinden wij de extra voorgestelde fietsbrug overbodig en zonde van de investering.Bespaar op de fietsbrug en maak waar nodig de wegen naar de twee omliggende

Nr.	Reactie	Antwoord
	bruggen prettiger en herkenbaarder. De Vechtdijk is tegenwoordig een prachtige fietsroute, waar je makkelijk even naar een van de twee dichtbijgelegen bestaande bruggen kan fietsen. • Als de gemeente de fietsbrug toch wil realiseren, stellen we voor om deze in het verlengde van de Belo Horizontedreef te bouwen, aansluitend op de hierboven voorgestelde fietsroute. **Samenvatting en conclusie** We vragen de gemeente Utrecht met klem om geen fietspaden door het Janssenpark te plannen en aan te leggen. De snelle fietsverbinding kan via de Rio Negrodreef worden gepland. In het Janssenpark zou mogelijk alleen een kleinschalig voet- of wandelpad kunnen komen, met mogelijk een doorsteek naar de Carnegiedreef en het Gagelpark, maar dan wel passend in het park: kleinschalig, smal en kronkelend zodat het totaal niet aantrekkelijk is voor fietsers. Volgens uw eigen schrijven is er overeenstemming met de bewoners nodig. Wij denken graag mee over hoe we dit prachtige stukje groen bereikbaar kunnen maken voor meer mensen zonder het unieke karakter ervan en het woongenot van de bewoners van het park aan te tasten.	
431	Ik constateer dat de tuinvereniging Ons Genot op de locatie waar zij nu al bijna 60 jaar zit, een prachtige biodivers stuk groen heeft. Ik las dat de gemeente als doel heeft om het groen kwalitatief te verbeteren. Onze huidige locatie is al op een fantastisch kwalitatief hoog niveau. Waar nog steeds kijken hoe het beter kan, door bijvoorbeeld verlaging van slootkanten, inzaaien met inheemse zaadmengels, composteren van al ons eigen tuinafval, etc. Op onze vereniging kom ik mensen uit alle lagen en culturen van onze bevolking tegen. Samen werken we aan de gezamenlijke groenstroken, we wisselen weetjes uit over het kweken van groenten en bloemen. Ik verzoek hierbij de gemeente om Ons genot voort te laten bestaan op de huidige locatie.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
432	Tegenover de Parel van Zuilen, aan de overkant van de Vecht, ligt een prachtig tuinencomplex, een van de Parels van Overvecht. Hier liggen ruim 90 mooie tuinen waarin al vele tientallen jaren met veel enthousiasme wordt getuinierd. Veel van deze tuinierders (velen uit Overvecht) hebben bij hun woonplek geen tuin/ buitenruimte. Deze mensen zijn ontzettend blij met deze mogelijkheid om	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar

Nr.	Reactie	Antwoord
	buiten te kunnen zijn, groenten en bloemen te kunnen kweken en dit alles met elkaar te kunnen delen. En dit te delen met mensen uit alle lagen van de bevolking. En open voor bezoekers. Het is een plek waar gemeenschapszin en burgerschap opbloeit ! Laat dit behouden blijven op deze plek.!!!!!!	innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
433	Met deze mail wil ik reageren op het ontwerp voor de Omgevingsvisie Overvecht. Met name op het voornemen om het volkstuincomplex van Vereniging Ons Genot met de grond gelijk te maken en daarvoor in de plaats een (andere) sportaccomodatie te vestigen. De afgelopen 3 jaar heb ik het voorrecht om lid te mogen zijn van de vereniging Ons Genot en daar samen met mijn vriendin te tuinieren en een stukje grond te bewerken. Als bewoner van de binnenstad fiets ik langs de Vecht naar deze heerlijke plek, midden naast een natuurgebiedje met ooievaars, hazen, aalscholvers en heerlijke rust. In onze tuin geniet ik van heerlijke dagen buiten zijn, met mijn voeten in de klei en mijn handen in de grond. De prachtige bomen, de gezellige buren, de vogels en de fantastische rust die ik mis in de binnenstad. Hier komt mijn geest tot rust en mijn lichaam krijgt de broodnodige beweging. Als beloning kan ik onbespoten groenten aan mijn dieet toevoegen, extra lekker omdat ze zelf geteeld zijn. Met dit stukje groen geniet niet alleen ik, onze tuin en ook die van onze andere tuiniers draagt bij aan veel waarden waar de gemeente Utrecht, een SDG-gemeente toch?, ook voor staat: • We verbouwen gezonde en onbespoten groente, voor ons eigen plezier en genot, maar wat over is gaat naar anderen (SDG2) • We werken aan een gezonde en mooie leefomgeving (SDG3), waar ouderen kunnen ontspannen en bewegen (een groep waar niet veel ontmoetingsplaatsen en sportvoorzieningen voor zijn), waar kinderen buiten en veilig kunnen spelen • We leren elkaar en anderen over het hoe je gezond en duurzaam kunt tuinieren en leren elkaar over de waarden van de natuur (SDG4) • Iedereen is welkom en even belangrijk man, vrouw, hen of hun, jong en oud (SDG5)	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met onze tuinen zonder bestrijdingsmiddelen zorgen we dat water schoon blijft en met onze organische stof rijke tuinen houden we water goed vast (SDG 6 en 13) • Bij ons op de tuin is iedereen welkom. Alle sociale klassen en leeftijden vinden elkaar op de tuin en in het plezier om samen te tuinieren en kennis en ervaring uit te wisselen. Het maakt niet uit of je roots in Utrecht liggen of elders en ook wat je opleidingsniveau is doet er niet toe. We vieren samen feest en helpen elkaar. Hoe fijn is dat? (SDG10) • Zoals uit bovenstaande al blijkt zijn we een hechte en inclusieve gemeenschap. Ook al heeft iedereen zijn eigen tuin, we helpen elkaar en werken samen aan de gedeelde speelplaats, de compostering, het wormenhotel, de paddenpoel en de andere mooie elementen van ons prachtige terrein. Sommige tuinders zitten er al enkele generaties. We tuinieren al jaren op een duurzame wijze, zodat we met het groen en de biodiversiteit als hechte gemeenschap bijdragen aan een stukje duurzaam Utrecht en Overvecht (SDG 11). • We dragen ook bij aan SDG 12, duurzame productie en consumptie met onze ecologische wijze van tuinieren, respect voor onze omgeving en kunnen dan ook genieten van biologische groenten zonder gif • Onze tuin draagt bij aan klimaatmitigatie en adaptatie. Het terrein met de vele bomen legt veel CO2 vast en houdt dat ook vast. Hout van het terrein komt via de compostering weer op de tuinen. Onze organisch stof rijke tuinen zijn niet alleen een bron voor bodemleven, maar houden water goed vast, zodat in droge tijden bij ons de sproeiers niet continue aan hoeven te staan omdat de vochthuishouding door deze organisch rijke bodem goed is. Daarnaast kan je hier heerlijk genieten van de schaduw door de mooie oude bomen en dat mogen anderen uit de buurt ook, want de tuin is overdag open. Check SDG 13! • Met onze mooie oevers en goede bodemkwaliteit zorgen we dat de waterkwaliteit van het ons omringende water goed blijft. Op ons terrein dan ook veel waterinsecten, eenden, aalscholvers en zelfs ooievaars! Kikkers en padden en laatst zag ik nog een watersalamander op ons eigen terrein. Ook SDG 14 is een doel waar ons terrein aan bijdraagt • En natuurlijk dragen we met Ons Genot en ook met ons eigen stekkie bij aan SDG 15, leven op land. Onze tuin is oase van rust enerzijds en een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bron van leven anderzijds. Vogels zoals eerder aangegeven, maar ook op en onder de grond krioelt het van het leven. Onze bodem lijkt op zichzelf wel een wormenhotel, veel vlinders, bijen, libellen, kevers, lieveheersbeestjes, mollen en woelmuizen, het is er allemaal. Op het terrein zijn zelfs ringslangen. Onze organisch rijke bodem is een voedingsbron voor veel leven, maar ook vele planten, algemene maar ook wat minder voorkomende planten als de ratelaar staan bij ons in de tuinen en langs de oevers. • Onze gemeenschap heeft partners in andere tuindersverenigingen en binnen onze vereniging zijn verschillende groepen die samen werken. SDG 17 hoort er daarom ook bij. Het idee alleen al dat deze mooie veelzijdige plaats, waar Utrechtse burgers met hart en ziel dagelijks samen bezig zijn, zou moeten verdwijnen is een gotspe. Het kan toch niet zo zijn dat het feit alleen dat de grond eigendom is van de gemeente, en daarmee een makkelijke oplossing is om een ander doel te realiseren, voor de gemeente aanleiding is om de tuinders van Ons genot in de kou te zetten en alle waarden die het terrein vertegenwoordigt te vernietigen? Het moge duidelijk zijn dat dit oude waardevolle en biodiverse terrein en plaats van rust nooit vervangen kan worden door een stuk weiland langs de snelweg.	
434	“Een omgevingsvisie voor de hele wijk. We maken een omgevingsvisie om plekken die we **goed vinden te behouden** om plekken die we **minder goed vinden** te verbeteren. Ook zijn er vanuit de stad opgaven om bijvoorbeeld 5000 woningen en 3000 werkplekken te maken in Overvecht”[20] Op bovenstaande motivatie (goed, minder goed) van de gemeente Utrecht en de invulling van de Omgevingsvisie Overvecht kom ik in mijn zienswijze regelmatig terug. Ik zal mijn bezwaren, zorgen en vraagtekens in deze zienswijze beschrijven en onderbouwen. Op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie van de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen is mijn zienswijze dat deze **niet** mogen worden	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Wij snappen goed dat u zich zorgen maakt en begrijpen de mogelijke impact van de omgevingsvisie op uw buurt. Dit hebben we ook in gesprekken en brieven aan u geuit. We hebben zo goed mogelijk geprobeerd uit te leggen wat de

[20] In: Wijkbericht april 2024: Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o.?

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgevoerd. Aan de hand van wijkberichten, informatiebijeenkomsten, wijkbijeenkomsten, overleggen met de ambtenaren van de gemeente en wethouder R. Streefland, ervaring als wijkbewoner vanaf 2017, de delen A en B van het Omgevingsvisie Overvecht, het Participatieverslag, en berichten in de media geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken. Voor expertise op het gebied van PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 zal ik verwijzen naar noeste arbeid van Miriam Sterk (medebewoner , Overvecht centrum gebied). De thema's zoals geformuleerd in de wijkfolder van april 2023: groen, wonen, verkeer, werkplekken en het klimaat worden hierin voornamelijk behandeld. Andere thema's als Participatieproces, informatieverstrekking etc. zijn toegevoegd. Helaas heb ik nu geen puf meer om de nummering van de bijlagen nog volledig weer te geven. Ze zijn allen toegevoegd en zijn makkelijk te herkennen aan hun titel. Uit de tekst is voldoende duidelijk naar welke bijlage ik verwijs. De bijlagen zijn even belangrijk en hebben een zelfde gewicht als deze visie. Een dringend verzoek om u met dezelfde intentie in de bijlagen te verdiepen. Helaas heb ik niet alles kunnen verwoorden, maar de deadline nadert en ik wil nog even tot rust komen. Wellicht een wandelingetje maken om mijzelf uit de anonimiteit te halen? Verder wens ik u veel leesplezier. **Participatieproces?** "Gemeenten worstelen ermee hoe ze burgers kunnen betrekken (econoom Helen Toxopeus, Universiteit Utrecht). …Volgens Boon en Arcadis wordt participatie vaak gezien als verplicht nummer. "Er is veel wederzijds wantrouwen tussen gemeenteambtenaren en burgers." Volgens hem werkt de traditionele voorlichtingsavond in het buurthuis niet meer, waarbij mensen	omgevingsvisie voor u betekent en wat niet. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen. Inmiddels heeft u een definitief antwoord op uw brief ontvangen. Wij betreuren het ten zeerste dat deze brief zo lang op een antwoord heeft moeten wachten. Op verschillende momenten in het proces hebben we alle adressen in Overvecht een wijkbericht gestuurd met de stand van zaken van de omgevingsvisie en de uitnodiging om mee te denken of te reageren. Daarnaast hebben we verschillende gesprekken met bewoners rondom de Arnodreef, Rubicondreef en Butterflydreef gevoerd over de plannen, hun wensen en zorgen daarbij en de impact die de plannen hebben op hun buurt. Op basis hiervan hebben we de plannen aangepast, bijvoorbeeld door wat eerst was aangewezen als rood gebied (hoogstedelijk), aan te wijzen als oranje gebied (stedelijk). We komen niet aan alle wensen en behoeften tegemoet, bijvoorbeeld omdat er keuzes gemaakt worden ten behoeve van de wijk of de stad, en om de buurt daarbij toekomstbestendig te maken. Uw naam is per ongeluk niet in het verslag terecht gekomen. Dit zullen wij alsnog doen. Als een ontwikkelaar u woning wil verwerven, is het aan hen op welke manier dit gebeurt. Indien de Gemeente tot verwerving overgaat, dan wordt in haar opdracht en voor haar rekening een taxatie opgesteld. Indien de Gemeente besluit tot minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening, dan wordt een bijdrage in de deskundigekosten vergoed. De kosten van een eventueel uit te voeren 'tegentaxatie' is dan onderdeel van de bijdrage in de deskundigenkosten. In het kader van een minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening wordt naar de marktwaarde van het object gekeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen reageren op een plan dat toch al min of meer vastligt. “In mijn ogen moeten gemeenten veel meer in een vroeg stadium achterhalen waar behoefte aan is. Wat willen burgers wel en niet? Er zijn veel modernere manieren om participatie op te zetten bijvoorbeeld met het gebruik van apps.”[21] “Geen draagvlak staat echter niet gelijk aan geen goede participatie. Het transparant maken van verschillende opvattingen en de keuzes is een belangrijke opbrengst van de participatie.”[22] De onderzoekers in het eerste citaat zijn nog vrij te spreken en baseren zich op onderzoeksgegevens en een wetenschappelijke interpretatie. De ambtenaar van de Gemeente Utrecht is gebonden aan de opdracht van de gemeente en reageert vanuit de eigen bubbel. Deze ambtenaar is duidelijk in de veronderstelling en overtuiging dat er “goede” participatie heeft plaats gevonden voor deze omgevingsvisie. Wij als bewoners, en bij rondvraag bij de Moskee, winkeliers, Tuindorpers ondervinden juist het gebrek aan participatie en een ondermaatse kwaliteit aan participatie. Het is ontluisterend hoe een gemeente kan recht praten wat krom is Bewoners en ondernemers vragen al veel langer om een rol te mogen spelen in de vele bouwplannen van de gemeente. O.a. op de “Dialoogavond “Bouwontwikkelingen in Overvecht, word je er (niet/wel) gelukkig van?” d.d. 11 mei 2022. Ook op die avond zijn vele bezwaren en zorgen geuit. “Begrijpen gemeente en Overvechters elkaar wel? Vertrouwen zij elkaar? Hebben we wel steeds over hetzelfde?” lees ik in het verslag. Met een aantal van 22 bewoners van de Arno-, Rubicon- en Butterflydreef hebben wij op 8 maart aan de gemeente een brief gestuurd (bijlage…). Daarin hebben wij onze ervaringen en bevindingen over het participatieproces, de impact die het heeft en onze vragen verwoord. Deze brief was een noodkreet en ingegeven door de ingrijpende en grootschalige vorm van de m.n. bouw- en verkeersplannen en de manier waarop wij door deze plannen zijn overweldigd. Inmiddels hadden we ook al meerdere overleggen met ambtenaren gevoerd (8-	Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De gemeente is doorlopend in overleg met de Werkplaats over hun plannen voor de wijk en hoe we deze ook onder de omgevingsvisie verder kunnen uitwerken. De participatie voor de omgevingsvisie is volgens de toen (2022) geldende participatieleidraad van de gemeente Utrecht opgesteld. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Het projectteam dat aan de omgevingsvisie heeft gewerkt vormt geen goede afspiegeling van de diversiteit van inwoners van Overvecht. Daarom is ingezet op een uitgebreid en divers participatietraject, waarbij we op veel verschillende manieren met veel verschillende Overvechters hebben gesproken. Op die manier hebben we een goed beeld gekregen bij wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen, ideeën en zorgen er leven. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en afwegingen en keuzes gemaakt. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Daarnaast bieden meer inwoners draagvlak voor een meer gevarieerd aanbod aan voorzieningen. De combinatie met investeringen in de openbare ruimte moeten er toe leiden dat de wijk er als geheel op vooruit gaat voor zowel huidige als toekomstige Overvechters, en tegelijkertijd een bijdrage te leveren het grote tekort aan woningen.

[21] NRC za. 17 februari 2024, Wetenschapsbijlage p.3, Groene Steden. Steden willen groen. Maar wat is dat?
[22] Bijlage Brief d.d. 25 maart 2024 (of 8 of 20 maart?), beantwoording van gemeente Utrecht op brief bewoners Arno, Rubicon en Butterflydreef d.d. 8 maart 2024

Nr.	Reactie	Antwoord
	12, 22-12-2023 en 2-2-2024, zie ook de verslagen in de bijlagen). Voor mij persoonlijk en ook voor mijn getroffen buren spelen ook de directe en ontwrichtende impact op ons persoonlijke leven in onze motivatie voor deze brief een rol. De impact strijkt van onzekerheden die het met zich meebrengt, de zorgen, de stress, de eigen toekomstplannen (??, is het überhaupt nog mogelijk om plannen te maken?) voor verbetering en of verduurzaming van eigen huis, financiën en hoe moet het met mijn pensioen, hoe moet het met mijn hypotheek? waar kan ik nog wonen? Etc.etc. Afgezien van de tijdsinverstering en het verdiepen in gemeentelijke plannen, het voorbereiden van overleggen met de gemeente, jargon, verhullend taalgebruik, informeren, informeren etc.etc. *Hoe kan het toch dat de gemeente zich geen rekenschap heeft gegeven van omschreven impact, vraag ik me dan steeds af, u ook?* Het is positief dat een aantal raadsleden vragen hebben gesteld op woensdag 14 maart j.l. zoals te zien is in onderstaande mail van een buurtgenoot. Beste buren, Op onze brief van 8 maart zijn deze week twee reacties binnengekomen: 1. **De Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken** zal de brief op 4 april in de vergadering behandelen en dan voor behandeling doorsturen naar het college van B&W. We zullen daarna een antwoord ontvangen van het college. 2. **Rik Leenders van EenUtrecht** heeft het volgende laten weten: “Op basis van uw brief hebben wij mondelinge vragen opgesteld, zie bijlage. Deze zijn met andere partijen gedeeld en een aantal hebben aangegeven de vragen mede in te dienen.	De woningnood is groot in Utrecht. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar vervoer, openbare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 heeft tot doel een meer gemengde wijk te worden, met verschillende woningtypen voor de Overvechter en voor andere woningzoekenden. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De wens voor automobiliteit wordt Overvechters niet ontzegt. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De ontwerp omgevingsvisie richt zich daarom met name op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Tegelijk zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. De mobiliteitstransitie zorgt er ook voor dat, ondanks de groei van de stad, mensen die afhankelijk zijn van de auto deze kunnen blijven gebruiken. Vanuit de rijksoverheid worden subsidies verleent op de aanschaf van elektrische auto's. Dit doen wij niet als gemeente. Daarbij zetten wij vooral in op de mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en niet op het subsidiëren van autogebruik (al dan niet elektrisch). Een van de doelstellingen uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht komt uit de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht': "Prettig wonen in een gemengde wijk". Wij proberen dit op verschillende manieren te bewerkstelligen. Wij willen bouwen voor de Overvechter die wooncarrière wil maken binnen Overvecht en voor studenten en ouderen, zodat zij kunnen blijven wonen in de wijk. Daarnaast

Nr.	Reactie	Antwoord
	Morgen om 17.00 uur worden ze door ons raadslid, Gert Dijkstra, tijdens het vragenuur gesteld aan de wethouder die ter plekke antwoord zal geven. U bent van harte welkom zelf fysiek plaats te nemen op de publieke tribune bij het vragenuur op het stadhuis, maar u kunt ze ook live meekijken via deze link: Gemeente Utrecht (connectedviews.nl) Op basis van de antwoorden gaan wij kijken of we schriftelijke vervolgvragen gaan stellen. Als dit het geval is doen we dat graag samen met u/ de ondertekenaars van de brief. Wij vinden het in ieder geval fijn om na de beantwoording alsnog even contact te hebben.” De antwoorden waren helaas teleurstellend. Wellicht heeft de korte tijd waarin vragen beantwoord moeten worden en het feit dat wethouder Streefland verhinderd was en werd vervangen, hier invloed op gehad. Een officieel antwoord op onze vragen hebben we nog steeds niet mogen ontvangen. Wel een conceptversie, twee dagen voor ons overleg op 30 april (gedateerd 8, 20 en 25 maart 2024??). Het is natuurlijk positief dat ambtenaren van de gemeente tijd en energie hebben genomen om direct met mijn buurtgenoten en mij in overleg te gaan. Zelfs direct met de wethouder op 22 december net voor het Kerstreces. Dat waren geen gemakkelijke overleggen. Voor mij persoonlijk energievretend. Ik heb mij zeker niet altijd van mijn beste kant laten zien. En dat spijt mij zeer. En op sommige puntjes zijn we zeker wel gehoord. Ook dat er vervolgoverleggen kwamen is positief. Het is dan ook meer dan teleurstellend dat deze overleggen nog **onvoldoende** bovenstaande impactfactoren en onzekerheden hebben kunnen wegnemen. De nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, ‘het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.’ Met name in de eerste overleggen van 08-12-2023, 22-12-2023 en 02-02-2024 werd door de ambtenaren steeds de term **fictief** gebruikt. De plannen zouden fictief zijn. Dit duidt gelijk op de enorme kloof tussen de beleving (gebrek aan inlevingsvermogen) van ambtenaren en de bewoners. Voor de bewoners is het niet fictief. Er staat immers een concrete streep op de kaart door het huis wat	bouwen we ook voor nieuwe Overvechters, die aangeven in de wijk te willen gaan wonen. Zo ontstaat er meer diversiteit. Binnen en buiten gebouwen zorgen we voor ontmoetingsplekken, zodat er meer contact is tussen bewoners. Voorzieningen op loopafstand dragen hier ook aan bij. Naast (ruimtelijke) voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie werken we bijvoorbeeld ook via het programma vervoersongelijkheid aan mogelijkheden voor Overvechters om zich te kunnen verplaatsen in de stad. We zijn het er niet over eens dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 kansenongelijkheid zal vergroten. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om zo snel mogelijk te bouwen voor starters met relatief hoge inkomens. We willen juist kansen bieden aan Overvechters om wooncarrière te maken. Bij de keuze van de vier doelgroepen hebben we ook rekening gehouden met Overvechters. We zien dat er in verhouding nu veel sociale huur is in Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen blijft ten minste gelijk. Verder vinden we betaalbaarheid essentieel. Dit borgen we in ons woonbeleid. Zodat Utrecht, en ook Overvecht, voor iedereen blijft. We werken in Overvecht in een brede integrale wijkaanpak Samen voor Overvecht. Samen met bewoners, professionals en ondernemers werken we aan verbetering van de wijk. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg, veiligheid en de openbare ruimte. De fysieke vernieuwing zoals voorzien in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 past bij de Wijkaanpak Samen voor Overvecht. De inzet op de mobiliteitstransitie zoals opgenomen in het mobiliteitsplan geldt voor de gehele stad. De opgaves, maatregelen en fasering verschilt van wijk tot wijk. In Tuindorp is bijvoorbeeld al betaald parkeren ingevoerd. Vooralsnog neemt Utrecht geen maatregelen om grote auto's te weren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mijn eigendom is. Dat betekent dat ik meldingsplicht heb bij eventuele verkoop en alle andere zorgen, stress en onzekerheden die het met zich meebrengt. Op vragen antwoordt men steeds: Dat weten we (nog) niet. Informatie die we hebben gevraagd over wat onze **rechten** zijn, al op 2 december in 2023 aangevraagd, wordt ons pas **5 maanden later**, op het overleg op 30 april en ruimschoots nadat de periode van indienen van de zienswijze al is ingegaan, in papieren en **conceptversie** aangereikt. De digitale en eindversie van deze handreiking ontvingen we pas op **14 mei 2024**. Een verslag van het overleg op 22 december 2023 ontvingen we na lang aandringen pas op 19 februari, nadat het vervolgoverleg op 5 februari al had plaats gevonden. Op het overleg van 5 februari konden we dus niet terugkomen op de door wethouder Streefland gedane mondelinge toezeggingen in het overleg van 22 december. De wethouder zegde op 22 december mondeling toe dat de rode streep, überhaupt de streep, door onze huizen zou komen te vervallen. Deze mondelinge toezegging is niet opgenomen in het verslag van 19 februari 2024. Pas aan het einde van het overleg op 5 februari, nadat we al 1,5 uur in gesprek met elkaar waren geweest, en ik en mijn buren doorvroegen over de toezegging van de wethouder, werd ons verteld dat de rode streep nu was veranderd in een oranje streep (Stedelijk gebied). Dit zou ons dan moeten geruststellen. Wij zijn hierdoor nog **allerminst gerustgesteld**. Dat ons dit pas aan het einde van het overleg na lang aandringen om openheid van zaken te geven en ons niet met het kluitje in het riet laten sturen met antwoorden als we weten het nog niet, het is fictief, het moet nog door de gemeenteraad worden goedgekeurd , werd verteld dat rood zou worden veranderd in oranje ontnam ons de gelegenheid ook in dit mondelinge overleg om hierover uitgebreider in gesprek te gaan. **Gebrek aan betrouwbaarheid leidt tot verlies van een geen vertrouwen** Niet alleen ontvangen we verslagen pas laat (2 maanden verslag 22 december en 5,5 maand verzoek om rechten bewoners). Het verslag van het overleg van 22 december heeft **mij totaal uitgewist**. Ik was toch echt aanwezig bij het overleg. Mijn buurtgenoten kunnen dit beamen. Ik heb mijn naam en contactgegevens ook opgeschreven op een formulier. In dit verslag zijn mondelinge toezeggingen niet opgenomen. Ook worden wij van de informatie	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Autogebruik blijft goed mogelijk. Met groei stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. Parkeren blijft ook in de wijk op straat mogelijk. Met verbeteren alternatieven voor de auto werken we juist ook aan het verbeteren van de autobereikbaarheid zodat mensen die afhankelijk zijn van de auto deze ook kunnen blijven gebruiken. Mede door het kunnen gebruiken van de centrale HOV-as door nood-&hulpdiensten wordt de wijk juist goed en snel bereikbaar voor bijvoorbeeld een ziekenauto. Door het weren van (doorgaand) autoverkeer uit de buurten zal de leefbaarheid in de buurten (zoals rond de Arnodreef) juist verbeteren. Het voorstel is een knip voor autoverkeer in de Mr. Tripkade/Tiberdreef, de Moezeldreef blijft gewoon toegankelijk vanaf de Moldaudreef. Autoverkeer van/naar de winkels aan de Arno/Tiberdreef, het station, de school en de moskee gaan niet via de Arnodreef maar via de Moezeldreef. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzien, maar die niet onze vraag beantwoordt, wat zijn onze rechten bij uitkoop door projectontwikkelaars? Onze huizen zijn in privé-eigendom en de gemeente heeft het nu overgegeven aan projectontwikkelaars (van rood naar oranje) om aan onze kant van de straat hoogbouw te ontwikkelen. Op ons verzoek om informatie over onze rechten ontvangen wij een schrijven over: “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven. Grondonteigening, onteigening en vergoeding. “ Dit geeft dus **geen informatie** over de situatie waar wij mee te maken hebben. De gemeente laat het over aan projectontwikkelaars om onze huizen op te kopen. We tasten nog steeds in het duister wat in de situatie van opkoop door projectontwikkelaars onze rechten zijn. Wel staat er iets over de waarde. “De gemeente vraagt u in dit gesprek ook mee te werken aan de voor de verwerving nodige taxatie en eventuele onderzoeken”. **Wie betaalt de taxatie?** Vraag ik mij dan af? Wordt een second opinion door een onafhankelijke partij (bv. Eigen Huis) ook vergoed door de gemeente?. De toelichting vermeldt **niets over waardevermindering** in de periode tussen dat de plannen zijn gemaakt (m.a.w. de strepen op de kaarten zijn geplaatst rood/oranje en bestemming Hoogstedelijk dan wel Stedelijk hebben gekregen? Voor ons bewoners vanaf november 2023), dus vanaf het moment dat er meldplicht is, totdat de plannen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ambtenaren zeggen nu steeds (vanaf de informatiebijeenkomst op 25 april j.l.) dat onze huizen niet onteigend kunnen worden. In het schrijven “Als de gemeente uw eigendom…..” staat vermeld “Bereikt u samen geen overeenstemming, dan start de gemeente een formele onteigeningstraject.” Zo worden we weer zogenaamd gerustgesteld met door gemeentelijke ambtenaren: uw huis kan niet worden onteigend. Een klinkklare onwaarheid. Ondertussen laat de gemeente de ontwikkelingen over aan projectontwikkelaars. Stelt geen garanties af voor bewoners dat de gemeente zich garant stelt om de huidige bewoners te compenseren voor eventuele waardedaling van hun eigendom, of voor huurders voor hun gedwongen verhuizing of voor ondernemers voor wie de huur te hoog wordt en hun onderneming wellicht moeten stoppen. *Dus de gemeente kan wel onteigenen in tegenstelling tot wat de ambtenaren nu mondeling zeggen doen voorkomen!!?*	Het uitbreiden van het aantal werkplekken in de wijk is bedoeld om ruimte te bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in projecten bekijken we hoe we dit kunnen vormgeven, zoals in uw voorbeeld van het plein met terrassen. Het Spoorzoompark is in de laatste jaren, na de herinrichting door de gemeente samen met bewoners, sterk verbeterd. In het zuidelijke deel is door clustering van bestaande gebouwen in een nieuwe school, sporthal en buurtcentrum bij de Teun de Jagerdreef veel nieuw en kwalitatief hoogwaardig groen gemaakt. Deze trend willen we doorzetten. We bieden ruimte voor nieuwe woningen en voorzieningen met behoud van de groene en ecologische recreatieve verbinding. Rondom station Overvecht kan een hoogstedelijk milieu ontstaat met 500 tot 750 nieuwe woningen en voorzieningen. De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark. Bij Fort Blauwkapel is geen verdichting gepland. Op twee locaties langs het spoor is sprake van bebouwing in het groen. Hierbij gaat het om ruimte voor ontwikkeling mogelijk maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur zie ook spelregels 'Groene buurtranden' op in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt de buurt hierover geïnformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	N.B. in een artikel in De Andere Krant, 11 mei 2024, Special: Omgevingswet verstikt Nederland. De grote verbouwing raakt ons allemaal, lees ik dat je als burger bitter weinig rechten hebt. Liever had ik de volledige waarheid van de Gemeente gehoord. Het is natuurlijk ook daarom dat we steeds het antwoord We weten het niet krijgen. We kunnen ons dan nergens op beroepen. Tevens staat een vetgedrukt tekst: “De verkoop van uw woning of grond is geen eenvoudige zaak. Het is aan te raden om zelf een deskundige in te schakelen. In specifieke gevallen geeft de gemeente een bijdrage in de kosten voor een deskundige”. Je wordt dus plotseling geconfronteerd met hoge kosten en het inroepen van een deskundige. Zeker niet iedereen in deze buurt, ikzelf zeker niet, kan de kosten voor een deskundige veroorloven. Wat de specifieke gevallen zijn waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft, wordt niet verteld. Een bijdrage dekt bovendien slechts een deel van de kosten. *Wat zijn de specifieke gevallen waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft?* *Hoe moet iemand de rest van de kosten die voor rekening zijn van de bewoner/huurder opbrengen?* *Waarom geeft de gemeente geen garantie voor vergoeding van alle kosten?* *Vergoed de gemeente ook de kosten wanneer sprake is van opkoop door een projectontwikkelaar?* **Waardevermindering en verzoek garantstelling door Gemeente Utrecht** Voor alle huiseigenaren is waardevermindering van de woning een reële zorg met grote impact. Het is niet iedereen gegeven om te wachten tot de definitieve uitkoop. Er zijn bewoners die gezien hun leeftijd of omdat ze ziek zijn of een handicap hebben genoodzaakt zijn eerder te verhuizen. Deze bewoners lopen dus financiële schade op als gevolg van de bestemmingswijzigingen van de gemeente. M.n. voor mensen met een beperking komt niet iedere woning in aanmerking. Het aanbod aan geschikte en aangepaste woningen die toekomst proof zijn is beperkt. Ik verwijs u hierbij naar art. 19 van het VN verdrag	

Nr.	Reactie	Antwoord

inzaken rechten van personen met een handicap https://wijstaanop.nl/wp-content/uploads/2019/06/VN-Verdragtekst-IVRPH-NL.pdf

“Artikel 19 Zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag erkennen het gelijke recht van alle personen met een handicap om in de maatschappij te wonen met dezelfde keuzemogelijkheden als anderen en nemen doeltreffende en passende maatregelen om het personen met een handicap gemakkelijker te maken dit recht ten volle te genieten en volledig deel uit te maken van, en te participeren in de maatschappij, onder meer door te waarborgen dat:”

Stelt de gemeente zich garant voor ruimhartige financiële compensatie van de waardevermindering van de woning als gevolg van de bouwplannen en bestemmingsplannen van de gemeente voor bewoners die vanwege omstandigheden als ouderdom, handicap, ziekte of overlijden voordat de fase van uitkoop is bereikt moeten verhuizen, zoals conform art. 19 van het VN verdrag inzake rechten van personen met een handicap is vereist?

Worden dan ook de taxatie en een onafhankelijke taxatie vergoed?

Is er dan ook vergoeding mogelijk voor een deskundig advies?

Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars.

In het wijkbericht van oktober 2023 staat nog vermeld: “In mei en juni 2023 heeft de gemeente gesproken met inwoners en ondernemers uit de wijk. De uitkomsten van die gesprekken gebruikten we om voorstellen uit te werken voor veranderingen in Overvecht. Bijvoorbeeld sloop en nieuwbouw.” De verschillende bezwaren die toen zijn gemaakt vind ik niet terug in de Omgevingsvisie Overvecht.

Heeft participatie? Meepraten dan eigenlijk wel zin??

Hoe is het mogelijk dat ik niet ben gehoord? Dat de gemeente mij en mijn buurtgenoten, de bewoners van mijn straat en de zijstraten, de bewoners van de flat aan de Tiberdreef, het bestuur van de moskee aan de Arnodreef, de

Nr.	Reactie	Antwoord

winkeliers van het winkelcentrum aan de Arnodreef, de bewoners van de flats boven de winkels, de bewoners van de flat aan de Moezeldreef, de bewoners van Tuindorp langs de spoorlijn **niet heeft gehoord, niet rechtstreeks (en persoonlijk, via een gepersonaliseerde brief) heeft benaderd**?

Ben ik dan de enige die is overvallen?

Nee, ik blijk niet de enige te zijn. Dat is duidelijk. Ik citeer een buurvrouw verderop in mijn straat: “

“Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning,”

Ook de bewoners van Tuindorp die op 50 meter afstand van 23 verdiepingen hoge flats aan de andere kant van de spoorlijn wonen, waren niet geïnformeerd. Het Wijkbericht dat in Tuindorp was verspreid ging alleen over een geplande fietstunnel. De Tuindorpers zijn pas deze week per mail nog gealarmeerd over de sluiting van de inbreng voor een zienswijze op 20 mei (3 dagen voor sluitingstijd), de informatieavond voor de buurt met de Gemeente vindt plaats op 27 mei. 7 dagen na sluitingstijd van de periode om een zienswijze in te dienen. Bewoners van Tuindorp hebben dus geen rechtmatige kans gehad zich te verweren. De gemeente heeft al aangekondigd te starten met de bouw op de parkeerplaats naast het gebouw waar nu de PO/VO raad is gehuisvest. Participatie??? Inspraak?? Betrekken van bewoners???

Voor een verdere uiteenzetting over tekortkomingen in de procedure en de termijn van de zienswijze verwijs ik naar de zienswijze van [indiener 368] (La Bohemedreef).

Ik voeg daaraan nog het volgende toe. [Indiener 368] noemt ook de late berichtgeving, nadat de termijn al is ingegaan. 2 a 1,5 week voorafgaand had ik nog op de site van de gemeente Utrecht, Omgevingsvisie gekeken of de ingang van de termijn voor indienen van de zienswijze al stond vermeld. Er stond nog

Nr.	Reactie	Antwoord

geen specifieke ingangsdatum vermeld. Ook hadden we nog steeds niets van de gemeente gehoord. We zaten er echt op te wachten. We hebben nu toch de direct lijntjes? We hebben toch keer op keer verzocht ons goed en tijdig te informeren? En hadden de ambtenaren niet toegezegd dat ze dit zouden doen?? En is dit dan het resultaat??

Kaartjes die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie en in eerdere communicatieuitingen van de gemeente zijn verspreid, veranderen voortdurend. Het is bijv. opmerkelijk dat in het kaartje van oktober/november 2023 (de kaarten die niet waren opgenomen in het wijkbericht, maar wel waren “in te zien” aan de muren van de ruimte waar de bijeenkomsten plaats vonden) de kleur rood in de legenda niet werd toegelicht. In het “Omgevingsprogramma Overvecht. Samen bouwen aan Overvecht van **02-02-2022**” zijn mij de volgende zaken opgevallen.

Opvallend:
pag. 24: Arnodreef en achterliggende Carmendreef : Veiligheid vergroten in de buurten; aandacht voor kwaliteit op ooghoogte en levendigheid in de plint
Ik kan me hierin niet herkennen. Ik heb geen last van onveiligheid in de straat noch vanaf het speeltuintje.
pag. 27: verbinden. Er lijkt een groen/grijs blok door de Arnodreef te staan. Waarop dit duidt is niet duidelijk.
Waar duidt het groen/grijze blok op?
pag. 32: Gele vlek in de legenda: Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt Arnodreef, Butterfly- en Rubicondreef valt buiten de Gele vlek en het gebied aangemerkt als te ontwikkelen.
pag. 34: Combineren van wonen, werken, winkels: Gele markering in de legenda: Onderzoeken: waar mogelijk plint/ ruimtes op ooghoogte activeren en vullen met werken en voorzieningen. Is de oostkant van de Arnodreef hier aangemerkt met Geel? De kaart geeft weinig duidelijkheid.

Maart 2022 vallen onze straten en omliggende straten nog buiten het te ontwikkelen/bebouwen gebied. In november 2023 blijkt het te ontwikkelen gebied aanzienlijk te zijn vergroot en is o.a. de Arno-, Butterfly, Rubicon en Carmendreef toegevoegd. In April 2024 is het gebied tussen de Tannhauser- en Othellodreef toegevoegd.

Nr.	Reactie	Antwoord

Hoe kunnen we ons verweren als de gemeente voortdurend kaarten blijft veranderen, onduidelijke kaarten verspreid waarin bv. de legenda de kleur rood niet toelicht (opvallend genoeg de meest gevoelige/omstreden bestemming (lees Hoog stedelijk gebied)?

Geen volledige informatie en m.n. verslaglegging van participatie van bewoners ontbreekt

Al in een mail aan de gemeente gedateerd 25 januari hebben wij een bijlage toegevoegd met een lijst met ontbrekende documenten (bijlage …Ontbrekende documenten Omgevingsvisie). Het betreft hier m.n. verslaglegging van participatie/inbreng van bewoners en een terugkoppeling van wat de gemeente met de geleverde inbreng heeft gedaan. Welke inbreng is wel verwerkt in de volgende versie van de Omgevingsvisie en welke niet? Wij tasten in het duister. Als belanghebbenden en getroffenen die bereid zijn inbreng te leveren, mee te praten, (vrije) tijd te investeren, frustrerende gesprekken te voeren, geen antwoorden te krijgen op voor ons zeer relevante vragen en zorgen, is het ontluisterend te bemerken hoe met de inbreng door de gemeente wordt omgegaan.

Als ik terug lees in de verslagen van de Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023 dan is bitter weinig van de inbreng van de bewoners verwerkt in de plannen. Het is diep treurig. Zeker omdat de vragen die toen zijn gesteld, de opmerkingen en suggesties die toen zijn gedaan, veelal overeen komen met onze vragen, adviezen en suggesties.

Bovenstaande bevindingen staan in schril contrast met wat de Gemeente ons antwoordt in de conceptbrief van (8,20 of 25 maart 2024)

“Afsluitend willen wij benadrukken dat het participatieproces veel verschillende input heeft opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie.”

Nr.	Reactie	Antwoord

Over welke opbrengst en input het participatieproces tasten wij nog steeds in het duister. In welke mate de opbrengst een “belangrijke basis” vormen voor de inhoudelijke keuzes is voor ons niet transparant inzichtelijk. Wel merken we in de bejegening, de betrouwbaarheid, openheid en transparantie onvoldoende verbeteringen. Daarbij is het dan ook opmerkelijk (zacht uitgedrukt) dat wanneer wij op het overleg van 30 april wederom (nadat dit ook al in het overleggen van 8, 22 december 2023 en 2 februari, en in de mail van 25 januari 2024 en de brief van 8 maart 2024 was verzocht) het verhullende taalgebruik en presentatie in het Wijkbericht van april 2024 ter sprake brengen, de ambtenaar voorstelt een enquête uit te zetten. Het is de soort van ambtelijke reactie die boekdelen spreekt. Lees zelf de folder/marketing uiting van de gemeente terug, en vraag je af, is dit duidelijk rechtdoorzee taal die iedere lezer zal begrijpen en waaruit direct duidelijk wordt wat er staat te gebeuren? En als het zelf niet lukt, vraag 10 bewoners om de conceptfolder te becommentarieren (a la sensitivity readers) en feedback te geven op de transparantie van de informatie en de helderheid/leesbaarheid en begrijpelijkheid /die recht doet aan de diversiteit van bewoners. Liefst voordat de berichtgeving (marketinguiting) van de gemeente wordt verzonden. Het is nu als: **eet een mars, dat is gezond**. De Keuringsdienst van Waarde zou hier nog een heel smakelijke uitzending aan kunnen wijden.

Om de meest prangende voorbeelden te noemen:

- P. 3 Plattegrond Taagdreef, Rubicondreef e.o. nr. 4

Rondom het station komt een hoogstedelijk gebied met woningen en kantoren voor verschillende bedrijven. Op de begane grond komt ruimte voor een groene ecologische, recreatieve verbinding.

Gewenste formulering:

Het gebied rondom het station krijgt de bestemming Hoogstedelijk gebied met hoogbouw tot 23 verdiepingen. Het krijgt een uitstraling van Manhattan in Overvecht. In de gebouwen komen woningen en kantoren. De ontwikkeling hiervan wordt overgelaten aan projectontwikkelaars. Op de begane grond komt ruimte voor winkels, horeca en reacreatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Periode van vakantie: Een ander kwalijk punt is dat het een periode is van vakanties, van vrije dagen, dat is gunstig voor de gemeente, maar ongunstig voor de bewoners. De deadline voor inbreng valt nu in het Pinksterweekend. Wordt de bewoners geen vakantie/vrije dagen gegund? De Tuindorpers zijn natuurlijk helemaal de pineut. Wie ook de pineut zijn, zijn de bewoners van de flats tussen de Othellodreef en Tannhauserdreef. Op de kaart van november 2023 stonden deze flats nog niet aangegeven als te ontwikkelen gebied. Op de kaart van het Wijkbericht april 2024 blijken deze flats ineens wel aangemerkt als Stedelijk gebied. Deze bewoners weten dus pas vanaf 9 april dat hun woningen zijn aangemerkt als Stedelijk gebied. Wie ook de pineut zijn, zijn de huurders van de woonwijken van (voorheen Mitros) en nu Woonin die nu ineens te horen hebben gekregen dat hun woonwijk wordt gesloopt. In 2022 was het nog de bedoeling dat hun huizen zouden worden gerenoveerd en verduurzaamd. In 2023, een jaar later, is deze wijk ineens een plek die nu “niet aantrekkelijk is” om plaats te maken voor Hoog, dan wel, Stedelijk gebied. Waar moeten deze mensen naar toe? Hoe zo is deze buurt “niet aantrekkelijk”?? Voor wie is deze buurt niet aantrekkelijk? In ieder geval niet voor de huurders. Ik geef nog even het woord aan de directievoorzitter van (toen Mitros, nu Woonin) Directievoorzitter Henk Peter Kip: *”Deze investering draagt bij aan het verbeteren van de wijk en het programma Samen voor Overvecht. Voor onze huurders zou het helemaal mooi zijn als ook de openbare ruimte wordt aangepakt. Die is verschillend per buurt, maar in alle gevallen stenig, schraal, ouderwets en saai.* ***Dit is het moment om daar verandering in te brengen****.”* Hoe komt het toch dat deze buurtje van huurwoningen stenig, schraal, ouderwets en saai worden gezien, terwijl deze buurtjes onder huurders populair zijn? Het buurtje dat nu staat aangemerkt als te slopen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overstelping van input Opmerkelijk is overigens dat in april nog een wijkbericht ons bereikt: Denk mee (her)inrichten speeltuin Carmendreef. Terwijl de procedure voor indienen van de zienswijze op de Omgevingsvisie gaande is worden wij als bewoners ook benaderd voor het opknappen van het speeltuintje aan de Carmendreef/achterkant woningen Arnodreef. Ons wordt verzocht te reageren **voor 28 april**. Het is goed dat het speeltuintje wordt opgeknapt. Het is zeer ongelukkig dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen. *Was het niet bekend bij de gemeente dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen?* In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren… 1. Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar? 2. Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten? 3. Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt? De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken?	
	Spelen met aantallen Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting komt het aantal te slopen woningen op 600 uit. *Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd?*	

Nr.	Reactie	Antwoord

Waar moeten de mensen naar toe?

Waar kunnen we die berekening vinden?

In de plannen van mei 2022 wordt nog gespreken van een opdracht van 6800 woningen voor Overvecht. Inmiddels zijn 1800 hiervan al gebouwd of bijna klaar. De woninglast/toename van het aantal woningen en woningdichtheid wordt dus vele malen groter dan de 5000 waarover nu wordt gesproken.

Het is opvallend dat de extra te creëren woningen juist worden gepland in de wijken met de meeste sociaal/maatschappelijke problemen. Hoe zit het met de wijken waar mensen veel meer financiële draagkracht hebben. ?? Waarom wordt de opdracht tot te bouwen woningen onevenredig verdeeld over de buurten van Utrecht? En wordt er in de communicatie naar buiten gedaan of het om 5000 woningen voor Overvecht gaat maar in werkelijkheid om 6800 woningen.

6. Wat wordt bedoeld met “verbeteren van de woningmix”? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk.

Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk?

Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen?

Hoeveel koopwoningen komen er dan bij?

Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? Hoe groot worden de nieuwe huizen? Wordt bij het nieuwe aanbod met name gedacht aan de doorstroom van mensen die in Overvecht wonen? Het overgrote deel van de mensen heeft in de woonwensen enquete aangegeven te willen blijven wonen in de wijk. De gemeente kiest er nu voor om juist te bouwen voor mensen buiten de wijk. Dit is sociaal/Maatschappelijk onwenselijk en maakt de sociale tegenstelling en de kansenongelijkheid voor inwoners van Overvecht alleen maar kleiner. Hier wordt gebouwd voor kenniswerkers. Mensen die tegenwoordig veel thuis werken. Voor hen wordt wonen vlak bij het openbaar

Nr.	Reactie	Antwoord

vervoer gereserveerd. Minder draagkrachtigen moeten maar oprotten en verder weg van een station gaan wonen. Dit terwijl kenniswerkers tegenwoordig ook flexibele werktijden hebben. Kortom dit is klasse politiek die hier gevoerd wordt. Met heeft het over een mix van doelgroepen. De meest draagkrachtige wijken hebben de meest eenzijdige mix van bewoners. De tweedeling in de maatschappij wordt met dit soort projecten alleen maar vergroot.

De plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan?

Gebrekkige informatievoorziening

De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Uit deze uitnodiging bleek geenszins welke impact de Omgevingsvisie Overvecht zou hebben voor mijn woning, mijzelf en mijn buren. Het was op 6 november dat mijn buurvrouw mijn ogen opende en de volle impact van dit plan mij duidelijk werd. De buurvrouw had het weer gehoord via een kennis en wijkbewoner die op een informatieavond was geweest en de kaarten had bekeken. Onze kant van de straat bleek met rood te zijn gemarkeerd. De kleur rood stond overigens niet uitgelegd in de legenda van de kaart. Wel de andere kleuren. Bij navraag bleek dat de kleur rood stond voor Hoogstedelijk gebied. Kortom, mijn huis moet plaats maken voor Hoogbouw. Boem, een donderslag bij heldere hemel.

Gelukkig heb ik een buurvrouw die mij informeert. De gemeente is hierin in gebreke gebleven. Ik verwacht van de gemeente dat deze mij direct/persoonlijk benadert met een brief gericht aan mij dat de gemeente mijn huis/straat heeft aangemerkt als ontwikkelgebied voor Stedelijke dan wel Hoogstedelijk gebied. Ik voel me volstrekt niet serieus genomen door deze gemeente als huiseigenaar, als langdurig en betrokken bewoner van Utrecht en Overvecht.

Onze ervaringen als direct getroffenen, bracht mij op het idee om eens een rondje te doen langs de huizen grenzend aan de spoorlijn aan de Tuindorp kant. Toen ik vroeg of de bewoners op de hoogte waren van de plannen van de

Nr.	Reactie	Antwoord

gemeente Utrecht, was het antwoord ja, ze hadden iets gelezen in het Wijkbericht van april over een fietstunnel. Toen ik doorvroeg of men ook op de hoogte was van de hoogbouw aan de andere kant van de spoorlijn? Was het antwoord: Nee. Daar weten we niets vanaf. Dat stond niet vermeld in het Wijkbericht. In het overleg met de gemeente op 30 april j.l. (zie bijlage …Verslag bijeenkomst 30-04-2024 MN), heb ik mijn bevindingen als casus voor informatieonthouding en onthouding van redelijke kans op inspraak gedeeld met de aanwezige ambtenaren. Een ambtenaar van de gemeente vertelde dat de opkomst uit de Wijk Tuindorp beste hoog was op de informatiebijeenkomst op 22, 23 en 25 april. Ze vertelde er niet bij dat deze bewoners voornamelijk kwamen om hun zorgen over de fietstunnel kenbaar te maken[23]. Niet over de hoogbouw (23 verdiepingen). Daar waren ze immers niet over geïnformeerd. Althans niet door de gemeente. Wellicht zijn er nog wat bewoners naar de bijeenkomst van 25 april gekund, nadat ze door mij waren geinformeerd.

Zelfde ervaringen hebben buurtgenoten. Een buurtgenoot heeft een rondje langs de winkeliers van het winkelcentrum Arno/Tiberdreef gedaan. Geen van de winkeliers was op de hoogte. Ja, er was iemand langs geweest van de gemeente, die had een praatje gemaakt. Er was iets van plannen, maar wat het voor hen zou betekenen? Geen idee. Wat de plannen daadwerkelijk inhielden? Geen idee.

Ik vermoed dat een ambtenaar van de gemeente raar zal opkijken als ik op een dag onaangekondigd op zijn werk verschijn om even een praatje te maken over zijn winkel en dat de gemeente plannen heeft om het winkelcentrum waar zijn winkel is gevestigd te verbouwen. De veel gepastere wijze waarbij respectvol met bewoners/ondernemers wordt omgegaan is bijv. eerst een keer op bezoek komen met een brief. Deze brief mondeling toelichten om daarna een afspraak te maken om nog eens in gesprek te gaan. Beter zou zijn om een gesprek te organiseren met alle ondernemers samen zodat zij gezamenlijk kunnen reageren. Bovendien van te voren de tijd krijgen om zich te verdiepen in de plannen en op gelijkwaardige voet te kunnen reageren. Ik weet niet hoe ik zo’n geïmproviseerd contactmoment, dat de gemeente beschouwd als participeren en informeren moet kwalificeren. Participeren is het in ieder geval niet.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoogstens is het een vluchtig participatiemomentje vanuit de Gemeente, maar meer ook niet. Vooraf dient gevraagd te worden of een vertaler aanwezig moet zijn wederom om op gelijkwaardige voet een gesprek te voeren. **Wat zijn nu de plannen?** In een bericht op de website van Werkplaats Overvecht van 16-02-2022[24] zie ik nog dat Mitros (inmiddels Woonin) plannen heeft om 1000 eengezins(huur)woningen in Overvecht Zuid te renoveren en verduurzamen. Op het kaartje is te zien dat de wijk van huurwoningen met voor en achtertuin ook in het plan van Mitros zijn opgenomen. Verderop vermeldt de site: “De **woningen zijn erg geliefd** onder huurders, ze wonen er lang. Mitros grijpt de kans aan om **samen** met de bewoners de identiteit van hun buurtje te versterken.” En “Elk jaar komen circa 200 woningen aan de beurt, zodat uiterlijk 2030 alle eengezinswoningen weer **klaar zijn voor de toekomst**.” Het is toch verbazingwekkend en schrijnend dat een jaar later, 2023, in de communicatie van de gemeente en de Omgevings”visie” (??)[25] Overvecht deze zelfde buurt als : “een plek die we minder goed vinden” of nog erger “plekken die nu niet aantrekkelijk zijn”. Voor wie zijn deze plekken niet aantrekkelijk? Vraag ik mij af. De huurders vinden ze in ieder geval aantrekkelijk. Mitros (met mede-weten en goedkeuring van de Gemeente Utrecht, neem ik aan) vindt de woningen en buurten kennelijk ook aantrekkelijk genoeg om ze klaar voor de toekomst te maken. Tenminste in 2022 nog wel. Een jaar later ineens niet meer?	

[24] Mitros pakt eengezinswoningen aan in Overvecht-Zuid - Werkplaats Overvecht
[25] Zie hiertoe de kaarten die op de

Nr.	Reactie	Antwoord

Vinden Woonin en de gemeente Utrecht in 2023 de socialehuurbuurt (Margarethe van Parmadreef, Donaudreef, Berenzinadreef) niet meer aantrekkelijk en een jaar daarvoor nog wel?

Vinden de huurders in 2023 hun buurt en huizen ook niet meer aantrekkelijk en een jaar eerder nog wel?

Wat is er overigens gebeurd met de Werkplaats Overvecht? Een initiatief gestart in 2018 en lijkt gestopt in 2022?

Is met het afsluiten van het Wijkakkoord in 2022 ook de Werkplaats om zeep geholpen?

Waarom is de Werkplaats overbodig verklaard?

De werkplaats heeft een prachtige Participatie-en communicatieleidraad opgesteld. Wordt deze leidraad ook gehanteerd voor de Omgevingsvisie Overvecht?

Hier weet ik het antwoord eigenlijk al op. Nee.

Op pagina 10 van de Leidraad staan tips voor de communicatie.

Bv.” Zet middelen in die afgestemd zijn op de doelgroep.”

Een app, zoals Boon van Arcadis (NRC 17-2-2024) suggereert als mogelijke verbetering in de communicatie tussen gemeente en bewoners, zou in de situatie van Overvecht onvoldoende werken. Daarvoor is een veel breder scala aan middelen nodig. Vraag het vooral de betrokkenen zelf wat nodig is, maar zou bij de Gemeente hierover niet al veel bekend moeten zijn? Of spelen de vele wisselingen van ambtenaren (professionals) hierin parten?[26]

De middelen die nu zijn ingezet, zijn voornamelijk gericht op een doelgroep. Mensen die behoorlijk taalvaardig zijn, gewend zijn naar wijkbijeenkomsten te komen etc.etc. De voornamelijk theoretisch opgeleide bewoners van

[26] Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht. Op de informatieavond van 25 april in het Johannescentrum was een grote opkomst maar van eenzijdige samenstelling (voornamelijk wit en huiseigenaar vermoed ik). Hoe zijn de huurders van het prachtige woonwijkje naast het Johannescentrum geïnformeerd door de gemeente? Wat organiseert de gemeente om deze getroffenen te ondersteunen, gerust te stellen en te garanderen dat hun rechten worden gerespecteerd? Ik vrees het ergste. Voor het bereiken van de volle breedte van de doelgroepen in Overvecht kan je denken aan heel andere middelen als het inzetten van de wijkambassadeurs, andere sleutelfiguren in de gemeenschappen, betrekken van belangengroepen van groepen met een migratieachtergrond, betrek de moskees, de kerken, de buurthuizen, buurtteams, organiseer focusgroepdiscussies (dit is wezenlijk anders dan een dialoogsessie of een soort open meepraatavond.) Er zijn allerlei methoden uit de Deep democracy, co-creatie die zich hiertoe goed lenen. Nu heeft het grootste deel van de bewoners geen idee wat er staat te gebeuren, wat de impact is en überhaupt hoe ze kunnen meedenken en bijdragen aan het vormgeven van hun eigen wijk. De rapporten zijn onleesbaar en zo dik dat ze niet te bevatten zijn. Bovendien zijn ze nergens in te zien. De kracht van de wijk wordt hierdoor niet versterkt maar verlamd. Uiteraard is communicatie in de taal van de buurtbewoners onontbeerlijk. Zowel schriftelijk als mondeling. Een voorwaarde is ook gelegen in de samenstelling van het team van ambtenaren die zich met de Omgevingsvisie Overvecht bezighouden. Een samenstelling die recht doet aan de multiculturele samenstelling van de wijk en de diversiteit aan inkomensgroepen, de uitdagingen van een wijk als Overvecht van binnenuit kent en begrijpt, Die ook de mogelijkheden, potentie en de kracht van de wijk weet aan te boren en ziet om met Overvechters samen en aansluitend op de wensen van de Overvechters kan bouwen aan sociaal/maatschappelijk en economisch kansrijke, en groene woonbuurt. *In hoeverre is hier diversiteit (afspiegeling van de wijk Overvecht) gewaarborgd?*	

Nr.	Reactie	Antwoord

En gaat het werkelijk om verbetering?

Een paar cijfers op een rij.

“Inwonersaantal:

Aantal inwoners per jaar, De wijk Overvecht telt 34.910 inwoners in 2023.

GrafiekTabel
2013201420152016201720182019202020212022202326.00026.00028.00028.
00030.00030.00032.00032.00034.00034.00036.00036.000

Jaar	Inwoners
2013	31.555
2014	32.220
2015	33.715
2016	34.235
2017	34.245
2018	34.260
2019	34.295
2020	34.295
2021	34.155
2022	34.560
2023	34.910

Bovenstaande grafiek toont het aantal inwoners per jaar op basis van de data van het CBS voor de wijk Overvecht.

De bevolking van de wijk Overvecht is met 3.355 personen gestegen van 31.555 personen in 2013 tot 34.910 personen in 2023 (dat is een grote toename van 11%). Het gemiddelde verschil per jaar over de hele periode van

Nr.	Reactie	Antwoord

2013 tot en met 2023 was 336 personen (1,03%). De ontwikkeling van de data in de tijd volgt een duidelijk stijgende trend: De cijfers stijgen bijna ieder jaar."[27]

In 10 jaar tijd is het aantal inwoners van Overvecht al gestegen met 11% en aangeduid als een **grote toename**. Een dergelijke toename versterkt ook de sociale en maatschappelijke druk op een wijk met een al bovengemiddeld aandeel aan achtergestelde bewoners. Is het bouwen van nog meer woningen in een wijk waarin de bevolkingsdichtheid al relatief hoog is de oplossing voor het verlagen van de Kansenongelijkheid? Het terugbrengen van de sociaal/maatschappelijke problemen die al in Overvecht zijn? Het creëren van mogelijkheden van opwaartse woonmobiliteit (de wens van de Overvechters), lokaal ondernemerschap en dus versterking van de gemeenschap met de focus op de Overvechters komt ook geheel Utrecht ten goede. Zo zal op de langere termijn en geleidelijk aan de inkomens van de Overvechters gemiddeld toenemen. En bouwen we samen aan een inclusieve en duurzame stad.

Het gedeelte met de meest gunstige verdeling: inkomensverdeling, verdeling sociale huur/koop, wonen/werken wordt aangemerkt als te slopen gebied.

Zeer opvallend aan de Omgevingsvisie van Overvecht is dat juist het gedeelte van Overvecht waar de verhoudingen tussen inkomens, verdeling sociale huur/koop en wonen en werken het meest evenwichtig zijn wordt opgeofferd voor Hoog Stedelijk gebied. In het Wijkbericht van de Gemeente Utrecht gedateerd april 2024 staat: "We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden (wat is goed?) te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren" (wat is minder?). Zo daar staat nogal wat. Deze zin is veelzeggend maar is geen onderbouwing van de plannen die nu voorliggen in de omgevingsvisie. Immers juist het gedeelte van Overvecht waar de verdeling over inkomens, sociale huur/koop en wonen en werken het evenwichtigst verdeeld zijn wordt opgeofferd voor Hoogstedelijk en Stedelijk gebied.

Nr.	Reactie	Antwoord

Voor een uitwerking van de ratio huur en koopwoningen die geen recht doet aan de huidige behoeften van Overvechters verwijs ik naar de zienswijze van Mw. Snijder, bewoner Butterflydreef, nr. 3 en 5 van haar pleidooi.

Is het gebied Taag/Rubicondreef dan een plek die minder goed is?

Is dit dan de plek die verbetering nodig heeft?

“De armen bij de armen, de rijken bij de rijken….”Dat leidt tot kansenongelijkheid”[28] Zoals een krantenkop in de NRC luidt.

Een van de onderbouwingen van de Omgevingsvisie Overvecht en de keuze om meer koop in het hoge en middensegment te bouwen is: “We willen meer verschillende inkomensgroepen naar Overvecht trekken.”[29] Dus toch bouwen voor mensen van buiten Overvecht!!? Ik vraag me dan altijd af:

Wat kan Utrecht doen om meer verschillende inkomensgroepen te trekken naar wijken als Wilhelminapark, Wittevrouwen, Tuindorp, Rijnsweerd?

Is het niet even belangrijk dat in die wijken een goede gezonde evenwichtige mix komt van inkomensgroepen?

De fundamentele vraag is dan: *Wie bepaalt wat een evenwichtige mix is voor wie?*

Wethouder Diepeveen geeft een onderbouwing waarom juist in Overvecht, een wijk met volgens hem relatief veel ruimte voor de auto en verkeer omdat in de jaren 60 de auto als vervoersmiddel in opkomst was. Er werd in die tijd dus volop ruimte gegeven aan de autochtone bewoners van Utrecht die snakten naar vrijheid in mobiliteit en zich voor het eerst een auto konden veroorloven. Kan het zijn dat bewoners van Overvecht met een migratieachtergrond vergelijkbare motivaties en wensen hebben voor het hebben van een auto als waar de wijk Overvecht destijds voor gebouwd was? En zijn bewoners van Overvecht die werkzaam zijn in cruciale beroepen o.a. in de bouw (waar

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nederland zo veel behoefte aan heeft, juist voor de (ver)bouw van woningen voor de draagkrachtigen, voor de bouw van de industrie en toerisme? En zijn het niet o.a. de schoonmakers, de thuiszorgers, de mantelzorgers, de verplegers, het winkelpersoneel, horeca, inwoners van Overvecht van nu en in de toekomst nodig hebben? Hoe wrang is het dan dat juist die mobiliteitswens deze Overvechters ontzegt wordt. Denk eens out of the box en verleen subsidie aan bewoners van Overvecht om een elektrische auto te kopen. Voorzie de wijken van laadpalen. Dit scheelt de bewoners ook in de portemonnee en dus de maandelijkse financiële lasten. Het scheelt gelijk ook in geluidsoverlast. Tevens hebben gezinnen meer financiële ruimte om te besteden aan bijv. vrijetijdsactiviteiten, of gezonder eten. Meer financiële ruimte om zelf te kiezen voor een gezonder leven. Wethouder Diepeveen legt verder uit waarom de gemeente juist nu meer ruimte wil geven aan fietsers en wandelaars. “Bij auto’s kan je niet zien wie erin zit. Dat zorgt voor anonimiteit. Door het maken van een groen lint door de wijk hopen we dat mensen meer gaan wandelen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid, het klimaat en de natuur – en zo zie je elkaar tenminste.”[30] In de duurzame maatschappij en stad, zou je in alle wijken van Utrecht willen dat mensen elkaar zien. Dat bewoners van de eenzijdige en meer draagkrachtige wijken gemengd met bewoners die minder kansrijk in het leven zijn gezet elkaar al wandelend tegenkomen in de buurt en elkaar echt zien, echt met elkaar in gesprek raken, elkaars leefwerelden echt leren kennen. Zelf denk ik dat anonimiteit door heel andere factoren wordt veroorzaakt. Geef bewoners een kansrijke toekomst, waarbij een goede woning een van de basisvoorwaarden is. Bouw dus voor de Overvechters en betrek bewoners hierbij en de anonimiteit zal als vanzelf afnemen. De Gemeente Utrecht vergeet dat zij zelf een cruciale rol spelen in het voorkomen en verhelpen van anonimiteit. Dat kan ook met de gebouwde omgeving. Het is algemeen bekend dat de gebouwde omgeving van grote invloed is op de samenhang en structuur in een woonomgeving. Er zijn voldoende voorbeelden waarbij inclusie,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	diversiteit en kracht van de bewoners tot hun volle recht komen en daarmee een “ripple effect” kunnen creëren met een positief effect dat aan iedereen recht doet. Ik zie overigens in deze wijk heel veel mensen wandelen en fietsen. Wellicht zijn er heel andere maatregelen nodig om de mensen te doen wandelen en fietsen? Bijv. de mogelijkheid om een fiets te kopen. De mogelijkheid om je fiets veilig te stallen? Of door meer veiligheid op straat? Of hebben mensen fysiek zware beroepen en maken lange dagen waardoor ze geen tijd en energie meer hebben om te gaan wandelen en fietsen? Bovendien hebben ze gedurende de dag al lang en breed boven de minimale norm voor een gezond leven bewogen. Hoogst waarschijnlijk hoog boven de Arbonorm. Of moet een eenoudergezin bestieren waardoor er sowieso geen tijd en energie voor fietsen en wandelen is? Inderdaad, iemand die de hele dag op kantoor heeft gezeten heeft hier wellicht meer tijd en energie voor. Een lekker wandeling tijdens de lunch is dan zeker goed voor de gezondheid en productiviteit. De meeste Kenniswerkbanen bieden deze mogelijkheid. *Voor wie wordt er nu daadwerkelijk m.n. gebouwd?* Een Omgevingsvisie Overvecht zoals die nu wordt voorgesteld is precies wat nodig is om de **kansenongelijkheid te vergroten**. De Omgevingsvisie is dan ook geen visie. In ieder geval geen visie op een duurzame samenleving die recht doet aan iedere inwoner en de toekomst van deze stad. Het is slechts een platte kortzichtige visie zonder echt lange termijn denken voor een gelijkwaardige en toekomstbestendige duurzame maatschappij en de stad Utrecht in het bijzonder. Er wordt hier een Olifantenpaadje/pad genomen om aan de opdracht van de overheid te voldoen. Een invulling die als enige motivatie heeft: hoe kunnen we zo snel mogelijk bouwen, waarmee de projectontwikkelaars zo veel mogelijk winst kunnen maken, waar we zo veel mogelijk starters op de woningmarkt met relatief hogere inkomens zo veel mogelijk kunnen bedienen (voor de kinderen van de “eigen” groep). Het levert de stad Utrecht bovendien een veel hoger inkomen aan WOZ waarden op. Een visie die niet aansluit bij het karakter van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de wijk en de sociaal maatschappelijke noden die recht doen aan het vergroten van de kansengelijkheid. Dit is een plan (visie??) dat helaas ook veel schade aan kan brengen in de stad en m.n. aan de Overvechters. Mensen worden (voor de zoveelste keer) ontworteld, worden losgerukt van hun sociale netwerk, de mantelzorg, kinderen moeten naar andere scholen, voor een groep waarvoor dit soort formele en informele voorzieningen van groot belang zijn. Bewoners voelen zich nog meer achtergesteld en niet gehoord. Bewoners worden ook genegeerd en niet op hun waarde geschat en om hun kracht gewaardeerd, ingezet en betrokken. In het verleden was er de Werkplaats Overvecht. In die context leek de sociaal maatschappelijke component van het bouwen aan een gezonde duurzame wijk beter gewaarborgd. Er is de laatste tijd veel onrust in de wijk. Een wijk met grote sociale problemen als criminaliteit, drughandel, slechte gezondheid, weinig kansen, slechte woonomstandigheden brengt ook veel kosten met zich mee. Inzet van politie, gezondheidszorg, jeugdzorg, buurtzorg etc.etc. Echter bij een sociaal/maatschappelijke focus op een te ontwikkelen gebied is er meer kans dat deze mooie buurt een boost krijgt. Die boost merk ik nu niet op uit deze Omgevingsvisie Overvecht. Bij het lezen van stukken van de Werkplaats was het in die tijd nog wel de bedoeling om met een sociaal maatschappelijke aanpak en insteek de wijk Overvecht en de Overvechters betere woonomstandigheden te geven en dus meer mogelijkheden voor opwaartse mobiliteit op eigen kracht. Overvecht verandert op deze manier in een soort van melkkoe. Om het gebrek aan groen in de rest van de stad te compenseren ten koste van de mobiliteit van het autoverkeer van de Overvechter. **Verkeer en parkeren: denk aan de noden van Overvechters!** Een ander terrein dat de Omgevingsvisie Overvecht bestrijkt is het verkeer. “Verminderen van autoverkeer door de wijk: aanpassing verkeersstromen en parkeren zoveel mogelijk onder gebouwen en aan de rand van de wijk”	

Nr.	Reactie	Antwoord

Ik fiets vaak door de wijk en door de wijk Tuindorp. De autodichtheid in de wijk Tuindorp is vele malen groter dan in de wijk Overvecht. Fiets ik langs de Cleopatradreef dan staan aan beide kanten auto's geparkeerd, maar ten opzichte van het aantal bewoners in de flat zal dit meevallen t.o.v. Tuindorp. Wanneer ik door Tuindorp fiets staan beide kanten van de weg vol geparkeerd met auto's. Negen van de tien keer komt een auto mij tegemoet (geen fietser, noch wandelaar). Meestal heel brede/grote elektrische auto's en wordt ik als fietser in de kant van de weg gedrukt.

Wat gaat de gemeente doen aan de hoeveelheid auto's in wijken als Tuindorp?

Wat gaat de Gemeente Utrecht doen aan het aantal te grote auto's in Utrecht?

Gaat de gemeente Utrecht grote auto's weren uit het Centrum van de stad?

Onvoldoende aandacht voor afhankelijkheid auto en betekenis van autobezit. Voor veel bewoners zal het bezit van een auto het eerste gevoel van vrijheid geven. Je mag dan wel wonen in een huurwoning en voorheen altijd afhankelijk zijn geweest van het openbaar vervoer, dan geeft het bezit van een auto een gevoel van onafhankelijkheid. Voor veel bewoners is familiebezoek ook heel belangrijk. De auto geeft meer mogelijkheden voor familiebezoek. Het is bovendien belangrijk goed voor je ouders te zorgen, deze te halen en brengen naar artsen en ziekenhuis bezoeken. Ook de auto is hiervoor van cruciaal belang.

Vele bewoners van Overvecht werken in de dienstensector of zoals dat vanaf de Coronatijd wordt genoemd "cruciale beroepen of sectoren". Dat kan zijn in de schoonmaak of thuiszorg, verpleging en ook in de bouwsector. Mensen zijn daarvoor afhankelijk van eigen autovervoer vanwege onregelmatige tijden, vroege tijden/tijdstippen waarop nog geen openbaar vervoer rijdt: 5 of 6 uur op het werk zijn, of moeten voor hun werk naar locaties die niet of nauwelijks te bereiken zijn met openbaar vervoer. Bovendien gaat het hier om fysiek zwaar werk. Reizen met openbaar vervoer van en naar werk zal een werkdag aanzienlijk zwaarder maken. Ook deze cruciale beroepen zijn belangrijk voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	een stad. Het is niet wenselijk dat deze mensen de stad uit worden gestuurd. Niet voor de economie van de stad, niet voor de werkgelegenheid van deze mensen en hun kinderen. Het verminderen van parkeerplaatsen dicht bij de woningen en verplaatsen naar de randen van de wijk is extra nadelig voor mensen die de auto in het dagelijkse reilen en zeilen nodig hebben. Het plan sluit ook op dit punt niet aan bij de behoeften en noden van de bewoners. Parkeerplaatsen opofferen om extra groen te creëren? Het gaat veel te ver. Het lijkt er sterk op dat de gemeente Utrecht de wijk Overvecht ineens heft ontdekt om een belangrijke bijdrage te leven aan de klimaatdoelen. De wijk Overvecht is al groen, en kan zeker groener, m.n. in bepaalde delen waar meer groen de wijk zeker zal opfleuren. Echter groen moet niet ten koste gaan van de noden van de bewoners. Het verwondert mij niet dat twee bewoners van de wijk een You tube filmpje hebben gemaakt om de mede-bewoners te informeren over de verkeer / en parkeerplannen voor de wijk[31]. Ook dat zij een demonstratie hebben georganiseerd en zelf een petitie hebben gehouden. De initiatiefnemers van het filmpje en de acties benadrukken ook dat het aantal gehandicapten, zieken en ouderen in Overvecht hoog is. Voor deze bewoners is een goede bereikbaarheid per auto noodzakelijk. Dit punt wordt ook goed beargumenteerd en onderbouwd door [indiener 368]. Met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen komt mogelijk ook het aantal invalideparkeerplaatsen in de knel. Ook voor ziekenauto’s moet de wijk goed en snel bereikbaar blijven. Het afsluiten van de wijken zal het verkeer op de rondweg alleen maar doen toenemen. Het staat er nu al veelvuldig vast. Bovendien is de geluidsoverlast ook hier aan de Arnodreef enorm. De geluidsoverlast, fijnstof uitstoot etc.etc. zal alleen maar toenemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat voorgesteld wordt om de verkeerssnelheid omlaag te brengen. Ja, daar ben ik voorstander van. Tevens op meer handhaving. Er rijden veel te veel extreem hard rijdende, meestal en zwart kleiner model auto's rond in Overvecht, scooters en fatbikes. **Sluit de Moezeldreef en de Mr. Tripkade niet af voor autoverkeer** Het is een heel slecht voorstel om de Moezeldreef af te sluiten voor verkeer. Volgens de ambtenaar is het allemaal goed onderzocht door Verkeersdeskundigen. Ik heb gevraagd hoe het grotere aantal winkels aan de Arno/Tiberdreef kant en aan de kant van het station worden bevoorraad? Inderdaad moet allemaal door de Arnodreef. Hoe komen de leerlingen bij de geplande middelbare school aan de Winterboeidreef? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen auto's die passagiers afleveren of ophalen bij het station? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bewoners van alle woningen gepland aan het station bij hun woning? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bezoekers van de Moskee ter plaatse? Inderdaad door de Arnodreef. De Arnodreef is slechts een smalle straat. Zwaarder verkeer (vrachtauto's, ook de kleinere bestelbussen) veroorzaken trillingen in de huizen. De Moezeldreef is een veel bredere straat en er is veel meer ruimte tussen de huizen en flats, veel meer afstand tot de straat. *Waarom hier geen verkeer meer toelaten, alleen openbaar vervoer?* Dat tevens ook de mr. Tripkade wordt afgesloten? Ik begrijp er werkelijk niets van. Dit is geen straat die heel veel verkeer heeft te verstouwen. Er staat nooit een file of opstopping. *Waarom wordt de mr. Tripkade afgesloten en deze toegang tot Overvecht ook dicht gemaakt?* Het vermindert de toegang tot juist het wijkje dat nu op de nominatie staat voor Hoog stedelijk en Stedelijk gebied aanzienlijk. Er is dan slechts een toegangsweg mogelijk. Zelf ben ik geen autorijder, doe alles op de fiets, ik erger mij zelf vaak aan het autoverkeer en ondervind dagelijks geluidsoverlast. En toch het ontkennen van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het belang van een auto voor het leven en de noden van veel bewoners van Overvecht vind ik nog veel erger. Dan zijn er nog voorstellen voor betaald parkeren in parkeergarages in Overvecht. Ook een heel slecht plan. Het gaat hier weer alleen om geld. In Overvecht is het aantal grote gezinnen veel groter. Wordt deze mensen de mogelijkheid om te winkelen in Overvecht ontzegt? Om hier hun dagelijkse boodschappen te doen? Weer een maatregel die de kansenongelijkheid in Overvecht alleen maar zal doen toenemen. Tevens de contrasten tussen de verschillende bevolkingsgroepen in Overvecht alleen maar zal versterken. Een maatregel die niet aansluit bij de noden van de meeste Overvechters. Er is het plan om een plein te maken met terrasjes erom heen. Zorg dan dat de horecagelegenheden alleen kunnen worden gerund door ondernemers die in Overvecht wonen. Het wordt dan een plein waar Overvechters trots op kunnen zijn. Waar allerlei culinaire tradities van de culturele rijkdom van Overvecht getoond kunnen worden. Stel subsidies en ondersteuningsmogelijkheden beschikbaar voor startende ondernemers uit de wijk. Deze ondernemers zijn wellicht eerder geneigd om personeel vanuit de eigen groep en Overvecht aan te nemen. Mogelijk creëert het zo ook meer werkkansen, mogelijkheden voor stages en bijbaantjes voor Overvechtse jongeren. Kan dit een van de mogelijkheden zijn voor opwaartse mobiliteit? Het zou mooi zijn als het een soort uitstraling krijgt als de overdekte markthal in Rotterdam. **Versterken van het groen** Hoogbouw en toevoeging van 1000 woningen langs het spoor is tegenstrijdig met de natuurwaarden van de groene strook langs de spoorlijn. Deze groenstrook staat in verbinding met Fort Blauwkapel. Een aantal jaren geleden is de strook aanzienlijk verbeterd met de toevoeging van waterpoelen meer natuurlijke en bloemrijke grasranden en een gedeeltelijk minder frequent maaibeleid. Zelf heb ik wel eens een ijsvogel gezien langs de vaart. Nu al is het pad langs de spoorlijn een soort snelweg van wandelaars tijdens de lunch. Met 1000 nieuwe bewoners in de directe omgeving vrees ik dat de natuurwaarde/ecologische waarde (??) van het groen langs de spoorlijn ernstig in gevaar komt alsmede de ecologische waarde van Fort Blauwkapel. Ja, er	

Nr.	Reactie	Antwoord
	staat ergens vermeld dat natuur zal worden opgeofferd om elders weer terug te brengen. Echter niet alle natuur is maakbaar. Het Fort heeft een unieke natuurwaarde bv omdat er vleermuizen huizen en ijsvogels wonen. Deze dieren hebben leefruimte nodig, net als mensen. Voor een verdere verdieping in natuurwaarden en hoe een stad hiermee omgaat of hoe waarden worden gewaardeerd (gedevalueerd), een tuin is ineens natuur, een Hoogstedelijk gebied van een aantal 23 meter hoge flats bij elkaar wordt in het Wijkbericht van april omschreven als dat tussen de flats ook nog “ruimte komt voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.” (???) Je moet toch van goeden huize komen om een doorgang tussen 23 m. hoge flats een ecologische waarde toe te kennen. Het is te bespottelijk voor woorden. Een paar boompjes in bakken op balkons of tussen de flats of een groene wand langs een flat is nog niet van ecologische waarde, het geeft een groene uitstraling (om in marketingtaal te blijven) maar meer dan dat is het niet. **Niet nog een middelbare school aan de spoorlijn** Dit deel van Overvecht heeft momenteel al twee middelbare scholen. Het Pouwercollege en het Vader Rijn college. Met de impact van het Vader Rijn college op de buurt ben ik niet bekend. Wel weet ik dat de buurt/directe omwonenden veel overlast ervaart van de leerlingen van het Pouwercollege. Nog een derde middelbare school in deze buurt, waar het aantal inwoners al drastisch wordt verhoogd is dan ook geen goed plan. Leerlingen van deze middelbare school zullen ook veelvuldig rondhangen bij het winkelcentrumpje en de winkels rondom het station. Een moskee die veel bezoekers trekt en vlak daarnaast nog een middelbare school? Toenemend aantal reizigers. Het is te veel.	
435	Hartelijk dank voor de prettige manier van communiceren!	Dank voor uw positieve reactie.
436	Handhaaf de scholen aan de Winterboeidreef en de groenstrook daarbij tot de spoorlijn En laat de Meestertripkade open als verbindingsweg naar ons Overvecht!	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (beleidsnota omgevingsvisie 2040 is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje

Nr.	Reactie	Antwoord
		gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade.
437	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp. De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt. De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
438	Hierbij wil ik reageren op de omgevingsvisie Overvecht. Aangezien ik tuinder ben bij Amateurtuindersvereniging ‘Ons genot’ zal ik me beperken tot de zaken die de vereniging aangaan. Net zoals mijn medetuinders ben ik zeer ontsteld over het plan om op de plek van ‘Ons Genot’ sportvelden aan te leggen. Sinds het nieuws hierover ben ik erg verdrietig en boos dat dat er plannen gemaakt worden waarin de ene vereniging zomaar aan de kant geschoven wordt voor een andere vereniging. Naast het feit dat het zonde is om zo’n mooi tuinenpark, waar mensen al jaren lang met hart en ziel en met zorg voor de natuur aan werken, te vervangen voor grasvelden. Vind ik de manier waarop dit in de plannen terecht is gekomen erg onzorgvuldig en respectloos naar de liefhebbers van de	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tuinvereniging toe. Terwijl we met de gemeente voor omgevingsvisie park Zuilen meegenomen werden in de gesprekken en we hard werken aan de wensen daaruit om meer mensen van buiten de vereniging te betrekken bij activiteiten en het binnenlopen aantrekkelijker te maken, schrijft omgevingsvisie Overvecht ons zonder ons in te lichten af, door een sportend persoon te tekenen op de plek van ‘Ons genot’. En de optie voor ons om te verhuizen ergens verstopt in een alinea in een groot document. **De tuin als therapie** Ik ben sinds 4 jaar actief voor de vereniging, en ik heb nu 3 jaar een eigen tuin. Ik kan wel zeggen dat dit mijn leven heeft veranderd. Ik woon in een kleine eenkamerflat van 30m2 in de stad met een balkon van 1,5 m2. Aangezien het voor mij onmogelijk is om een huis met tuin in de omgeving te kopen, is de tuin bij ‘Ons Genot’ wel een beetje mijn redding geweest de afgelopen jaren. Met hoge werkdruk op kantoor had ik een plekje in de natuur nodig om me terug te kunnen trekken en weer op te laden. Ik ben introvert en wordt nerveus van grote groepen mensen, dus sporten in groepen of tuinieren in een boomsingel tuintje in de stad is niets voor mij. Bij de ‘Ons genot’ zitje in een mooie, natuurlijke en rustgevende omgeving en kom je op een prettige manier in contact met andere mensen. Ik ben gaan helpen bij de administratie waardoor ik meer mensen op de vereniging heb leren kennen, waar ik nu ook af en toe samen mee ga eten. Daarnaast zijn we met een groepje natuurliefhebbers een zadenbibliotheek begonnen. **Goed voor de natuur** De tuin die ik beheer, heb ik met veel zorg gemaakt zoals ze nu is. Hierbij gebruik ik de principes van de Permacultuur, waarbij je de grond zoveel mogelijk met rust laat en geen bestrijdingsmiddelen gebruikt. Ik probeer een eetbare tuin van mijn tuin te maken. Dat is een kleine variant van een voedselbos. Nu merk ik al een positieve uitwerking op de grond. Waar het boordevol wormen en andere beestjes zit. Ook zijn er veel insecten op de tuin. In de zomer zoemt het van de bijen bij de lavendel en de inheemse bloemen. En in het vroege voorjaar zie ik al bijen en hommels bij mijn fruitbomen. De eerste boom die elk jaar in bloei staat is de wilde perzik in de kas. Deze stond er al toen ik de tuin overnam en is de parel van mijn tuin.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een tuinencomplex als dit kan je niet zomaar verhuizen. Niet alleen de tuin zelf maar ook de omgeving is wat de plek zo mooi en ontspannend maakt. Van de fietstocht langs de vecht naar het park toe tot een wandelingetje over het park en een bezoek aan de kantine of tuinwinkel. De vereniging zit al meer dan 50 jaar op deze plek en heeft het met de leden opgebouwd tot wat het nu is. We houden met z'n allen het groen om de tuinen heen bij. Ook hier weer op biologische manier met zorg voor de natuur. De hoge bomen om het park heen geven je het gevoel dat je midden in de natuur zit en niet aan de rand van een drukke stad. Als dit alles wordt plat gegooid en er sportvelden zouden worden aangelegd dan gaat 8 hectare gecultiveerde natuur verloren. En de meeste insecten die er leven ook. Want grasvelden zijn geen natuur. En zeker op grasvelden die kort gemaaid worden en waar groepen mensen overheen rennen zullen niet veel insecten hun plekje kunnen vinden. In een tijd waarin de natuur al zo onder druk staat, zou je dat niet moeten willen. Utrecht is qua politiek 1 van de groenste gemeentes van Nederland en daar ben ik trots op. Ik zou dan ook niet verwachten dat juist in Utrecht een idee wordt gemaakt om bestaande natuur te vernietigen. Het plan lijkt alleen op de tekentafel te zijn gemaakt zonder kennis te hebben van de realiteit. De tuinvereniging is geen landbouw grond. Maar een plek waar mensen op een verantwoorde manier proberen de biodiversiteit te vergroten en daarnaast een plek te creëren waar we van de natuur en omgeving kunnen genieten en waar allemaal verschillende mensen elkaar ontmoeten om samen aan iets moois te werken. Het zou jaren duren om zoiets weer op een andere plek op te bouwen. **Kapitaalvernietiging** Het lijkt me logischer om een nieuw aan te leggen sportcomplex aan te leggen op een nieuwe plek, dan een bestaand complex te verhuizen en alles wat is opgebouwd kapot te maken. Dat is namelijk kapitaalvernietiging. Er staan ongeveer 170 huisjes op het complex en nog eens zoveel schuurtjes en kassen. Verder is de oude boerderij met de stallen ooit door de vereniging gekocht en opgeknapt tot wat het nu is. Daar is veel geld in gestoken. De vereniging houdt de prijzen van de huisjes laag, zodat ze ook voor mensen met weinig budget betaalbaar zijn. Maar om zo'n huisje nieuw te laten bouwen ben je al gauw €15.000 of meer kwijt. Met een snelle rekensom van nieuwe huisjes	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kassen, kantine, kantoor en winkel kom je al minimaal op € 6 miljoen euro uit. En dan heb je nog niet eens de kosten van alle planten en andere spullen die meeverhuisd moeten worden. **Tuinvereniging is in Algemeen belang** Dat onze tuinvereniging niet voor algemeen belang zou zijn en een sportvereniging wel is volgens mij onjuist. Naast dat de eigen tuinen van de tuinders veelal bijdragen aan de biodiversiteit en het klimaat ons allemaal aangaat. Komen er veel mensen op bezoek in mijn tuin waardoor niet alleen ik, maar ook mijn vrienden en familie er een ontspannende plek vinden. In de zomer en het najaar kan ik zoveel perziken, bessen, appels, pruimen ,bramen en meer oogsten dat ik deze ook deel met mijn buren in de stad of collega's op kantoor. Daarnaast zijn er ook veel gezamenlijke activiteiten bij de vereniging en doen we ook veel voor de mensen uit de buurt. Zo ben ik zelf met een aantal natuurliefhebbers een zadenbibliotheek gestart waar tuinders maar ook mensen van buiten de vereniging zelf geoogst bloemen en groentezaad inleveren. Wij doen het in zakjes en labelen het zodat anderen weer zaad kunnen uitzoeken. Op deze manier ruilen mensen dus zaad uit wat ze zelf oogsten. Verder is de kantine op zaterdag een fijn rustpunt van wandelaars in het natuurgebied langs de vecht. En komen mensen die in de buurt werken en wonen vaak wandelen over het mooi terrein. Dit laatste zie ik bij sportvelden niet snel gebeuren. Ook is tuinieren een vorm van lichaamsbeweging die ervoor zorgt dat we gezonder blijven. Dat de tuinders gemiddeld genomen een wat oudere en meer introverte doelgroep zijn, maakt dit nog niet minderwaardig aan de teamsporters. Vanwege al bovengenoemde redenen hoop ik dat het verplaatsen van tuinvereniging 'Ons genot uit het ontwerp Omgevingsvisie ons genot wordt gehaald.	
439	De parken tussen de experimentele flats van Sao Paulodreef, Pernambucodreef en Marowijnedreef behoren tot het ontwerp van de architect, die dit toentertijd vooruitstrevende project realiseerde. Er zijn veel mooie bomen met diverse vogelsoorten en er zijn al wandelpaden waar soms gefietst wordt, wat gelukkig niet tot overlast leidt omdat de paden rustiek aangelegd zijn.	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn dringend verzoek is deze oude (historische) groenvoorzieningen niet te verstoren door snelle geasfalteerde fietspaden aan te leggen. Fietspaden zullen de rust in deze parken verstoren door snorfietsen, fatbikes en andere motorische tweewielers de mogelijkheid te bieden hier rond te gaan rijden. Er zijn rond deze flats en in deze parken al incidenten geweest met hangjongeren en criminaliteit. Een grotere toegankelijkheid van deze parken zal zeker tot meer onrust zorgen en zal een vluchtroute voor criminelen bieden. Er zijn al wandelpadverbindingen met de Carnegiedreef bij de Marowijnedreef en Braziliëdreef. Deze zijn voor de bewoners niet storend want lopen langs de bergingen van de flats. Er zou als het moet, hoogstens één extra doorsteek aangelegd kunnen worden als wandelpad die de parkeerplaats van de Sao Paulodreef verbindt met de Carnegiedreef, en dan ook zoals bij hiervoor genoemde dreven langs de berging van de flat aan Carnegiedreef zijde. Dit zal waarschijnlijk geen overlast veroorzaken en de bewoners niet te veel storen. Verder pleit ik voor een blijvende toegankelijkheid van Overvecht-Noord voor de auto. De wijk is tamelijk geïsoleerd als het om openbaar vervoer gaat. Het kost veel tijd om andere stadsdelen te bereiken. Bezoekers aan Overvecht-Noord zonder auto zijn niet snel te bewegen om de reis te ondernemen. Ik spreek uit ervaring: vrienden en bekenden zonder auto zal ik niet snel vragen om even langs te komen. Ook het invoeren van betaald parkeren zal dit isolement van de bewoners van de wijk doen toenemen. Het is mooi groen wonen in Overvecht-Noord aan de rand van de stad, fietsen en wandelen zijn goed mogelijk, maar zonder auto leeft men daar in een isolement.	openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
440	De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken. Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. **Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen:	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: • De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. • In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. • Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: • Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? • Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. • Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen	een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon • Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: • Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. • Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. 3. Bereikbaarheid: Mijn zorgen en vragen: • Afsluiting Tiberdreef richting Meester van Tripkade: In de Omgevingsvisie wordt melding gemaakt dat de aansluiting van de Meester Tripkade naar de Tiberdreef wordt afgesloten. (pag 28 onder "Veilig en verbonden"). Ik vind dat een ongewenste ontwikkeling, want hierdoor wordt de kortste manier om de binnenstad te bereiken alleen via de Brailledreef mogelijk, hetgeen een grote omweg is tov de huidige situatie. Daarnaast wordt de wijk Overvecht nog verder geïsoleerd tov de binnenstad van Utrecht. **Kortom:** Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw	het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.	
441	**Evenementen vergeten** De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Omgevingsvisie Overvecht in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze activiteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid. Tevens heeft de gemeente Utrecht te kennen gegeven betere spreiding van evenementen over de stad mogelijk te maken. Daarom is het mogelijk maken van evenementen in Overvecht zeer belangrijk. Cultuur, sport en leefbaarheid Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het *Steden & Streken Merkenonderzoek* bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: *"Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."* Ook Overvecht dient daarom te kunnen meegenieten van evenementen. **Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar** Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de omgevingsvisie ook aandacht is voor de unieke positie van evenementen. Evenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van evenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden.	Door de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeilijk is of additionele vergunningen vereist. Aangezien evenementen bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden op locaties met primair een groen, verkeer of sport bestemming is het belangrijk om evenementen breed op te nemen in de omgevingsvisie. **Ontwikkelen in samenwerking** Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden. **Concreet** Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de Omgevingsvergunning expliciet aandacht zal komen voor evenementen. In het bijzonder: • Evenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling Overvecht; • Actief op zoek te gaan naar geschikte evenementenlocaties binnen Overvecht en deze te faciliteren door bijvoorbeeld voorzieningen zoals stroom of wateraansluitingen; Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor evenementen, zowel nu voor de omgevingsvisie, als in de toekomt bij het ontwikkelen van onderdelen van Overvecht.	
442	Naar aanleiding van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten over een specifiek detail in het ontwerp, nl. de aanleg van een ‘ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en Maarsseveense plassen’, nr. 2 op afbeelding 1.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze verbinding zou aangelegd moeten worden op een zeer smal perceel van 10 à 15 meter, op sommige plekken is het perceel zelfs nog smaller. Op een dergelijke smalle strook kan nooit een ecologische èn recreatieve verbinding gecombineerd worden, omdat iedereen weet dat recreatie zeer verstorend werkt voor de natuur. Niet alleen wandelaars werken verstorend, maar hondenuitlaters zullen ongetwijfeld ook van dit pad gebruik gaan maken. En honden worden op zeer veel plekken in Utrecht losgelaten waar ze dat eigenlijk niet zouden mogen. Weg rust! Als werknemer van 1 van de bedrijven waar het pad aan zal gaan grenzen, neem ik momenteel zeer veel vogels waar in en rondom het perceel, zoals zwartkop, tjiftjaf, roodborst, ijsvogel, merel, zanglijster, wilde eend, meerkoet, waterhoen, kraai, ekster, boomkruiper, pimpelmees, koolmees, vink, grote bonte specht, winterkoning, een roepende koekoek. En dan zullen er zeker nog vele andere soorten aan mijn waarneming ontsnapt zijn. Ook (kleine) zoogdieren hebben daar ongetwijfeld nu een rustige plek. Is er wellicht niet een mogelijkheid om de strook te verbreden (zie de paarse strook op de afbeelding 2 hieronder)? Om zodoende, in navolging van de natuurbrug Zanderij Crailoo (die bij Hilversum de Bussummerheide verbindt met het Spanderwoud, en die 800 meter lang en vijftig meter breed is) ook iets dergelijks op deze locatie te situeren? Zeker nu er weer berichten zijn dat de ringweg ook aangepakt gaat worden; dan kan dit tegelijkertijd gerealiseerd worden. Bij een dergelijke aanleg (waar zowel een natte als een droge verbindingszone aangelegd kan worden) sorteert de gemeente Utrecht dan voor op de komst van de otter, de bever, het ree, in de toekomst wellicht de wolf. En alle andere kleine dieren die nu zich in het gebied bevinden (ringslang, marterachtigen, eekhoorns) profiteren hiervan mee. De dieren zullen u dankbaar zijn!	van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
443	**Participatieproces**	**Participatieproces**

Nr.	Reactie	Antwoord
	De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning, beperkte bereikbaar van je woning en enorme overlast van jarenlange bouwplannen voor, achter of naast je huis. Het is pas later dat ik via bewoners begreep wat er aan de hand was. De hele fase van meedenken en daadwerkelijk inspraak hebben, is volledig langs me heen gegaan. Het was – mede door vaag en verhullend taalgebruik) een onoverzichtelijk oerwoud om boven tafel te krijgen wat er mogelijk met mijn woning en buurt kon gebeuren. Zelfs nu is het op de website nog flink doorklikken en zoeken naar de documenten waar het allemaal om gaat: “Ontwerp omgevingsvisie deel A (53p) en deel B (112 p)”. Mijns inziens is de gemeente ongelooflijk tekort geschoten in het verschaffen van voldoende informatie met de juiste boodschap en in het bereiken van iedereen die hier impact van gaat merken. Dit blijkt ook uit alle gesprekken die ik met buurtgenoten heb gevoerd. Daarmee durf ik ook te beweren dat de ‘instemming, participatie en meedenken’ van de bewoners en buurt zelf totaal niet ten grondslag liggen aan de huidige omgevingsvisie en er daarmee ook geen draagvlak is gecreëerd voor de plannen. **Nieuwe woningbouw** Er moeten 5000 woningen bij in Overvecht, waarvan 1000 rondom het stationsgebied. Hiervoor dienen bestaande woningen uitgebouwd of zelfs gesloopt worden, om hoogbouw voor terug te bouwen. We ontvingen een kaartje waarop eerst onze straten als rood, daarna als oranje stonden aangegeven. HELP! Opeens besef je dat er om je heen gebouwen tot 70 meter hoog gebouwd kunnen worden, of dat zelfs je eigen huis gesloopt wordt om woningen terug te zetten van max 10 verdiepingen. “Sloop/nieuwbouw is alleen mogelijk als dit een plek of buurt verbetert”, dit is zo’n vage zin; wie bepaalt dit? Wanneer heb je dan ooit zekerheid of het wel of niet gaat gebeuren? Hoe moet je als mens omgaan met de onzekerheid rondom de bestaanszekerheid van je huis, je toekomst? Hoe maak je nog plannen rondom	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. **Nieuwe woningbouw** De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de beleidsnota omgevingsvisie 2040 daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting is

Nr.	Reactie	Antwoord
	investeringen in je huis? Hoe kun je je huis nog verkopen? Hoe weet je of je in de toekomst financieel nog in staat bent om eventueel een gelijkwaardig huis terug te kopen in een gelijkwaardige buurt? Op geen enkele manier heeft de gemeente geanticipeerd op deze vraagstukken en in informatie voorzien om met deze zorgen om te gaan. **Overlast plannen** Alle overlast in de vorm van stress en onzekerheid dusver daargelaten; hoe gaan we om met overlast in de toekomst? De kans dat er straks jarenlang om ons heen gebouwd wordt is groot, waaronder geluidsoverlast, uitzichten van stellages en bouwmateriaal. En wie gaat er op zo'n moment je huis kopen mocht je willen verkopen, om te leven in een bouwput? De waarde van onze huizen is per definitie al gedaald puur door de mogelijke plannen en zal de komende jaren alleen maar verder dalen. Hoe worden wij gecompenseerd voor deze financiële schade als wel overlast? Het zou fijn zijn geweest als de gemeente meteen informatie had verstrekt over een 'wat-als scenario', waarin dingen als nadeelcompensatie, schadestelling, juridische rechten, informatie over onteigening, meldingsplicht etc benoemd werden. **Verkeer** Hoewel ik absoluut het idee ondersteun om mensen te motiveren om meer gebruik te maken van het OV, de fiets of de benenwagen maak ik me ernstige zorgen over de verkeersplannen. Wanneer de moezeldreef een busbaan wordt en de Tripkade geen doorgang voor auto's meer bied is de Arnodreef de enige weg om Overvecht station (HUB), de winkeltjes, de kantoren en met name de moskee te bereiken. Nu al is er op drukke momenten enorme overlast en te weinig parkeerruimte; deze drukte heeft niks te maken met verkeer dat gewoon door de buurt wil rijden (dat verkeer zal inderdaad afnemen door de maatregelen), maar betreft juist het verkeer dat daadwerkelijk daar aanwezig moet zijn. **Parkeren** De parkeercapaciteit zit op dit moment al aan zijn max; als er nieuwe woningen bijkomen en dus vooral meer mensen; waar gaan die dan allemaal hun auto	maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is - afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen). In de beleidsnota omgevingsvisie hebben we op pagina 9 (A1 Introductie) aangegeven wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze okan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	parkeren? Alles volgeparkeerd, auto's op stoepen en andere onveilige situaties, dat verslechterd het aanzien van de buurt enorm. Wat is groen waard, wanneer het omgeven wordt door auto's en hoogbouw? En hoe zit het met de bereikbaarheid van onze eigen huizen; kan ik straks nog mijn auto voor de deur parkeren? **Tot slot** Ik wil benadrukken dat ik een visie rondom duurzaam en toekomstbestendig, verschillend en voor iedereen (mijn inziens zijn de niet westerse culturen en mensen die de Nederlandse taal niet goed spreken al helemaal niet betrokken en op de hoogte van de plannen), groen, ruimte voor groei (ja, maar niet ten koste van bestaande koopwoningen), veilig en verbonden (ja, maar hoe verbonden zijn we nog door alle verkeersmaatregelen) volledig ondersteun! Ik had graag willen meedenken over al deze zaken, maar door het gebrek aan aandacht voor het grote verschil in onderwerpen (groen vs sloop bijvoorbeeld) en het grote verschil in impact van bepaalde zaken, gaat nu al mijn aandacht en energie naar stress en wantrouwen rondom dit project. Dat is zonde en had anders gekund en gemoeten. Samen hadden we misschien constructieve gesprekken met de buurt kunnen hebben om te komen tot goede opties voor extra woningbouw en verkeersverbeteringen. Ik zou die optie nog steeds graag openhouden, tot die tijd wil ik benadrukken dat ik **niet** achter de huidige omgevingsvisie Overvecht sta.	renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. **Overlast plannen** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Verkeer** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. **Parkeren**

Nr.	Reactie	Antwoord
		Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. **Tot slot** Wij betreuren dat u niet achter deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunt staan. In ons laatste gesprek hebben we afgesproken in contact te blijven met u en uw buurtbewoners over de verder uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Fijn dat u daarbij betrokken wilt blijven.
444	Ik wil namens ons gezin onze visie op het omgevingsplan Overvecht kenbaar maken. Wij hebben inmiddels 17 jaar een tuin op het complex Ons Genot en willen graag dat de vereniging op zijn huidige plaats kan blijven. Veel van wat in 70 jaar is opgebouwd zal verdwijnen als de vereniging verplaatst zou moeten worden, en dat gaat ons echt aan het hart. Als eerste de enorme hoeveelheid en variëteit aan bomen en struiken die gekapt zullen moeten worden omdat ze niet kunnen worden verhuisd, de grote diversiteit aan planten en dieren die in de afgelopen 70 jaar ontstaan is, de sloten die moeten worden gedempt, de beschermde en kwetsbare soorten die in groten getale aanwezig zijn: de ecologische verwoesting zal enorm zijn en het zal minstens tientallen jaren tijd, beleid en werk kosten om dit elders weer opnieuw te laten ontstaan. Dat is echt zonde, en zeker in deze tijd totaal niet wenselijk. Maar als tweede speelt ook een meer voelbaar en minder meetbaar aspect. Wij ervaren de vereniging en onze volkstuin als een oase van rust en vriendelijkheid. De rust in het groen is even weldadig als voor ons noodzakelijk tegenover de hectiek van een werkend gezin met schoolgaande kinderen in een appartement in de stad. De herinneringen in onze tuin zelf (wij kwamen 17 jaar geleden toen de oudste net geboren was), de geschiedenis van de bomen	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en planten in onze tuin, de sfeer op het complex en het contact met de anderen dragen daar enorm aan bij. Deze waarden “buiten het zichtbare groen”, wat we ook bij veel medetuiniers zien dat dat belangrijk voor ze is, zal voor het grootste deel verdwijnen als de vereniging van plek verhuisd moet worden. De samenstelling van de vereniging is erg divers, dat vinden wij uniek, zeer welkom en erg bijzonder, maar wij verwachten dat lang niet iedereen in staat zal blijken om een verhuizing te kunnen bolwerken. Meer kwetsbare leden van de vereniging, zoals ouderen, alleenstaanden, jonge gezinnen, mensen met weinig geld, een beperking of leden die de verandering mentaal niet aankunnen zullen het niet voor elkaar krijgen om een nieuw tuinhuis te bouwen en een nieuwe tuin in te richten. Hierdoor zal de samenstelling van de vereniging dan ook flink veranderen en een stuk homogener worden, waardoor ook weer een andere groep zal afhaken die zich juist bindt aan deze verscheidenheid. Laat staan wat het door elkaar husselen van de overblijvende leden in nieuwe tuinen met zich mee zal brengen. Mensen die vaak al jaren of decennia elkaars buren zijn en elkaar helpen, aanspreken, kennen, elkaars kinderen hebben zien opgroeien, elkaars partners hebben gekend, dat wordt allemaal onderuit gehaald. Voor velen zal echt iets wezenlijks liefdevols verloren gaan. Ook wij zullen het betreuren om voor een deel afscheid te moeten nemen van wat we in 17 jaar met onze buren hebben meegemaakt en opgebouwd. Ook in deze termen van “niet meetbare waarden” zullen de gevolgen van een verhuizing evenzeer catastrofaal zijn, ook voor ons. Wij hopen dat Ons Genot ook in de toekomst op de huidige locatie verder kan, zodat alles wat bereikt is zich verder kan ontwikkelen en niet weer 70 jaar wordt teruggeworpen. Wij zijn ervan overtuigd dat de doelen van de omgevingsvisie ook op een andere, minder ingrijpende manier kunnen worden gerealiseerd.	
445	Naar aanleiding van de publicatie van de Omgevingsvisie Utrecht Overvecht ontvangt u hierbij mijn zienswijze. Ik ben tuinier bij Ons Genot en ik las in de omgevingsvisie dat dit complex in beeld is als potentiële locatie voor sportvelden. Ik schrok hier van omdat deze plek een Tuin van Eden is en ik word misselijk van het idee dat hier	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog

Nr.	Reactie	Antwoord
	over een tijd misschien graafmachines bezig zijn om al die in 50 jaar opgebouwde natuur en sociale cohesie te slopen en om te ploegen tot kale sportvelden voor een veel eentoniger publiek. Vooral in dit seizoen is Ons Genot één brok zoemend leven: bomen die zo intens groen zijn dat je de energie in je lijf voelt, de kikkers die in mijn vijvertje springen als je aan komt lopen, fluitende vogels, bijen die af en aan vliegen, de eend die met haar kuikentjes voorbij komt varen en in de avond het geluid van krekels. Het is een bijzonder kostbaar stukje Utrecht dat niet zomaar te verplaatsen is naar een andere plaats. Daarnaast is het verenigingsleven bij Ons Genot kostbaar: een mini-samenleving van allerlei verschillende mensen uit verschillende stukken Utrecht. Pensionado's die tot in de negentig vitaal elk jaar weer met hun dahlia's en lathyrussen bezig zijn, onze kinderen die de ruimte hebben om met vriendjes aan te klooien in de grote speeltuin, de "oude garde" die blijft vertellen hoe het vroeger allemaal ging, de Syrische vluchteling die met een Uteregs jochie staat te ouwehoeren over welke groente uit Syrië het goed zou kunnen doen op de kleigrond, de bakfietsgezinnen die naïef beginnen aan een tuintje. Het zijn totaal verschillende jonge en oude mensen die elkaar tegenkomen bij Ons Genot en ik denk dat dit heel waardevol is in onze stad waar zelfs verschillende gemeenteraadsleden elkaar niet meer vinden. Ik denk dat Ons Genot weleens het meest diverse ledenbestand van alle verenigingen van Utrecht zou kunnen hebben en het zou zonde zijn als dit aangetast wordt wanneer we moet verplaatsen naar weet ik veel waar. Ik denk dat de gemeente Utrecht een onomkeerbare fout begaat wanneer Ons Genot op deze plaats opgeofferd wordt voor sportvelden en daarmee kiest voor relatief laag en eentonig gebruik van de oppervlakte. Het aantal levende wezens dat nu gebruikt maakt van het perceel is vele malen hoger dan wanneer sporters er slechts een beperkt deel van de dag gebruik van maken. Verder denk ik dat de gemeente Utrecht heel goed in staat is om sportvelden op andere plaatsen te realiseren door deze te	voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	integreren in allerlei ambitieuze bouwplannen in de stad. Denk bijvoorbeeld aan de velden op de parkeerplaats van IKEA. Toch wil ik mijn zienswijze niet zuur afsluiten en daarom heb ik nog twee punten: 1. Misschien is de waarde van Ons Genot op deze locatie moeilijk in te schatten vanaf een bureau in het Stadskantoor. Daarom zou ik u graag willen uitnodigen voor een Ons Genot Experience. Dan fietsen we, bijvoorbeeld het begin van de avond, vanaf een druk, warm punt in de stad richting Ons Genot en dan kunt u lijfelijk ervaren hoe waardevol het is om zo'n oase dichtbij de stad te hebben. Aangekomen bij Ons Genot drinken we een kopje thee, zeisen we een stuk slootrand en u fietst daarna herboren huiswaarts. Ik hoor het graag! 2. Ik denk dat we het gebied veel toegankelijker kunnen maken en daarmee nog meer mensen in contact kunnen brengen met de natuur. Zo zag ik op de schetsen een fietspad door het gebied en dat lijkt mij een mooi begin. Daarnaast denk ik dat er nog wel meer mogelijkheden zijn om het gebied opener en meer verbonden te maken met de omgeving, zoals natuurgebied Zuilen en het herontwikkelde Nieuw Overvecht. Graag denk ik hier bij mee met de gemeente.	
446	Graag spreek ik mijn grote zorgen uit over de Omgevingsvisie Overvecht, in het bijzonder over de twee tunnels vanuit Overvecht naar Tuindorp. Ik ben van mening dat die tunnels er NIET moeten komen. En wel om deze redenen: • Het is onduidelijk welk probleem er met de tunnels wordt opgelost. De route de wijk in/uit is altijd via Tripkade of Eykmanlaan. • De tunnels zorgen voor extra verkeer en drukte. Zeker bij de Prof. Van Bemmelenlaan is veel drukte door de drie scholen, met name rondom start en einde van de scholen. Niet voor niets zijn de straten rondom de scholen nu fietsstraten. Door daar extra verkeer aan toe te voegen, wordt het onveiliger. • De plek waar tunnel nu uitkomt, bij de Prof. Van Bemmelenlaan, leent zich er niet voor. Er is heel weinig plek. Het zou in theorie zelfs kunnen dat de doorgang tussen Albrecht Thaerlaan en Ritsema Boslaan wordt geblokkeerd door de uitgang van de tunnel (de oprit/afrit), waardoor de wijk	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

als het ware in tweeën wordt gehakt. Bovendien worden opritten van auto's dan onbereikbaar.

- Er zijn geen voordelen voor de bewoners: er zijn geen voorzieningen aan beide kanten van het spoor.
- Ook voor doorgaand verkeer is de route vanuit Overvecht via de Prof. Van Bemmelenlaan onlogisch: de laan komt uit op de T-splitsing met de Reinwardtlaan:
    - Doorgaand verkeer dat rechtsaf slaat, komt uit op de kruising Reinwardtlaan/Willem de Zwijgerplantsoen. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Tripkade, Linnaeuslaan, Willem de Zwijgerplantsoen.
    - Doorgaand verkeer dat linksaf slaat, komt uit bij de Winklerlaan, richting Eykmanlaan. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Darwindreef en Eykmanlaan.
- Er bestaat al een doorgang onder het spoor door, bij het station. Die is nu afgesloten met NS-poortjes, maar door die te verplaatsen, kan de tunnel toegankelijk worden gemaakt.
- Het is een onnodige besteding van publieke middelen. Die middelen kunnen op een betere manier worden besteed.
- Ik heb zorgen over de overlast die er kan ontstaan door de tunnels. Er is op de Albrecht Thaerlaan best wat criminaliteit in de vorm van woning- en auto-inbraken. Met de komst van de tunnels zal dat toenemen omdat er extra vluchtroutes ontstaan.
- Ik heb zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden voor de tunnels. Die aanleg zal ingrijpend zijn, met bouwverkeer en bouwmaterialen in een krappe woonwijk.
- Een tunnel zal de waarde van omliggende woningen laten dalen.

Voorts staan er in de visie nog twee plannen waar ik tegen ben:

1. Hoogbouw bij station Utrecht Overvecht: dit tast het karakter van de omgeving aan: een woongebied dat groen en rustig is. Gebouwen van 70 meter hoog, met alle drukte, werkzaamheden en geluiden (verkeer,

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouw, airco-gezoem) die daarbij horen, zijn daarin een zeer storende factor. 2. Het afsluiten van de tunnel in de Tripkade voor autoverkeer. Dit zal zorgen voor onder andere meer verkeersdruk op de verbinding tussen Overvecht en Tuindorp bij de Darwindreef en Eykmanlaan. Daar zit een spoorwegovergang, die zeer vaak dicht is. Bij een dicht spoor betekent dat dus veel meer wachtende auto's met draaiende motor. Wellicht komt de rij zelfs tot aan de Winklerlaan, wat weer zorgt voor opstoppingen in Tuindorp en Tuindorp-Oost. Suggestie: maak hier een tunnel onder het spoor door. Dat vergroot de verkeersveiligheid en de doorstroming. Ik verzoek u vriendelijk doch dringend om de tunnels naar Tuindorp, de hoogbouw bij station Overvecht en de auto-afsluiting van de Tripkade-tunnel uit de omgevingsvisie te schrappen. Graag zou ik nog van u willen weten: hoe kan ik bezwaar maken tegen de plannen en welke procedures worden hierbij gevolgd?	
447	Algemeen 1. Wat groen is moet groen blijven. Toevoegen van woningen zou met gelijkwaardige hoeveelheid groen moeten gebeuren. 2. Minder plek voor auto's en autoroutes zijn wij voor. 3. Overvecht moet toetsbaar de groenste wijk van utrecht blijven. Specifiek: 1. Wij maken ons zorgen over de ontwikkelingen van het buurthuis Burezina. Wij zien graag in de omgevingsvisie dat deze maximaal 3 lagen hoog wordt. Ook de mogelijke renovatie van de wijk daarachter door Woonin staat nu 10 lagen. Dit zou ook maximaal 4 moeten zijn wat ons betreft. Voor wat betreft de Burezina is hier in de participatie duidelijk aangegeven dat de wens is hier geen woningen te bouwen. Ik neem aan dat je een participatie niet voor niets doet. De huizen aan de jeanne d'Arcdreef zijn al erg dicht op elkaar gebouwd. De ruimte rondom de Burezina is daarom extra belangrijk om ruimtelijke kwaliteit te behouden. Ook in verband met het voorkomen van hittestress.	Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 1. Burezina is gelegen in een gebied dat in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Ik zie nergens in de omgevingsvisie de afspraken klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw staan. Dit heeft de gemeente ondertekent, dus geef aan dat je hierop gaat toetsen. 3. Zorg voor een eerlijke verdeling van de woningdichtheid in Utrecht. Overvecht is de meest dichtbevolkte wijk van Utrecht. Waarom moeten hier woningen bij. Begin met een gelijke woningdichtheid in iedere wijk. Flats kunnen ook in Tuindorp neergezet worden. 4. Maak de werkplekken in het stationsgebied en niet in de Burezina (dan kan die kleiner). De kantoorgebouwen die daar (stationsgebied) nu staan kunnen ook best opengesteld worden voor thuiswerkers. Ze zijn vast niet maximaal in gebruik. Als het beoogd is daar (achter de Burezina) iets soortgelijks neer te zetten als aan de andere kant van de Donaudreef. Zorg dan dat dit niet een naar binnen gerichte compound is, maar ook naar buiten toe open staat. Het idee van de donaudreef kan gewoon leuker met ook groen aan de buitenkant, nu is het 1 groot stenen gevaarte.	verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. 2. Bij het opstellen van de omgevingsvisie is het bestaand beleid een van de uitgangspunten geweest. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal inderdaad worden getoetst aan klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw. 3. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. 4. Zie 1.
448	Wij wonen in het zuiden van Overvecht in de buurt rond de Taagdreef. In mijn reactie richt ik mij vooral daarop. Met wat opmerkingen over het bredere plaatje die mij opvallen. **Groen** Bladzijde 22-23. Spoorzoompark. De rode arcering suggereert dat er bij de Winterboeidreef langs het spoor ruimte is voor bebouwing door die rode kleur. Ik pleit juist voor behoud en versterking van het groen langs het spoor, de gehele Winterboeidreef. Dit is namelijk een belangrijk recreatie en groen gebied voor de bewoners van Overvecht Zuid tussen Taagdreef en Moezeldreef en zorgt voor rust in een	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief

Nr.	Reactie	Antwoord
	drukke omgeving. Hoe wordt versterking van het groen langs het spoor voorzien? Dit wordt niet duidelijk uit de tekst. Het gedeelte van het Spoorzoompark bij de Winterboeidreef rond de schoolgebouwen van Al Amana en Happy Kids en de moskee valt volgens de Omgevingsvisie Overvecht deels in stedelijk en hoogstedelijk gebied. Nu is er ondanks die gebouwen toch veel ruimte voor groen. Dit gebied aanmerken als (hoog)stedelijk gebied doet niet recht aan het groene karakter van het gebied, ik wil voorstellen om beter naar dit gebied te kijken en vanwege het belang van groen het Spoorzoompark tot aan de Arnodreef en Tiberdreef groen in te tekenen. Zeker ook omdat in het plan de nadruk wordt gelegd op het verbinden van het groen langs het spoor met de oostkant van het Spoorzoompark (Vestadreef) (Ontwerp Omgevingsvisie deel B blz 75). **Verkeer** Verbinding tussen westen en oosten van Overvecht Zuid moet blijven bestaan (blz 27 - 29). Ik sta achter het stimuleren van het fietsen en lopen, maar het weghalen van belangrijke verbindingen is 'te kort door de bocht' en werkt niet om mensen uit de auto te krijgen. Ik zie dagelijks bij de scholen bij ons om de hoek dat mensen die vlakbij wonen toch de auto pakken om hun kinderen naar school te brengen. Zelfs als dat langer duurt. In Overvecht wonen veel mensen die waarde en status hechten aan hun auto en nooit op de fiets stappen. Ik denk dat andere manieren beter werken om mensen uit de auto te krijgen. Barrières opwerpen leidt alleen maar tot irritatie, onbegrip en vast lopende infrastructuur. Anderzijds voor echt noodzakelijke autoritten moet je straks een heel eind omrijden. Ik doel op mensen die aangewezen zijn op de auto vanwege beperkingen. Of ouderen die op het station aankomen en opgehaald worden door vrienden of familie. Of urgente/noodzakelijke bezoekjes aan huisarts, apotheek, tandarts e.d. Of iemand op pikken van het station om samen te carpoolen naar werk buiten de wijk. Of grote spullen halen bij de Gamma of een andere woonzaak. Waar die nu snel te bereiken zijn moet je straks hele stukken omrijden. En omdat veel meer mensen moeten omrijden lopen die hoofdwegen volledig vast. Dat los je echt niet op met OV. Straks zou je, om iemand op te halen van het station Overvecht, vanaf de westelijke	(voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Het klopt inderdaad dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving is afgesproken dat de Rubicondreef, ten zuidwesten van de Keggedreef, niet als doorgaande fietsroute wordt aangemerkt. In het ontwerp voor de Rubicondreef, dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving valt, is dit deel van de Rubicondreef als verblijfsgebied ingericht. Wij passen de kaarten in de omgevingsvisie aan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Rubicondreef helemaal via de Einsteindreef en de NRU naar station Overvecht moeten rijden. De Braille- en Einsteindreef en de NRU zijn helemaal niet berekend op extra capaciteit om het interne verkeer tussen buurten erbij te krijgen. Helpt het dan om wegen weg te halen? Nee, het verkeer loopt alleen maar verder vast. Deze aanpak is gebaseerd op verkeerde visie en uitgangspunten en is top-down bedacht. Ik zie nergens aanwijzingen dat dit gebaseerd zou zijn op de grootste wensen van de inwoners van de wijk. Dit is een te rigoureus om de verkeersveiligheid te verbeteren. De Rubicondreef ten westen van de Keggedreef en Suze Noiretdreef is geen 'Doorgaande fietsroute' zoals op de kaart op blz 28-29 gesuggereerd wordt. In het Voorlopig Ontwerp Taagdreef en omgeving (Reactienota, april 2023 - blz 27) staat dit namelijk zwart op wit opgetekend, met goedkeuring door de Gemeenteraad (20-04-2023): "In het Integraal Programma van Eisen (IPvE) hebben wij vastgelegd dat in de velden, waaronder Rubicondreef, het lopen, verblijven, spelen en ontmoeting centraal staat. In dit gebied zijn de auto en de fiets te gast. De Rubicondreef wordt daarmee ingericht als woonerf en blijft daarbij wel doorfietsbaar, maar krijgt geen fietspad. De strook in het midden schuin door het groen is geschikt om over te fietsen. De weginrichting met (stille) klinkerverharding en 30km op de woonstraten in de buurt Taagdreef e.o. zorgt voor een verbetering van de veiligheid en voldoende comfort. Dit is de uitkomst geweest van het participatieproces wat is doorlopen en wat bestuurlijk is vastgesteld. Daarbij is in het mobiliteitsplan deze as niet als hoofdfietsroute aangemerkt. Ook uit het verkeersmodel springt deze route er niet uit als drukke fietsroute. Wij zien geen aanleiding om af te wijken van het IPvE en voeren daarmee de Rubicondreef niet uit in rood asfalt (de Rubicondreef is nadrukkelijk geen fietsstraat) maar met een inrichting die passend is bij de status van de Rubicondreef." Graag duidelijk maken in de Omgevingsvisie dat de Rubicondreef west geen doorgaande fietsroute is, het is een woonerf en de fiets is er te gast (dit om andere ongewenste tweewielers te weren, zoals scooters, motoren en zelfs quads).	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie.. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. Fouten op de buurtkaart zijn aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat betekent het kruisje bij het spoorviaduct bij station Overvecht (Tiberdreef - Meester Tripkade) op de kaart van blz 28-29? Wordt dit ook een knip voor autoverkeer? Hoe blijft station Overvecht dan goed bereikbaar per auto, het huidige plein is toch een prima haal- en brengplein voor auto's? Ik lees met stijgende verbazing de voorgestelde knips in bijlage B pagina 11 punt 4 Aanpassen autocirculatie. Hoe wil je in überhaupt nog mobiliteit in Overvecht realiseren, dit voorstel is onmogelijk! Hoe is op het idee gekomen? Ik denk dat er heel weinig draagvlak voor deze plannen is, van onderop. Dit is puur achter de tekentafel bedacht door een klein groepje mensen en heeft weinig verband met de realiteit en wensen van de bewoners. Er wordt voorgesteld om het Watertorenpark vrij te houden van autoverkeer. Ik wandel veel door dit park, dus ik snap wel de gedacht hierachter van barrières en dergelijke. Maar het weghalen van verkeer zou m.i. alleen te rechtvaardigen zijn als dit echt een park was met grote natuurwaarde en esthetische waarde. Er zijn bomen en water en wat struiken maar waardevol of bijzonder is het allemaal niet. Mocht besloten worden tot het uitsluiten van verkeer dan zou het park ook echt van veel grotere waarde moeten zijn (of worden). Nu wegen de voordelen voor het ene belang (groen) niet op tegen de vele nadelen die het verkeer in Overvecht Zuid hiervan ondervindt. Een busbaan langs de zuidkant voor park de watertoren lijkt me heel veel overlast geven voor bewoners van de Arabelladreef, La Bohèmedreef en de Don Carlosdreef/Faustdreef, hun rustige woonomgeving en toegang tot het park worden hierdoor aangetast. - Kaart/plattegrond Taagdreef, Rubicondreef. Blz 78/79. - Het pijltje naar de HOV route staat niet goed (nummer 1). - Rubicondreef westzijde staat aangegeven als doorgaande route, zoals gezegd hierboven (herinrichting Taagdreef) klopt dat dus niet, graag verwijderen. - het groen van Spoorzoompark loopt door tot Tiberdreef en Arnodreef en moet geen stedelijk en al helemaal geen hoogstedelijk gebied worden. Zie ook blz 90 toevoegen van bebouwing is onwenselijk vanwege het rustige karakter van dit gebied.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	300-500 woningen is veel te ambitieus, het rustige karakter moet zo blijven. RWZI verplaatsen lijkt me voor de bewoningsdichtheid een veel betere oplossing dan de rest van Overvecht onleefbaar maken.	
449	Met belangstelling hebben wij, AVVN samen natuurlijk tuinieren (AVVN), de ontwerpomgevingsvisie Overvecht gelezen. AVVN is de landelijke vereniging van en voor organisaties die samen natuurlijk tuinieren belangrijk vinden. In totaal vertegenwoordigen wij ruim 30.000 tuinders, de meesten via de 215 bij ons aangesloten volkstuinparken, waarvan 14 in Utrecht. AVVN is niet alleen de (landelijke) belangenbehartiger van deze tuinverenigingen, maar ook hoofdhuurder van de percelen die van de gemeente Utrecht worden gehuurd. De rijke geschiedenis van de stad Utrecht is verbonden met de lange geschiedenis van volkstuinen in Utrecht. Al in 1912 opende de Volksbond het eerste volkstuincomplex in Utrecht, zodat arbeiders op 200 eenvoudige tuinen hun eigen voedsel konden verbouwen. In 1928 is de eerste volkstuinvereniging in Utrecht opgericht. Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden 15 Utrechtsevolkstuinparken. Alle Utrechtse volkstuinparken zijn publiek toegankelijk en voorzien van wandelroutes. Daarnaast zijn de volkstuinparken belangrijke ecologische broedplaatsen voor mens en natuur in de stad en leveren aldus een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. Uit een groot Europees onderzoek (COST Action TU1201 Urban Allotment Gardens in European Cities - study of urban allotment gardens and their relevance for urban sustainable development), waaraan wetenschappers uit 31 landen deelnamen, zijn onder meer de volgende conclusies gekomen: • Vormen van samen tuinieren, zoals volkstuinieren, zijn belangrijk voor de grootstedelijke samenleving (zoals Utrecht) vanwege de versterking van de sociale cohesie, voedselvoorziening, educatie, klimaatregeling en stedelijke biodiversiteit. • Ze bieden ruimte voor vrije tijd, creëren ecologische zones, verminderen het stedelijk hitte-eiland effect, beschermen bodem en water door infiltratie	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

te vergroten en wegspoeling te verkleinen en houden bodemvruchtbaarheid en waterkwaliteit in stand.

- Door de toename van bevolking en bevolkingsdichtheid kunnen deze vormen van samen tuinieren ook de kwaliteit van leven in bepaalde wijken vergroten.
- De volkstuinparken vormen een belangrijk deel van het stedelijke groene netwerk, die versnipperde habitats in de stad aan elkaar linken (stepping stones) en stedelijke flora en fauna bevorderen. Het ervaren van biodiversiteit kan therapeutische effecten hebben en daarmee het menselijk welzijn vergroten.
- Volkstuinparken kunnen met het juiste beheer dienen als plaatsen voor specifieke wilde dier- en plantsoorten buiten hun oorspronkelijke habitat, en als genenbanken van traditionele soorten die verloren dreigen te gaan en die waardevol zijn voor de gemeenschap en stedelijke geschiedenis.
- Samen tuinieren kan menselijke verscheidenheid en sociale interactie linken aan biodiversiteit; daardoor vergroot tuinieren de biodiversiteits-gerelateerde gemeenschapswaarden in de stad.
- Samen tuinieren heeft economische voordelen zoals het besparen op de kosten van de gezondheidszorg en gratis dan wel tegen aanzienlijk lagere kosten onderhoud van (semi) openbare ruimte.

Zowel in Utrecht als elders in Nederland hebben volkstuinparken bewezen dat ze belangrijk zo niet onmisbaar zijn om flora en fauna in de stedelijke omgeving een kans te geven. Volkstuinparken, die al decennialang op dezelfde locatie liggen hebben volwassen groen, wat
nodig is voor een bloeiende flora en fauna. Kenmerkend is ook het rijke bodem- en waterleven door de diversiteit aan begroeiing. Het zijn waardevolle ecologische gebieden, die in de stedelijke groenstructuur een vaste en beschermde plek verdienen. Zij brengen natuur dicht bij de stadsbewoners en betrekken hun omgeving hierbij. Wij hebben hier ruim voldoende voorbeelden van in steden als Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Leiden, Groningen en Ede.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 van de gemeente Utrecht erkent de gemeente dat volkstuinen belangrijke ontmoetingsplaatsen zijn voor buurt en wijk, dat zij zorgen voor voedsel, een belangrijke rol spelen bij recreatie en stadsnatuur en in hoge mate bijdragen aan de biodiversiteit in de stad. Volkstuinparken maken daarin deel uit van zowel de groenstructuur in de stad als verbinding met het groen óm de stad. Volkstuinparken zijn daarom "*zowel recreatief, landschappelijk als ecologisch van belang voor verbetering van de biodiversiteit*". In de ontwerp- omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de verwachte groei van de wijk. Voor de langere termijn wordt gezocht naar ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 á 4 velden. Het Noorderpark is de eerst beoogde zoeklocatie. "*In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen,* *waaronder 'Ons Genot' naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van 'Ons Genot' sportvelden gerealiseerd kunnen worden*." Het is ons een raadsel waarom een groene parel als Ons Genot, met al haar voordelen voor de gemeenschap én met een langlopend huurcontract met de gemeente toch als zoekgebied wordt aangemerkt. Volkstuinvereniging Ons Genot bestaat al vanaf 1963. Het volkstuinpark en het omliggende plantsoenachtige groen is tot volle wasdom gekomen en vormt een oase voor inheemse en natuurvriendelijke planten en dieren. Het volkstuinpark draagt fundamenteel bij aan de stedelijke biodiversiteit, vermindering van het hitte-eilandeffect en aan waterinfiltratie en -opvang. Volkstuinieren is een sociaal gebeuren. Als Ons Genot verdwijnt zijn daarvan veel mensen de dupe: de 200 volkstuinders en hun gezinnen, vrijwilligers van buiten de vereniging die zich op het volkstuinpark inzetten en natuurlijk de vele bezoekers	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zoals de lunchpauzewandelaars van bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Kortom: zowel de waardevolle ecologische locatie als de volkstuinvereniging Ons Genot horen in de wijk. Goed in de wijk geïntegreerde volkstuinparken zijn onmisbaar voor de wijk (Van der Hoeven, N., Stobbelaar, D.J. (2006). Wij pleiten er dan ook voor om het prachtige stuk natuur en beleefgroen van Ons Genot onlosmakelijk onderdeel te laten zijn van de nieuw te bouwen wijk ‑ met alle voedsel- en recreatiefuncties die zij daarvoor biedt. Wij verzoeken de gemeenteraad gemeente Utrecht het volkstuinpark te erkennen en te waarderen op haar groenkwaliteiten, biodiversiteit, recreatieve en sociale functies en zich uit te spreken over behoud van het volkstuinpark op de huidige locatie. Dat zou niet meer dan terecht zijn. Verplaatsing houdt in dat 60 jaar investeren in de kwaliteit van de grond, de gewassen de dieren en de bodem teniet zou worden gedaan, hetgeen niet alleen de vereniging en de bewoners van de wijk , maar ook de biodiversiteit enorm zou schaden. Het behouden en niet verplaatsen van volkstuinpark Ons Genot, dan wel elk ander Utrechts volkstuinpark, draagt juist bij aan de doelstellingen van de gemeente. In de ontwerp omgevingsvisie deel A zijn immers de volgende doelstellingen opgenomen: “*We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden*.” En: “*Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. We leveren samen onze maximale* *bijdrage om Overvecht aan het veranderende klimaat aan te passen. Groen speelt daarbij een belangrijke rol*.” In de ontwerp omgevingsvisie deel B worden onder meer de volgende uitgangspunten voor Wijk- en buurtgroen genoemd: - *“Sterk inzetten op vergroening voor het verbeteren van de leefbaarheid, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie.* *- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in de buurt te versterken.”* Wij hopen dat u met onze inbreng de Utrechtse volkstuinparken op juiste waarde weet te schatten en ervoor kiest om in de omgevingsvisie Overvecht volkstuinpark Ons Genot, maar ook andere Utrechtse volkstuinparken, niet als zoekgebied aan te merken. Wij nodigen u uit de Utrechtse volkstuinparken te bezoeken om	

Nr.	Reactie	Antwoord
	met eigen ogen te zien hoe de volkstuinen bijdragen aan doelen en ambities van de gemeente Utrecht.	
450	Hierbij willen wij bezwaar maken tegen de aanleg van de fietstunnels onder het spoor door van Overvecht naar Tuindorp,omdat: 1. er geen enkel belang ligt voor de wijk Tuindorp. Bovendien hebben we bij de Tripkade een onderdoorgang en bij Blaucapel een spoorovergang en die liggen op een zeer acceptabele afstand van de geplande fietstunnels. 2. het een hangplek voor jongeren kan gaan worden , zonder enige controle. 3. het een ideale plek kan worden voor drugscriminaliteit (geen controle) 4. het een ideale plek kan worden voor het afsteken van vuurwerkbommen, zoals we nu al geregeld meemaken in de voetgangerstunnel onder station Overvecht.(geen controle). 5. het een racebaan kan worden voor de bekende scootertjes.(geen controle).Die racebaan kan zich uitbreiden naar de straten, die in het verlengde liggen van de fietstunnels (Ritzema Boslaan en Hugo de Vrieslaan),maar ook naar de andere aan het spoor aanliggende straten. Met alle gevolgen van dien voor de spelende kinderen. Dat zijn er nogal wat! 6. deze scootertjes ook gebruikt kunnen worden voor snelle auto inbraken: Ruitje intikken en snel wegwezen. 7. de wijk nu nog redelijk rustig is , m.n. voor de kinderen, die gelukkig nog de mogelijkheid hebben om buiten (en soms op straat) te spelen. Bovendien hecht de Gemeente Utrecht eraan om de wijk zo te houden .	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
451	Wij maken bezwaar tegen het idee nog een keer een of twee extra tunnels aan te leggen tussen Overvecht en Tuindorp Dit gaat een arme gemeente veel geld kosten en kost een niet bestaand probleem ook niet op. Er zijn al 3 verbindingen tussen de wijken en die functioneren prima! Extra tunnel leiden alleen maar tot overlast aangezien alle tunnels in Utrecht al overlast gevend zijn Ergo tunnels die niet of heel weinig gebruikt worden zijn plaatsen voor criminaliteit, drugs gebruik en handel Graag deze zienswijze aanpassen en dit soort onzinnige ideeën hieruit verwijderen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
452	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. In de visie zijn meerdere additionele fiets/wandel verbindingen onder het spoor van Overvecht naar Tuindorp opgenomen. Als bewoner van de mooie en rustige buurt Tuindorp, ben ik zeer ontstemd over de voorstellen in dit plan. Daarnaast ben ik - en met mij vele anderen - zeer verbaasd over het feit dat er tot recent geleden geen enkele participatie aan de bewoners van Tuindorp is gevraagd of aangeboden. Nieuwe verkeersverbindingen dwars door een rustige en kindvriendelijke buurt zijn zeer onwenselijk, bovendien wordt de noodzaak hiertoe niet duidelijk gemaakt in het plan. Tuindorp en Overvecht zijn op dit moment al goed verbonden met de aanwezige verbindingen, en de afstand tussen 2 van de verbindingen is minder dan 1 km. Hieronder samenvattend mijn bezwaren op het gebied van leefbaarheid, veiligheid, verkeerstromen en verkeersdrukte: **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het creëren van doorgaand verkeer.** Binnen Tuindorp bevindt zich nadrukkelijk enkel bestemmingsverkeer - geen doorgaand verkeer. Dit maakt Tuindorp tot een veilige en verkeersluwe buurt voor vele generaties. Met name voor opgroeiende kinderen en ouderen. Niet alleen overdag, maar ook 's nachts voelt men zich veilig op straat. De veiligheid zal ernstig aangetast worden door het plan: o Een doorgaande fietsroute - en specifiek bij de Prof Hugo de Vrieslaan ook nog eens tegen het gemotoriseerde eenrichtingsverkeer in (!) - creëert een zeer onveilige verkeerssituatie in beide richtingen voor fietsers en wandelaars. o Een nieuwe doorgaande verkeersstroom brengt veel extra verkeersstromen met zich mee. Kinderen zullen niet meer veilig kunnen oversteken zonder grote kans aangereden te worden, en ouderen hebben geen ruimte meer om rustig van laan te wisselen. Dit geldt voor overdag en 's nachts. Te meer omdat het fiets verkeer zich	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegenwoordig veel sneller voortbeweegt (denk aan fat bikes, brommers en elektrische fietsen). o Tuindorp is geen 'ruim' opgezette buurt. De lanen zijn smal en bezet aan één of beider zijdes door geparkeerde auto's. Bovendien zijn de stoepen smal en veelal bemand door struiken en bomen. Extra verkeerstromen passen gewoonweg niet naast het bestaande verkeer zonder grote impact op de verkeersveiligheid op straat. **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het toevoegen van ondergrondse tunnel verbindingen.** o Ondergrondse tunneldoorgangen hebben een aantoonbaar negatief effect op veiligheid. Dergelijke tunnels zijn in de praktijk veelal het het epicentrum van hangjongeren, verslaafden, daklozen etc. Rondhangende groepen worden sterk in verband gebracht met criminaliteit, vandalisme, diefstal, drugsgebruik en overlast. Dit is niet alleen een grote zorg voor de getroffenen nabij zo'n voorgestelde tunnel in Tuindorp, maar wordt ook als zorgpunt benoemd door de mensen vanuit Overvecht. o Los van het type verbinding, wordt een verhoogde bereikbaarheid in verband gebracht met verhoogde criminaliteit. Een recente casus brengt bewijs; juist toen station overvecht enkel nog toegankelijk werd voor mensen met een geldig toegangsbewijs, daalde het aantal inbraken in Tuindorp. In andere woorden; de bereikbaarheid ging omlaag, en daarmee ook de criminaliteit. Mijn dringende verzoek is om het plan te herzien en de additionele fiets verbindingen achterwege te laten.	
453	**Samenvatting**: Allereerst ben ik blij dat de wijk Overvecht aandacht krijgt voor het verbeteren van zowel de veiligheid als de leefbaarheid met behoud en zelfs het versterken van het groen. Echter maak ik me wel zorgen om het volgende: Uit de nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is te zien dat het gebied rond de Papyrusdreef groen-oranje gemarkeerd is. Volgens de gemeente Utrecht zou dat het volgende betekenen: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw. Alleen als dit bijdraagt aan uitbreiding en verbetering van het groen en de groenbeleving.”	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eerder (2008 en 2020) zijn dergelijke plannen geopperd en is in beide keren geconcludeerd (naar aanleiding van inspraak van de buurtbewoners) dat het park van grote waarde is en diende te blijven. Het is daarom prettig om te lezen in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* (bijgevoegd in bijlage): "We gaan niet in de parken bouwen.". Helaas is er nu verwarring over het feit of het groen bij de Papyrusdreef nu ineens niet meer erkend wordt als park, maar als "bebouwing in het groen" is bestempeld. Ik ben van mening dat dit gedeelte absoluut als park beschouwd moet blijven worden, omdat ik graag zou willen zien dat er niet in het groen wordt bijgebouwd. Het heeft zowel een enorm belangrijke sociale- als ecologische waarde. Het groen rondom de Papyrusdreef wordt veel gebruikt door straatbewoners, maar vooral ook door mensen uit verschillende gebieden van Overvecht. Het is een toegankelijke plek, waar kinderen veilig kunnen spelen en er contact gelegd wordt. Zeker in deze tijden waarin veel gebouwd wordt, worden dit soort plekken van steeds meer onschatbare waarde. Daarnaast heeft al het groen een belangrijke ecologische waarde en zorgt het ook voor zuivering van alle uitstoot (en geluidoverlast) van het vele verkeer rondom de Papyrusdreef. Ook staan er veel oude bomen die een grote rol spelen in het ecosysteem van dit gebied. Zoals benoemd in het Wijkbericht zal deze bebouwing enkel aangepast worden wanneer het bijdraagt aan de uitbreiding of verbetering van het groen (Wijkbericht). Het bebouwen in het groen zou in mijn inziens absoluut niet bijdragen aan de uitbreiding of verbetering van het groen, het zou het eerder verminderen. De inzet van de gemeente wordt zeer gewaardeerd en ben ik blij dat er aandacht is voor verduurzaming, verbinding tussen de inwoners en het verbeteren van het groen. Ik vind het echter te betreuren dat de bebouwing in het groen rondom de Papyrusdreef opnieuw is opgenomen in het plan, ondanks eerdere besluiten. Ik hoop dat de gemeente Utrecht inziet welke belangrijke sociale en ecologische waarde het groen rondom de papyrusdreef	ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	heeft voor de inwoners van Overvecht en dit zal meenemen in het maken van een besluit van de omgevingsvisie. Aanvulling 20 mei: Tevens stuur ik graag de zienswijze op, waarin mij kan vinden. Opgesteld door een buurtbewoner. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze	

Nr.	Reactie	Antwoord

constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen:
De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft.
En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.”

De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’)
Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*.
In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van

Nr.	Reactie	Antwoord

ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:
Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone.
Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.

Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’
Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
454	Prachtige plannen met een mooi ontwerp, en veel hard werk door u als gemeente en de mensen in Overvecht, de committees en belangengroepen. Ik weet dat er hele serieuze en goed uitgewerkte reacties zijn die absoluut het belangrijkste zijn, van mij het volgende heel kort: De plannen zijn heel ambitieus, diepgaand en al omvattend, dat brengt met zich mee grote risico's: • De bestaande structuren in de gemeenschap worden al aangetast, de onrust bij de mensen is nu al groot, dezelfde mensen die het programma moeten begeleiden; er zullen onderweg de realisatie zeker grote veranderingen zijn. Actie en monitoring en aanpassing zal mogelijk moeten blijven zonder onheils situaties als oorzaak. • De kans dat financiering uit de hand gaat lopen is groot zoals we zo vaak zien in te grote projecten die helemaal blueprint worden gepland en uitgevoerd, met of zonder voorafgaande "inspraak". • Wie heeft vanuit de gemeente beslist en waarom, dat er bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken zijn in Overvecht: dat is minimaal 50 grote flatgebouwen, waar komen die? In de polder? Daar waar het groen is? Sportparken? Daar waar we nu nog kunnen parkeren? Of waar gaan we slopen om ruimte te maken? Of allemaal tegelijk? Hoewel er wel al veel is voorgelicht, is het de mensen niet duidelijk wat er met hen (en mij) zelf gaat gebeuren, ik weet ook niet of onze flat gesloopt gaat worden, anderen bij ons in de buurt zijn heel angstig, maar er worden nog steeds veel huizen verkocht en dus gekocht! Kortom ik zou de gemeente aanraden in stappen te plannen en te werken, om de veranderingen controleerbaar te maken, en om te leren en bij te kunnen sturen, met in gedachte de optie het hele project veel kleiner te maken.	Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete plannen betrekken wij de belanghebbenden zo goed mogelijk. De vooruitgang op de doelstellingen van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt gemonitoord en waar nodig wordt bijgestuurd. Op basis van de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunnen we niet vaststellen of de financiering van toekomstige projecten uit de hand zal lopen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 fungeert als een afwegingskader en is bedoeld om richting te geven en als basis voor samenwerking te dienen. Voor de uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete projecten hanteren we het Utrecht Planproces, waarbij elke stap zorgvuldig wordt afgewogen, inclusief de financiële haalbaarheid en inspraak van betrokkenen. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen , waarvan minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. Dit staat in de vastgestelde RSU 2040 (2021) en is een van de uitgangpunten voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft kaders aan waarbinnen dit leidt tot wijkverbetering in Overvecht. Per kleur gebied zijn er spelregels gegeven, en bovendien gelden er algemene uitgangspunten. Een daarvan is dat we terughoudend zijn met sloop. Maar om het aantal woningen te halen en nieuwe woningtypen voor de wijk toe te voegen is soms sloop nodig. Of en waar dit precies is, weten we nog niet. Bewoners worden bijde uitwerking en afweging in projecten betrokken.
455	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onvoldoende aangetoond. Een rechtstreekse route tussen Overvecht en Tuindorp is er al. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk zijn overbodig en ongewenst, In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ik ervaar helemaal geen belemmeringen en barrièrewerkingen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Ongewenste tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw. • Onveilige lange donkere tunnels als ze klaar zijn. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. • Verspilling van belastinggeld	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
456	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Ik blijf graag aangesloten op alle ontwikkelingen.	
457	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en winkelcentrum De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee	

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
458	Op hoofdlijnen ben ik het volledig eens met de Omgevingsvisie voor Overvecht zoals neergelegd door de gemeente. Ik ben het dan ook niet eens met de reactie van de Vereniging van Eigenaren Tiberdreef 34 tot 88. Ik denk dat de komst van nieuwe appartementen in onze nabije omgeving van enorme waarde is voor de leefbaarheid van de wijk, die momenteel veel te eenzijdig is samengesteld, met veel arme mensen, veel asociaal gedrag, veel criminaliteit. Dat zulke nieuwbouw de veiligheid in onze buurt of ons uitzicht ernstig zou aantasten, lijkt mij zeker in dit licht niet alleen overdreven, maar gewoon onwaar. Er wordt ook geen onderbouwing van deze veronderstellingen gegeven. Ik ben wel van mening dat de verkeersafwikkeling van de geplande nieuwbouw onvoldoende is doordacht, gezien het hoge aantal woningen dat is voorzien, de te verwachten groei van het autoverkeer dat hiermee gepaard zal gaan en de geringe capaciteit van de weg waarop het nu al bepaalde momenten van de dag erg druk is. Ik zou de gemeente adviseren hier extra studie naar te doen. Tot slot adviseer ik de wethouder aangifte te doen van opruiing. Op social media, ook in groepasapp van ons appartementencomplex, gaan filmpjes en pamfletten rond die “de werkwijze” van de wethouder betitelen als “extremistisch”. Daarmee wordt het aan de bevolking voorleggen van een visie op één lijn gezet met het doodschieten van passagiers in een sneltram of van journalisten die bij een tijdschrift werken dat onwelgevallige tekeningen plaatst. Dát is namelijk wat “extremistisch” betekent. Ik vind het ver over de schreef gaan dat dit soort berichten wordt gepubliceerd en verspreid.	Dank voor uw adviezen.

Nr.	Reactie	Antwoord
459	 In dit kaartje wordt bij punt 8 aangegeven wat de visie is en dat dit gebied wordt uitgewerkt in een apart traject. Ik ben deelnemer van de werkgroep die zich met dit gebied bezighoudt. De omschrijving van het gebied en de visie erop klopt niet en is ook niet volledig. Het is **cultuur**gebied Zuilen want het gebied is sinds de ontginning rond 1000 n chr. gecultiveerd. Betekenis 'cultiveren', cultiveerde, heeft gecultiveerd (Van Dale) • 1. (van landbouwgrond) bebouwen • 2. veredelen en verfijnen; met zorg onderhouden De visie is gebaseerd op 3 pijlers: • Versterken van de cultuurhistorie • Versterken van landbouwinclusief • Versterken van de recreatie	Op 26 september 2024 jl. heeft de Raad het Startdocument Natuurgebied Zuilen vastgesteld. Met de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht houden we rekening met de inhoud van het Startdocument waaronder de toevoeging van 14 ha (deels) openbaar toegankelijk groen.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het wordt uitgewerkt in een apart traject maar het moet wel **degelijk en deugdelijk** opgenomen worden in deze omgevingsvisie!
Ook omdat het aparte traject dreigt zonder inspraak te gaan verlopen terwijl er wel inspraak op de omgevingsvisie mogelijk is, waar dit gebied deel van uit maakt en ook vooral deel van uit moet blijven maken!

Proces van het aparte traject:
Door de enorme hoeveelheid aan negatieve zienswijzen (nov 2022) is door de gemeente besloten om een stap terug te doen en gezamenlijk met de bewoners een nieuwe (concept) visie te maken.
Er is een werkgroep samengesteld met o.m. bewoners.
Er zijn 4 sessies geweest waarin experts hun kennis hebben gedeeld met de werkgroep over 8 onderwerpen:

1. Cultuurhistorie
2. Natuur inclusieve landbouw
3. Natuurwaarde
4. Waterkwaliteit en water robuust
5. Recreatie
6. Horeca
7. Evenementen
8. Toegankelijk, bereikbaar en vindbaar

Daarna zijn er 2 integratiesessies geweest om tot een integraal plan te komen.
Op een groot aantal onderdelen is er consensus bereikt maar op een aantal cruciale onderdelen niet de zogenoemde contradicties.
Ook hebben de bewoners aangegeven het niet eens te zijn met de notulen en hebben deze niet geaccordeerd.
Op 6 december is de conceptvisie plenair gepresenteerd aan alle geïnteresseerden en betrokkenen.
Op 22 januari is er een overleg met de wethouder geweest om de contradicties te bespreken en mogelijk tot een gedragen oplossing te komen.
Dat is niet gelukt en ook bleek er ineens geen sprake meer te zijn van een conceptvisie maar van een beleidsnota.
Daarmee doet de gemeente geen stap terug maar slaat een stap over.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De raad hanteert namelijk een volgtijdelijke driedeling: 1. Visie 2. Beleidsnota (met financiële onderbouwing) 3. Uitvoeringsprogramma Bovendien is op dat moment de participatie door de gemeente zonder overleg opgezegd. De wethouder heeft toen toegezegd dat het zo niet bedoeld was en dat er uiteraard met de werkgroepleden die dat wilden nog het vervolgtraject naar de uitvoering doorlopen zou worden omdat daarmee alle kennis en kunde behouden zou blijven en ingezet zou worden. Op 23 april is de beleidsnota gepresenteerd door de Wethouder. Wij hebben hierop een reactie gegeven met op- en aanmerkingen omdat er enerzijds onwaarheden in staan en het anderzijds onvolledig is. Als je iets bewust weg laat lieg je niet maar ben je ook niet eerlijk. Op 14 mei is de definitieve versie aan het College gepresenteerd en heette het ineens Startdocument met de juridische context; “Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk.” **Dat is onbehoorlijk bestuur!!!** Ook zijn niet al onze op- en aanmerkingen verwerkt in het document. En ook is niet aangegeven dat wij geen akkoord hebben gegeven op het participatieverslag waarmee het participatietraject niet afgevinkt kan worden. In de bijlage ‘onze opbrengst’ van de werkgroepsessies en daarmee eveneens een alternatief integraal plan die recht doet dit bijzondere gebied en tegemoetkomt aan alle belangen en wensen. Wij willen dat het gebied middels deze zienswijze en de bijlage volwaardig deel uit dient te maken van de omgevingsvisie waarmee er ook inspraak mogelijk is.	
460	**1. Mobiliteit** **Keuze voor variant 1**. Voor ons is de keuze die de gemeente maakt voor Variant 1 “Transformatieve ontwikkeling” tegenover Variant 2 “Organisch optimaliseren” niet duidelijk. Met name op de aspecten geluidhinder, sport en bewegen, sociale cohesie en bodemkwaliteit scoort Variant 2 beter dan Variant 1.	**1. Mobiliteit** **Keuze voor variant 1**. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **De verkeersbeperkende maatregelen/Mobiliteit en participatie**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen en daarbij de interne autoverkeersstructuur binnen de wijk te behouden. Dat is het kenmerk van Variant 2. De keus van de gemeente voor variant 1 is voor ons niet goed navolgbaar gezien de reacties en niet genoeg onderbouwd. Wij zijn van mening dat er een Variant 3 uitgewerkt had moeten worden, waarbij de onderdelen van de Varianten 1 en 2 gemengd worden tot een variant waarbij naar de mening van de bewoners geluisterd wordt en waarbij niet alleen een politieke keus gemaakt wordt. Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. **De verkeersbeperkende maatregelen**. De knips hebben autoluwe, verkeersveilige straten als doel, waarbij het autoverkeer naar de ontsluitingswegen geleid wordt (Franciscusdreef, Einsteindreef, NRU). Deze wegen worden hierdoor veel drukker, terwijl ook de Franciscusdreef en Einsteindreef tegelijkertijd worden versmald tot stadsboulevards. Een brede mobiliteitsaanpak wordt nodig geacht om autoverkeer te verminderen om congestie te beperken. Die houdt in dat bewoners voortaan vaker zullen moeten kiezen voor lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit etc. om zo autogebruik en -bezit terug te brengen. Het HOV via de Carnegiedreef krijgt een prominente plaats, en daarvoor is de mobiliteitstransitie een grote voorwaarde. Maar het geldt ook andersom: als de HOV via de Carnegiedreef er niet zou komen, komt de mobiliteitstransitie niet van de grond. De gemeente gaat uit van het slagen van deze mobiliteitstransitie en daarom is de keus gemaakt voor Variant 1, terwijl veel bewoners (die meegedaan hebben aan de enquêtes) voorstander zijn van Variant 2.	We werken in heel Utrecht aan de mobiliteitstransitie. Ook voor Overvecht is deze noodzakelijk. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In hoofdstuk 5 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vergroening door verval parkeerplaatsen** Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren in relatie tot vergroening is opgenomen in hoofdstuk4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Overig** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De route Marnedreef-Zamenhofdreef is ingetekend aan de westzijde van het water (Lemnosdreef).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het effect is echter dat wanneer er minder verkeersruimte is, men zich niet meer kan verplaatsen op de manier van eigen keus – die in een aantal gevallen de auto is. De verkeersveiligheid wordt wel beter door het simpele feit dat er minder auto's rijden. Echter wij vinden dat bewoners zich ook per auto moeten kunnen verplaatsen. Er zijn veel bewoners die in Overvecht zijn komen wonen omdat zij de auto nodig hebben om op hun werk te komen (ruim parkeerplek en vlak bij de uitvalswegen; het jaarkilometrage van personenauto's uit Overvecht is dan ook significant hoger dan het landelijk gemiddelde). De autobereikbaarheid van de wijk en de parkeermogelijkheden zijn, naast al het groen, een sterk punt van de wijk Overvecht, dat door bewoners erg gewaardeerd wordt. Overvecht is een wijk waar de auto een grote rol speelt in de mobiliteit van bewoners. De redelijke verwachting is dat dit nog lang zo al blijven, aangezien mensen werken en recreëren op plekken en tijden zonder goede OV-verbindingen. Voor nieuwe bewoners kan de HOV-verbinding veel oplossen aangezien nieuwe woningen sterk geclusterd worden rond deze verbinding. Voor het merendeel van de bestaande inwoners zal de OV-verbinding echter niet verbeteren aangezien zij verder van de HOV-haltes wonen en dan eerst met buurtgericht OV naar een HOV-halte of station Overvecht moeten gaan, dit maakt reizen met OV inefficiënt. Daar komt bij dat voor wie wel eens nachtdiensten (16% van de beroepsbevolking heeft met nachtdiensten te maken) buiten de wijk moet draaien, OV sowieso geen redelijk alternatief is. Ook voor mensen die beperkt kunnen lopen, blijft de auto essentieel voor mobiliteit. De knips zoals ze in de ontwerp-omgevingsvisie zijn gedacht, beperken de automobiliteit sterk zonder dat er voor veel bewoners een reëel en betrouwbaar alternatief komt. Men zal dan noodgedwongen de auto blijven gebruiken terwijl dit tot hinder zoals langere reistijden leidt. Ook valt te verwachten dat het beoogde terugdringen van congestie vervalt in het tegendeel: congestie neemt zeer aanzienlijk toe op de nog bruikbare wegen, aangezien die de toestroom aan verkeer niet kunnen verwerken. Wij begrijpen dat bij toevoegen van 5.000 woningen er ook naar verkeer gekeken moet worden. Maar de wijk op slot zetten met knips langs de centrale as (Carnegiedreef, Zamenhofdreef,	**2. Groen** Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 , waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en zorgen we voor een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. Raken van de groenstructuur betekent inderdaad bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit hebben we toegelicht in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We zorgen ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding in de hoofdgroenstructuur behouden blijft en versterkt. **Buurtgroen** In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is de groenopgave verder onderbouwd. Er is ervoor gekozen om hier het onderscheid tussen de verschillende groentypologieën weer te geven. Bij de groentypologieën is onderscheid gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparken, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. De Groene buurten zijn onderverdeeld in Wijk- en buurtgroen, Groene voegen en groene ommetjes,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marnedreef en Moezeldreef) en knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef is een ander uiterste. Daarbij is door de hoeveelheid knips en wijze waarop deze knips nu zijn gedacht, de (auto)bereikbaarheid van Centrum Overvecht zeer in het geding. De gekozen structuur rijmt niet met de toekomstige betekenis van het centrum als stadshart, zoals de visie ook beoogt. Alle inwoners zouden -naast een route de wijk uitverzekerd moeten zijn van een richting naar dit stadshart. Dit is in het belang van de gebruikers, maar nog meer in het belang van de ondernemers in het Centrum. Een afdoende systeem van radialen naar dit stadshart is ons inziens noodzakelijk om dit centrum zijn positie te laten houden en te voorkomen dat de koopkracht afvloeit naar de andere centra in en buiten de wijk. Ook moet het verkeer straks altijd ‘buitenom’, over de Zuilense Ring/NRU, die daar zeker niet op berekend is. En die zal hier in 2040 ook nog niet op berekend zijn. Het NAAM mist de verbinding tussen de planvorming rond de NRU en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat een groot bezwaar van het plan is, is dat de effecten van de knips niet zijn doorgerekend. Dus is ook niet duidelijk hoeveel extra tijd men kwijt is aan het omrijden. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk voor er verder over knips gesproken wordt. Behoud de mogelijkheid voor bewoners om de auto te gebruiken zonder dat zij veel meer tijd kwijt zijn aan omrijden. Houd meer rekening met Centrum Overvecht als stadshart voor alle Overvechters. Verbind de Omgevingsvisie met de planvorming rond de NRU. **Mobiliteit en participatie** De bewoners zien (zie “101 waarden van Overvecht) ook veel bezwaren, waar niet aan tegemoet gekomen wordt. Die gaan over de lange omwegen van bv. Noord naar Overvecht Centrum en Zuid v.v., over de te voorziene verkeerscongesties op de ontsluitingswegen, de NRU en de toegangen naar de knips. Bovendien is het onveilig. Bewoners kunnen in noodgevallen niet snel weg, bv. naar de artsenpost of ziekenhuis. De knip bij de Mr. Tripkade begrijpen	Molenwiek en speelstraten en Groene verblijfsplekken. Zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Groenberekening** In de definitieve versie van de omgevingsvisie is de berekening van de groenopgave aangepast, rekening houdend met het abstractieniveau van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet uitsluitsel geven over haalbaarheid, ambities en de consequenties van de groenopgave in de wijk met uitgangspunten voor individuele projecten. De groenberekening laat zien dat er netto een toename van het groen is. De uiteindelijke keuze van het te behouden en te maken groen wordt in de projecten gemaakt. Er zal incidenteel groen op buurtniveau moeten verdwijnen, dit wordt gecompenseerd binnen de wijk. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. **Groencompensatie** Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt moet deze worden gecompenseerd door het maken van nieuwe hoofdgroenstructuur. Binnen de gebieden zal groen zo hoogwaardig mogelijk gerealiseerd worden. Bij het kappen van bomen worden bomen gecompenseerd naar waarde, volgens Utrechts beleid. **Transformeren in het groen** De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. **Binnenhoven in oranje zones**

Nr.	Reactie	Antwoord
	we helemaal niet. Dat is de toegangsroute naar Overvecht vanuit stadscentrum en de wijk Noordoost bv. naar Station Overvecht en het Shopping Center. De toegang tot de wijk wordt zo op slot gezet. De barrière van het spoor en de nu al grote sociale verschillen tussen de stadswijken worden door deze maatregel alleen maar verder versterkt. De knips zijn voorwaardelijk voor het gekozen model: Variant 1, waarbij een HOV gebouwd wordt met een mobiliteitstransitie als gestelde voorwaarde. Dit is de omgekeerde wereld, HOV, is juist voorwaarde om autogebruik te beperken, door mensen een adequaat alternatief te bieden. Wij vinden het plan onvoldoende onderbouwd: gaat de mate van mobiliteitstransitie die voorwaardelijk is, slagen? De bereidheid in de wijk om de auto de deur uit te doen is er niet. (De maatregelen van de gemeente richting mobiliteitstransitie worden ervaren als 'automobilistje pesten', niet zonder reden waar de gemeente niet inzet op de aantrekkelijkheid van het alternatief maar op het sarren van de autogebruiker om een transitie te bereiken). In Overvecht is er bij verdichting nog voldoende ruimte voor de auto (in wegen en in parkeerruimte). Vragen: - Zou de mobiliteitstransitie niet beter eerst ingezet kunnen worden in wijken waar nu al druk staat op de wegen en parkeerruimte? Zodat ervaring kan worden opgedaan welke maatregelen werken en welke niet? De voorgestelde infrastructurele ingrepen in de wijk, zijn heel kostbaar en gaan inhoudelijk heel ver. Als de maatregelen niet goed worden uitgevoerd, kunnen de veiligheid op straat en kwetsbare sociale samenhang ook ernstig onder druk komen te staan. - Gaan de knips het bedoelde effect behalen? Dat is niet doorgerekend. Aan de te voorziene verkeerscongesties wordt geen aandacht besteed. - Welke andere effecten gaan de knips krijgen? Er wordt alleen vanuit het positieve geredeneerd, maar over risico's, wordt niet gesproken. - Hierbij verdient nog opmerking dat het niet gepast voorkomt om juist Overvecht te gebruiken voor riskante sociale experimenten zoals een afgedwongen "mobiliteitstransitie"' terwijl deze wijk sociaal en economisch juist veel meer de auto nodig heeft.	Overvecht is optimaal ontworpen op bezonning, en ruim opgezet met groene hoven bij de flats. Dit zijn Overvechtse kwaliteiten die we koesteren en waarbij we met verdichting heel zorgvuldig om willen gaan. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Het is gebruikelijk om dit bij planuitwerkingen bezonningsstudies te doen en hier rekening mee te houden. Groen krijgt ook altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-) kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam "Centrale as". In deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overal krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Carnegiedreef** Met de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de in de RSU2040 vastgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. We koesteren daarbij bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie 2040 komen de

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Ook het opheffen van parkeerplaatsen en organiseren van parkeren in hubs vindt men overwegend een slecht plan. Kortom, het NAAM is tegen de verkeersbeperkende maatregelen, zoals die zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid in de ontwerp-omgevingsvisie staan. Door overmatig gebruik van knips dreigt de wijk te verstoppen en worden routes te lang. Er is geen aannemelijk HOV alternatief gepresenteerd, hertgeen voorwaardelijk is. Het centrum is zo niet levensvatbaar meer en dat staat haaks op de ambities. Onderbouw eerst of de voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen - zoals de knips – effectief zijn, zowel uit verkeerskundig oogpunt als vanuit bewonersoogpunt. **Vergroening door verval parkeerplaatsen** De ontwerp-omgevingsvisie stelt dat een aanzienlijk oppervlak aan groen gewonnen kan worden in de wijk. Het overgrote deel van dit mogelijke groen zou gerealiseerd moeten worden door parkeerplaatsen te laten vervallen. Dit is geen wenselijke of haalbare aanpak voor het realiseren van meer groen of het compenseren van groen dat vervalt door extra bebouwing. Overvecht heeft als wijk een aantal kwaliteiten, daar hoort behalve een aanzienlijke hoeveelheid groene ruimte ook een goede bereikbaarheid met de auto bij. Deze bereikbaarheid wordt door bewoners hoog gewaardeerd, net als groen. Ook wanneer er een HOV-verbinding komt, zal de auto van groot belang blijven voor de mobiliteit van veel Overvechters. Voldoende parkeerplaatsen overal in de wijk is voor die mobiliteit essentieel. Maak eerst inzichtelijk welke parkeeroplossingen er zijn alvorens parkeerplaatsen op te heffen. **Overig**	cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. Hier vallen nu de karakteristieke hoven in. Spelregels voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De Mix vinden we een mooi voorbeeld hoe er verdicht kan worden en het openbaar gebied wordt verbeterd. Een ander belangrijk doel in de omgevingsvisie is het creëren van meer menselijke maat, geborgenheid, aangename routes en minder anonimiteit, meer veiligheid. Bebouwing langs routes, zoals de Carnegiedreef dragen daaraan substantieel bij: ogen op straat, levendigheid, entrees. Verdere planuitwerking zal de (on)mogelijkheden moeten onderzoeken waarbij het de ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners, dat iedereen groen dichtbij behoudt en dat de Carnegiedreef een aangenamere menselijke maat en meer verblijfskwaliteit krijgt. Vanuit gezondheidsoogpunt is de omgeving Einsteindreef/Kaap Hoorndreef inderdaad niet de ideale locatie om nieuwe woningen toe te voegen. In de Omgevingsvisie Overvecht is gekeken naar een afweging van verschillende belangen, en gezien de enorme woningnood waar we in Nederland mee te maken hebben is ervoor gekozen om breed te kijken naar waar nieuwe woningen toegevoegd zouden kunnen worden. In het MER wordt beschreven dat de verkeersintensiteit aan de Einsteindreef verder toeneemt. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De beoogde busbaan door Park de Watertoren zal een nieuwe barrière vormen tussen het park en de de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. en Taagdreef terwijl veilig kunnen spelen dichtbij huis zo belangrijk is voor kinderen.Dit blijkt bij veel inwoners niet goed te vallen. Wij vinden dat er een verdere analyse moet komen of de voordelen opwegen tegen de kosten en nadelen. - We missen op de kaart (p. 28, 29) een belangrijke fietsroute, Namelijk de fietsroute aan de Marnedreef die overgaat op de Zamenhofdreef. Graag intekenen. **2. Groen** Hoofdgroenstructuur. Wij zijn blij met de keuze om niet in de parken te bouwen maar zijn er tegen dat er in de hoofdgroenstructuur gebouwd wordt (Carnegiedreef, Einsteindreef, Ankaradreef, Winterboeidreef,Katherijn van Leemputdreef en Vechtsebanen). De hoofdgroenstructuur is van groot belang om het groen in de wijk intact te houden en de wijk niet te veel te laten verstenen als gevolg van verdichting. De ontwerp-omgevingsvisie noemt de Einsteindreef als locatie waar in de groenstructuur gebouwd gaat worden en de andere locaties als locaties die de groenstructuur “raken”. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met “de groenstructuur raken”. Is dit een eufemisme voor bouwen in de groenstructuur? Waarom niet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak voor de Einsteindreef, zoals het staat in de RSU (als ontwikkelgebied) staat, te ontwikkelen in samenhang met Centrum Overvecht, waarbij de groenstructuur aan de kant van de Kaap Hoorndreef en de verkeersafwikkeling in stand gehouden wordt? *Wij vinden het belangrijk dat specifieker wordt benoemd:* Wat de gevolgen zijn van het bouwen aan de Einsteindreef voor de groenstructuur. In het geval “de groenstructuur geraakt” wordt specifiek gemaakt waarom dit nodig is. En of dit betekent dat de bebouwinggrens ophoudt bij de groenstructuur of iets anders. En dat buiten de genoemde gebieden in geen geval in de hoofdgroenstructuur gebouwd mag worden.	verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken en om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. Wanneer er een concreet initiatief wordt opgestart om op deze locatie woningen toe te voegen kan in die fase ook nog gekeken worden hoe de woningen zo ontworpen kunnen worden dat de gezondheid hier zo veel mogelijk beschermd wordt. **Woningbouw bedrijventerrein** In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt ervoor gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorkomen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 streeft een aantrekkelijke levendige rand na aan de Franciscusdreef. Maar ook hier wordt wonen niet toegestaan. **Participatie en verdichting** In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Naast de regel met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bouw niet in de hoofdgroenstructuur **Buurtgroen** We missen op de kaart (p.22) het buurtgroen zoals dit ook in de groenstructuurvisie wordt weergegeven. Kan dit worden toegevoegd? **Groenberekening** De berekeningen rond meters groen hebben verduidelijking nodig. Nu wordt al het groen over één kam geschoren. Soms is een locatie al groen, maar verandert enkel de functie. Stellen dat er hectares groen bijkomen terwijl er sprake is van een andere functie komt bij bewoners over als greenwashing. Kortom, de verschillende soorten groen moeten specifieker benoemd worden. Het lijkt ook alsof er alleen maar groen bijkomt, er zal echter ook groen verdwijnen. Wat is de inschatting van de hoeveelheid en kwaliteit van het groen dat zou kunnen verdwijnen? In de groenberekening zou het groen dat toegevoegd kan worden door parkeerplaatsen weg te halen moeten vervallen zodat een realistischer berekening overblijft. **Groencompensatie** U geeft in beantwoording van eerder door ons gestelde vragen aan dat het oppervlak aan groen minimaal gelijk blijft of wordt gecompenseerd in de buurt. We vinden het nodig dat duidelijk aangegeven wordt wat compensatie van groen inhoudt. De belevings- en gezondheidswaarde van kijken op publiek groen met verblijfskwaliteit en/of het verdwijnen van grote oude bomen is bijvoorbeeld niet te compenseren met dakgroen. Wat geldt als kwalitatieve compensatie? **Transformeren in het groen** Een aantal plaatsen in de randzones van parken zijn aangewezen als “transformeren in het groen”. De exacte betekenis hiervan is in de ontwerp-omgevingsvisie niet geheel duidelijk. Het is duidelijk dat er wel iets gebouwd/gesloopt mag worden, het is echter niet duidelijk hoeveel er mogelijk	we in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 niet worden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is bij verdere uitwerking van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Over het geheel krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Hart van de wijk** Veel bewoners ervaren de Einsteindreef als een barrière. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht stellen we voor om de Einsteindreef waar dat kan te versmallen en stellen we voor om betere oversteekplekken te realiseren. De precieze vormgeving wordt later uitgewerkt. We delen de genoemde uitgangspunten van concentratie (van voorzieningen) en beloopbaarheid. Voor wat betreft het risico dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan landen geldt dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 een globale hoofdlijn schetst die bij verdere uitwerking nader onderbouwd zal moeten worden. In de directe omgeving van centrumgebied Overvecht delen we de mening dat hier geen overmatige concurrentie moet ontstaan, omdat dat afbreuk doet aan het geheel. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad. Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Aanvullend op de winkelcentra zijn er voorzieningenclusters met voorzieningen als sport, zorg, onderwijs (hier is geen nieuwe detailhandel mogelijk). Het beschreven kannibalisme voorkomen we door genoemde uitgangspunten vast te leggen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040, vervolgens over te nemen met bouw- en gebruiksregels in omgevingsplannen. Deze omgevingsplannen dienen als basis voor het verstrekken van vergunningen voor nieuwe functies of aangepaste bebouwing. Voor de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in deelplannen doorlopen we het Utrechts Plan Proces,

Nr.	Reactie	Antwoord
	is. Deze locaties liggen in de hoofdgroenstructuur of daar direct tegenaan. In de hoofdgroenstructuur mag niet gebouwd worden. De parken en andere groene zones zijn van groot belang voor de leefkwaliteit in de wijk, dit wordt door de ontwerp-omgevingsvisie ook onderkend. Het past daarom niet bij de ontwerpomgevingsvisie, en het in balans houden van verdichten en vergroenen, om op deze plaatsen sloop/nieuwbouw en uitbreiding van bebouwing toe te staan, hetgeen steeds ten koste gaat van de groene zone. *Het is zeer wenselijk aan de definitie van "transformeren in het groen" toe te voegen:* "In de als transformeren in het groen aangemerkte zones mogen bestaande bouwwerken en verharding worden vernieuwd en aangepast. Het is daarbij in geen geval toegestaan het bouwvlak of verhard oppervlak te vergroten, de vorm en plaats mogen wel aangepast. Vergroenen van deze zones door reductie van verharding of bouwvlak is wenselijk. **Binnenhoven in rode en oranje zones** We missen in de visie aandacht voor het grote belang van groen dichtbij huis, vooral voor mensen die in appartementen wonen. Recent zijn de hoven aan de Carnegiedreef en aan de Zamenhofdreef vanuit de (gezondheids-) ambities van het project Groene Lint aangepakt wat tot een grote kwaliteitsverbetering heeft geleid van de collectieve buitenruimte. De hoven maken dat mensen ondanks de al hoge bebouwingsdichtheid niet het gevoel hebben opgesloten te zitten. Ze zorgen voor optimale bezonning, verkoeling en woongeluk. Wij zijn dan ook tegen volbouwen of afsluiten van hoven zeker bij de bestaande hoogbouw in welke kleurzone deze zich ook bevinden. Op een aantal plaatsen, met name langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef, zijn deze hoven rood of oranje ingekleurd en daarmee aangewezen als plaats waar aanzienlijke verdichting van bebouwing mogelijk is. De inkleuring suggereert dat het mogelijk wordt om in de groene hoven bij te bouwen. Dit is onwenselijk gezien de geschetste waarde van deze hoven en strijdig met het doel van de ontwerp-omgevingsvisie om verdichten en vergroenen in balans te laten zijn. *Het is daarom zeer wenselijk dat aan de definities wordt toegevoegd:* "In de rode en oranje zones mag niet gebouwd worden in de tussen de gebouwen gelegen groene zones en speeltuinen. Nieuwe gebouwen dienen in lijn met de	waarbij belanghebbenden worden betrokken. Bovendien monitoren we de bevolkingsgroei en de behoefte aan bijbehorende voorzieningen. Met betrekking tot het voorzieningencluster aan de Gangesdreef het volgende: de roze vlek "voorzieningencluster" was te groot ingetekend. Ook waren er wellicht te veel concrete roze vlekken getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Bovendien maken we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters (waar geen extra detailhandel wordt toegestaan). **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes. **Overig**

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestaande gebouwen te worden geplaatst en niet op korte afstanden daar tussenin.” Het is goed dit ook zichtbaar te maken op de kaart. **3. Verdichting** **Carnegiedreef** Wij zijn er tegen dat op de Carnegiedreef “geknepen” wordt. De cultuurhistorische robuustheid en ruimtelijke kwaliteit dienen gekoesterd en beschermd te worden. We hebben uit alle open antwoorden in de enquêtes gezien dat wij daarin niet alleen staan. Zolang de 10-hoog flats blijven staan (we verwachten dat dit de komende 20 jaar zeker het geval zal zijn) zien we heel beperkt ruimte voor grootschalige toevoegingen van woningen rondom de Zamenhofdreef en de Carnegiedreef en bij de Rio Brancodreef, terwijl de ontwerp-omgevingsvisie wel ruimte biedt om flink bij te bouwen. We vinden het belangrijk dat ontwikkelingen rekening houden met de unieke en waardevolle kwaliteiten die zorgen voor bijvoorbeeld optimale bezonning, groen nabij, de ervaren ruimtelijkheid en verbondenheid met de Carnegiedreef door de open bouwblokken en lange en diagonale zichtlijnen. Voor ons staat voorop dat dit nu prettige gebieden zijn en moeten blijven en dat het maximaal toe te voegen woningen niet leidend mag te zijn. In met name de rode gebieden, maar ook de oranje gebieden lijkt verdichting een doel op zich, ongeacht de gevolgen voor de zittende bewoners. Daar maken wij bezwaar tegen. Kortom, voor de hoogstedelijke en stedelijke gebieden vinden we dat groei geen doel op zich mag zijn. De kwaliteit moet voorop staan, zowel voor zittende als nieuwe bewoners. Ook bij het station (Winterboeidreef) zien wij heel beperkt ruimte voor hoogstedelijke verdichting gezien de bestaande bebouwing (Tannhäuserdreef) en functies in het gebied (Moskee, school) en het feit dat de zone in de hoofdgroenstructuur ligt. Aan de Einsteindreef (Kaap Hoorndreef) zijn mogelijk verdichtingskansen, maar we lezen ook in de MER dat de verwachte verdere toename van verkeersdrukte het een erg lastige locatie maakt voor gezondheid van bewoners vanwege de geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit	De tekst op de buurtkaart van de Donaudreef m.b.t. de 1.000 woningen klopt inderdaad niet. We passen de tekst aan. **4. Participatie** **Participatie** We herkennen ons niet in het statement dat de gemeente en Posad Maxwan anderhalf jaar achter gesloten deuren aan de ontwerp omgevingsvisie hebben gewerkt. Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden en zijn er daarnaast nog diverse gesprekken met het wijkplatform en bewonersplatform gevoerd, zowel op proces als op inhoudelijk niveau. Het klopt dat sommige adviezen niet zijn meegenomen en dat andere keuzes en afwegingen zijn gemaakt. - NRU: Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep is per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de omgevingsvisie en NRU lange termijn. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. - Visiedenkers na fase 1 van start; de afweging is hierbij gemaakt dat het eerste moment van participatie ook tegelijkertijd een uitnodiging was om deel te nemen aan de visiedenkers, en dat visiedenkers door de eerste bijeenkomsten en informatie zich al goed konden inlezen in de omgevingsvisie (een soort 'aanlooptijd'). Op deze manier wilden we het aantal visiedenkers vergroten. Op basis van de inschrijvingen naar aanleiding van de eerste bijeenkomsten kunnen we constateren dat dat ook gelukt is. - Visiedenkers betrokken bij opstellen indicatoren MER: Wij hebben ervoor gekozen om de visiedenkersbijeenkomsten in te zetten om samen inhoudelijke denkrichtingen voor Overvecht te bespreken. Op deze manier kan de waardevolle kennis en ervaring van de visiedenkers over de wijk Overvecht optimaal worden benut voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie. De bespreking van de NRD, een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. Groei mag geen doel op zich zijn. *Wij zijn tegen de voorgestelde mate van verdichting. Bij het uitwerken van een gemengde vorm van Variant 1 en 2 kan dit opgelost worden.* **i.Woningbouw bedrijventerrein** De ontwerp-omgevingsvisie beoogt een drastisch verandering van de wijk mogelijk te maken waarbij een groot volume aan woningen wordt toegevoegd en tevens meer werkruimte en voorzieningen mogelijk worden. Opmerkelijk genoeg is de ontwerp-omgevingsvisie echter zeer behoudend waar het om het bedrijventerrein gaat. Daar wordt niets mogelijk gemaakt aan extra activiteiten. Het is begrijpelijk dat op het bedrijventerrein ruimte moet blijven voor bedrijven, en juist ook bedrijven in wat hogere milieucategorieën, zoals die nu ook zijn toegestaan. Aan dergelijke ruimte is immers ook behoefte en er zijn in Utrecht nog maar beperkt locaties waar dit mogelijk is. Maar het bedrijventerrein biedt wel veel mogelijkheden tot verdichting, met een hoge haalbaarheid voor projecten, aangezien bestaande bebouwing grotendeels heel extensief is en goedkoop om te vervangen, waardoor herontwikkeling veel sneller kansrijk is. Aan de randen van het bedrijventerrein is het ook goed mogelijk om bijvoorbeeld woningbouw te realiseren zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van vergunningruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën in de kern van het bedrijventerrein, waar die vergunningruimte zit. Met name aan de vergunningruimte en omgeving lijkt herontwikkeling kansrijk te kunnen zijn, aangezien daar ook de HOV-lijn geprojecteerd is, zodat er goede OV-verbindingen zullen zijn. Verder is de locatie bij het bedrijventerrein in principe ook geschikt voor woon/werk-combinatiegebouwen, juist omdat hier een overgang van een meer zuivere woonwijk naar een bedrijventerrein is. Aan de ontwerp-omgevingsvisie zou daarom moeten worden toegevoegd dat de randen van het bedrijventerrein zoekgebied zijn voor herontwikkeling en dat herontwikkeling naar o.a. wonen daar mogelijk is, mits dit niet ten koste gaat van vergunningruimte dieper in het bedrijventerrein.	technisch document dat de kaders en diepgang van het milieueffectrapport (MER) vastlegt, hebben we bewust niet in de volle agenda van deze bijeenkomsten opgenomen. Wel is de NRD bij de start van de periode van de ter inzage legging (op 27 juli) naar het NAAM toegestuurd om onder de aandacht te brengen en de mogelijkheid te geven om een zienswijze op de NRD in te dienen. - Afwegingskader: In het geval van een allesomvattende visie zoals de omgevingsvisie Overvecht worden stedenbouwkundige, landschappelijke mobiliteitsaspecten, sociale en financiële aspecten vanuit een holistisch perspectief worden bezien. Een afwegingskader is daardoor minder zinvol. Daarnaast is een afwegingskader minder zinvol omdat de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie de basis zijn voor de uitwerking van de omgevingsvisie. - Dilemma's en kansen: deze zijn in de voorbereiding (fase 0) al voorbereid, en zijn in fase 1 ook voorgelegd aan Overvechters (op de panelen, in de online enquête). Op basis van gesprekken met o.a. het NAAM zijn deze dilemma's en kansen benoemd. Helaas heeft er door omstandigheden (gewijzigde planning, voortschrijdend inzicht, lopend onderzoek) geen apart overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. - Belemmeringen zijn niet specifiek als belemmering benoemd, maar wel in diverse gesprekken aan de orde gekomen. Met name als argumenten om bepaalde afwegingen en keuzes voor te leggen. - Adviseren bij wijkberichten en enquêtes: wij waarderen dit aanbod en hebben hier ook zoveel mogelijk gebruik van gemaakt. Alle adviezen waren heel waardevol, en ook in te toekomst zouden we graag van jullie advies gebruik maken. - Participatie niveau: in de laatste versie van het participatieplan is per fase aangegeven welk participatieniveau gehanteerd werd. Ook (en vooral) werd er per fase omschreven hoe de participatie en besluitvorming eruit zag, waarmee het participatieniveau werd uitgelegd. - Einsteinkwartier: Omdat de voorstellen vanuit het Einsteinkwartier beter aansloten bij het proces van de omgevingsvisie dan bij het proces rondom het Masterplan centrum zijn de voorstellen van het Einsteinkwartier binnen het proces van de omgevingsvisie verder besproken waarna dit, zoals u ook aangeeft, heeft geleid tot periodiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein. **Participatie en verdichting** Voor Centrum Overvecht loopt een apart traject waar ook zorgen zijn over de mate van verdichting. Bij bewoners in andere rode en oranje gebieden binnen de ontwerp-omgevingsvisie zijn grote zorgen over mogelijk grootschalige sloop/nieuwbouw, maar ook verlies aan collectieve groene buitenruimte dichtbij huis. Bewoners die hier wonen ervaren dit niet als wijkverbetering, integendeel. Maar ook bij bewoners die relatief weinig gevolgen gaan ondervinden van de voorgestelde veranderingen zijn er veel zorgen over de negatieve impact op de wijk van nog meer hoogbouw in gebieden waar de bebouwingsdichtheid al erg hoog is. **Hart van de wijk** Als de barrière tussen het Centrumplan Overvecht en de Kaaphoorndreef wordt weggenomen door de Einsteindreef te verleggen en te versmallen, dan kan daar een oversteek worden gemaakt; maar wat zijn de randvoorwaarden om dit te kunnen doen en hoe realistisch is dit gezien de verwachte toenemende druk op deze toegangsweg? De barrières rondom het Centrum Overvecht zullen blijven. Voor ons is van belang dat het centrum van Overvecht gaat functioneren als sterk hart van de wijk met bijvoorbeeld een goed ruim en aangenaam multifunctioneel plein. Daarom vragen we aandacht voor het volgende: We zien diverse voorziene ontwikkelingen rondom Centrum Overvecht. Onder andere aan de overzijde van de Zamenhofdreef en rondom de Einsteindreef/Carnegiedreef “Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen”. Hoe gaat voorkomen worden, dat deze ontwikkelmogelijkheden uiteindelijk kannibalisme plegen op dat sterke stadshart, dat in de actuele plannen voor centrum Overvecht wordt nagestreefd? Deze voorzien in uitbreiding van het commercieel, cultureel, economisch en maatschappelijk programma, teneinde een echt sterk stadshart/ontmoetingsplek te worden in plaats van een eenzijdig winkelcentrum.	overleg over het proces. In het najaar 2023 is samen met PosadMaxwan de omgevingsvisie verbonden met de suggesties voor het Einsteinkwartier. Dit heeft geleid tot het gelijkwaardig presenteren van varianten voor het Einsteinkwartier tijdens het participatieproces. - Uitleg keuzes MER variant 1 & 2: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Voor verdere onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. **Participatie bewoners algemeen** De participatie van de omgevingsvisie heeft veel inzicht gegeven in ideeën, meningen, zorgen en wensen van Overvechters. Dit vormde een belangrijke basis voor het maken van de omgevingsvisie. Het klopt dat de gemeente de (concept)keuzes en afwegingen heeft gemaakt, op basis van inzichten uit de participatie, maar ook op basis van bijvoorbeeld expertise en onderzoek. Soms heeft dit geleid tot andere keuzes dan uit de participatie naar voren komen. Dit stond in het participatieplan, en we hebben hier altijd transparant over gecommuniceerd. **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie** Fijn om te horen dat jullie de visiebijeenkomsten goed georganiseerd vonden. - We hebben de ideeën en keuzes zo goed mogelijk op kaart proberen weer te geven. Echter is dit op sommige punten niet altijd even goed over gekomen. Dit is een leerpunt voor toekomstige projecten en aandachtspunt bij de uiteindelijke omgevingsvisie. - Bij het maken van de enquêtes hebben we gezocht naar een balans tussen een groot aantal factoren, zoals de manier van vragen stellen, informeren, hoeveelheid vragen, etc. Zodat deze voor een zo groot mogelijke groep geschikt was. Een moeilijke puzzel, juist omdat de omgevingsvisie over zoveel onderwerpen gaat en omdat Overvecht een wijk is met veel verschillende culturele achtergronden. We beseffen dat sommige Overvechters deze enquêtes nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl

Nr.	Reactie	Antwoord
	Concentratie en beloopbaarheid zijn daarbij belangrijke (voor)waarden. Maar het lijkt erop dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan gaan landen en wij zijn bang dat de spoeling daarmee erg dun wordt en bovendien de afstanden niet meer te belopen. Dat zou, bovenop de eerder genoemde verkeerstructuur, de grond onder de ontwikkeling van Centrum Overvecht weghalen. Ook op de kaart van de ontwikkelingen op de Tigrisdreef (p.68) is het voorzieningencluster van de Gangesdreef groter gemaakt waardoor ook bestaande gebouwen eengezinswoningen zijn meegenomen. Hoe draagt dit bij aan de versterking van het Centrum plan Overvecht? En kun je dan niet beter spreken van mogelijke uitbreiding, i.p.v. van versterking? *We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht.* **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** In een aantal gebieden maakt de ontwerp-omgevingsvisie het straks mogelijk om laagbouwmilieus te vervangen door zogenaamde ‘stedelijke buurten’. Dit is onder meer het geval in de buurten rondom de Arnodreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef en Rio Brancodreef-Orinocodreef. De inzet van deze mogelijke operaties is onder andere verdichting en verbetering van de ruimtelijke en functionele structuur. Waar ons inziens echter aan voorbij gegaan wordt, is het feit dat dit noodzakelijkerwijs inhoudt dat de bestaande bebouwing vervangen wordt en daarmee een binnen Overvecht onderscheidende kwaliteit verdwijnt: een groenstedelijk laagbouwmilieu. De ontwerp-omgevingsvisie streeft namelijk tegelijkertijd naar differentiatie van woonmilieus om zo de huidige dominantie van gestapelde sociale woningbouw te verminderen. De te transformeren gebieden bevatten momenteel grondgebonden woningen in diverse prijsklassen, van sociale huur tot dure koop. Behalve de diverse inkomensgroepen die hiermee bediend worden, zijn dit allemaal woonmilieus die bij uitstek aantrekkelijk zijn voor gezinnen. Goede huisvesting voor gezinnen is belangrijk voor Overvecht: Gezinnen verbinden zich vaak langdurig aan een plek, hetgeen de binding met de wijk	andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Bij alle enquêtes is ruimte geweest voor toelichting en overige opmerkingen, soms wel bij een combinatie van vragen vanwege de opzet van de enquête. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opbrengst uit de participatie een redelijk beeld geeft van wat Overvechters vinden. - Aantal reacties: De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. - we delen niet dat er een gebrek aan diversiteit en representativiteit was. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk in het kader van spoor ‘bij u’ was groter dan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	vergroot en goed is voor de sociale cohesie. Ook zijn kinderen een belangrijke motor voor ontmoetingen in de openbare ruimte. Daarbij is de relatie tussen privé en openbare ruimte bij laagbouw veel vanzelfsprekender dan bij hoogbouw, zeker bij hoogbouw zoals deze is voorgesteld (6 tot 10 lagen en hoger in geval van hoogstedelijk). Ook dat is bevorderlijk voor de veiligheid en het functioneren van de openbare ruimte en de sociale cohesie. Dat verdichting en differentiatie nodig is en zelfs als een kans wordt gezien voor Overvecht, is goed te volgen. Maar dat hiervoor juist een groot deel van de spaarzame grondgebonden woningen (koop en sociale huur) in Overvecht wordt opgeofferd, is eerder contraproductief naar onze visie. Hier wordt het kind met het badwater weg gegooid. Zie hiervoor ook onze brief d.d. 31 maart 2024 aan het College van Burgemeester en Wethouders n.a.v. ons woonwensenonderzoek. De buurten met grondgebonden eengezinswoningen die nu in een oranje zone liggen zijn gewild om naar door te stromen binnen de wijk. Het zijn vaak gemengde woonmilieus die wat ons betreft gekoesterd en behouden moeten worden. Deze woningtypen zijn juist schaars in Overvecht. Kunt u nader toelichten hoe dit samen kan gaan met een ambitie om hier te verdichten? *Behoud de grondgebonden eensgezinswoningen* **Overig** Bij de Donaudreef (p. 80) staat mogelijke transformatie van 1.000 eengezinswoningen, maar die 1.000 eengezinswoningen betreft toch heel Overvecht Zuid, niet alleen dit buurtje? Graag corrigeren naar het aantal woningen waar het hier om gaat. **4. Participatie** **Participatie NAAM** Wij zijn door het Projectteam al vroeg meegenomen de in de ontwikkeling van het participatieplan en werden regelmatig op de hoogte gehouden over het proces en hebben daar input op kunnen leveren. Dat leek zo mooi. Het projectteam van de gemeente en bureau Posad Maxwan heeft echter anderhalf	diversiteit bij de grote bijeenkomsten die we in het kader van het spoor ‘bij ons’ organiseerden. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	jaar achter gesloten deuren gewerkt aan de inhoud van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht zonder dat wij inhoudelijk meegenomen werden in hun voortgang. Onze adviezen aan het Projectteam werden soms meegenomen maar vaak helaas niet, bv. - Dat de NRU onderdeel van de integrale uitwerking zou moeten maken. - Het moment dat de visiedenkers erbij betrokken werden, was pas in fase 2. Ons advies was dat de bewoners die als visiedenker mee wilden doen, al vóór fase 1 bij het proces te betrekken: voordat de rest van de wijk benaderd werd. - Dat de visiedenkers niet meegenomen zijn in het opstellen van indicatoren voor het MER onderzoek. - Wij vroegen om een afwegingskader; waarin gevolgen en risico's in beeld gebracht zouden worden. Daar is niet op terug gekomen. - De dilemma's en kansen vaststellen, had al in fase 0 moeten starten. Uiteindelijk is er geen bespreking van dilemma's en kansen met ons geweest. - Ook ons advies om belemmeringen toe te voegen in fase 0 is genegeerd. Belemmeringen kunnen bepalend zijn en moeten in een vroeg stadium vaststaan. - Na het eerste wijkberichtbericht en de eerste enquête is afgesproken dat WPO en BPO de gelegenheid zouden krijgen om te adviseren over de inhoud van de wijkberichten en enquêtes. - Helaas ging dit mis in november toen ons - bij navraag daarnaar - werd meegedeeld dat daar geen tijd voor was geweest. Hierdoor was het wijkbericht te algemeen en vrijblijvend en niet duidelijk over de impact voor bewoners. Bijv. geen duidelijke taal over kansen op sloop. - Voor het wijkbericht over de ontwerp-omgevingsvisie in de inspraakperiode zijn onze adviezen wel grotendeels meegenomen. - De Omgevingswet heeft een eigen niveau van participatie, ergens tussen adviseren en co-creëren in. Ons voorstel was om dit te benoemen. Dit zou bekeken worden, maar hier is niet meer op terug gekomen. - Wat er met onze voorstellen voor Einsteinkwartier gebeurd is, is niet duidelijk gemaakt. Op de bijeenkomst die hierover met o.a. Posad Maxwan geweest is, is niet meer terug gekomen. Positief is dat deze punten met de	

projectleiding besproken zijn en dat dit daarna geleid heeft tot periodiek overleg over het proces.

Helaas was in het procesoverleg geen of weinig plek om inhoudelijk toelichting te krijgen hoe keuzes gemaakt zijn. Zo hebben we bv. niet de afweegcriteria gezien waarop de keus uit Varianten 1 en 2 voor Variant 1 gemaakt is.

Participatie bewoners algemeen

Bewoners hebben op verschillende momenten kennis kunnen nemen van de plannen en hun mening kunnen geven over denkrichtingen. Dat werd door veel bewoners gewaardeerd. Dit heeft (opnieuw) veel informatie opgeleverd over wat mensen belangrijk vinden en waar bewoners zich zorgen over maken. Echter, in een vroeg stadium waren al bepaalde keuzes gemaakt zoals het versmallen van de Carnegiedreef waarbij de mening van bewoners niet meegewogen is. Ook werden er twee uiterste scenario's voorgelegd alsof er daartussenin niet allerlei andere mogelijkheden of combinaties mogelijk zouden zijn. Ondanks duidelijke bezwaren maakt de gemeente vaak andere afwegingen, zoals we in het participatieverslag kunnen lezen.

Hier doet zich het gemis voor van een afwegingskader, omdat voor de keuzes die bewoners in de participatie maakten, niet aangegeven werd, wat daar de consequenties van zouden zijn. Daardoor blijkt nu dat voor veel voorgestelde veranderingen weinig draagvlak is.

Pas in de derde participatieronde in november 2023 werd duidelijker welke consequenties deze gemaakte keuzes voor de verschillende buurten zouden kunnen hebben. Bij ons als bewoners (de actieve bewonersorganisaties en inwoners die hebben meegedaan met inlopen en enquêtes) zijn wel de meningen gepeild, maar wij hebben geen aandeel gehad in de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn. En de meeste keuzes die in november voor het eerst gepresenteerd zijn, zijn ondanks geuite bezwaren en zorgen, in de concept-omgevingsvisie nagenoeg hetzelfde gebleven.

Uit de participatieverslagen en de enquêteresultaten blijkt duidelijk dat bewoners over de ideeën en keuzes t.a.v. het groen het meest eensgezind zijn, maar dat dit géén breed gedragen visie is voor verdichting en mobiliteit.

Nr.	Reactie	Antwoord

Andere opmerkingen met betrekking tot participatie

Positief is dat de visiebijeenkomsten goed georganiseerd waren. Echter:

- De kaarten in dl. A en dl. B van de ontwerp-omgevingsvisie zijn onduidelijk, vooral voor automobiliteit (knips).
- De vorm van de enquêtes was sterk sturend. Bij de 1e enquête was de keus tussen antwoorden zeer beperkt en ontbrak de mogelijkheid om een toelichting op de antwoorden te geven.
- Wij vinden de aantallen reacties dan ook laag.
- De adviezen die door Plan B aan het projectteam gegeven zijn, zijn voor ons niet transparant.
- De communicatie was onvoldoende gericht op bewoners met een migratieachtergrond en huurders.
- We zagen dan ook bij de visiedenkers en inloopbijeenkomsten dat een te eenzijdige groep bewoners hieraan meedeed.

4. Samenvattend

- Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden, omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. (kernteam)
- Wij zijn tegen de verkeersbeperkende maatregelen zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid. (Dirk Iede_
- Het realiseren van meer groen door op grote schaal parkeerplaatsen te laten vervallen vinden we niet acceptabel en haalbaar.
- Wij willen dat de groenstructuur intact blijft. We hebben behoefte aan verduidelijking daar waar in de visie staat dat er ruimte is in de hoofdgroenstructuur te bouwen en waar het aan de groenstructuur “raak”. (kernteam)
- Wij missen buurtgroen op de kaart en hebben behoefte aan verduidelijking rondom groenberekening en groencompensatie. (Uli)
- De term “Transformaties in het groen” behoeft verduidelijking (kernteam)
- Wij willen niet dat groene binnenhoven worden bebouwd (kernteam)
- We willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. (kernteam)

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Groei mag geen doel op zich zijn, ook niet in de rode en oranje gebieden; kwaliteit moet voorop staan voor zittende en nieuwe bewoners. - We vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein - We zien risico's bij het "hart van de wijk", zoals het nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en de planvorming rond de NRU. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht. - - Wij willen dat buurten met grondgebonden eengezinswoningen, die al zo schaars zijn in Overvecht, behouden worden.	
461	Wij vertegenwoordigen de 240 appartementen van de flatgebouwen Theemsdreef 262- 452, Naxosdreef 97-191 en Patmosdreef 2-192, hierna aangeduid als ThePatNax. Onze flatgebouwen zijn direct gelegen naast het Grootwinkelcentrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. Algemeen Wij en onze leden/bewoners van de appartementen zijn geschrokken door de omgevingsvisie Overvecht met een buitenproportionele verdichting met 5.000 woningen en 3.000 werkplekken. Deze groei is gebaseerd op de RSU 2040 met een mogelijke projectie naar Overvecht, waarbij een verdichting van een derde ten opzichte van de bestaande 16.000 woningen zijn weerslag vindt in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Groei die nooit onderwerp van enige participatie is geweest en een RSU 2040 die met een minimale meerderheid is aangenomen. Het ontwerp dat vooral gestuurd wordt door zelf vanuit de stad "verzonnen" aantallen, is niet alleen qua omvang een bedreiging voor Overvecht, maar ook de vorm met veel hoogbouw tot maar liefst 70 meter hoogte, de impact op de algemene voorzieningen, het milieu (ons groen), het verkeer/doorstroming en de leefbaarheid zijn zaken die wij niet als een positieve ontwikkeling zien voor Overvecht als geheel en voor onze directe leefomgeving in het bijzonder. Het stedenbouwkundig ontwerp van Overvecht is uniek in zijn tijd. Een wijk met relatief veel hoogbouw, met veel groen en een mooi uitzicht waardoor de	**Algemeen** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel en passen we zorgvuldig in. We koesteren bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 komen de cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoogbouw niet als bedreigend of opgesloten wordt ervaren. Hoogbouw waarbij de flatgebouwen in een kenmerkende U-vorm zijn geplaatst, zodat zonlicht vrij spel heeft vanuit het zuiden/zuidwesten en waarbinnen natuurlijke groene ruimten bestaan waarin mensen verblijven, elkaar ontmoeten en hun kinderen veilig kunnen spelen. Wellicht herkent u deze laatste zinsnede uit de omgevingsvisie? Wij zullen u verklappen dat er wel meer punten in de omgevingsvisie staan die als nieuw, mooier en beter worden bestempeld, terwijl dat gewoon het Overvecht van nu is. In de ontwerpvisie worden de open zijden van deze U-vormen aangegrepen als mogelijkheid om te verdichten, waardoor het open en vrije karakter verdwijnt en tevens het uitzicht van de mensen in de bestaande hoogbouw wordt belemmerd. Onze wijk wordt door zijn rivierdreven (Donau, Moldau, Marne, Moezel, Theems, Tigris, Nijl, Japura, Orinoco, Rio Branco, etc.) uit alle werelddelen op een goede manier voor al het verkeer ontsloten. Deze rivieren worden in de ontwerpvisie van dammen voorzien en veroorzaken een congestie waardoor deze niet meer stromen voor iedereen. Er zijn voorbeelden waarbij visie en praktijk uiteenlopen zoals bij de ’t Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard die in de omgevingsvisie wordt doorgetrokken over de Marnixbrug naar de Einsteindreef. De stedenbouwkundige opzet van Overvecht kenmerkt zich binnen de rivieren door duidelijk afgebakende buurten die tezamen het fundament van de wijk vormen. De Operettebuurt met namen als Rubicon, Oberon en La Traviata worden omsloten door de Moezel, Marne en Ebro. De Griekse buurt met dreven als Patmos, Naxos, Samos, Kreta door de Marne, Moezel, Theems en grote namen als Zamenhof en Einstein. De Carnegiedreef is één van de groene aders door de wijk Overvecht met ruimtelijke kwaliteiten die in de omgevingsvisie moet wijken voor een HOV-baan geflankeerd door een hoogstedelijke verdichting. Een directe bedreiging en aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners van de naastgelegen 10-hoog flats, waarbij de van oorsprong open structuur van de kenmerkende U-vorm teniet wordt gedaan.	overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden met de karakteristieke hoven. De uitgangspunten voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn nu aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. Dit is maatwerk. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De groene ader van de wijk de Carnegiedreef moet in de omgevingsvisie niet wijken voor een HOV-baan met hoogstedelijke bebouwing. De Carnegiedreef verandert in een autovrije groene promenade, waar fietsers, voetgangers en OV centraal staan. Bewoners en bezoekers van Overvecht blijven hier het groene karakter van de wijk ervaren. Het groen op de Carnegiedreef/Zamenhofdreef krijgt juist meer ruimte, en gaat functioneren als nieuwe nieuwe parkzone die Park de Gagel en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Aan deze centrale as is er ruimte voor nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken. Deze zullen voornamelijk geconcentreerd worden in het Overvecht Centrum en Stationsomgeving (55-60% van de totale verdichting van Overvecht). In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden aan de centrale as waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. De uitgangspunten voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een HOV-baan met daarnaast een hoge mate van verdichting gaat ten koste van een belangrijke ruimtelijke groene verkeersader. Bovendien bestaat er al een goed functionerend netwerk van buslijnen over de rivieren door de wijk waar een HOV-baan aangevuld met shuttlebusjes niet aan kan tippen. De ontwerpvisie Overvecht bestaat uit een veelheid van aannames, verwachtingen en afhankelijkheden die niet los van elkaar kunnen worden gezien en die voortkomen uit de opgelegde aantallen woningen en werkplekken. Deze aantallen staan als een paal boven water, maar worden in de participatie vaak weggewuifd in de trant van “nee hoor, de aantallen zijn niet leidend”. In de aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) zijn de volgende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad toegevoegd: a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad; b. Groei in balans. Volgens ons wordt niet aan deze principes voldaan in de omgevingsvisie Overvecht. *Wij zijn van mening dat in zijn algemeenheid de ontwerpvisie Overvecht wordt gedreven door opgelegde groei van woningen en werkplekken. Hierdoor worden extra problemen in de wijk veroorzaakt op het gebied van leefbaarheid, mobiliteit, algemene voorzieningen, sloop/nieuwbouw, milieu waardoor de kwaliteit en leefbaarheid van de wijk onder hoogspanning komt te staan enonomkeerbare stedenbouwkundige schade ontstaat. Bij opgelegde forse groei, is nooit sprake van groei in balans. Wij verzoeken u de groeidoelstelling voor Overvecht niet leidend te laten zijn, maar mogelijkheden voor wijkverbeteringen in zijn volle omvang als uitgangspunt te hanteren, zodat een organische groei van woningen en werkplekken kan plaatsvinden zonder onomkeerbare schade aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet.* ThePatNax en directe omgeving Wij zijn als VvE-bestuur en stuurgroep Verduurzaming inmiddels ruim 2 jaar bezig met een verregaand verduurzamingsonderzoek om onze flatgebouwen toekomstbestendig te maken. Wij willen een bijdrage leveren aan de energietransitie door van het gas af te gaan, onze gebouwen energetisch te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Het gaat om een grootschalige	kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". In deze rood-oranje gearceerde gebieden (waaronder Patmos-/Naxosdeef) spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as (Carnegiedreef/Zamenhofdreef). Begeleidende bebouwing draagt bij aan aangename routes met ogen op straat. Door hoven meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), ontstaat er ook meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting ook tot een kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen, zoals bijvoorbeeld beoogd aan de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef. We erkennen het belang van groene ruimtes in Overvecht en streven ernaar om deze waar mogelijk te behouden en te integreren in onze plannen. De aanleg van een HOV-baan is een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit binnen de wijk en met de rest van de stad. Echter, we zijn ons bewust van de noodzaak om hierbij een balans te vinden tussen infrastructuur en groenvoorziening. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen we ervoor zorgen dat de groene verkeersaders zo veel mogelijk worden beschermd en geïntegreerd worden in het ontwerp. Het bestaande netwerk van buslijnen speelt inderdaad een cruciale rol in de mobiliteit van de wijk Overvecht. Het HOV-systeem is bedoeld als een aanvulling op dit netwerk, met als doel snellere en efficiëntere verbindingen te creëren voor langere afstanden. Het buurtgerichte OV speelt een rol in het fijnmazig ontsluiten van gebieden die niet direct langs de HOV-route liggen. Wij zullen bij de verdere

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpak van de flatgebouwen met forse investeringen die zijn begroot op 23 miljoen euro. Er is onder onze leden de nodige onrust ontstaan over het eerder gepresenteerde toekomstplan Centrum Overvecht. We kregen veel vragen over wat dit zou betekenen voor onze gebouwen, bijvoorbeeld omdat woontorens van 50-70 meter op nog geen 50 meter afstand van onze flatgebouwen staan ingetekend. Bij sommige eigenaars is hierdoor twijfel ontstaan over de verduurzaming en de daarmee samenhangende investeringen. Daar is nu een golf aan onzekerheden bijgekomen door de omgevingsvisie Overvecht en het wijkbericht april 2024 voor Zamenhofdreef e.o. In voornoemd wijkbericht staan onze flatgebouwen in een roodgekleurd gebied wat staat voor hoogstedelijke gebieden. Namens de ThePatNax zijn vragen gesteld op een bijeenkomst op 9 november 2023 op locatie Younity. Aldaar was een afbeelding te zien waarop onze flatgebouwen roodgekleurd waren aangegeven. De gespreksleider dacht nota bene dat het gebouwen van een woningbouwcorporatie betrof! Wij hebben toen aangegeven dat het privébezit betreft. Hetzelfde geldt voor de garages die als toekomstige ”actieve plinten” werden bestempeld. Wij hebben toen nadrukkelijk gevraagd die rode kleur in toekomstige afbeeldingen te verwijderen. U kunt zich onze verontwaardiging voorstellen toen wij het wijkbericht onder ogen kregen waarin de flatgebouwen nog steeds rood staan ingekleurd. In de toelichting staat onder punt 4. in het gebied van onze gebouwen dat er ruimte is voor hoogstedelijke bebouwing met woningen, werkplekken en voorzieningen. Leden van onze VvE’s (mede-eigenaren) hebben onder meer de volgende vragen aan ons gesteld: 1. kunnen onze flatgebouwen worden gesloopt voor nieuwbouw? 2. kunnen de drive-in woningen aan de Zamenhofdreef worden gesloopt voor hoogbouw? 3. kan er in de binnentuinen worden gebouwd? Op de eerste 2 vragen hebben wij geantwoord dat het slopen van onze flatgebouwen en de drive-in woningen nooit zonder instemming van de	planning en uitvoering van het HOV-systeem nauw samenwerken met de huidige vervoerbedrijven en de provincie Utrecht om een goede balans te vinden tussen de HOV-lijnen en het buurtgerichte OV. De ontwerpvisie Overvecht is gebaseerd op uitgebreide analyses en onderzoeken. We erkennen dat er veel aannames en verwachtingen aan de visie ten grondslag liggen, en dat deze in onderlinge samenhang moeten worden bekeken. Het aantal woningen en werkplekken dat gepland staat, is inderdaad een belangrijke factor in de ontwikkeling van de wijk. Deze aantallen zijn gebaseerd op de behoefte aan woon- en werkruimte binnen de stad Utrecht. Hoewel deze aantallen leidend zijn, streven we ernaar om samen met bewoners en belanghebbenden een evenwichtige en haalbare visie te realiseren. Uw opmerkingen hierover nemen we ter harte. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Tegelijkertijd zien we ook veel mensen op zoek naar een nieuwe woning. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Dat hebben we verder uitgewerkt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. **ThePatNax en directe omgeving** Indien initiatiefnemers en eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan is het niet uitgesloten dat de gemeente regie neemt voor de verdere planvorming. Als de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond kan uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Nr.	Reactie	Antwoord
	eigenaren kan plaatsvinden. In de toelichting op de buurtkaart van het wijkbericht april 2024 staat namelijk: *Wij verzoeken u onomwonden aan ons te bevestigen dat indien voor sloop/nieuwbouw bij een plan of initiatief geen overeenstemming met eigenaren wordt bereikt, nooit zal worden overgegaan tot een onteigeningsprocedure.* Op vraag 3 hebben wij geantwoord dat ondanks de roodgekleurde zone wij het ons niet kunnen voorstellen dat er in de openbare binnentuinen gebouwd gaat worden. Deze binnentuinen zijn recentelijk na 60 jaar vanuit het project Groene Lint aangepakt met een kwalitatieve verbetering van het groen en met speelfaciliteiten. Per saldo is er meer groen bijgekomen door delen van het trottoir en enkele parkeerplaatsen te verwijderen. *Wij willen bevestiging dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd.* Ons woongebied langs de Zamenhofdreef, tegenover het winkelcentrum Overvecht, is stedelijk bebouwd met een 6-tal flatgebouwen van elk 9 verdiepingen (8 woonlagen). In dit gebied is al sprake van een hoge woningdichtheid van afgerond 107 woningen per hectare, inclusief de gezamenlijke openbare binnentuinen. In het Centrumplan Overvecht komen de plannen op ca. 230 woningen per hectare en worden de groennormen niet gehaald. De openbare binnentuinen bij onze flatgebouwen en Park de Watertoren leveren een bijdrage aan de anders onhaalbare groennormen in het Centrumplan Overvecht. Overwegende dat er al sprake is van een hoge woningdichtheid in het gebied van ThePatNax en dat het wenselijk is dat de openbare binnentuinen voor de huidige bewoners en toekomstige bewoners in het Centrumplan Overvecht worden behouden, is de rode markering van het gebied niet reëel en ongewenst met het oog op de kwaliteit en leefbaarheid. *Wij zien het gebied waarin de ThePatNax is gelegen, gezien de aanwezige woningdichtheid en toekomstige uitbreiding van het naastgelegen Centrum Overvecht, als een gewone buurt waar gezocht kan worden naar*	Wij kunnen u deze bevestiging niet geven dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd. De rode hoogstedelijke gebieden hebben we in de aangepaste omgevingsvisie opgesplitst in rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. Dit gebied behoort tot de rood-oranje gebieden waar verdichting gewenst is. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen, waaronder de Zamenhofdreef als aantrekkelijke parkzone. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hier valt ook het door u genoemde gebied in. Door te verdichten langs deze centrale as, kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Ïn dit kader nemen wij uw suggestie om het gebied te wijzigen naar het gele gebiedstype "Woonbuurten" niet over. Wel hebben we naar aanleiding van de participatie de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. Het door u genoemde gebied valt binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn hiervoor spelregels opgenomen voor type ontwikkeling, structuur, architectuur, programma, bouwhoogten en aangevuld met groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. Wij zien hier wel verdichtingsmogelijkheden, waarbij ingespeeld kan worden op de bestaande ruimtelijke indeling met de hoven, maar dan in een meer stedelijke compacte vorm. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteringen, maar waar geen plek is voor extra hoogbouw. Gebied wijzigen naar gele kleur! Wij vernemen graag uw schriftelijke reactie op alle vragen/opmerkingen die cursief in blauw zijn afgedrukt.	onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Zo neemt bijvoorbeeld het groen toe in Centrum Overvecht, streven we ernaar dat het aandeel groen in de hoven ongeveer gelijk blijft. Er zal op plekken groen verdwijnen (bouwen in hoofdgroenstructuur), maar overall komt er veel groen bij in Overvecht (woonbuurten, parken versterkt groen raamwerk).
462	Hierbij willen wij graag een zienswijze indienen op het onderdeel Tigrisdreef e.o. van de Omgevingsvisie. Allereerst vinden wij de kaart van deze buurt zeer onduidelijk. Waar liggen onze woningen op het kaartje? Voor zover dit goed te detecteren valt op het kaartje, liggen onze woningen in een zone die als “Transformatie in het groen” wordt aangeduid. Aan de groenstrook langs de Klopvaart. Volgens pagina 176 van het MER rapport Is de Klopvaart een rijksmonument evenals de nabijgelegen Forten de Gagel en de Klop. Deze forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk onderdeel van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterlinie. Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle objecten, ensembles en gebieden staan niet op zich, maar zijn ingebed in hun omgeving en staan daarmee in wisselwerking. Deze wisselwerking onderkennen legt een basis voor een wederzijds positieve ontwikkeling en voorkomt ‘ongelukkige’ ingrepen die achteraf worden betreurd, maar moeilijk te herstellen zijn (zie de zienswijze van de Historische Vereniging Oud-Utrecht, commissie Cultureel Erfgoed). In “Transformatie in het groen” kan volgens de definitie in de Omgevingsvisie gebouwd worden. Wij maken er bezwaar tegen wanneer de groenstrook t.o. de Aleppodreef en grenzend aan de Klopvaart, als mogelijk bouwgebied aangemerkt zou worden. Deze discussie is al eerder gevoerd tijdens de ontwikkeling van gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt.	De groenstrook tegenover de Aleppodreef is geen onderdeel van het gebied "Transformatie in het groen" maar maakt onderdeel uit van de groenstructuur van de Klopvaart. De omgevingsvisie ziet deze groene en cultuurhistorische zone als te behouden kwaliteit. De omgevingsvisie maakt hier geen bebouwing mogelijk. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel het groen en buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen heeft de gemeenteraad ermee ingestemd dat op de groenlocatie Aleppodreef (dit gold ook voor de Papyrusdreef) geen extra woningen gebouwd gingen worden. Zie de bijlage d.d. 23 november 2009. Nu wordt aan de Omgevingsvisie gewerkt, maar onze argumenten tegen bebouwing zijn nog steeds dezelfde. En zelfs nog versterkt doordat in 2021 de Klopvaart tot Unesco Werelderfgoed uitgeroepen is. Wij missen in de ontwerp-omgevingsvisie een visie op het cultuurhistorisch erfgoed verder dan het behoud van rijksmonumenten. Wij zijn van mening dat het van belang is om de cultuurhistorische waarden vanuit hun wisselwerking met de omgeving en hun mogelijkheden voor een wederzijds positieve ontwikkeling te bezien. Ter toelichting: Onze woningen aan de Aleppodreef [redacted] zijn gelegen aan de groenstrook langs de Klopvaart. De overige woningen aan de Aleppodreef [redacted] vormen een buurtje 2 met 21 woningen, dat overloopt in de Seoeldreef. Die eindigt bij de Yokohamadreef, waar zo te zien ook de zone van “Transformatie in het groen” eindigt. Op de groenstrook tegenover de woningen Aleppodreef 1 t/m 13 staat geen bebouwing. Wij vinden de definitie van “Transformatie in het groen” nogal vaag, reden waarom wij deze bezwaarbrief schrijven. De groenkwaliteit is volgens die definitie laag door verrommeling van bebouwing, verharding hekwerken. Er worden kansen gezien om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren. Wij zijn van mening zijn dat deze definitie niet van toepassing is op de groenstrook t.o. Aleppo 1 t/m 13. De groenstrook ziet er prachtig uit, er staan bomen, langs de Klopvaart staan bomen. Kortom, een prachtig stukje natuur, dat bovendien tot het Unesco Werelderfgoed behoort, want liggend langs de Hollandsche Waterlinie. Ook is het een ecologische verbindingszone. Deze groenstrook is een belangrijk rustpunt in onze woonomgeving. Het gebied wordt veel gebruikt om te wandelen door omwonenden, die van de natuur genieten. Mensen ontmoeten er elkaar, waardoor het ook een sociale functie heeft. In deze omgeving met 10-hoog flats is het van groot belang dat bewoners een stukje buiten kunnen wandelen. Al is het alleen al om gezondheidsredenen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verder is het belangrijk dat dit stukje groen behouden blijft omdat er behoefte aan groen is in deze omgeving met 10-hoog flats. Belangrijk is dat een deel ervan hondenuitlaatplaats is, een functie die niet kan verdwijnen in verband met het welzijn van honden en hondenbezitters. Dit stukje groen langs de Klopvaart moet behouden blijven en mag niet bebouwd worden. Zeker omdat het grenst aan een Rijksmonument dat behoort tot Unesco Werelderfgoed en de Hollandsche Waterlinie en daarmee in wisselwerking staat.	
463	Hierbij delen we graag onze reactie op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Allereerst; wat een mooie visie! We kunnen ons grotendeels vinden in de plannen die er toekomstbestendig en fijn voor de wijk uitzien. Wel hebben we 2 grote zorgen die we bij dezen graag delen: **1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** Wij wonen zelf in deze straat en los van ons eigen prettige en rustige uitzicht dat verloren zal gaan door de HOV voor de deur zal de veiligheid en rust in de buurt met name voor ouders met jonge kinderen en ouderen sterk afnemen. Verder is een groot deel van het park incl. speeltuin, voetbalveld en schaatsbaan nu goed bereikbaar vanuit de wijk, wat niet het geval zal zijn met de HOV lijn er direct tussen. Daarom stellen we voor de HOV over bestaande grote wegen (Moezeldreef en Marnedreef) te laten lopen, wat tevens enorm veel extra kosten zal besparen. We waarderen de focus op groen in de plannen en denken dat het huidige Park de Watertoren groot genoeg is om uit 2 delen te laten bestaan, zoals nu het geval is. **2. Toegang tot de operabuurt** We kunnen ons erin vinden dat de auto een minder prominente plek in de stad moet hebben in de toekomst (lagere snelheden, meer drempels, etc.). Echter, als wij de plannen goed begrijpen dan blijft er per buurt maar 1 hoofdtoegangsweg voor auto's beschikbaar en dat lijkt ons a) niet veilig en b) niet toegankelijk voor de diversiteit aan inwoners die voor hun (essentiële) beroep vaak afhankelijk zijn van de auto/busje (vaak zonder de luxe om ook thuis te kunnen werken).	**1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt. **2. Toegang tot de operabuurt** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We zouden het op prijs stellen als jullie bovenstaande mee kunnen nemen in jullie afwegingen. Vast hartelijk dank, en fijn ook dat we zoals we begrijpen geïnformeerd zullen blijven over de toekomstige stappen.	
464	Wat betekent Tuinvereniging “Ons Genot “voor mij? In 2001 ging ik mijn dochter ophalen bij een vriendinnetje waarvan de ouders een tuin hadden bij “Ons Genot”. Komend uit de binnenstad van Utrecht vond ik het inderdaad een genot. Wat een rust en ruimte. Wat veel prachtige bomen die rondom het complex lagen. Wat een mooi stukje natuur. Wat een diversiteit aan tuinen. Al snel daarna stonden wij op de wachtlijst en na anderhalf jaar werd ons wachten beloond. In de ruim 20 jaar is de betekenis van de tuin voor mij deels veranderd. Was het in eerste instantie een plek voor ons om onze gedachten te verzetten, plannen te maken voor een nieuw tuinontwerp, met kinderen en vrienden de vrije tijd door te brengen op deze bijzondere plek is het de laatste jaren daarnaast vooral ook een plek om samen met anderen van de vereniging iets moois neer te zetten. Bijvoorbeeld door samen met anderen dahlia’s op te kweken en die in een groots opgezette tentoonstelling in een weekend in augustus/september aan anderen te tonen. Veel mensen van buiten de vereniging kwamen dan ook op het complex, inclusief de toenmalige burgemeester van Utrecht, Jan van Zanen, die een groot liefhebber van dahlia’s was. Behalve dahliatentoonstellingen werd er ook elk jaar een lathyrus en een chrysantententoonstelling georganiseerd die ook elk op veel bezoekers van buiten de vereniging konden rekenen. Op dit moment zijn er geen grote tentoonstellingen meer, wellicht in de toekomst wel weer want de liefde voor dahlia’s is bij veel leden, ook nieuwe leden wel aanwezig. De laatste jaren richt mijn aandacht zich vooral op natuurlijk tuinieren en zet ik mij samen met anderen in om o.a. bio tuinaarde, veenvrije potgrond,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	organische mest en bijvoorbeeld wormenmest te verkopen in de tuinwinkel op ons complex. Bijzonder te merken dat ook mensen van buiten de vereniging “Ons Genot” weten te vinden op zaterdagmorgen wanneer de winkel open is. De biologische groenten die door een vrijwilliger worden gekweekt in de grote kas en als kleine plantjes op zaterdag worden verkocht spelen hier ook een belangrijke rol in! Er is op het tuincomplex veel kennis aanwezig op het gebied van natuurlijk tuinieren, het goed verzorgen van de bodem en het bodemleven. Ik doe daar zeker ook mijn voordeel mee en draag deze kennis ook weer over aan familie en vrienden buiten het complex. Het goed verzorgen van de tuin vertaalt zich tenslotte in een prachtig complex waar veel bijzondere insecten, reptielen (ringslang) ooievaars (al een aantal jaren een nest) bijzondere (inheemse) planten zich een plek hebben weten te veroveren. Ik moet er niet aan denken dat dit een grote grasmat wordt met witte lijnen, doelpalen en 24 paar voeten die hier over het gras denderen, aangemoedigd door enthousiaste fans. Wat een verarming! Liever zou ik zien dat het complex behouden blijft voor alle leden, de jonge gezinnen die net begonnen zijn op het complex en nog zoveel plannen hebben maar ook dat we er met elkaar voor kunnen zorgen dat nog veel meer mensen het tuincomplex gaan leren kennen. Dat we wandelaars wellicht kunnen inspireren door de grote diversiteit aan tuinen op ons mooie complex met al dat groen, net zoals dat met mij ruim 20 jaar geleden is gebeurd!	
465	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn mening en zorgen te delen over de omgevingsvisie Overvecht. Allereerst wil ik aangeven dat ik het initiatief van een omgevingsvisie voor de hele wijk een goed initiatief vind. Er is duidelijk een meerjarenplan voor de hele wijk opgesteld en die werkwijze vind ik goed. Echter ik heb ook meerdere bezwaren en zorgen rondom de plannen die er nu liggen.	Goed te horen dat u met veel plezier woont in Overvecht. In uw reactie komen zorgen aan bod over leefbaarheid, inwonerdichtheid, hoogstedelijke gebieden en behoud van de groene rustige binnenhoven, uitzicht, hittestress, bouwhoogten en de effecten ervan. En u geeft 3 voorwaarden aan waarmee u met wat extra bebouwing zou kunnen leven. Hierna zal elk aandachtspunt worden beantwoord:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eerst volgen hier mijn opmerkingen over het gebied waar ikzelf woon: buurt Zambesidreef, gedeelte aan het begin van de Carnegiedreef: Zelf woon ik inmiddels 10 jaar met erg veel plezier en tevredenheid in de 10-hoog flat aan de Kwangodreef (de flat die aan de achterkant uitkijkt op het parkje van de Antilopedreef gelegen aan de Carnegiedreef). In de omgevingsvisie staat mijn flat en parkje samen met de parkjes en flats links en rechts van onze flat ingekleurd als rood, hoogstedelijk gebied waar extra woningen bijgebouwd kunnen worden. Nu ben ik niet perse tegen extra woningbouw. Ik snap heel goed dat er vanwege de woningnood extra woningen bijgebouwd moeten worden, ook in Overvecht. zelfs in het stukje waar ikzelf woon (dat gebeurt nu al bij de Ivoordreef). Maar ik maak me bij deze plannen wel zorgen over de leefbaarheid van de mensen die er nu al wonen en ook de mensen die erbij komen wonen. Als ik nu uit het raam van mijn tussenwoning kijk (dat is richting de Carnegiedreef), kijk ik naast de hele mooie, hoge bomen van het parkje uit op 5 andere 10-hoog flats. Wat ik daarmee wil aangeven is, dat dit deel van de wijk al heel erg dichtbevolkt is. Ik vraag me echt af waarom het de gemeente het een goed idee lijkt om dat heel erg dichtbevolkte gebied nog drukker te maken. De overlast die nu door bewoners wordt ervaren, komt vooral door dat er al erg veel mensen op een klein stukje grond wonen. In de plannen worden dit alleen nog maar meer mensen en ik denk dat de overlast daardoor ook echt alleen maar erger wordt en de leefbaarheid afneemt. Het kan er dan straks wel gelikter uitzien, maar het wordt echt nog drukker en dat geeft gewoon meer overlast. Bovendien vraag ik me af waarom de extra woningen gebouwd moeten worden op een plek waar het al zo dichtbevolkt is en niet op een plek waar de bevolkingsdichtheid minder is. Het voelt een beetje of ons deel van de wijk wordt opgeofferd om het in andere delen van de wijk leefbaarder te maken. Nu wordt het verkocht in deze omgevingsvisie als dat het een bruisend hoogstedelijk gebied wordt, maar als huidige bewoner ben ik daarvoor 10 jaar geleden niet op deze plek komen wonen. Als ik dat had gewild, was ik wel ergens anders gaan wonen. Ik woon nu in een fijne woonwijk en ik wil graag in een leefbare, fijne woonwijk blijven wonen. Bovendien maak ik me ook wel zorgen dat een verdere verstedelijking zorgt voor nog meer hitte in de zomer, want de hitte blijft nu al erg hangen tussen alle hoogbouw.	We streven er naar dat elke ruimtelijke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) Hoogstedelijke gebieden en groene binnenhoven Na aanleiding van de participatie en de zorgen over de groene hoven en hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bovendien geeft de legenda kleur rood ook aan dat er de mogelijkheid is voor sloop en nieuwbouw. Zoals eerder gezegd woon ik met heel veel plezier, al 10 jaar in mijn woning en ik zou het echt verschrikkelijk vinden als mijn flat gesloopt wordt voor nieuwbouw. Ik zou heel graag nog vele jaren in mijn huidige woning willen wonen. Ik weet dat niet alleen de gemeente hier uiteindelijk over gaat, maar mijn woningbouwcorporatie, echter ik wil het hier ook aangeven. Als er in ons stukje toch extra huizen bijgebouwd moeten worden (wat waarschijnlijk de realiteit is), dan zou ik er mee kunnen leven dat er aan de plint (de kant van het parkje aan de Carnegiedreef) extra hoogbouw gebouwd wordt, mist er aan de volgende 3 voorwaarden wordt voldaan: 1) De Carnegiedreef daadwerkelijk een groenstrook wordt met busbaan en geen weg meer is voor "normaal verkeer", zodat we niet én met extra huizen (en de overlast die daarvan komt) zitten én we ook de overlast houden van een drukke verkeersstraat die de Carnegiedreef nu is. Dus niet dubbel inleveren op onze woonomgeving. 2). Het parkje (grotendeels) behouden blijft inclusief de hoge bomen die er nu voor zorgen dat ik woonende op de 9e verdieping toch het idee heb dat ik in het groen woon, terwijl ik in zeer dichtbevolkt gebied woon. Het parkje is de gedeelde achtertuin voor de bijna 200 huishoudens die er direct aan wonen. Hier kunnen onze kinderen veilig spelen terwijl we vanuit de flat zicht op ze hebben. Zeker na de opknapbeurt van "Het Groene Lint" wordt het park intensief gebruikt door de bewoners die allemaal geen tuin hebben, maar alleen een balkon. Ook is dit de plek waar we tijdens hete zomers verkoeling vinden, als het in onze huizen erg warm wordt. Dit is het enige groen waar ik op uitkijk in mijn tussenwoning. Deze parkjes zijn dus heel erg belangrijk voor ons en voor mij is het een van de belangrijkste redenen dat ik er met veel plezier woon. 3). De nieuwe hoogbouw is niet massief 50 meter hoog. Als we als een soort van compensatie voor de nieuwe hoogbouw de groenstrook van de Carnegiedreef krijgen, dan is het ook wel prettig als we daar vanuit onze huizen iets van kunnen zien en niet alleen uitkijken op een muur van 50 meter hoog, die ook een groot deel van ons zonlicht tegenhoudt. Liever heb ik het zelf zo laag mogelijk, maar waarschijnlijk wordt de nieuwbouw aan de Carnegiedreef hoge hoogbouw. In dat geval zou een getrapte gevel wel erg prettig zijn.	aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Afhankelijk van de huidige situatie zal het groen ter plekke: - kunnen toenemen (Overvecht Centrum), - ongeveer gelijk blijven (bijvoorbeeld groene hoven) - afnemen (bouwen in de groene hoofdstructuur), wetende dat je in de hele wijk (buurten, groen raamwerk,…) veel meer groen gaat toevoegen. Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dan heb ik voor de Zambesidreef e.o. nog een paar meer algemene opmerkingen: * Voor het gedeelte van de buurt grenzend aan de Einsteindreef staan er veel veranderingen ingetekend of zijn al aan de gang (Ivoordreef, ZONOR gebied en in de omgevingsvisie het roodgekleurde gebied waarin ik dus woon). Ik ben als bewoner een beetje bang dat we de komende 15 jaar in een grote bouwput wonen en ik vraag me af of de gemeente daar ook rekening mee houdt. We hebben nu ook al geluids- en bouwoverlast van de grote renovatie van de flats aan de overkant van de Carnegiedreef en de werkzaamheden aan de Ivoordreef. Begrijp me goed, ik ben niet tegen renovatie of wijkverbetering, maar bij deze plannen lijkt het erop dat we jarenlang overlast hebben. Dus ik zou graag willen dat jullie daar ook oog voor hebben en rekening mee houden, zodat dit beperkt blijft. * Mijn huisartsenpraktijk Dokters op Dreef (voorheen huisartsenpraktijk Carnegiedreef) is gevestigd in het parkje van de Giraffedreef. Dit is een hele fijne huisartsenpraktijk en ik hoop dat de gemeente hen vervangende huisvesting dicht in de buurt beschikbaar stelt als ze vanwege de wijkverbeteringen uit hun huidige huisvesting weg moeten. Dan nu nog wat algemene opmerkingen: * In de plannen worden veel doorgaande wegen afgesloten. Ik maak me serieus zorgen over de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk. Vooral ook voor mensen die bijvoorbeeld voor het bezoek aan een zorgverlener van de ene buurt in Overvecht naar de andere moeten en die dit niet per fiets of lopend kunnen. Ik ben zelf helemaal voor de wijk minder auto georiënteerd maken, maar als al het autoverkeer dat van het ene deel van de wijk naar een ander deel van de wijk moet via de ringweg moet, dan houd ik echt mijn hart vast. Ik ben bang voor net zo'n verkeersopstopping die nu al regelmatig bij de Marnixstraat voor problemen zorgt. * Ik denk dat er in de wijk best een aantal parkeerplaatsen kunnen verdwijnen om de wijk bijvoorbeeld groener te maken. Maar in deze wijk wonen veel mensen die onregelmatige diensten werken (vroege of late diensten in de zorg, vroege diensten bij PostNL). Als deze mensen (vooral vrouwen) in het donker ver moeten lopen naar hun geparkeerde auto, die ze nodig hebben omdat op hun werktijden het OV niet rijdt, dan kan dat zorgen voor een groot	de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht verandert. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt groene parkzone De Carnegiedreef-Zamenhofdreef transformeert naar een aantrekkelijke, bruikbare, groene, autovrije parkzone met een HOV-lijn. Fietsers en wandelaars krijgen hier ruimbaan. Dit en begeleidende bebouwing aan de Centrale as zorgt er voor dat de binnenhoven rustiger worden. De Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt levendiger en aangenamer met voorzieningen, wandelende, fietsende en recreërende mensen. De nota geeft richting, maar het is niet de bedoeling dat alles in één keer wordt uitgevoerd. We begrijpen uw zorgen goed; langdurige bouwoverlast kan een flinke impact hebben op uw leefomgeving. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie blijven we aandacht hebben voor een evenwichtige planning en zoeken naar manieren om de hinder voor omwonenden te beperken. Wij willen het voorzieningenniveau in Overvecht gelijk houden en waar mogelijk verbeteren. Mocht dit bij de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht aan de orde komen dat de huisartsenpraktijk aan de Giraffedreef daar niet kan blijven, dan wordt in nauwe samenwerking met eigenaar en huurders gezocht naar een geschikte alternatieve locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevoel van onveiligheid. Ik denk dat het belangrijk is dat de gemeente zich realiseert dat veel mensen in Overvecht geen 9 tot 17 kantoorbaan hebben en parkeren voor hun eigen flat dus geen extreme luxe is, maar noodzakelijk. * Ik zou graag zien dat er ook een goede en snelle busverbinding komt richting het USP. Er studeren ook veel in Overvecht wonende jongeren aan de universiteit en hogeschool. Voor corona was er tijdelijk een directe verbinding tijdens de ochtend- en avondspits. Het lijkt me wenselijk dat deze verbinding in de toekomst terugkeert. * Een van de kenmerkende dingen van Overvecht zijn de pierenbadjes die in de zomer altijd intensief gebruikt worden voor verkoeling door jonge kinderen. Ik zou het erg op prijs stellen dat deze behouden blijven, of in het geval van de Ivoordreef weer terugkomen. Na deze lange opsomming van zorgen en bezwaren wil ik tot slot meegeven dat ik veel dingen in de omgevingsvisie positief vind. Zo vind ik het bijvoorbeeld erg goed dat het gebied rondom het winkelcentrum Overvecht en het station Overvecht worden aangepakt en opgeknapt.	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een snelle busverbinding richting Utrecht Centrum/ Centraal en richting Utrecht Oost/USP. De spetterbadjes blijven behouden, ze zijn inderdaad erg belangrijk voor verkoeling tijdens hete zomerdagen. Bij de Ivoordreef komen het pierenbadje terug in het gebied.
466	<u>Zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht (zie bijlage 2 voor de volledige zienswijze)</u> Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie. **1. Positionering** [redacted] [redacted] is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht en het bewaken van het collectieve belang van al haar leden. Daarnaast heeft de [redacted] eind 2022, met instemming van haar Algemene LedenVergadering, een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum.	<u>Reactie op zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht</u> *1. Laat betrekken* [redacted] [redacted] is later betrokken geraakt bij het proces van de omgevingsvisie Overvecht. De wijkberichten zijn in eerste instantie gestuurd naar adressen binnen de wijk Overvecht, waardoor de eigenaren van het winkelcentrum met een adres buiten Overvecht tot onze spijt niet zijn bereikt. U bent betrokken vanaf de presentatie van de eerste versie van de omgevingsvisie Overvecht in oktober/november 2023. Daarna hebben wij ook een aantal keren apart gesproken met vertegenwoordigers van [redacted], zodat u uw zorgen duidelijk onder onze aandacht kon brengen. *4. De twee varianten - PlanMER* De reacties op het planMER zijn beantwoord in onze reactie op de zienswijze op het planMER hieronder. *5.De twee varianten en het participatieproces*

Nr.	Reactie	Antwoord
	[redacted]. Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de indirecte werkgelegenheid in meegeteld,zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk. **Zeer laat aangehaakt** Als eigenaren hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes 1 in 2023 géén uitnodigingen, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september '23 kregen wij van het team Masterplan Overvecht Centrum bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht. **Twee zienswijzen** In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een best of both worlds-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten. In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller. Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Zoals u ook aangeeft, blijkt bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij veel Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben alle meningen en belangen zo transparant mogelijk in beeld gebracht, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze* U geeft aan hoe opbrengst uit de participatie wel of niet is meegenomen in opeenvolgende fases. Het klopt dat de tussenproducten niet altijd één op één de opbrengst van de participatie weerspiegelen. De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *7/8/9. Reistijd, autobereikbaarheid en variant 1* Bij het maken van de (ontwerp) omgevingsvisie en het masterplan Overvecht Centrum is ook gekeken naar het effect van ingrepen op de reistijd. Effecten specifiek voor Overvecht Centrum zijn ook met u besproken. Verder is ook, zoals ook door u benoemd, gezamenlijk opdracht gegeven voor een onderzoek naar de economische effecten en doen we op dit moment mee aan een breder onderzoek naar mobiliteit en bestedingen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de Reactienota omgevingsvisie Overvecht en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht (paragraaf Veilig en verbonden). Met de verandering van een aantal knips tussen de buurten naar mogelijk locaties voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum, die voor [redacted] (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen. Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de Gebiedsopgave (‘stuurdocument voor het Masterplan’) voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd: 3.2 Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid: “De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto’s.” Eind 2022 is de Ruimtelijke Basisstructuur tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is ‘Verbonden centrum (er naar toe gaan en er komen)’. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: “Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt; het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto. Maar veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied.” Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te zien is dat de lokale autoverbindingen (rood pijltje in de legenda) hier het uitgangspunt zijn!	aanvullende maatregelen wordt het met name voor bewoners mogelijk om toch een kortere route te kiezen in plaats van om de wijk heen. Ook hebben buurten hiermee meer dan één in-/uitgang. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de verdieping van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Juist ook voor kortere verplaatsingen zien we door het investeren in goede alternatieven voor de auto ook veel kansen voor een verschuiving van de auto naar lopen, fietsen en openbaar vervoer. *10. Omgevingsvisie Overvecht deel B* Uitvoeringsstrategie De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht worden deze knips echter niet langer vastgelegd en zijn ze ook niet noodzakelijk gekoppeld aan de vervanging van de riolering. Omdat we de openbare ruimte in één keer goed willen aanleggen, volgen we bij herinrichtingen wel de planning van de rioleringsvervangingsopgave. Deze planning is echter nog niet vastgelegd. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht bieden we inzicht in de fasering van de verschillende ontwikkelingen. Dit inzicht is niet bedoeld om exacte jaartallen te bepalen per ontwikkeling, maar om de onderlinge afhankelijkheden en prioriteiten te beschrijven. In de aanvulling MER is het onderscheid tussen de alternatieven 1 en 2 verder beschreven. *Onderbouwing mobiliteit*

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer. Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden. (citaat PlanMER) Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur. (citaat PlanMER) **4. De twee varianten - PlanMER** Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor Variant 1 allerminst een logische keuze is. Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou Variant 2 óók beter scoren op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot.	Vanwege de gewijzigde inzichten met betrekking tot de knips, is dit hoofdstuk gedeelte herschreven. Zie ook 7/8/9 hierboven. *Relatie knips – NRU* In de genoemde NRU-studie die nu wordt uitgevoerd, wordt nadrukkelijk gekeken naar de effecten van de maatregelen uit de omgevingsvisie Overvecht. Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. *Ontwikkelrichting woonsamenstelling Zamenhofdreef e.o.* Het percentage sociale huur in Zamenhofdreef is op dit moment 22%. Dat is een stuk lager dan gemiddeld in Overvecht en dan het stedelijk gewenste gemiddelde van 35%. Bij het toevoegen van woningen in het centrum vinden we het daarom belangrijk dat dit percentage groeit. *11.* De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. *Relatie NRU – Variant 1* Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. De gekozen aanpak met monitoring en mogelijk aanvullende maatregelen biedt flexibiliteit om maatregelen later te bepalen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing. Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER. **5. De twee varianten en het participatieproces** Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd. Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel: • dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel • dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk. Maar bij het deelaspect ‘Veilig en verbonden’ komt een duidelijk beeld naar voren: dat men enerzijds zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men anderzijds het behoud wil van de autoverbindingen tussen buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto’s ontsloten blijven. Er is in (grote) meerderheid negatief response gegeven op de suggestie om allerlei ‘knips’ in het autonetwerk te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur 2 voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips. Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door	*Detailhandel op bedrijventerrein* “Wij delen uw stelling dat in de “gemengde zone” langs de Franciscusdreef geen reguliere detailhandel moet worden toegevoegd, omdat dit ongewenste effecten kan hebben op het functioneren van Shopping Center Overvecht en de buurtwinkelcentra in Overvecht. De Omgevingsvisie Overvecht heeft niet de insteek om extra detailhandel in de gemengde zone mogelijk te maken, dus uw zorg daarover delen wij niet. De vergunde reguliere detailhandel, zoals de Jumbo, mag hier wel gevestigd blijven. De genoemde branchebeperking is in het geldende Omgevingsplan vastgelegd en wordt ook als zodanig behouden, waardoor in die gemengde zone alleen perifere detailhandel mogelijk is plus vergunde reguliere detailhandel, maar geen extra reguliere detailhandel. De tekstpassages nemen we niet over, omdat de beperkende regels uit het Omgevingsplan afdoende zijn en op die plek de juiste nuances hierover zijn aangebracht. Door dit geheel of gedeeltelijk te herhalen in de omgevingsvisie vrezen we eerder verwarring dan verheldering.” *Best of both worlds-Variant 3* De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat onderdelen uit beide alternatieven. De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. <u>Reactie op zienswijze op planMER</u> *Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie. *Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van Variant 2. Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober ’23. Er wordt zeer positief gereageerd op deze tekst: “Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto’s en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.” Maar er wordt overwegend negatief gereageerd op deze tekst: “Met de auto kun je de buurt <naam buurt> alleen via de <naam dreef> in- en uitrijden.” Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt hoe een vraag gesteld wordt, wat er wordt gecombineerd in een vraagstelling, en dus welke conclusie je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of ‘ophaalrondes’. Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: “Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder ‘verbeteren van de verkeersveiligheid’). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden.” Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: voor wie is de gemeente? Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om ‘het vinkje te kunnen zetten’ op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden).	De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER. *Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef afrijdt via Mr. Tripkade). In de (ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling.

Nr.	Reactie	Antwoord
	6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is ‘opgehaald’ en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de onnavolgbaarheid van de keuze om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1. Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): Er zal spanning zitten tussen verschillende thema’s zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt. Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de ‘Onderbouwing’ (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen. Dus waar kan de raad dan nog ‘afgewogen keuzes’ over maken? Fase 1. In Fase 1 zijn veel waarden en deeloplossingen aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers. Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn veel reacties, suggesties en nuances gegeven die niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden. Fase 3. In deze fase is een ’50-70%-versie’ van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is gebracht als een resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes.	*Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit* Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen* Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot* In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de ‘opbrengst’ van bovenstaande fasen. **7. Het effect op reistijd – voor bewoners** Noch in het PlanMER, noch in de ‘Onderbouwing’ (Deel B) is onderzoek gedaan naar het effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd om als wijkbewoner met de auto bij verschillende wijk- en buurtvoorzieningen te kunnen komen. In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker): “Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU 3 om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef 4 en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger 5. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.” De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De ‘enkele’ minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een ‘boodschappenmoment’ (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend: • Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU. • Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan	gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen. In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven. *Best of both worlds* De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht bevat onderdelen uit beide alternatieven. De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd.

via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten
(via de NRU). Dat is dus veel meer dan de “enkele minuten” extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat.
• Op blad 8 een special: ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De
reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut.
• Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU 6 of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard).

Tenslotte: er is geen onderzoek gedaan (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de ‘onderbouwing’) ofde énige in- en uitgang per buurt (de ‘inprikker’ in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt.

8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht
Belang van autobereikbaarheid
Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk kunnen komen, en zij moeten er ook willen komen.
De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale modal split.

Huidig beeld SC Overvecht modal split
Het belang van omzet uit ‘het eigen Utrecht‘ is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kangekeken worden in het koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl.

Totale bestedingen.
Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar€ 92 miljoen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen. Ofwel, het aandeel 'van buiten Utrecht' in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%. Andersom is de binding (de omzet uit het 'eigen' verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. In de sector dagelijkse bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen ('boodschappen') in de totale brancheringsmix ook groter is geworden: in 2016 was 'dagelijks' goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de 'stadsdeelcentra' boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer 'dagelijks' profiel. De rol van 'niet dagelijks' wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online. Bezoekkenmerken: vervoermiddel Het aandeel van het aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%. Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV. Bezoekkenmerken: bezoekmotief Wanneer we kijken naar het motief om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: het dichtst bij huis gelegen. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is 'het dichtst bij huis' het motief om SC Overvecht te bezoeken. Bezoekkenmerken: waardering	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er vier aspecten waar SC Overvecht een ‘goed’ op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur. Toch nader onderzoek Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fietsof met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de rol zal kunnen waarmaken die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt. Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips. Er is een opdracht gegeven aan bureau BRO i.s.m. Movares. Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn nog niet afgerond. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen. Op basis van het KSO blijkt dat boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod. In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type	

Nr.	Reactie	Antwoord
	supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht. Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de ‘knips’ op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. De oplopende reistijden spreken voor zich. Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de extra reistijden per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp-Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht “enkele minuten” zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing. De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken? Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het ‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt. Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft bovenstaande kaart wel een eerste gevoel. En dat gevoel is niet goed. **9. Het effect van een keuze voor 'Variant 1' op het Masterplan Overvecht Centrum** Als eigenaren van een groot stadsdeelcentrum, dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij, tezamen met onze huurders – de ondernemers – ons voor gesteld zien: • De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de 'eigen wijk' steeds belangrijker. • ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen. De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale modal split. De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg. De kans is groot dat daardoor de basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt. Wij zouden dit zeer betreuren. **10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'** Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd. --> Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? --> Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? --> En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU? • P.12:: Hier staat: “Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips.” --> toevoegen: “waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt.” • P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: “koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU”. --> deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips! • P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER! • Hele rapport: Bij alle ‘Onderbouwingen’ (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten! • P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen ‘bedacht’ via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A). • P167/170: Diverse keren wordt de ‘buurtbinnenring’ van Variant 2 getypeerd als “meer asfalt door de wijken heen”. --> Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en framing! Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan....	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.” -->Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet? -->Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1! • P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk. -->Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant. • P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk --> Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1. • P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan. • P.185: Hier komt de aap uit de mouw! --> De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1. --> Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar! PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer. • P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling: --> Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. **11. Deel A, de concept Omgevingsvisie** Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan. -->De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties. • P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.” -->De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!! • P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart (p.28/29) alles in elkaar over. -->voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt. • P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	-->Het is van groot belang dat de branchebeperking ‘perifere detailhandel’ goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4). • P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: “Hier bouwen wij geen woningen.” -->Toevoegen “en staan wij geen detailhandel toe.” • P50/51: In de legenda van de kaart staat ‘Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail’ -->Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt. • P.72: Bij toe te voegen woningen: --> In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor. • P.97: “De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen.” -->Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat tenprincipale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie. **12. Samenvattend** We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren'). Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE	

Nr.	Reactie	Antwoord

varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van:
(1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van
(2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld.
Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum.
Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een best of both worlds-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.
Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

<u>Zienswijze planMER</u>
Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn.
Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de**

Nr.	Reactie	Antwoord

hiervoor genoemde randvoorwaarden en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces.
Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten.

NRD en PlanMER
De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link).
Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn.

PlanMER
Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b.

3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht
De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.).
Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten

worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in.
Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd.
Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven
Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.
Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd.

Ontbrekende thema's / indicatoren
Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om:
• **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen
• het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht
• het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU)
Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1.

Nr.	Reactie	Antwoord

Geen weging toegepast
Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*."
Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd!

Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen
Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages.

Verkeer
In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.
• Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen.
• In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75.
• De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken “*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*”. Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken. **Gezondheid** • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief	

Nr.	Reactie	Antwoord

2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op ‘groen in het gebied’ dan bij Alternatief 1.

Ruimtelijke kwaliteit
Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema ‘ruimtelijke kwaliteit’ moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag ‘de andere kant op geschreven’ kunnen worden:
• P. 189: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 1 onder de parameter ‘structuur’ als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden.
• P.191: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 2 onder de parameter ‘structuur’ als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er ‘in meer buurten ingrepen’ worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden.
• P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter ‘identiteit’ (ook vallend onder ‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.
• P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1.
• P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók

Nr.	Reactie	Antwoord

gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.

Energie

Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

• De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)

Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207. • Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2. **Conclusie milieueffecten** Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate. **Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie** In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar. Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal	

effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.

Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?
Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven.
Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!
Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd.

7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum
In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen:
• Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*."
Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden.
• Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Subjectiviteit en vooringenomenheid Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3. • In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen. • In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80. • Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer. Die mitigerende maatregel wordt gevonden in "extra scherp parkeerbeleid" **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt). **Procedure** Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.** Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
467	Dank u wel voor het beantwoorden van mijn vragen over de verschillende gebieden van de concept omgevingsvisie Overvecht 2040. Ik ben me er van bewust dat er met veel inzet en moeite door vele medewerkers aan de concept omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven, maar de meeste wonen en/of werken hier niet. Het is fijn om aan de hand van deze visie inhoudelijk te kunnen reageren. **Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger. Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied	Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over Tigrisdreef e.o**. • het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark	Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.** • Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd.	(te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:** • Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? • In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
468	Op pagina 49 staat het volgende: Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder ‘Ons Genot’ naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van ‘Ons Genot’ sportvelden gerealiseerd kunnen worden. Op pagina 58 staat het volgende te lezen (bij de kaart): Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt publiek toegankelijk. Beide kunnen niet tegelijk waar zijn. Als er voor het eerste wordt gekozen vervalt al direct de tweede optie. Wij willen ervoor pleiten om de eerste optie helemaal te laten vallen en alleen de tweede optie op te nemen in de omgevingsvisie. Een volkstuincomplex is niet iets wat je zomaar kunt verplaatsen. Het kost minimaal 10 jaar om een tuin vanuit het niets weer op te bouwen. Je verliest met de verplaatsing van het complex een groot stuk biodiversiteit dat in vele tientallen jaren is opgebouwd. Het feit dat er zoveel verschillende soorten tuinen zijn – van groentetuin en grasland tot bomenparadijs en bloemenpracht – maakt dat er op dit relatief kleine stukje grond een enorme soortenrijkdom is ontstaan. Dat gaat allemaal in een keer verloren en is niet zomaar ergens anders weer opgebouwd. Als je spreekt over de huidige stand van bomengrootte, -aantal en -kwaliteit dan spreek je over een veelvoud van 10 jaar. De vraag is ook nog waarom, als het niet mogelijk is om in het Noorderpark sportvelden te realiseren, het dan wel mogelijk zou zijn om Ons Genot daarheen te verplaatsen. Dat lijkt niet logisch. Volkstuincomplex Ons Genot bestaat uit een zeer diverse gemeenschap van mensen uit alle sociale lagen van de samenleving die samen verantwoordelijk zijn voor het reilen en zeilen van de vereniging. Er zijn nog maar weinig plekken waar je elkaar op die manier tegenkomt. En doordat je binnen de vereniging gestimuleerd wordt om actief als vrijwilliger aan de slag te gaan kom je elkaar ook echt tegen. De vraag is of dit zo zal blijven bestaan als het complex verplaatst wordt. Ons Genot is dagelijks publiek toegankelijk. Met uitzondering van de wintermaanden staat het hek iedere dag open tot 20:00 uur en kan eenieder het terrein betreden. Deze functie zou versterkt kunnen worden door een tweede ingang te maken aan de noordkant en de avondopening te verlengen.	voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook zouden op het terrein verschillende recreatieve en educatieve functies kunnen worden versterkt (speeltuin, bankjes om te zitten, educatieve tuinen, bordjes met uitleg over planten en bomen) waardoor het aantrekkelijker wordt om er te recreëren. Wij vragen dan ook om in de omgevingsvisie Ons Genot op te nemen op de huidige locatie en de recreatieve functie daarvan te versterken en af te zien van de mogelijkheid om Ons Genot te verplaatsen.	
469	De werkgroep verkeer is een gezamenlijke werkgroep van NAAM Overvecht en NAAM Overvecht. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van beide platformen en gaat meer gedetailleerd in op verkeer en mobiliteit. Wij zien daarbij de volgende aandachtspunten: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Veel ambities worden benoemd waarbij projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaren en huurders) mee moeten werken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Op onderdelen hebben we twijfels over de haalbaarheid en wenselijkheid. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • De projectgroep heeft aangegeven te werken volgens de stappen: Integraliteit > (verkeers)netwerk > weginrichting. De werkgroep verkeer heeft daar twee stappen aan toegevoegd: Integraliteit > Visie op de vervoersmodaliteit > Netwerk > Weginrichting > Handboek Openbare Ruimte. Met uitzondering van het laatste onderdeel (is van toepassing op projectniveau) zou volgens ons de Omgevingsvisie alle onderdelen moeten omvatten. Wat is haalbaar én wenselijk voor Overvecht? In deze reactie van de werkgroep verkeer reageren we op haalbaarheid en welke randvoorwaarden gesteld moeten worden om de voorstellen verkeer en mobiliteit uit de Omgevingsvisie te realiseren.	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen. We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. Niet alles is daarom precies te berekenen, maar effecten van ingrepen zijn wel duidelijk. Bij toekomstige uitwerking is verder onderzoek nodig. Juist omdat alles niet exact is doorgerekend en bepaald is er ruimte voor een nadere invulling. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1-3. Dank voor uw positieve reactie met betrekking tot leefbaarheid, verkeersveiligheid en de mobiliteitstransitie. **B. Wat missen we?** 4. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verwachten op alle onderstaande punten een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op het punt van de zienswijze. In onderstaande zienswijze wordt ingegaan op diverse punten, waarbij de notatie (met pijl) de randvoorwaarden aangeven: Deze punten zijn randvoorwaarden voor de haalbaarheid en/of uitvoering, dan wel kunnen deze punten leiden tot een andere keuze of uitwerking. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1. Het is goed dat verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft. De wijk heeft last van te hard rijden door de woonbuurten. Auto's, scooters en inmiddels ook diverse soorten fietsen (waaronder de Fatbikes) rijden harder dan wenselijk of toegestaan is. Daarnaast trekt het toenemende stallen van auto's een zware wissel op de veiligheid en verblijfskwaliteit openbare ruimte. 2. Het is goed dat er aandacht is voor de leefbaarheid in de wijk. 3. Het is goed dat er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Deze punten sluiten aan op de 'rode draad' van de werkgroep verkeer met de uitgangspunten: bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en slim inzetten van financiële middelen (koppelkansen benutten). **B. Wat missen we?** 4. In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie varianten worden genoemd. De varianten hebben ook te maken met de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Het ontbreekt aan een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria voor een keuze. De stap van het MER onderzoek naar de keuze voor variant 1 is niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Het afwegingskader moet verdergaan dan de toetsing	5. Bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. 6. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. - Bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, niet altijd via de kortste route. We hanteren hierbij geen harde normen over reistijden en kilometers. Met de groei van de stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken van de alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. - In de omgevingsvisie stellen we voor Overvecht twee type OV-lijnen voor. De komende tijd werken we dit samen met de OV partijen (OV-alliantie) verder uit. - We kiezen voor een goed en fijnmazig loop en fietsnetwerk. Dit netwerk is onder andere samen met de werkgroep verkeer en de fietsersbond bepaald. De uitwerking gebeurt hierna in projecten. - Door onder andere de centrale HOV-as kunnen ook nood- en hulpdiensten overal in de wijk snel ter plaatse komen. - Voor bevoorradingsverkeer gelden de hoofdroutes via Franciscusdreef en Einsteindreef zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** - Dat Overvecht Centrum omgeven is door verkeersbarrières kunnen we niet helemaal oplossen. Wel verminderen we de barrières aan de noordoost en zuidoostzijde (Zamenhofdreef autovrij). Bij de Einsteindreef zorgen we voor een betere oversteekbaarheid door het toevoegen van een kruispunt/oversteek ter hoogte van de Seinedreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit de MER en ingaan op de nuances. Beide alternatieven voldoen immers aan de opgave om 5.000 woningen toe te voegen.	- De hoofdroute voor Overvecht Centrum is de Einsteindreef-Brailledreef. Verder routing binnen het gebied wordt/is uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum.
	. Voor een besluit genomen kan worden over de Omgevingsvisie dient de stap tussen de MER en de keuze voor variant 1 inzichtelijk te zijn, waarbij niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische aspecten in samenhang beoordeeld zijn. Benoem meetbare indicatoren en beschrijf de klassen van de beoordeling. Beschrijf ook nuanceringen als dit nodig is om de beoordeling te duiden.	- De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2 - voor en nadelen van verschillende maatregelen zijn met variant 1 en variant 2 onderzocht (zie onderbouwing mobiliteit De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 en de MER). Er is gekozen voor een combinatie van maatregelen, vanuit mobiliteit sluiten deze keuzes het meeste aan bij variant 1.
	5. (Kernteam) De kaarten zijn onduidelijk en vaak ook veel te klein en onleesbaar. Zo is in de buurtkaarten niet te zien waar auto's wel of niet mogen rijden. Ook ontbreekt bij die kaarten een tekst een duidelijke beschrijving wat er gaat veranderen in de bereikbaarheid van de buurt. De kaarten voor het netwerk voor fiets en voetganger, het openbaar vervoer en autonetwerk zijn veel te klein en onleesbaar.	- De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2.
	. Laat voorafgaand aan een besluit over deze visie in hetzelfde afwegingskader zien welke voorkeuren bewoners hebben ten aanzien van alternatief/variant 1 en 2 en voeg daarbij de kwalitatieve informatie toe die in de participatiemomenten zijn opgehaald.	8. De omgevingsvisie beoogt het groen kwalitatief te versterken en parken zo aaneengesloten te laten zijn, met zo min mogelijk autowegen er doorheen. Ook beoogt de omgevingsvisie dat parken en groen beter toegankelijk worden voor bewoners en aantrekkelijke voorzieningen hebben. Bij uitwerking wordt hier concreter vorm aangegeven. De HOV baan is in de definitieve versie van de omgevingsvisie opgeschoven zodat de sport- en speelvoorziening vanuit de buurt veilig bereikbaar blijft.
	6. De werkgroep verkeer heeft eerder in een participatiesessie aangegeven dat een visie op de verkeersmodaliteiten noodzakelijk is. Daar is niets mee gedaan.	Niet bij alle loop en fietsroutes kan gezorgd worden voor direct zicht op de routes. Zeker bij routes door een groot park is dit niet haalbaar. Daarom bieden we een fijnmazig netwerk, zodat er bijvoorbeeld als het donker is alternatieven beschikbaar zijn.
	➢ Voeg in het onderdeel mobiliteit de visie op de verschillende vervoersmodaliteiten toe: • Ontwikkeling automobiliteit in de wijk en bereikbaarheid met de auto. Wat zijn acceptabele extra reistijden en kilometers? En wat betekent dit voor bewoners die afhankelijk zijn van een auto?	Bereikbaarheid van woningen is een voorwaarde die meegenomen wordt in de verdere uitwerking. We zetten in op goede OV- en fiets-/wandelverbindingen, waarmee voorzieningen goed bereikbaar blijven voor Overvechters en bezoekers van de wijk. Het realiseren van radialen is dusdanig kostbaar, dat we dat als onvoldoende realistisch inschatten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• (H)OV: wat maakt een robuust en toekomstbestendig netwerk en op welke wijze kan dat concurrerend zijn ten opzichte van de auto? Wat betekent dat voor de afstand naar bushaltes en dienstverlening? • Langzaam verkeer verbindingen: ontwikkeling fietsmobiliteit en lopen en fietsen door een groene wijk. Wat is een gewenst netwerk voor fiets en voetganger op wijk- en op buurtniveau? Met daarbij aandacht voor verschillende gebruiksvormen en eisen die dat stelt (maaswijdte, doorgaand versus fijnmazige buurtroutes, drukker en recreatief/rustig, overdag en 's nachts (sociale veiligheid) en oversteekbaarheid van drukke wegen? Waar kunnen routes voor fiets en voetganger gecombineerd worden en waar niet? Wat wordt de inrichting en zijn aandachtspunten voor de inrichting voor hoofdfietsroutes door het groen die ook gebruikt worden voor voetgangers? • Hoe kunnen nood- en hulpdiensten snel ter plaatse komen? • Wat worden logische routes voor bevoorradingsverkeer van de winkelcentra? **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** Integraliteit De Omgevingsvisie Overvecht zou een integrale visie zijn. Wij missen dit op een aantal punten. ➢ De integraliteit met masterplan Overvecht Centrum ontbreekt. Overvecht Centrum moet een van de stadsharten worden (RSU). Een stadshart moet concurrerend zijn met omliggende centra. Er zijn voorbeelden waarbij een centrum goed bereikbaar is vanuit radialen in de omgeving. Het brengt een centrum naar de wijk en de wijk naar het centrum. Op dit moment ligt het centrum Overvecht op een 'eiland', omgeven door verkeersbarrières. ➢ De routes voor het bevoorradingsverkeer (voor met name de grote opleggers voor de supermarkten) naar het centrumgebied zijn niet in kaart gebracht.	De winkelcentra Gagelhof, De Klop en Overkapel, maken samen met Shopping Center Overvecht deel uit van de retailhoofdstructuur. Dit is vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze centra beschouwen we vanwege de aanwezige goedfunctionerende supermarkten als toekomstbestendige centra. Door de verwachte bevolkingsgroei hebben wij geen twijfels over de levensvatbaarheid van deze winkelcentra. We herkennen ons niet in de stelling dat het verzorgingsgebied kleiner zou worden. Wat een acceptabele afstand tot een parkeerhub is, hebben we niet vastgelegd in de omgevingsvisie. Sociale veiligheid van hubs en looproutes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave. Het onderzoeken van de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren voert te ver voor een omgevingsvisie. Deze aspecten komen aan de orde in de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten. 9/10. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het aantonen van overcapaciteit aan parkeren is zo opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. 11. Het is de bedoeling dat de volledige buurten (dus ook de buurtinprikkers) 15-30 km/u worden. In Overvecht blijven alleen de Franciscusdreef, de Einsteindreef en de Brailledreef 50 km/u. 12. De (H)OV routes door de parken worden in een volgende fase uitgewerkt/ontworpen. Wanneer dit niet veilig kan, is het verlagen van de snelheid een optie. 13. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is bij het nemen van maatregelen een randvoorwaarde.

Nr.	Reactie	Antwoord
	➢ Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de autoknips voor de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) winkelcentrum. Eerder is gebleken dat een volledige afkoppeling van de Moldaudreef nadelige effecten zou hebben voor het winkelcentrum Overkapel. Dat was de reden om de Moldaudreef niet volledig af te koppelen in spoor 1 van de NRU. De angst bestaat dat het opknippen van de verkeerstructuur leidt tot (ook qua voorzieningen) op zichzelf gerichte buurten, in plaats van gerichtheid op een groot stadsdeelhart. ➢ Onderzoek eerst de effecten van de voorstellen in de Omgevingsvisie op alle vervoersmodaliteiten van en naar het centrum Overvecht en bepaal dan pas de keuze voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie). ➢ Onderzoek de effecten van het voorgestelde mobiliteitsplan Overvecht op de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) centrumgebied. Wat is een acceptabele aanrijtijd voor bewoners uit de wijk die afhankelijk zijn van een auto? Dan pas kan een uitspraak worden gedaan over de autoknips. Onderzoek in hoeverre de voorgestelde knips en daaruit voortvloeiende (auto)omrijdroutes het gebruik van alternatieve voorzieningencentra (zoals De Gaard of Rokade) in de kaart kan spelen ten koste van het verzorgingsgebied van Centrum Overvecht. Maak pas een keuze als hierover meer inzicht is verkregen. 8. Integraliteit met wonen en voorzieningen ontbreekt. • De wijk heeft veel ontmoetingsplekken met groen, speelvoorzieningen en pierenbadjes. De wijk is gebouwd met de achtergrond dat kleine kinderen (vooral in de hoogbouw) in de directe nabijheid naar een speelplek kunnen en iets oudere kinderen zelfstandig en veilig naar een speelplek kunnen. De HOV via La Bohèmedreef doorbreekt dit. Van een park dat verbonden is met de woonomgeving verandert het in een groen eiland tussen barrières. Een HOV via de Marnedreef en Moezeldreef deelt het park dan	14. De precieze inrichting van de Rio Brancodreef en het genoemde kruispunt wordt in de toekomst uitgewerkt. Er moet dan onder andere ook gekeken worden naar de noodzaak en mogelijkheid van een busbaan. 15. De geluidsbelasting op de Rio Brancodreef is inderdaad een aandachtspunt. Binnen de omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de geluidsbelasting zo beperkt mogelijk te laten zijn. 16. Versmallen van de Einsteindreef en de Franciscusdreef naar 2x1 is de wens, dit zal echter op korte termijn niet haalbaar zijn. Versmallen is in de uitvoeringsstrategie (de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040) opgenomen in de periode 2030-2035. Er zal dan gekeken worden of en waar versmallen mogelijk is. Het kruispunt Carnegiedreef-Einsteindreef wordt voor (H)OV (en langzaam verkeer) fors verbeterd, doordat hier geen afslaand gewoon autoverkeer meer rijdt. Verder kan OV prioriteit krijgen in de verkeerslichtenregeling. Voor de oversteekbaarheid van de Einsteindreef voegen we in ieder geval ter hoogte van de Seinedreef een kruising/oversteek toe. Met de omgevingsvisie zetten we zwaar in op het voorgestelde OV systeem waarbij er centraal door de wijk een HOV route komt in combinatie met het buurtgerichte OV. 18. Er is grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de OV-partijen. Het voorgestelde OV-systeem is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. Door de OV-alliantie is een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem verder uit te werken. Uitkomst van deze studie helpt de gemeente Utrecht om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wel in twee stukken, maar geeft wel een veilige speelplek voor kinderen uit de hoogbouw Faustdreef, Dorbeendreef en omgeving. • Een groot park zonder zicht op voetpad en fietspad (door bijvoorbeeld het autoverkeer) geeft (het gevoel van) sociale onveiligheid 's avonds en 's nachts. • Het is onduidelijk hoe bewoners van het bestaande woonwagencentra aan de Moezeldreef en Gangesdreef hun woning kunnen bereiken. • Er wordt uitgegaan van voorzieningen in elke buurt. Niet elke buurt heeft voorzieningen (zoals een supermarkt). Door de compartimentering zullen weinig ondernemers investeren omdat het verzorgingsgebied veel te klein is. Bestaande kleinere winkelstrips zullen verdwijnen omdat het economisch niet meer haalbaar is. Dit pleit voor radialen naar het centrum Overvecht. • Er is niet onderzocht of de voorzieningen in de buurten (kleinere winkelcentra) levensvatbaar blijven als hun verzorgingsgebied kleiner wordt. • Wat is acceptabele afstand tot een parkeerhub? En hoe kan deze sociaal veilig en door iedereen worden bereikt? ➢ Onderzoek eerst de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren. Neem daarin ook mee de ontwikkeling van voorzieningen in de buurt en het centrum Overvecht. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek. ➢ Onderzoek de effecten en haalbaarheid van autoknips voordat de wijk wordt gecompartimenteerd in buurten die met de auto maar op één manier bereikt kunnen worden. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek en pas zonodig de uitwerking aan. ➢ Eerst parkeren op orde brengen of overcapaciteit aantonen voordat parkeerplekken worden verwijderd. 9. Integraliteit met lange termijn ontwikkeling NRU ontbreekt.	19. We stellen andere inrichtingseisen voor OV dan voor bevoorradingsverkeer. OV willen we over het algemeen voldoende breedte geven zodat ze niet op tegemoetkomend verkeer hoeven te wachten, terwijl voor bevoorradingsverkeer even wachten en gebruikmaken van de volledige rijbaanbreedte in krappere situatie vaak goed mogelijk is. Bij herinrichtingsprojecten wordt dit uitgewerkt en wordt onder andere ook rekening gehouden met bevoorradingsverkeer. Ten aanzien van routes voor bevoorradingsverkeer volgen we de hoofdroutes uit het Mobiliteitsplan 2040 (Franciscusdreef en Einsteindreef). 20. - Op de kaart is inderdaad ook een alternatief zichtbaar als 'Doorgaande Fiets en wandelroute' die via de Gambiadreef en Rio Negrodreef loopt. - Het fietsnetwerk is in nauw overleg met de werkgroep verkeer en de fietsersbond opgesteld. Mede vanwege sociale veiligheid (oa dag/nacht en groen) is er gekozen voor een relatief fijnmazig netwerk van doorgaande fiets en wandelroutes, zodat de gebruiker verschillende opties heeft. - De OV route is in de omgevingsvisie verder van de bebouwing gelegd. - De ontbrekende schakels zijn al in beeld. In de omgevingsvisie worden een aantal ontbrekende schakels genoemd. O.a. de verbinding over de Einsteindreef. 21. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. De hoofdrijroutes van de nood-&hulpdiensten in Overvecht vallen samen met de belangrijkste autoroutes en de Centrale as. Doordat de Centrale as grotendeels autovrij wordt, kunnen nood-&hulpdiensten deze as gebruiken via de busbaan waardoor bestemmingen snel kunnen worden bereikt. **D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans** 22. De suggestie met en verdiepte ligging van de Einsteindeef is afgewogen bij de totstandkoming van de omgevingsvisie, maar niet overgenomen in de omgevingsvisie. Na onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij autoknips in de wijk moet een groot deel van het verkeer omrijden via de NRU. Op de NRU staan nu al veel files en het is onduidelijk hoe de NRU in de toekomst eruit zal zien. De ambitie is om de groei van het autoverkeer af te remmen, maar er is dan nog steeds sprake van groei. • In de prognose is uitgegaan van het wegvak Karl Marxdreef. (Deel B pag 169). Dat is het wegvak met het laagste aantal voertuigen per etmaal. In de Scan varianten NRU met ARU is op pagina 9 een overzicht gegeven met andere (hogere) aantallen voertuigen per etmaal én zijn de andere wegvakken in beeld gebracht die aanzienlijk hogere getallen laten zien. Ook is duidelijk uit dat er een groot risico is op filevorming (pagina 21 en 22). Daar zijn de extra aantallen voertuigen per etmaal als gevolg van de autoknips in Overvecht nog niet meegenomen. De Omgevingsvisie geeft een vertekend en onvolledig beeld. • Er is in de MER bij de Moldaudreef uitgegaan van een halve aansluiting (spoor 1 NRU). Er wordt een flinke daling van aantallen voertuigen verwacht. In die berekening is een knip op de Tripkade nog niet meegenomen. Auto's zullen door die knip op de Tripkade via de Wolgadreef, Darwindreef naar de NRU moeten rijden om vervolgens naar het winkelcentrum te gaan. Er zijn immers ook knips in de Moezeldreef en Neckardreef. Voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto wordt de reistijd aanzienlijk langer. De leefbaarheid van het buurtje rondom de Wolgadreef staat hierdoor waarschijnlijk onder druk. • Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele extra auto-reistijden zijn. Enkele voorbeelden (via ANWB routeplanner berekend): Reistijd tussen Operabuurt (La Bohèmedreef) en het winkelcentrum (Seinedreef) zonder vertragingen: • Nu: 1,6 km en 5 minuten • Via Tripkade: 2,8 km en 8 minuten • Via Moldaudreef linksaf naar Albert Schweitzerdreef en vervolgens Einsteindreef 3,7 km en 11 minuten • Via Donaudreef en Darwindreef (linksaf vanaf Moldaudreef niet mogelijk) 5 km en 15 minuten	is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barriérewerking. 23. De huidige politiepost staat ingetekend als bestaande bebouwing, van verhuizing is vooralsnog geen sprake. 24. Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. **E. Participatie** Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. Wij zijn van mening dat we tijdens alle participatiemomenten en de aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer open en transparant zijn geweest over op dat moment beschikbare informatie inclusief de stand van zaken van alle documenten zoals het MER. Deze gesprekken hebben wij ook als constructief ervaren. Wij vinden het jammer om achteraf te moeten vernemen dat het beeld van de werkgroep verkeer over de communicatie anders was. Ontbreken afstemming adviesgroep NRU: Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er wel degelijk afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep NRU is 14 maart 2024 per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding

Nr.	Reactie	Antwoord
	Reistijd tussen Overvecht Noord (Andesdreef) en de polikliniek in Overvecht Zuid (Neckardreef 6) zonder vertragingen: • Nu heen en retour: 2,4 km en 6 minuten • Via Franciscusdreef, NRU en Moldaudreef: 4,8 km en 11 minuten • Retour via Wolgadreef en Darwindreef (want linksaf Moldaudreef is niet meer mogelijk): 6,7 km en 18 minuten Een langzaam-verkeer oversteek in het verlengde van de Donaudreef-Apollodreef is volgens spoor 1 niet mogelijk bij een verdiept Robert Kochplein. ➢ Eerst moet de NRU op orde zijn voordat de Carnegiedreef afgesloten kan worden voor het autoverkeer en de knips uitgevoerd kunnen worden. Met het extra verkeer uit de wijk op de NRU mag de reistijd in de spits voor autoverkeer uit de wijk niet meer zijn dan tweemaal de reistijd zonder afsluiting Carnegiedreef en autoknips. 10. Integraliteit met omliggende wijken ontbreekt. • De autoknip op Tripkade hindert halen/brengen van passagiers naar NS Overvecht. Dit station is er niet alleen voor Overvecht, maar voor alle omliggende wijken. Deze ingreep vergroot de bestaande sociaal-economische barrière door het spoor. • Het is niet duidelijk en ook niet onderzocht wat de nieuwe verkeersstructuur met de autoknips voor effect heeft op sluipverkeer door woonwijken die buiten de scope van de Omgevingsvisie vallen, zoals Ondiep, Zuilen en Tuindorp. <u>Veiligheid</u> 11. De buurten worden 15 of 30 km per uur. • In deel B, pag 168 staat: *Deze variant (1) leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers.* Dit betekent dat nog steeds onveilige buurtwegen zijn waar te hard gereden wordt! Het is raar dat die inprikkers 50 km zijn, terwijl je	van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de omgevingsvisie en NRU lange termijn. Wij zien de relaties op twee belangrijke onderdelen: 1. Verkeerskundige uitwisseling tussen Overvecht en NRU Door de omgevingsvisie zien we mogelijke verplaatsingen van autoverkeer naar de centrale ontsluitingswegen van de wijk, waaronder de NRU. We doen nu een aanvullende NRU-studie. Het verkeersbureau Goudappel, dat ook gerekend heeft aan de omgevingsvisie, voert deze studie voor ons uit. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Bij deze studie houden we rekening met de verkeersmaatregelen van de omgevingsvisie waaronder de knip op de Carnegiedreef. 2. Verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht De omgevingsvisie voegt een aantal extra fiets- en voetganger verbindingen toe tussen Overvecht en het Noorderpark. Namelijk ter hoogte van de Klopvaart en Sint Anthoniedijk. Onze conclusie is dat de drie NRU-varianten die nu in de raadsbrief deze verbindingen deels al realiseren. En onze conclusie is ook dat als de nieuwe verbinding (nu) niet onderdeel is van een aanpak NRU, de extra verbinding toch mogelijk blijft. De extra verbinding kan dan op een later moment worden toegevoegd. In genoemde mail is aan de leden van de adviesgroep het volgende gevraagd: Mochten jullie andere belangrijke relaties zien tussen de omgevingsvisie en de NRU, horen we dat heel graag. Tijdens de Adviesgroep Noordelijke Randweg Utrecht dd. 25 juni is verder uitgelegd hou de inhoudelijke samenhang tussen NRU en omgevingsvisie onderzocht gaat worden. Op 19 november a.s. worden/zijn de resultaten met de Adviesgroep NRU besproken.

Nr.	Reactie	Antwoord

juist aan het begin duidelijk wilt maken dat je een woonbuurt inrijdt. Hier hinkt de visie op twee gedachten.

- Om duidelijk te maken dat auto's in een woonbuurt binnenrijden, moeten óók de buurtinprikkers een verkeersveilige snelheid van maximaal 30 km worden.

12. De HOV rijdt door twee parken. Ook buurtgericht OV kan door de parken rijden. Dit is niet (verkeers)veilig.

- Verlaag voor de veiligheid de snelheid van de (H)OV door de parken naar 15 km per uur.

Bereikbaarheid en leefbaarheid

13. Elke buurt is met de auto bereikbaar via één in/uitgang. Niet onderzocht is of met een verdichting dit leidt tot knelpunten bij die inprikkers. Bijkomend risico is dat bij een calamiteit bij deze uitgang (bijv Rio Branco/Tigrisdreef) de gehele buurt op slot zit, niet alleen voor bewoners maar ook voor hulpdiensten bij calamiteit in diezelfde buurt.

14. Kruising Franciscusdreef - Rio Brancodreef blijft een knelpunt waar verder niet op wordt ingegaan. Wordt hier gedacht aan een busbaan voor de HOV? Mag de bus dan 50 rijden? De gewenste max snelheid voor het autoverkeer is 30 km/u.

15. De geluidsbelasting van de Rio Brancodreef is nu al te hoog en dat blijft te hoog. Dit staat op gespannen voet met de leefbaarheid van (toekomstige) bewoners. Er wordt in de MER gedacht aan stil asfalt, maar dit is nog niet aantoonbaar effectief bij minder dan 50 km.

16. De Franciscusdreef en Einsteindreef worden drukker. Toch wordt al voorgesorteerd op een stadsboulevard met 2 x 1 rijstroken. Er wordt geen lering getrokken uit 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard. Gezien de verwachte aantallen voertuigen per etmaal zijn (deels) 2 x 2 rijstroken

nodig. Hier ligt ook een relatie met het concurrerend kunnen aanbieden van HOV, dat door ruimtegebrek (gedeeld met de auto) niet mogelijk is.

- Onderzoek eerst de effecten van het verminderen van het aantal rijstroken, trek lering uit andere stadsboulevards en besluit dan pas voor een herinrrichting.

17. Ontsluitingswegen worden drukker en minder oversteekbaar. Het is aan te bevelen dit explicieter te benoemen zodat dit bij herontwikkeling wordt meegenomen. Ook zijn oplossingen nodig voor de buurtgericht OV die de ontsluitingswegen moeten oversteken en ten opzichte van de auto een concurrent in reistijd moeten zijn.

- Onderzoek eerst de effecten van compartimenteren op oversteekbaarheid voordat een keuze gemaakt wordt voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie).

18.In vergelijking met de autobussen door de wijk, verkort de HOV route de reistijd naar het station Overvecht. Bij een HOV route rijdt buurtgericht OV door de wijk. Dit staat in de Omgevingsvisie.

- Het ontbreekt aan reistijdinformatie voor de onderbouwing van de HOV. Wat is bijvoorbeeld de tijdwinst vanuit diverse delen vanuit de wijk naar het station Overvecht of het centrum station van Utrecht?
- Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele afstanden zijn vanuit huis naar een bushalte of van een bushalte naar een voorziening.
- Gezien de verwachte daling van het aantal reizigers in de buurtgericht OV (zie deel B, tabel 4.1, pag 179), is het aannemelijk dat op termijn die lijnen niet meer rendabel zijn. Dit leidt tot verschaling van het OV en dus de concurrentie met de auto.
- De toegankelijkheid voor het OV-hangt af van de bereikbaarheid van het OV. In deel B, pag 168 staat: “*De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OVas goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden.*” De aanname dat het buurtgericht OV bekostigd kan worden uit een

Nr.	Reactie	Antwoord

rendabele HOV lijn is een groot risico. De aanname wordt gedaan door de gemeente, maar het is niet de gemeente die het hier voor het zeggen heeft. Wij voorzien hier vervoersarmoede in delen van de wijk en dan met name voor ouderen en mindervaliden die een halte in de nabijheid nodig hebben.

- Gezien de bezuiniging die de gemeente moet doorvoeren en de ambtelijke notitie waarin staat dat er op OV bezuinigd kan worden, is dit een voorbode voor de vervoersarmoede voor bewoners die verder van de HOV wonen.

➢ Randvoorwaarde voor een mobiliteitstransitie naar (H)OV is:

- Een robuust systeem, gegarandeerd voor de lange termijn, met zowel buurtlijnen als de HOV die blijvend concurrerend zijn met de auto.
- Een netwerk dat voorziet in de bereikbaarheid van alle buurten, waarbij niet meer dan 400 m vanuit huis een halte is en de voorzieningen max 150 m vanaf een halte liggen.
- Een dienstregeling met voldoende frequentie met buslijnen die ook 's avonds en in het weekend rijden.

Netwerk en Weginrichting

19. Doordat er kleinere bussen komen, kunnen de wegen smaller worden. Echter, er zijn ook buurt winkelcentra waar grote opleggers komen om bijvoorbeeld de supermarkten te bevoorraden. Die hebben ruime bochten nodig. In de Omgevingsvisie lijkt het bevoorradingsverkeer niet te bestaan als verkeersdeelnemer.

➢ Geef aan waar de routes voor bevoorradingsverkeer (grotere voertuigen) komen.

20. Er is een fietsnetwerk gepresenteerd.

- Daar ontbreken nog enkele routes die vanuit sociale veiligheid toegevoegd moeten worden. Er is een zoekgebied voor een fietsroute door park de Gagel. Het is wenselijk dat er een alternatief is via Gambia-Rio Negro-Incadreef (als nacht alternatief).

- Er is onvoldoende aandacht voor alternatieven als ’s avonds/ ’s nachts de routes door de parken of langs weinig overzichtelijk buurtgroen sociaal onveilig zijn.
- Positioneer de fietsroute op de La Bohèmedreef nabij de woningen en de OV route iets verder weg.
- Ontbrekende schakels worden als eerste aangepakt. Zijn deze al in beeld?

21. ‘[De hoofdroutes met de nood- en hulpdiensten ontbreken. - - Aanrijtijden en veilige routes zijn niet mogelijk op stadsboulevards met 2 x 1 rijstroken. Rijden op 2 richting fietspaden, zoals nu al gebeurt, is onveilig voor fietsers.

D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans

22. In een eerdere versie hebben wij een verdiept deel van de Einsteindreef gezien ter hoogte van het winkelcentrum. Dit sloot aan bij de gedachte van het Einsteinkwartier, zoals in de zienswijze op de RSU is beschreven door het NAAM en NAAM Overvecht. Via een amendement is de Einsteindreef als ontwikkelgebied opgenomen in de RSU. Wij zien vanuit mobiliteit in relatie tot de bouwopgave én de ambitie om van het winkelcentrum een stadshart te maken (conform de RSU), dat:

- o Een verdiept deel van de Einsteindreef de verbinding met Overvecht Noord versterkt en het winkelcentrum beter toegankelijk maakt voor voetgangers en fietsers.
- o Er een mogelijkheid is om het plangebied centrum uit te breiden, rekening houdend met de kabels en leidingen. Als voorbeeld kan gekeken worden naar Rotterdam, waar de kubuswoningen op een verhoogd plein boven een stadsweg zijn gebouwd of Heerlen, waar een verbindend stadsdeel met plein boven het spoor is gerealiseerd.

Het is teleurstellend dat in de Omgevingsvisie al een keuze is gemaakt voor een deel bebouwing, een deel toekomstig groen en een deel voor de ontsluitingsweg.

- ➢ Beschouw het gehele deel Einsteindreef ter hoogte van het centrum als ontwikkelgebied waarbij de bestaande groenzone wordt behouden met de

voorwaarde om de verbinding met Overvecht-Noord te maken. Dit biedt meer mogelijkheden dan in de concept Omgevingsvisie is aangegeven.

23. De locatie van de politiepost met uitrukken van politieauto's op de Kaap Hoorndreef is onwenselijk. Het is beter deze post te verplaatsen naar een locatie bij een ontsluitingsweg en niet te handhaven op de huidige locatie, een woonbuurt met max 15 of 30 km/uur. Wij hebben het voorstel om de locatie hoek Einsteindreef-Brailledreef daarvoor aan te wenden (grond is van de gemeente) of de locatie van de eerder beoogde prostitutiezone. Dit voorstel is niet overgenomen noch is daar een motivatie voor gegeven. Wij herhalen in deze zienswijze dit voorstel.

➢ Geef duidelijk aan dat een andere locatie gezocht moet worden voor de nood- en hulpdiensten. Onderzoek dit in overleg met de nood- en hulpdiensten. Een mogelijke locatie is de zuidkant van de hoek Einsteindreef-Brailledreef.

E. Participatie

1. Hieronder een evaluatie van de werkgroep verkeer over de participatie bij de Omgevingsvisie.

24. De Werkgroep verkeer stond als belanghebbende in de participatienotitie. Toch duurde het nog een hele tijd en pas na aandringen van de werkgroep voordat er een eerste overleg plaatsvond.

- Enkele werkgroepleden nemen ook deel aan de adviesgroep NRU. Daar is een bijeenkomst geweest met projectleider korte termijn aanpak, projectleider lange termijn aanpak en projectleider Omgevingsvisie. In die bijeenkomst bleek dat de (inmiddels 10 jaar betrokken) adviesgroepleden zagen dat er onvoldoende afstemming was. Voorstellen vanuit de Omgevingsvisie bleken niet uitvoerbaar in combinatie met spoor 1 van de NRU. De adviesgroep NRU stelde voor dat zij hierop geraadpleegd konden worden. Daarvan is door het projectteam Omgevingsvisie geen gebruik gemaakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het voorstel om bij berekeningen voor de NRU gebruik te maken van een projectvariant met een afsluiting van de Carnegiedreef voor autoverkeer is niet opgevolgd. Dit resulteert nu in onvolledige en misleidende informatie. Zie punt 9. • De inbreng van de werkgroep is niet altijd opgevolgd maar daarbij is in onvoldoende mate beargumenteerd waarom niet. Ook is vaak op een laat moment een terugkoppeling gegeven. • Ondanks dat de werkgroep in vertrouwen de informatie behandelde, is niet tijdig informatie verstrekt. Zo werd de MER pas beschikbaar gesteld op het moment van vrijgeven van alle stukken. Dit had eerder (vertrouwelijk) gedeeld kunnen worden. De buurtkaarten zijn voor velen onleesbaar en de wegenstructuur voor auto's zijn verborgen onder andere kleuren. Dit leidt tot gebrekkige informatie en leidt tot misverstanden.	
470	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	

Nr.	Reactie	Antwoord
471	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegt aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrière? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en daarbij ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: 》 Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. 》 Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. 》 Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. 》 Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. 》 Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
472	Onderstaande eigenaren en bewoners zijn tegen het plan om de omgeving met de laagbouw eengezinswoningen te transformeren naar een stedelijk gebied met 10-hoog appartementen. Er zijn al teveel hoogbouw appartementen in Overvecht Noord. De eengezinswoningen zijn geliefd en voorzien in een woonbehoefte. Wij willen dat dit gebied in de Omgevingsvisie wordt gekenmerkt als woonbuurt (met geel).	De omgevingsvisie gaat uit van verdichten rondom de centrale as met de HOV knooppunten (zie aangepast hoofdstuk Overvecht 2040). Dit kan op verschillende manieren. Uw gebied was in een eerder concept omgevingsvisie rood, en is naar oranje gewijzigd. Oranje betekent dat we verdichtingskansen zien. Hiervoor zijn spelregels opgenomen in hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor de wenselijke ontwikkelingen voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw. Bij nieuwbouw is de basishoogte 4 tot 6 bouwlagen en zijn hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen

Nr.	Reactie	Antwoord
		mogelijk. Deze zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
473	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
474	It would be a shame to destroy the garden that 'Ons Genot' is. It is an archipelago of green and calm from the city, full of diversity in the insects, the animals, the plants, and the people. There is no other place like this one. To build another Ons Genot would take another 60 years, and there might be no protected species in a new location	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	Please consider not to destroy it to put concrete. Like you say on your own website, 'more people living and visiting Utrecht enjoy the green spaces that the city has to offer'.	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".
475	Bij deze wil ik de reactie en vragen van een van mijn buren graag onderschrijven, ik zal hem bij deze mail doen. Maar ik wil er ook een punt aan toe voegen: Ik maak bezwaar tegen de totaal overbodige plannen voor fietsbruggen over de Vecht, maar: Wat ik vooral erg vindt is dat er na het dodelijke ongeluk van een kind op de Vleutense weg, wel aanpassingen zijn gedaan maar dat de gemeente ook geen geld heeft voor een echt grondige renovatie. Dit tot enorm verdriet van de omwoners die telkens oversteken met angst en beven. En dan wordt er een stukje verderop totaal onnodig geld uitgegeven omdat mensen 3 min (!!!!) moeten omfietsen. Mijn vraag is of jullie het geld voor de bruggen over de vecht als je blieft willen investeren in de Velutense weg. Dan zorg je er echt voor dat de stad veiliger wordt ipv de mooie Vecht doorbreken voor een toch al veilige manier van kunnen fietsen. Daarnaast onderschrijf ik de volgende reactie en vragen: **Betreft:** Zienswijze Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Geacht college, Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht.
Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.
Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.

1. **Ontbrekende onderbouwing**

Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht.
Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden.
Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.
De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.
Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.
Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.

- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere

bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de	

Nr.	Reactie	Antwoord

vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie op alle door mij aangedragen punten.	
476	Op de plek waar op dit moment het Buurthuis Burezina staat zijn er nog al wat plannen gemaakt! Graag zou ik hier niet hoger dan drie hoog verdieping willen bouwen en vooral geen woningen. Wij als de bewoners die aan de overkant wonen willen graag een laagbouw buurthuis met een mooi moestuin buurt tuin willen behouden zoals op dit moment is!	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoeveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden.
477	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig, die meer dan voldoende functioneren. Er wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat	

Nr.	Reactie	Antwoord
	spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie. In een tijd waarin de gemeente Utrecht al het financieel zo moeilijk heeft (bron voorjaarsnota 2024) en er 32 miljoen moet worden bezuinigd lijkt het ons zeer ongepast om een complexe en niet noodzakelijk aanpassing te doen aan fiets infrastructuur. Een beetje extra fietsen is nog nooit iemand slechter geworden en het gaat om een paar honderd meter “om” Wij gaan ervanuit dat u de juiste beslissing zal nemen en de kostbesparing van het niet hoeven maken van een of twee tunnels in de leefbaarheid van de wijk(en) zal investeren en/of in de armoede bestrijding en of scholing.	
478	Graag reageer ik op de omgevingsvisie Overvecht waarbij de dreiging is dat tuindersvereniging Ons Genot met de grond gelijk gemaakt wordt. Ik ben het hier niet mee eens en ik ben van mening dat het voor zowel jullie, als gemeente, als voor mij, als bewoner en tuinder, beter is als deze vereniging blijft bestaan en zelfs gevierd en beschermd wordt. 1) Beweging en gezondheid: Aangezien onze locatie aan de 2e polderweg gezien wordt als mogelijkheid voor een sportveld, ga ik er maar even vanuit dat dit te maken heeft met de doelstellingen voor sport van de gemeente. Tuinieren is echter een veel gezondere wijze van beweging dan bijna elke andere sport, dit komt steeds vaker uit onderzoek. Helaas heb ik nu niet de tijd om deze direct aan u te linken, maar ik vertrouw op jullie kennis en kunde om dit te vinden :) Tuinieren is een vorm van bewegen waarbij het hele lichaam in beweging is: langdurige, veelvoudige beweging van een lichte tot middelzware intensiteit is zo ontzettend bevorderlijk voor ons lichaam! Zowel fysiek als mentaal-emotioneel. Daarbij blijkt zelfs dat met je handen in de aarde werken	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het voordeel heeft dat je in contact komt met grond-gebonden bacteriën die hetzelfde effect hebben als antidepressiva. Tel daarbij op de frisse lucht, ontspanning van zijn in het groen en op zo'n korte fietsafstand even weg zijn uit de drukte van de stad.. het is zo fijn en zo gezond om daar te zijn! 2) (Toekomst)Doelen en geld: jullie hebben bij de gemeente veel afdelingen en veel doelen, maar vergroening, bijdragen aan biodiversiteit - zowel lokaal als in een breder landschap, gezondheid, voedsel, verbinden van verschillende groepen mensen uit de stad en recreatie... het lijstje is geloof ik zelfs nog langer, maar het mag duidelijk zijn: Ons Genot draagt bij aan al deze doelen. En wat nog meer is: de gemeente maakt elk jaar geld beschikbaar om deze doelen te bereiken - zoals geveltuintjes en Utrecht Natuurlijk. Super fijn. Maar wij betálen er zelfs voor! Dus het is toch juist in jullie voordeel om Ons Genot in stand te laten? Ik vind dat de gemeente veel meer mag doen om Ons Genot te steunen en behouden, laat staan dreigen met weg halen of verhuizen. Op Ons Genot zijn zo ontzettend veel verschillende planten en dieren te vinden. De 2e polderweg slaat ook een prachtige brug tussen het bredere, landelijke groen richting Oud-Zuilen en richting de dichtbebouwde kom van Overvecht en met name het industrieterrein. Het is echt dramatisch gesteld met de bestuivers en een heel aantal vogelsoorten bijvoorbeeld, maar het valt mij steeds zo op dat er op het tuinencomplex zo enorm veel solitaire bijen rondvliegen! En het wemelt er van de vlinders, vandaag zal ik in een uur tijd al 4 verschillende soorten langs mijn tuintje vliegen. Het helpt natuurlijk ook dat de mensen die onderdeel zijn van deze vereniging gemotiveerd zijn om zo natuurlijk mogelijk te tuinieren, zowel in de tuinen als in het algemeen groen. Zo zijn er ontzettend veel waardevolle inheemse waardplanten te vinden. Iets heel anders, even een geldstroompje in zicht brengen: Gemeente Utrecht geeft geld uit aan vergroening van de stad en het gebruik hiervan door de bewoners. Onder andere via de stadstuinen die beheerd worden Utrecht Natuurlijk, waar een geldstroom naar toe gaat in de vorm van subsidies (als ik het goed heb begrepen). Op een aantal van deze tuinen mag De Tuinders gebruik maken van de ruimte om lessen te geven in moestuinieren. Nu zijn er mensen bij Ons Genot die deze moestuinlessen hebben gevolgd, zich op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wachtlijst hebben gezet bij de tuindersvereniging en inmiddels een tuin hebben gekregen waarbij ze het geleerde in praktijk kunnen brengen. Als we dan even terugdenken aan die subsidie: daar doen we het toch voor? :) Ik vind dit soort dingen machtig mooi en wil u graag overtuigen om Ons Genot te behouden! 3) Déze locatie: Laat alstublieft Ons Genot bestaan op de 2e polderweg. Ik heb begrepen dat er gezegd is dat "het wel kan verhuizen", de polder in. Hier ben ik het niet mee eens. Om te beginnen, heel persoonlijk: ik zit in de ziektewet en het is voor mij HEEL belangrijk om een plek te hebben waar ik gemakkelijk naartoe kan, om in de tuin bezig te zijn en met mensen in contact te komen. Het is daarbij ook belangrijk voor mij dat er bepaalde voorzieningen zijn, zoals drinkwater, toilet en een kantine. Dit is de enige tuindersvereniging die op 10 minuten fietsen van mijn huis zit (vanuit de wijk Ondiep). Verhuizen zou voor mij betekenen dat het te ver van huis wordt. Ik heb die laagdrempeligheid nodig. Bovendien heb ik geen auto en zou ik ook niet op auto-afstand willen zijn. En ik kan me voorstellen dat ik met 35 jaar misschien niet heel representatief ben, maar ik heb vernomen dat dit voor een deel van de oudere leden en de gezinnen met heel jonge tuindertjes ook zo is. Er zijn al twee of drie andere tuindersverenigingen aan de noordkant van Utrecht, laat Ons Genot daarom maar aan de 2e polderweg aub! En daarbij nog iets ontzettend belangrijks aan deze locatie: de natuurwaarde! Bijvoorbeeld biodiversiteit, maar ook simpelweg de hoeveelheid aan (inheemse) planten, waaronder volwassen struiken en bomen. Het aanleggen van sportvelden waar Ons Genot nu ligt, zou betekenen dat jullie actief een heel belangrijk en mooi stuk natuur stuk maken. Er staan prachtige volwassen bomen, zelfs historische bomen! (Mijn tuin kijkt uit op de Seqouia, wouw!) Al deze planten hebben een intrinsieke waarde. Daarnaast hebben ze ook functie, zo vertoeven er tientallen verschillende soorten vogels en ook vleermuizen. Daarnaast zijn er kikkers, padden, eekhoorns, hazen/konijnen, verschillende soorten muizen, miljoenen vormen van bodemleven, etc. Dit is gegroeid in decennia. Verhuizen is geen alternatief want verhuizen van een tuin is ontzettend moeilijk - je moet helemaal opnieuw starten - en het is niet mogelijk om deze biodiversiteit mee te verhuizen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op het gebied van financiën en voedselzekerheid zijn we ook afhankelijk van deze locatie. Duizenden euro's worden er geïnvesteerd, elk jaar weer, in onze tuinen. Het mooie van deze vereniging is dat je mag kiezen wat voor soort tuin je aanlegt: een siertuin of een moestuin, of een beetje van allebei. Zowel de tuin zelf als de huisjes/kassen/schuurtjes kosten geld, in aanvulling op de contributie om de grond te huren. Ik zou bijvoorbeeld niet graag zien dat mijn tuin-buurvrouw, die jaren heeft gespaard voor een huisje op haar tuin, dit nu opeens kwijt is. Zelf heb ik ook flink geïnvesteerd in mijn tuin, en dan met name in de bodemkwaliteit. De gezondheid van het bodemleven en de kwaliteit van de grond en humuslaag is essentieel voor het verbouwen van goed voedsel op de korte én lange termijn. Het kost geld en een aantal jaren tijd om dit goed op te bouwen. Het vernietigen hiervan, door het opheffen van onze vereniging of door een gedwongen verhuizing, zet ons jaren terug in de tijd en honderden/duizenden euro's per persoon in de min. Ik ben van plan om jaren lang te kunnen genieten van mijn tuin, en daar een heleboel groenten op te verbouwen. Daar heb ik ook op gerekend, ik heb mijn geld van tevoren al uitgegeven aan het inrichten van mijn tuin in plaats van in de supermarkt. Kom dus alstublieft niet aan mijn voedselzekerheid. Een andere belangrijke reden, die ook samenvalt met de plek aan de 2e polderweg is: De mensen. Ik ben heel erg blij verrast door hoeveel contact en verbinding er is, zowel met mede-tuinders als met mensen uit de omgeving die binnenwandelen op het complex. De speeltuin wordt goed gebruikt door gezinnen die wandelen in de omgeving. Ik zie regelmatig hardlopers een extra rondje maken over het terrein en/of gebruikmaken van de kantine in Het Polderhuis. Mensen uit de buurt weten ook het tuinwinkeltje te vinden en ik hoor al leuke berichten over mogelijke workshops. Daarnaast vind ik het als tuinder heel leuk hoeveel contact ik heb met andere tuinders! Zo wissel ik tips en gereedschap uit met een vastgoedontwikkelaar, communiceer ik graag met een niet-Nederlandstalige familie die ook veel van de tuin eten, waarbij we met maar een paar woorden een heel eind komen (heel tof, de opa van het gezin heeft weer heel andere planten en manieren dan die ik kende). En zo hebben mijn vriend en ik nieuwe vrienden gemaakt met andere jonge, nieuwe leden bij de vereniging die net als wij no-dig tuinen aanleggen (moestuinieren zonder	

Nr.	Reactie	Antwoord
	spitten). We delen tips, ruilen zaden en stekjes en helpen elkaar. Omdat ik al jaren heel veel thuis heb moeten zitten ivm mijn gezondheid was mijn sociale cirkel erg klein. Die is nu mooi gegroeid! De laagdrempeligheid van het tuinderscomplex is ontzettend fijn. En we doen het allemaal samen, allemaal zelf en met vrijwilligerstaken. Het gevoel van eigenheid en eigenaar van je eigen perceel én van de vereniging als geheel is er als vanouds. Het is heel tof hoe het ook groeit! Er zijn veel jonge tuinders bij gekomen, zoals wij, en steeds meer samen-tuinders. Poeh, het is een heel verhaal zo. Waar het hart vol van is, stroomt de mail van over :) Ik wil u vragen: alstublieft, herzie het voorstel van de Omgevingsvisie Overvecht en laat Ons Genot haar plek aan de 2e polderweg behouden. Beschermd en gevierd!	
479	In uw plannen staat dat de wijk in buurten opgedeeld moet gaan worden. Dit wilt bereiken door het voor auto's lastiger te maken om de wijk in te komen. Daarmee bereikt u straks ook dat hulpdiensten moeilijker de wijk in komen en dat daarmee aanrijdtijden verlengd gaan worden. Wat in veel situaties ongewenst is. Ook het pakken van de te snel rijdende scooters en aanverwanten zal bemoeilijkt worden en daarmee de pakkans afnemen. De plannen voor het openbaar vervoer zijn nog niet eens besproken met de provincie terwijl de provincie gaat over de verdeling van het openbaar vervoer in de gemeente. Straks zitten we dus met een afgesloten wijk zonder een uitbreiding van het openbaar vervoer omdat de provincie er niet aan wil mee werken. Overvecht is één van de groenste wijken van de stad dus meer groen is niet noodzakelijk. Het opknappen van de bestaande woningen is beter voor de wijk dan het slopen van huidge woningen en er kleinere voor terug bouwen. Met kleinere woningen trek je geen hoger opgeleide mensen naar de wijk en ook geen gezinnen. Het oplossen van de schulden en het helpen van mensen aan een baan is voor de huidige bewoners van meer belang en zorgt ook voor een betere leefomgeving. Wie zich zorgen maakt over geld en schulden let niet	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De plannen voor het openbaar vervoer zijn samen met de provincie (OV alliantie) opgesteld. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie staat gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer op zijn leefomgeving. Help dat oplossen en men let weer op zijn leefomgeving. In het plan staat er onderwijs kan komen op Mooi Overvecht. De nieuwbouw die voor Auris gepland staat zou daar kunnen en op de plekken van het huidge Auris kunnen dan woningen gebouwd. Daarnaast is er op Mooi Overvecht ruimte voor de busjes die de kinderen komen brengen om de kinderen af te zetten en weer op te halen en ruimte voor het personeel in te parkeren. De plannen voor een middelbare school kunnen ook naar Mooi Overvecht. Dat scheelt ook meteen overlast van rondhangende scholieren in de wijk en bij winkels. Het maken van nog meer sportvelden ten koste van huidige sportbeoefening, zoals manege t Hoogt, of van tuindersverenigingen is niet goed voor de sociale interactie in de wijk. Beide zorgen voor een mix van mensen die naar de wijk komen maar ook voor sociale cohesie in de wijk. Een groot deel van de bewoners van koopwoningen hebben in Overvecht gekocht omdat je voor de deur kunt parkeren en omdat de straten er breed zijn zodat je ook nog fatsoenlijk kunt fietsen over straat. Naast dat de huizen ook relatief groot zijn. Om dan de auto uit het straatbeeld te gaan weren gaat er voor zorgen dat een deel van die bewoners ergens anders gaat wonen en dus hun geld niet meer bij winkeliers in de wijk gaat uitgeven. Wat weer voor problemen met leegstand bij winkels gaat zorgen. Daarnaast zijn deze mensen kapitaalkrachtig en met een hogere opleiding dan een groot deel van de bewoners van de wijk en dat verlies je dan ook. Dat er wat moet gebeuren in Overvecht daar zijn we het allemaal over eens maar die manier die in de omgevingsvisie is beschreven is niet de manier. Die manier gaat er voor zorgen dat er juist meer problemen komen in de wijk omdat mensen in een kleine woning snel willen verhuizen naar een grotere woning en dus geen binding aangaan met de wijk. Het opknappen van de huidige woningen, het helpen van mensen uit de schulden, mensen aan werk helpen en daarmee de levensstandaard van mensen verhogen zorgt voor verbetering van de leefkwaliteit in de wijk voor	In het programma Samen voor Overvecht wordt intensief ingezet op het ondersteunen van Overvechters met bepaalde hulpvragen, bijvoorbeeld schulden of werkloosheid. Tegelijkertijd is en grote behoefte aan extra woningen. Daarom is het wat ons betreft allebei belangrijk: huidige bewoners ondersteunen, maar ook nieuwe woningen toevoegen. We gaan ervan uit dat u met Mooi Overvecht het bedrijventerrein bedoeld. De planvorming voor de nieuwbouw van Auris is reeds gestart. Auris wenst op deze plek te blijven en ook wij vinden dit een geschikte plek. Onderwijs op het bedrijventerrein is voor de lange termijn. Voor de middelbare school wordt gezocht naar een locatie die eerder beschikbaar is. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvechtzal dit worden aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	iedereen. Daarnaast ook beter onderhoud aan de wegen, het handhaven van de snelheid en handhaven op het met scooters/ motoren/ auto's door de wijk scheuren dat zorgt voor een betere leefbaarheid. Als de leefbaarheid op die manier verbetert dan verbetert de sociale cohesie ook. Mensen die zich geen zorgen hoeven te maken over geld of werk hebben tijd en zin om zich ook met hun buurt en leefomgeving bezig te houden. Zolang mensen geen werk hebben of schulden hebben bekommeren ze zich ook niet om hun omgeving. Wie zijn handen vol heeft aan zichzelf kan niet om zich heen kijken en zich bemoeien met de omgeving waarin hij/ zij zich ophoudt.	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". Wij verwachten niet dat dit effect optreed door het beter inrichten van de openbare ruimte en het terugdringen van (het ruimtegebruik door) de auto. Het is ook niet zo dat autogebruik in de toekomst niet meer mogelijk is. Een omgevingsvisie gaat over de fysieke leefomgeving en over de lange termijn. Het is meestal niet mogelijk om sociale problematiek met fysieke maatregelen op te lossen. Omdat het een visie voor de lange termijn is, past handhaving hier niet in, want dat is een korte termijn actie. We kijken hoe we met ruimtelijke maatregelen de wijk kunnen verbeteren.
480	De plannen voor de aanleg van twee fietstunnels, die de verbinding tussen de wijken Overvecht en Tuindorp moeten vormen heeft bij de bewoners van Tuindorp tot veel commotie geleid. De zienswijzen, die hierover zijn ingediend heb ik gelezen en in de door de inzenders geopperde bezwaren kan ik mij vinden. Wat ik in geen van de door mij doorgenomen stukken heb kunnen lezen is het feit, dat deze tunnels een bron vormen voor allerlei vormen van overlast. Mogelijk, dat men dit om wat voor reden dan ook niet heeft durven benoemen. Als ik het goed heb begrepen zijn bedoelde tunnels bestemd voor fietsers (en voetgangers) en zijn ze niet bestemd voor auto's en ander gemotoriseerd verkeer. Ik geef u op een briefje, dat een dergelijke bestemming ertoe zal leiden, dat deze tunnels 's-avonds en met name in de nacht (zodra het fiets- en voetgangersverkeer stilvalt) het domein worden voor hangjongeren en daklozen. Vervuiling en overlast zullen het gevolg zijn, om maar niet te spreken van de geweldige klankkasten, die de tunnels voor het afgestoken vuurwerk rond Oud en Nieuw zullen zijn. Ik en met mij veel andere bewoners verwachten dan ook van de gemeente Utrecht, dat zij naast een plan ook middelen heeft gereserveerd om overlast te bestrijden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit bovenstaande spreekt, dat menig bewoner van Tuindorp niet zit te wachten op de twee voorgenomen tunnels. Een betere besteding van het geld en een belangrijkere bijdrage aan de stad zou naar mijn mening de ondertunneling van het spoor aan de Eykmanlaan zijn. Ondertunneling van dit stuk spoor levert namelijk doorstroming van het Verkeer en verlaging van schadelijke uitstoot op. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij om de tien minuten en soms zelfs korter de slagbomen dichtgaan en de zoveelste rij auto's hun uitlaatgassen staan te lossen. Een argument, dat ons College en Gemeenteraad zou moeten aanspreken lijkt mij. En als laatste, als ik het toch over het milieu heb. Bij het realiseren van de tunnels zou een deel van de groenstrook op de Albrecht Thaerlaan eraan moeten geloven. Waanzin! Ook het behoud van kostbaar groen zou ditzelfde College en Raad moeten aanspreken. Al bij al, naar mijn mening een slecht doordacht plan en verspilling van geld, die twee tunnels. Ik hoop toch van harte, dat dit plan wordt ingeruild voor een betere.	
481	Allereerst juichen we toe dat de gemeente werk maakt van het verbeteren van de leefomgeving in Overvecht en begrijpen we dat daar ook een visie op mobiliteit en bereikbaarheid bij hoort. Echter wij hebben grote moeite met de twee gepresenteerde tunnelverbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp. Dit om de volgende redenen: - De twee tunnels zijn aanvullend op drie bestaande tunnelverbindingen over een totale afstand van minder dan 1 kilometer. De investering van een extra tunnel bedraagt waarschijnlijk miljoenen euro's per tunnel: weggegooid geld. -tunnels staan er om bekend dat het onveilige plekken zijn met veel vandalisme, vuurwerkoverlast, gebruik als hangplek etc. De bestaande NS tunnel is in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. - de tunnels komen aan de tuindorp zijde niet uit op een goed toegankelijke fietsroute, maar midden in een woonwijk met veel eenrichtingsverkeer. Hierdoor	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontstaat een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert het buitenspelen van kinderen. Waar weinig voordelen in de zin van beter bereikbare voorzieningen in Overvecht of Tuindorp tegenover staan. - 1 van de tunnels is gepland uit te komen in Tuindorp ter hoogte van de Ritzema Boslaan. Als hier een tunnel gemaakt wordt dan zal door de hellingbaan de bocht van de Albert Thaerlaan naar de Ritzema Boslaan nog krapper moeten worden gemaakt met een nog moeilijker toegangelijkheid van onze garage die ligt in deze bocht. De bewoners van de hoek zullen met hun bus, die zij nodig hebben voor gehandicaptenvervoer, een nog groter probleem hebben. Kortom, de extra tunnels zijn een slecht plan. Ze voegen weinig toe aan de bereikbaarheid, kosten enorm veel geld, en hebben heel concrete en grote nadelen in de vorm van overlast en extra verkeer in onze rustige wijk en straat. We vragen de gemeente dit gedeelte van de omgevingsvisie te heroverwegen.	
482	Ik ben niet de eerste die u mailt over de plannen voor nieuwe fietsroutes tussen Overvecht en Tuindorp. Ik begrijp de behoefte voor meer verbinding tussen de wijken. Toch denk ik dat een fietsstraat, m.n. die dan door de Prof. Hugo de Vrieslaan moet gaan lopen, niet past in die straat. Het is een krappe en lange straat. Er spelen kinderen. Ook 's nachts zal het tot meer beweging leiden. Ik woon in de straat daarachter, de Prof. Wentlaan, en onze achtertuin grenst aan de Prof. Hugo de Vrieslaan. Je gaat dat verkeer zeker horen. Ook moet het verkeer daarna de bocht om richting de Prof Reinwardtlaan of de Copijnlaan. Dat gaat ook tot drukke situaties leiden. Ook vraag ik me af of er rekening wordt gehouden met de omliggende huizen vlak bij het spoor mbt heien, ontgraven etc. Ik kan me niet voorstellen dat dit niet leidt tot schade aan die woningen. Ik wil u dan ook vragen deze plannen te wijzigen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook las ik over de 5000 extra woningen die gerealiseerd moeten gaan worden. Dat is een flink aantal boven op de huidige 17.000 woningen. Zeker als je vergelijkt dat er in heel Tuindorp maar 2500 woningen staan. Hoe gaat dit allemaal passen qua aantal mensen? Utrecht is al superdruk. Al die extra mensen bewegen zich in en rond de wijk. Op een gegeven moment zit er toch een max op? Ik maak me over de leefbaarheid in en rondom de stad zeker zorgen.	we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”.
483	Onlangs ben ik op een avond geweest waar een aantal medewerkers van de gemeente voorlichting gaven over de Omgevingsvisie Overvecht. Ik woon op de [redacted] en uiteraard had ik belangstelling voor de mogelijke gevolgen voor mijn directe woonomgeving. De Papyrusdreef bleek te vallen onder de kwalificatie 'transformatie in het groen', helaas kon geen van de aanwezige voorlichters uitleggen wat dat betekende voor de toekomst. Ik kon me er van alles bij voorstellen maar dit schept meer onduidelijkheid dan nodig en het geeft ook onrust bij de bewoners. De enige opmerking die ik te horen kreeg over de situatie in het gearceerde deel naast de Papyrusdreef was dat er sprake zou zijn van een onveilige situatie en dat er zwervers en dieven zouden slapen in het park aansluitend aan de huizen. Ik nodig hierbij de gemeente uit om langs te komen en mij aan te wijzen waar de betreffende slaapplaatsen zijn want ik ken het betreffende park erg goed en er slaapt nooit iemand. Kort samengevat is dit dus kletskoek. Wellicht ten overvloede, de helft van het gearceerde kavel is bebouwd, ik woon er zelf en hetzelfde geldt voor het gearceerde deel aan de andere kant van de Nijldreef. Ik vraag me dus af wat er aan onze huizen in het groen getransformeerd gaat worden want we onderhouden zelf onze tuinen. Dan rest dus het deel van het park naast de Papyrusdreef tegenover de huisnummers 1 t/13, een zevental huizen. Het betreft een begroeid deel van het park achter de huizen 22 t/m 30, dat deel wordt onderhouden door de bewoners d.m.v. een beheersovereenkomst en in goed overleg met de gemeentelijke dienst groenbeheer.. Als er hier al iets getransformeerd moet worden zou het erg handig zijn als dit parkdeel wat meer in het onderhoudsschema van de Gemeente kan worden opgenomen want het is erg	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	veel werk voor een klein aantal bewoners (één eigenlijk want de enige met een beheersovereenkomst ben ikzelf en af en toe helpt er iemand). Het overige deel van het park betreft het grasveld tussen de begroeiing en de Nijldreef. Dit wordt door de gemeente onderhouden en het wordt in de zomer ruim gebruikt om te picknicken, te zonnen en te spelen. In het verleden zijn er meerdere plannen geweest om het parkdeel langs de Papyrusdreef te bebouwen maar die zijn allemaal gesneuveld. Mocht het zo zijn dat er toch weer gedacht worden aan bebouwing dan geef ik u graag de volgende overwegingen mee: 1. Om daar te kunnen bouwen moeten er een fors aantal bomen van minimaal 35 jaar oud worden omgezaagd. 2. De grond is eigenlijk te nat want er zit een wel in het achterliggende deel 3. Bebouwing op die plek maakt het achterliggende deel tot een onveilig gebied want de doorgang naar het Noorderpark wordt dan een 'pijpenla'. 4. Er kan slechts een klein aantal woningen op dit kavel gebouwd worden en dat leidt tot hoge bouwkosten. 5. Omdat de gemeente ervoor gekozen heeft om geen aansluitingen op het gasnet toe te staan voor de nieuwbouw wordt het lastig om de huizen te gaan verwarmen. De stadsverwarming die in de straat ligt heeft te weinig capaciteit voor nieuwe aansluitingen want de aanpassing van een aantal huizen aan de 'even kant' van de straat d.m.v. een warmtewisselaar was al een punt van discussie. Verwarming d.m.v. een warmtepomp stuit op bezwaren van Stedin want ook daarvoor geldt een capaciteitsprobleem. 6. Als het kavel bebouwd zou gaan worden komt er zeker een financiële claim van een aantal bewoners van de aangrenzende huizen. Er zijn de afgelopen jaren een groot aantal huizen van eigenaar veranderd en de nieuwe bewoners hebben veel geld betaald voor een woning met een uitzicht op een groen park. Uiteraard is er door de meeste nieuwe eigenaren vooraf bij de gemeente geïnformeerd of er bouwplannen waren voor de nabije toekomst. Mijn voorstel voor de 'transformatie' is eenvoudig. Laat het park intact en overleg met de aangrenzende bewoners hoe het park beter kan worden onderhouden en wat hun aandeel in het onderhoud kan zijn. Als een aantal mensen daarin een rol willen vervullen met ondersteuning door de gemeente	

Nr.	Reactie	Antwoord
	heeft dat weinig tot geen financiële gevolgen voor de gemeente. Het park blijft dan leefbaar en het verhoogt de kwaliteit van de omgeving. Ik ben benieuwd hoe het vervolg zal zijn op de vage omgevingsvisie die op dit moment op tafel ligt.	
484	Al sinds 2009 deel ik met plezier een volktuin bij Ons Genot. Hier heb ik in de loop der jaren een soort van "tiny fruit forest" gecreëerd met hele bijzondere fruitsoorten zoals Pawpaws, Nashiperen, Grootvruchtige Kornoeljekersen met daartussen allerlei inheemse kruidachtige planten . Daarnaast met mijn liefde voor de biodiversiteit zit ik in het duurzaamheidsclubje op de tuin en proberen we medetuinders en andere geintresseerden te motiveren om ook iets te doen voor de dieren, zoals kikkers, egels etcetera en de velen soorten insecten en vogels die ons tuinencomplex bewonen of bezoeken. Zo hebben we als volkstuinvereniging nog behoorlijk recent twee jaar geleden de Gemeente Utrecht zover gekregen om onze middelste sloten van natuurvriendelijke oevers te voorzien. De beschoeing aan een kant van de sloten is verlaagd en de toplaag afgeschaapt waardoor de oevers geleidelijker naar het water aflopen. Dit was een behoorlijke klus waar we de Gemeente Utrecht heel dankbaar voor zijn. De vernieuwde oevers zijn ingezaaid met een inheems zadenmengsel en worden sindsdien met ecologisch maaibeheer beheerd, selectief maaien en afvoeren met de ouderwetse zeis. Met als doel de al aanwezige flora en fauna te versterken, met de kikker en egel populatie als boegbeelden. De eerste resulaten zijn al zeer hoopgevend, grote ratelaars en echte koekoeksbloemen bloeien waar eerst een strak beheerd gazon was! Nu ligt er dus als een van de opties ons mooie complex op tafel om mogelijk te wijken voor sportvelden. Graag wil ik pleiten voor behoud en wel hierom. Een terrein als Ons Genot huisvest een enorme variatie aan biodiversiteit en microklimaatjes die langzaam tot stand is gekomen door meer dan 70 jaar tuinieren door een al evenzeer diverse mengeling aan tuinleden. Dit kun je niet zomaar vervangen en zal een enorm verlies en vernietiging van de aanwezige flora, fauna en gemeenschap betekenen..	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurinclusief bouwen en ontwikkelen binnen en rondom het stedelijk gebied zou nog veel meer aandacht mogen krijgen. De druk op de natuur is al zo groot en de biodiversiteit is tanende. Ik hoop van harte dat ons complex mag blijven.	
485	Als bewoner van Tuindorp wil ik mijn bezorgdheid uitspreken en bezwaar maken tegen het ontwerp omgevingsvisie Overvecht met betrekking tot de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Het nut van deze nieuwe verbindingen is niet duidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes zijn. Het lijkt ongewenst om nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk aan te leggen, voornamelijk vanwege de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de extra overlast van doorgaand verkeer, wat de leefkwaliteit van de wijk niet ten goede komt. Ik las dat de barrièrewerking van het spoor verminderd zou worden door nieuwe tunnels en bruggen. Deze bewering is naar mijn mening niet voldoende onderzocht of onderbouwd. Wat wordt er precies bedoeld met barrièrewerking? Welke barrière en welke factoren spelen hierbij een rol? Daarnaast wordt in het ontwerp verwezen naar "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en het toevoegen van ontbrekende schakels in het netwerk." Echter wordt er nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. Het is onduidelijk waarom er meerdere tunnels nodig zijn naast de bestaande. Daarnaast staan ondergrondse tunnels op zichzelf niet bekend om de veiligheid. Wat betreft de verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er niet geïnvesteerd in het verbeteren, veiliger maken en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is onderzocht of dit niet een efficiëntere besteding van belastinggelden is? Als bewoner van Tuindorp maak ik veel gebruik van de fiets- en wandelroutes naar Overvecht en aangrenzende gebieden en ondervind ik geen belemmeringen. Wel zou de sfeer en veiligheid op de bestaande routes verbeterd kunnen worden. Een investering in deze bestaande routes lijkt mij een veel efficiëntere inzet van belastinggeld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten laatste zou de tunnel vanuit de Prof Hugo de Vrieslaan uitkomen op de Plutodreef/Vulcanusdreef. Dit gedeelte van Overvecht is nu echter al gekoppeld aan een doorgaande weg, namelijk de Darwindreef/Eykmanlaan. Het toevoegen van die tunnel zou daarom niet als doorgaande weg van toegevoegde waarde zijn, maar zou wel de verkeerssituatie in tuindorp negatief beïnvloeden. Samenvattend: • De nieuwe verbindingen zijn overbodig en hun realisatie zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens en na de bouw. • Verspilling van belastinggeld, aangezien bestaande routes geen geografische of tijdsbesparingen opleveren en het geld beter kan worden besteed aan het verbeteren van deze routes. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer) wat onveilige situaties kan veroorzaken. • Onvoorziene kosten en complicaties, inclusief de kosten en bezwaren van ProRail en de mogelijke verstoring van het treinverkeer. • Verminderde veiligheid en kindvriendelijkheid in Tuindorp, een wijk vol jonge gezinnen waar kinderen vrij op straat spelen. Meer fiets- en bromfietsverkeer zou deze veiligheid ernstig verminderen, gezien de smalle straten.	
486	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp. De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt. De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
487	Zienswijze Omgevingsvisie Overvecht 2040 In dit document geven wij onze reflecties op de Omgevingsvisie Overvecht 2024. Wij zijn [NAMEN], met onze drie kinderen (2, 4 en 6 jaar) sinds vijf jaar woonachtig in de wijk Vechtzoom-Zuid. We zien dat er mooie stappen gezet worden in het verbeteren van de wijk en zijn blij met het stuk dat er nu ligt om	**Vechtzoom-zuid** 1. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting rondom winkelcentrum de Klop zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk hiernaar gekeken worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarop voort te bouwen! Overvecht is een ruim opgezette, groene wijk. De potentie voor een aantrekkelijke wijk is groot. Met veel van de voorgestelde aanpassingen zien wij dat die potentie nog verder wordt benut. Hieronder hebben we voor een aantal kaarten onze feedback op een rijtje gezet. De nummers corresponderen met de nummers op de kaarten. We wensen jullie succes met alle reacties die binnenkomen en kijken ernaar uit onze wijk in de komende 16 jaar stapje voor stapje nog mooier te zien worden! 1. We zijn er erg blij mee dat er aandacht komt voor het vergroenen van het winkelcentrum De Klop. Er is hier nog veel te verbeteren. a. Daarbij zouden we graag zien dat ook de parkeerplaats aan de Victoria Regiadreef wordt meegenomen. Dit is nu een erg onprettig gebied en is voor veel mensen de wandelroute naar het winkelcentrum. b. Ten zuid-westen van het winkelcentrum is een groot grasveld met wat bomen en struiken. Dat is nu niet ingetekend als ‘groen’, terwijl het dat wel is. Deze plek zou nog beter benut kunnen worden voor recreëren of biodiversiteit. 2. We zijn blij met een snelle busverbinding. Daarbij hebben we een aantal aandachtspunten: a. Naar station Overvecht is op zich fijn, maar veel liever zouden we een snelle busverbinding naar het centrum hebben. De huidige bus rijdt vanuit deze buurt met een enorme omweg naar het centrum. Het zou mooi zijn als daar een snellere route voor wordt ingericht, bijvoorbeeld over de Brailledreef. b. De bushalte van de snelle buslijn staat nu ingetekend op een punt waar bus 1 niet stopt. Het zou mooi zijn als overstappen van bus 1 naar de snelle bus op dezelfde halte kan gebeuren. c. We zouden het mooi vinden als bus 1 richting het noorden doorrijdt tot Natuurgebied Zuilen. Dit kan de bereikbaarheid en daarmee de bekendheid en het gebruik van het natuurgebied, dat nog maar heel beperkt bezoekers trekt, enorm kunnen vergroten. 3. We vinden het fijn dat de Carnegiedreef/Rio Brancodreef een groen gebied wordt en onderdeel van Park de Gagel. Het is een dreef met een ontzettend groot ruimtebeslag; het zou mooi zijn als we daar als inwoners van Overvecht meer van kunnen genieten!	2. Naast een snelle busverbinding naar station Overvecht en USP kijken we ook naar een verbinding naar het centrum en Utrecht Centraal. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze verbinding richting de binnenstad moet lopen. Ook wordt gekeken naar de routing van de overige buslijnen (buurtgericht OV). De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. 3. Fijn dat uw het idee van een groene promenade tussen Park de Gagel den Park de Watertoren waardeert. 4. Bij de uitwerking van de plannen wordt de verbinding tussen het Vechtzoompark en Park de Gagel meegenomen, dank voor dit aandachtspunt. 5. Een aantal straten wordt autovrij, dit is aangegeven op de kaarten met de aanduiding 'autovrije zone'. Buurtstraten worden zoveel mogelijk ingericht als gewone 30 of 15 km/uur straten. Het echt autovrij maken van (delen van) straten kan bij een toekomstige herinrichting altijd besproken worden. 6. Het is op dit moment nog niet bekend welke voorzieningen hier komen, dit wordt uitgewerkt in vervolgprojecten. 7. Goed om te horen dat u zeer betrokken bent en zoveel ideeën heeft voor de verbetering van het Vechtzoompark. In de uitvoeringsstrategie fasering nu (tot 2030) is er sprake van een opknapbeurt van het Vechtzoompark. Op het moment dat we als gemeente hiermee aan de slag gaan we de bewoners betrekken. Voor overige ideeën verwijzen we graag naar het wijkbureau en het initiatievenfonds. We willen geen nieuwe bebouwing in het Vechtzoompark. 8. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	4. De verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel zou super zijn. Daarbij valt ons wel op dat een deel van de ingetekende verbinding (in het gebied tussen de Rio Negrodreef en de Paranadreef) nu niet echt als een groen gebied wordt ervaren. Op sommige delen lijkt het ook wel een uitdaging te worden om daar aantrekkelijke fiets- en wandelroutes doorheen te realiseren. Dit is een aandachtspunt. 5. Fijn dat de woonbuurten zo veel mogelijk blijven zoals ze zijn. We lezen dat straten en groen aantrekkelijker worden. Dat is zeer gewenst, want de wegen in de woonbuurten in deze buurt zijn er waanzinnig slecht aan toe. a. Er zijn veel plekken met erg brede stoepen. Zonder de toegankelijkheid te verminderen, kan hier veel ruimte voor groen worden gecreëerd. b. We zijn ook benieuwd; worden er ook straten verwijderd? In een algemeen stuk over de Omgevingsvisie lazen we dat het schrappen van straten onderdeel is van de plannen, maar we zien dat beperkt terug. Dit zou op sommige punten in de wijk een impuls kunnen geven aan de veiligheid, zeker ook voor (kleine) kinderen en senioren, die hier volop aanwezig zijn. De straten zijn dikwijls erg breed, oversteekplaatsen zijn er vrijwel niet en geparkeerde auto's belemmeren heel vaak het zicht.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 9. Het is in uw reactie niet duidelijk welke plek/weg u hier precies bedoelt. Op diverse plekken (bijvoorbeeld de Einsteindreef) stellen we voor om de middenberm te versmallen. In de uitwerking van de omgevingsvisie en bij toekomstige herinrichtingen kijken we altijd naar de beste profielindeling/inrichting. 5. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vechtzoom-noord** 1. Eens. Wij verwachten dat deze oversteek gelijkvloers kan. Deze oversteek zal in samenhang met de toekomstige inrichting van de Franciscusdreef uitgewerkt moeten worden. 2. De gebieden langs de Franciscusdreef met de aanduiding "stedelijke buurten" zijn gesitueerd ter plaatse van de huidige bebouwing en het groen dat daar achter ligt. Dat is ook te zien op de buurtkaart "Vechtzoom Noord". Het groen langs de Franciscusdreef is onderdeel van de groenstructuur langs de Franciscusdreef, daar is geen mogelijkheid voor bebouwing. 3. Dank voor het ondersteunen van de ambitie voor het bevaarbaar maken van de Klopvaart maar tegelijkertijd ook de mededeling dat het een lange termijn ambitie is waarbij veel aspecten tegelijk samen moeten vallen. Er is ook een grote afhankelijkheid van Waternet. 4. Dank voor uw positieve reactie op het aantrekkelijker maken van fietsen. 5. De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. In de ontwerp omgevingsvisie gaat de HOV lijn naar het bedrijventerrein of door naar Zuilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	 	Nieuw Overvecht Dank voor uw enthousiasme voor het vergroenen en verduurzamen van het bedrijventerrein. Noorderpark. Ruigenhoek en Blauwkapel Bedankt voor uw positieve reactie. Zamenhofdreef e.o. 1. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De omgevingsvisie voorziet in het maken van meer gemengde buurten met verschillende woningtypen, zodat bewoners wooncarriére kunnen maken in de wijk. De omgevingsvisie stimuleert en faciliteert wooncoöperaties, een passend woonconcept voor veel doelgroepen. Waar welk initiatief kan worden ingepast is nadere uitwerking. Verdichting betekent niet alleen hoogbouw. Ook bij hoogstedelijke gebieden is er plek voor verschillende woningtypen en eengezinswoningen met goede buitenruimte, maar dan niet in een niet traditionele vorm. Bij de hoogstedelijke rood-oranje gebieden is er ruimte voor sociale huurwoningen, woningen voor middeninkomens en duurdere woningen. Ook wat betreft woningtype moet er ruimte zijn voor kleine huishoudens (jong en oud), gezinnen en bijzondere woonvormen zoals wooncoöperaties, woongroepen of gemengd wonen. Bij de rode hoogstedelijke gebieden is er meer ruimte voor kleinere huishoudens. 3/8. Fijn dat u onze koers met betrekking tot Overvecht centrum kan ondersteunen.

Nr.	Reactie	Antwoord



Brede wegen, onduidelijke parkeerplaatsen en het gebrek aan oversteekpunten maakt het voor met name kinderen en senioren onveilig om over te steken. Zo is deze nieuwe oversteekhelling (middelste foto) zeer recentelijk aangelegd voor senioren, maar dikwijls niet toegankelijk.

6. We zijn benieuwd welke voorzieningen hier zijn voorzien.
7. We lezen hier eigenlijk niets terug over de ontwikkeling van het Vechtzoompark, terwijl in eerdere stukken te lezen was dat het Vechtzoompark nog op de lijst staat voor kwalitatieve verbetering. Wij zien hier grote kansen om zowel de biodiversiteit te verhogen, als het gebruik van het park te vergroten. Het Vechtzoompark is een park dat heel beperkt gebruikt wordt, zelfs op zonnige dagen zijn er heel weinig mensen te vinden.



a. Er zijn in de buurt veel inwoners die het leuk zouden vinden om een rol te spelen in de verdere ontwikkeling van het park. Het concept van ‘Plukpark’ is al ontstaan: een plek vol vruchten, kruiden en bloemen om te plukken. Dit sluit goed aan bij de huidige kracht van het park: er is al een kruidentuin, veel bramen, rozenbottels en kastanjes en de nieuwe

Nr.	Reactie	Antwoord
	strook lentebloemen achter Zuylenstede werd dit jaar al goed gebruikt. Verder is het gebruik echter helaas nog zeer beperkt. Het groen in het park is verder nog heel eenzijdig. Bloemenweides en voedselbosjes zouden het park voor mens én dier een stuk aantrekkelijker maken. Wij worden heel erg graag betrokken bij de plannen!	

Nr.	Reactie	Antwoord





Nr.	Reactie	Antwoord



Kinderen, jongeren en ouderen genieten van de pluktuin in het Vechtzoompark

b. Wij stellen voor om de ‘Kans voor nieuwe voorzieningen’, die nu op de naastgelegen speeltuin aan de Colombiadreef is ingetekend, te verplaatsen naar het park. De speeltuin aan de Colombiadreef daarentegen achten wij niet geschikt voor nieuwe voorzieningen, los van wellicht een drinkwatertappunt. Een drinkwatertappunt, picknickplekken; het zouden voorzieningen kunnen zijn die een impuls kunnen geven aan het gebruik van het park. Bovendien is het Vechtzoompark een goede uitvalsbasis voor wandelen naar Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen. Wanneer het Vechtzoompark beter bezocht wordt, wordt die oversteek ook logischer. Er zou zelfs gedacht kunnen worden aan een ‘buurthuis in het groen’, om sociale verbinding en verbinding met het groen hand in hand met elkaar te laten gaan. Samen appels plukken (in de nabijgelegen appelboomgaard), bramen plukken in het park, kruiden plukken in de pluktuin en daarna samen koken en vieren: wij zien het wel zitten!

Nr.	Reactie	Antwoord





8. Het zou geweldig zijn als de brug naar de overkant er zou komen! Dat zou de oversteek naar Zuilen vele malen makkelijker maken, inclusief flexibiliteit in het gebruik van voorzieningen (zoals het winkelcentrum en de natuurspeeltuin). Bij sommige buurtbewoners zijn er zorgen over overlast. Wij delen die zorgen niet, maar het is natuurlijk wel een aandachtspunt, laten de andere bruggen in de buurt zien (afval en ongewenste gasten op parkeerplaatsen bij de bruggen komen veel voor).
9. Om de dominantie van de weg hier terug te dringen, zou de middenberm drastisch versmald moeten worden, waardoor de twee weghelften veel dichter op elkaar liggen. Aan de zijkant zou hierdoor enorm veel ruimte vrijkomen, onder andere voor groen en de voorstelde nieuwe voorzieningen.
10. Het hier aangegeven stuk om af te sluiten is reeds afgesloten voor autoverkeer. Alleen bussen kunnen hier langs. Het autoluwer maken van

Nr.	Reactie	Antwoord
	verschillende wegen zien we als een goede manier om de wijk aantrekkelijker te maken. Vechtzoom-Noord 1. Op deze oversteek/wandelroute zitten wij al jaren te wachten; dit zou geweldig zijn! Met een wegversmalling ter hoogte van het Fort aan de Klop (zoals voorgesteld) zou dit wellicht een simpele oversteek kunnen zijn. Indien dit onveilig blijkt, kunnen we ons eventueel een wandeltunneltje voorstellen. De ring ligt verhoogd, waardoor een tunnel misschien niet erg diep hoeft te gaan. Een betere verbinding tussen het Vechtzoompark, Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen zou wat ons betreft van grote waarde zijn. 2. We zijn blij met de voorgestelde wegversmalling. De stedelijke bebouwing kunnen we ons voorstellen, maar wel pas ná het eerste deel van de Franciscusdreef: ter hoogte van het groen heel graag juist geen bebouwing. 3. Dit zou natuurlijk ontzettend leuk zijn. 4. Heel fijn, dat fietsen aantrekkelijker wordt gemaakt in de wijk! 5. Zoals al eerder voorgesteld: wat ons betreft zou het mooi zijn als de snelle busverbinding ook doorrijdt naar Natuurgebied Zuilen. Nieuw Overvecht e.o. Wij zijn heel blij dat het bedrijventerrein groener en duurzamer wordt ingericht. Dat kan dit gebied wel gebruiken! Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel Dit gebied in het algemeen kan een enorme impuls gebruiken wat betreft de kwaliteit van het groen. Sommige delen zijn al aangepakt en moeten vooral nog even flink groeien, andere delen hebben ook zo'n aanpak nodig. We zijn ook blij dat de (fiets)verbindingen met de wijk worden verbeterd. Zamenhofdreef e.o. 1. We zijn benieuwd of het echt nodig is om hier hoogstedelijk gebied van te maken. Zou dit gebied zich niet juist ook goed lenen voor alternatieve woonvormen? Uit eerder woonwensenonderzoek is volgens mij gebleken dat er ook veel mensen zijn die graag binnen de wijk 'wooncarrière' zouden willen maken. Voor ons geldt dat ook. Klopt het dat de Omgevingsvisie daarin niet voorziet? Er komt vooral hoogstedelijk wonen bij, in de vorm	

Nr.	Reactie	Antwoord
	van hoogbouw. Juist gezinshuizen met ruimere tuinen lijken er niet echt bij te komen, klopt dat? De groene wijk Overvecht zou zich wat ons betreft bijvoorbeeld perfect lenen voor een ‘ecowijk’-achtig initiatief. Wellicht zou een deel van het RWZI-gebied zich daarvoor kunnen lenen. Dergelijke typen woonbuurten zouden naar ons idee in een grote behoefte in Utrecht kunnen voorzien en de diversiteit in de wijk nog verder kunnen doen toenemen. Wellicht zijn er ook andere locaties in de wijk voor aan te wijzen. 3. Wij zijn erg blij dat dit gebied grondig ontwikkeld wordt. Van een wijkgenoot hebben we ook signalen gehoord dat het belangrijk is om overdekt winkelen te blijven faciliteren, vanwege de vele regen in Nederland. Zij denkt dat mensen er anders niet meer naartoe zullen gaan. Zelf zijn we juist erg blij met een meer ‘groene’ opzet voor het winkelgebied. 4. We zijn erg blij dat de Brailledreef een impuls krijgt met onder andere betere oversteekpunten.	
488	Middels deze mail willen wij bezwaar maken tegen het voornemen om extra tunnels aan te leggen tussen Tuindorp en Overvecht. Gelet op de 3 reeds bestaande verbindingen (Tripkade, station en Eykmanlaan) zien wij niet welk probleem hiermee opgelost wordt en tegelijkertijd maken wij ons zorgen om de veiligheid; sowieso van tunnels in het algemeen (staan bekend om overlast) maar met name gelet op wat doorgaand verkeerd richting de van Bemmelenlaan gaat doen met de veiligheid van op straat spelende kinderen en de toegang tot de basisschool.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
489	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor het maken van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk. Dit omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een smalle, kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst. Met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. Iets wat niets toevoegt aan het woongenot in Tuindorp. Nu is het woongenot moeilijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwantificeren, maar het is de uitstraling en de rust van de wijk die ons twee jaar geleden heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute door de wijk verstoord wordt. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Daarnaast staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren. Dit geeft een overduidelijk nadeel voor de fietsveiligheid. Wat ook makkelijk kan leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Samengevat zijn nieuwe verbindingen niet nodig en de realisatie ervan leidt tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties en afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van drie minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	
490	Wij hebben het voorstel gezien dat in de omgevingsvisie twee extra fietstunnels worden geplaatst tussen Overvecht en Tuindorp. De inrichting van de wijk Tuindorp is krap en kent al veel verkeer. Er wordt hard gereden door auto's en er zijn veel fietsers en brommers. Met twee extra tunnels zal dit alleen maar erger worden. Met de huidige verkeersdrukte is het eigenlijk al wachten op de eerste ongelukken. De twee bestaande doorgangen via de Tripkade en de Pan/Rietveld zijn al voldoende en relatief veilig ingericht. Wij verwachten dat bij twee extra tunnels er nog meer verkeer door de prof. dr. Maguslaan zal gaan. Wij denken dat het geld voor de investering veel beter op een andere manier kan worden ingezet (bijvoorbeeld verkeersveiligheid).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
491	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend, nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. - Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. - Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. - Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
492	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter,	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
493	Met veel interesse hebben wij de omgevingsvisie Overvecht 2040 bekeken. Als inwoner van de wijk Zuilen met schoolgaande kinderen in Overvecht komen wij	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek

Nr.	Reactie	Antwoord
	dagelijks in deze wijk. Fijn dat er veel aandacht is voor verbetering van de leefbaarheid van de wijk door vergroening, klimaatadaptatie en het langzaam verkeer. Als lid van Volkstuinvereniging ‘Ons Genot’ en tuinder op dit complex zijn wij echter niet te spreken over de mogelijkheid die er open wordt gehouden om dit complex op termijn te verplaatsen ten behoeve van de realisatie van sportvelden. Gelukkig zijn de plannen al wat afgezwakt ten opzichte van een eerdere versie maar wij zouden graag zien dat het volkstuinencomplex als zoekgebied voor sportvelden geheel uit de omgevingsvisie wordt gehaald. Sinds enkele jaren zijn wij lid van de volkstuinvereniging maar al veel langer komen wij regelmatig op dit complex als onderdeel van ons ‘rondje vecht’. De rust, de sfeer, het groene karakter en de toegankelijkheid heeft ons altijd getrokken. Inmiddels werken wij als lid van de vereniging aan ons eigen groene paradijsje en zorgen we samen met de andere tuinders voor het beheer van het gehele complex. De volkstuinvereniging is een actieve vereniging met bijna 200 tuinen en nog meer actieve leden van jong tot oud, allerlei pluimage en afkomst. Wat de leden bindt is een liefde voor de natuur, de rust op het complex en de gezamenlijke passie voor het tuinieren. De saamhorigheid op het complex is enorm groot en mensen helpen elkaar wanneer nodig. De volkstuinen hebben hierdoor een zeer belangrijke functie voor jong en oud als groene ontmoetingsplek dichtbij de stad waar je kan leven en werken met de natuur en waar je kan beleven hoe ons eten groeit. Ook dit is een belangrijke kwaliteit voor een wijk als Overvecht. Het opnemen van het volkstuinencomplex als zoeklocatie voor sportvelden zorgt nu voor een grote onzekerheid over de toekomst van het complex. Tuinders zijn hier vaak al jaren bezig met het creëren en onderhouden van hun eigen natuurlijk paradijsje en willen dit ook in de toekomst voortzetten. Nu deze toekomst onzeker is geworden zal dit ook een effect hebben op het beheer van tuinen en opstallen. Waarom zou je nog investeren als je niet weet hoe lang je er nog van kan genieten? Ook doorstroom van tuinders die willen stoppen kan in gevaar komen, zijn er straks mensen die de tuin met opstal willen	genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	overnemen? Hierdoor ontstaat er een grote onzekerheid over de toekomst van de vereniging. Hiernaast is het realiseren van sportvelden op deze locatie geen goed idee. Het lijkt misschien logisch om sportfaciliteiten te bundelen op één plek maar door deze faciliteiten te spreiden over de wijk zullen sportvelden juist voor veel meer mensen bereikbaar zijn. Belangrijker vinden wij echter dat het volkstuinencomplex gelegen is naast het natuurgebied Zuilen dat deel uitmaakt van het natuurnetwerk van de Provincie Utrecht. De gemeente is juist bezig met het maken van plannen om dit gebied natuurlijker te maken en beter geschikt als wandelgebied voor de inwoners van Utrecht. Het volkstuinencomplex vormt nu een natuurlijke en extensieve buffer tussen dit gebied en het bedrijventerrein Overvecht. Sportvelden op deze plek zullen er juist voor zorgen dat er veel overlast voor deze natuur zal ontstaan door het intensief gebruik in de weekenden en avonden (verlichting en herrie). De rust en de natuurwaarden van natuurgebied Zuilen zullen daardoor sterk onder druk komen te staan. Ook wandelaars in natuurgebied Zuilen zullen veel hinder ondervinden van deze sportvelden. Het volkstuinencomplex is nu overdag openbaar toegankelijk. Vele mensen zijn hierdoor in aanraking gekomen met deze unieke locatie en zo op één of andere manier betrokken geraakt bij de vereniging. Deze waarde moet wat ons betreft blijven en kan mogelijk, in overleg met de vereniging, versterkt worden door bijvoorbeeld meer educatieve functies of wandelmogelijkheden. Zoals er nu echter, op de kaart op p58, een verbindingslijn voor voetgangers en fietsers tussen sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en bedrijventerrein dwars door het complex wordt getrokken, gaat ons veel te ver. Het complex wordt nu in de avond en nacht afgesloten, juist om te voorkomen dat onbevoegden hier ’s nachts rondspoken en zaken slopen of stelen. Dit dient wat ons betreft zo te blijven. Wij verzoeken u om het volkstuinencomplex van volkstuinvereniging ‘Ons-Genot’ als zoeklocatie voor sportvelden én de verbinding voor voetganger en fietsers uit de visie te halen zodat het huidige volkstuinencomplex kan blijven bestaan zonder onzekerheid over het toekomstig voortbestaan en haar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	belangrijke en unieke bijdrage aan de kwaliteit van Overvecht kan blijven leveren.	
494	Ik maak u er graag op attent dat de afsluiting van de Carnegiedreef niet zal leiden tot meer fietsgebruik. Het zal juist leiden tot verkeersopstoppingen en nog veel meer milieuvervuiling en overlast op de Ringweg. Ook geeft het een opgesloten gevoel dat er zo weinig “ vluchtwegen” zijn, voor het geval mensen in nood zijn, of hulp nodig hebben. Goedkoper openbaar vervoer kan mensen misschien verleiden tot het regelmatig laten staan van de auto. Flitspalen kunnen misschien helpen bij het beperken van de rijsnelheid, deze kan naar 30 km. Omdat het gebouw dat aan de Trinidaddreef staat, behoort bij de Experimentele flats die een Monumenten status hebben, is het niet gewenst en niet mogelijk om iets te veranderen aan dit gebouw. In het kader van het vergroenen van de wijk en de woonomgeving kan het grasveld aldaar worden veranderd in een Tuiny forest,of wijkboomgaard, verzorgd door de bewoners. Er staat in uw plan een“ Kans voor nieuwe voorziening en Spelen” op een grasveldje tussen Amazonedreef en de Cayennedreef. Hier was vroeger een glijbaan en een zandbak, die expres zijn opgeheven vanwege veel overlast van hangjongeren en ook veel zwerfvuil tot gevolg had. Omdat het park in samenspraak met de bewoners wordt onderhouden, zou het passend zijn om de bewoners hierbij te betrekken en samen tot een plan te komen.	Naast ingrepen in het autonetwerk stellen we ook verbeteringen voor het Openbaar Vervoer en verkeersveiligheid voor. De maatregelen voor het autonetwerk zijn aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. De beoogde verdichting en vergroening in de omgevingsvisie is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggestie ter overweging mee. Met het symbool kans voor een nieuwe voorziening is een nieuwe/verbeterde speelplek bedoeld. Goed dat u ons hierop wijst. Op moment dat we hier concrete plannen hebben nemen we contact met u op!
495	Volgens mij zal geen enkele zienswijze, hoe goed onderbouwd of beargumenteerd ook, enige fundamentele verandering in de omgevingsvisie bewerkstelligen. De gemeente heeft tijdens de zogenaamde participatiefase laten zien totaal niet geïnteresseerd te zijn in wat er bij de bewoners leeft en wat hun belangen zijn. De enige reden om participatie en inspraak te organiseren is om de ambities van de gemeente een zekere legitimiteit te geven. Dat is duidelijk te zien in het verslag van de participatiefase dat onlangs zonder brede aankondiging gepubliceerd werd. Als je dat verslag oppervlakkig	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen

Nr.	Reactie	Antwoord
	leest, krijg je de indruk dat de gemeente het overgrote deel van de kernpunten die beschreven worden van de bewoners heeft overgenomen. Dat is een vervalsing van de werkelijkheid. Veel van de kernpunten waren voorstellen van de gemeente waar de bewoners zich niet over hebben uitgelaten, andere kernpunten waren zo algemeen geformuleerd dat je het er niet mee oneens kon zijn (wij verbeteren het groen en wij verbeteren de veiligheid bv.). Het meest schrijnend is dat de bezwaren van bewoners worden weggemoffeld bv. het idee dat de Moezeldreef dé entree van de wijk wordt met terrasjes, winkels en gezelligheid. Veel bewoners hebben dit als idée fixe gekarakteriseerd. Er is nu al grote leegstand van winkels, voor terrasjes is geen belangstelling ook niet als er 1000 woningen bijkomen, voor uitgaan en gezelligheid ga je naar de binnenstad. Daar brengt die ene bioscoop in Overvecht centrum echt geen verandering in. Een ander bezwaar dat weggemoffeld wordt is tegen de megalomane hoogbouwplannen rond het station Overvecht. Sociale onveiligheid, misdaad en isolement zullen toenemen terwijl het buurtje Taagdreef, Rubicondreef daar momenteel relatief van gevrijwaard is. In maart 2024 hebben wij hierover al een brief naar de gemeente geschreven en uit het feit dat een antwoord na tweeëneenhalve maand nog niet gekomen is kunnen we wederom zien hoe weinig de gemeente zich aantrekt van de mening van bewoners. Het participatie- en inspraakproces laat zien hoe de gemeente over bewoners denkt. Wij weten als gemeente wat goed is voor de bewoners en alle bezwaren die zij uiten zijn niet meer dan emoties voortkomend uit eigen belang. Die emoties moeten gekanaliseerd worden met vage uitspraken dat het nog niet zo ver is en dat uitvoering niet zonder instemming van de bewoners kan. Dat is dus gewoon niet waar. Met een dergelijke instelling zal de kloof tussen politiek en burgers alleen maar groeien. De gemeente lijkt zich niet te realiseren welke enorme macht zij heeft om in te grijpen in de persoonlijke levens van haar burgers en dat een dergelijke macht uiterste zorgvuldigheid bij de uitvoering van dit soort beleidsprocessen vereist.	vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten. Het door de gemeenteraad vastgestelde participatieproces is gevolgd, waarbij stap voor stap, rekening houdende met wat Overvechters belangrijk vinden, is toegewerkt naar een ontwerp omgevingsvisie. Zie ook het Participatieverslag. In fase 1 zijn gesprekken gevoerd met Overvechters over wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van hun wijk, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In fase 2 zijn, mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, oplossingsrichtingen bedacht en besproken met Overvechters. In fase 3 is mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden een 50-70% versie van de omgevingsvisie gemaakt en voorgelegd aan Overvechters. Het resultaat van fase 3 is verwerkt in de ontwerp omgevingsvisie die ter inzage heeft gelegen en waarop eenieder een zienswijze kon indienen (fase 4). Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als de gemeente werkelijk belang had gehecht aan de inbreng van bewoners had zij geen top-down benadering moeten hanteren maar kunnen experimenteren van bottom-up benaderingen zoals die door Rob van Engelenburg en Peter van Hoesel beschreven worden in hun boek Burgerparticipatie in het openbaar bestuur (2023). Dit boek heeft als ondertitel ‘burgers willen wel, nu de overheid nog’ wat een goede omschrijving van het proces van deze omgevingsvisie is. Het meest waarschijnlijk is dat financiële belangen van gemeente, investeerders en bouwbedrijven de bepalende factor zijn geweest bij het opstellen van de omgevingsvisie. Uit vele onderzoeken van ‘Follow the money’ en ‘Investico’ blijkt dat geld vaak de doorslag geeft. Het enige wat ik kan doen is eisen dat er aan de omgevingsvisie een uitgebreide compensatieregeling wordt toegevoegd voor alle schade die bewoners nu en in de toekomst zullen leiden door de omgevingsvisie o.a. daling van huizenprijzen, onaantrekkelijke woonbuurt, kosten voor gedwongen verhuizing, last van jarenlange bouwactiviteiten naast de deur, meerkosten van een vergelijkbare woning elders. Dan maar wat minder winst voor aandeelhouders.	bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest.
496	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn bezorgdheid uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Allereerst wil ik aangeven dat ik het plan om Overvecht te verbeteren waardeer en steun. Het is een positief initiatief dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk kan verhogen. Echter, de geplande fietstunnels roepen bij mij aanzienlijke zorgen op. Onduidelijke noodzaak: De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. De bestaande infrastructuur lijkt voldoende te zijn voor het huidige fietsverkeer. Bovendien zijn er reeds voldoende tunnels en oversteekmogelijkheden in de buurt, zoals de tunnel bij de Einsteindreef en de Zamenhofdreef. Het ontbreken van een duidelijke onderbouwing waarom deze	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	extra tunnels noodzakelijk zijn, maakt het moeilijk te begrijpen waarom deze investering gerechtvaardigd zou zijn. Verhoogde onveiligheid: Het aanleggen van nieuwe fietsroutes door een kindvriendelijke woonwijk verhoogt de onveiligheid voor kinderen aanzienlijk. Meer fietsverkeer, inclusief scooters en e-bikes, zal de straten onveiliger maken voor spelende kinderen. De Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan zijn smalle straten die niet zijn ontworpen voor hoge verkeersdruk. Daarnaast bestaat het risico dat deze tunnels gebruikt worden door hardrijdende voertuigen/fietsen, wat de kans op ongevallen vergroot. Overlast en gebruik door ongewenste doelgroepen: De tunnels kunnen ongewenste overlast veroorzaken door gebruik door de verkeerde doelgroepen zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer in de late avond en nacht. Dit kan leiden tot onveilige situaties en overlast voor de buurtbewoners. Hangplekken in tunnels kunnen bovendien leiden tot vervuiling, geluidsoverlast en vandalisme, wat de leefbaarheid van de wijk negatief beïnvloedt. Onvoldoende Onderbouwing: In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. Het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Het ontbreken van concrete data en verkeersanalyses die deze noodzaak ondersteunen, maakt het moeilijk om dit voorstel te rechtvaardigen. Barrièrewerking: In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is naar mijn mening niet voldoende onderzocht en onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen hierbij	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een rol? Een grondige analyse van de huidige situatie en alternatieven lijkt te ontbreken. Efficiëntere Alternatieven: Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Financiële Overwegingen: De aanleg van nieuwe tunnels is een kostbare onderneming. Is er een gedegen kosten-batenanalyse uitgevoerd? Is rekening gehouden met mogelijke extra kosten door complicaties zoals het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts op het gebied van verkeer en stedelijke ontwikkeling kunnen de kosten vaak aanzienlijk hoger uitvallen dan begroot. Ook moeten de maatschappelijke kosten van overlast en verminderde leefbaarheid worden meegenomen in de overweging. Effect op de Wijk Tuindorp: Tuindorp is een kinderrijke wijk met veel jonge gezinnen. De realisatie van nieuwe tunnels zal de kindvriendelijkheid en veiligheid van de wijk aantasten. Meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van spelende kinderen drastisch verminderen. Smalle straten worden nog onveiliger en minder geschikt voor spelende kinderen. Dit kan leiden tot een vermindering van de leefkwaliteit en een verschuiving van gezinnen naar andere, veiligere wijken. Waardedaling van Woningen: De aanleg van fietstunnels in de directe omgeving kan leiden tot een waardedaling van de woningen in de wijk. Potentiële kopers kunnen afgeschrikt worden door de toename van verkeer en de mogelijke overlast die dit met zich	

Nr.	Reactie	Antwoord
	meebrengt. De overlast tijdens de bouw en de veranderde verkeerssituatie na voltooiing van de tunnels kunnen de aantrekkelijkheid van de buurt verminderen, wat directe financiële gevolgen heeft voor de huidige bewoners. Wordt hier in de berekening ook rekening mee gehouden? Ecologische en Milieu-impact: De aanleg van nieuwe tunnels kan een aanzienlijke ecologische en milieu-impact hebben. Dit omvat de verstoring van bestaande groenvoorzieningen en mogelijk negatieve effecten op de lokale fauna. Daarnaast kan de bouw van tunnels leiden tot geluidsoverlast en luchtvervuiling door bouwactiviteiten. De ecologische waarde van de groene gebieden in en rondom Tuindorp moet worden beschermd. Sociale Impact: De sociale cohesie en de leefbaarheid van de wijk kunnen door de aanleg van de tunnels negatief beïnvloed worden. Buren zullen geconfronteerd worden met bouwoverlast en een mogelijke vermindering van de woonkwaliteit. De aanwezigheid van meer doorgaand verkeer kan de rust en veiligheid in de wijk ernstig verstoren. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het plan te herzien. Investeer liever in de verbetering en verfraaiing van de bestaande infrastructuur, wat een efficiëntere en minder ingrijpende oplossing zal zijn voor de bewoners van Utrecht.	
497	Ook wij sluiten ons aan bij de grote groep bezorgde bewoners in onze straat omtrent de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het zal u inmiddels ongetwijfeld duidelijk zijn waaruit onze bezwaren bestaan ten aanzien van een doorgaande route richting de stad. Zoiets hoort ons inziens niet midden door een stille straat te gaan die getypeerd wordt door de vele buiten spelende kinderen in onze wijk. Wij gunnen de bewoners van Overvecht eveneens verkeersluwte en denken	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat de ongelooflijke hoeveelheid geld die dergelijke tunnels kosten beter besteed kan worden aan het veiliger maken maken van de huidige verbindingswegen (bredere fietspaden, meer rotondes en drempels etc.) en/of andere belangrijkere zaken zoals groenvoorziening, huisvesting, armoedebestrijding, jeugdzorg etc. Wij hopen dat u al onze reacties net zo serieus neemt als medeinwoners van Utrecht en vernemen graag uw reactie op de geplande informatie-avond evenals het door u geschatte budget voor deze vermoedelijk extreem dure tunnels, die ons inziens weinig bijdragen aan de door u gestelde plannen.	
498	Ik woon in een gebied met een al hoge bebouwingsdichtheid aan de Zamenhofdreef. In de concept-omgevingsvisie is ons gebied aangemerkt als hoogstedelijk. Er wordt gezegd dat dat komt omdat wij straks langs een toekomstige HOV-lijn wonen. Maar ik zie dat er ook oranje en gele gebieden liggen langs diezelfde lijn. We krijgen straks ook te maken met een hyperstedelijk gebied in het centrum. Hier zal weinig ruimte zijn voor groen en daardoor sprake zijn van hitestress. Bij ons aan de overkant van het centrum, langs de Zamenhofdreef, zijn al voorzieningen zoals een dierenartsenprak□jk, tandarts en kapper. Functiemenging of levendigheid hoe□ hier dus niet mogelijk te worden gemaakt door het gebied te bestempelen als hoogstedelijk. In de hoven van de Zamenhofdreef waaraan wij wonen zien wij geen ruimte voor nog meer (hoog/laag)bouw. De openbare gemeenschappelijke groene ruimtes zijn geliefd en denk ik straks juist ook belangrijk voor toekomstige bewoners van het centrumgebied. Ik maak dan ook bezwaar tegen het rood kleuren van onze buurt zoals ik (en anderen) ook al hebben gedaan bij eerdere participatiemomenten. Daarnaast zit ik nog steeds met een aantal vragen: • Bij welke bouwvolumes (woningen per hectare) is sprake van een stedelijk gebied en vanaf welke bouwvolumes is een gebied eigenlijk hoogstedelijk? • Welke extra ruimte bieden de hoogstedelijke zones voor het toevoegen van bouwvolumes t.o.v. een oranje gebied (los van de hoogtes)?	Hoogstedelijke gebieden hebben een hogere dichtheid en zijn sterker gemengd dan stedelijke gebieden. Bij welke woningdichtheden of bouwvolumes dat precies is, is niet gedefinieerd. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels per kleur gebiedstype aangescherpt en aangevuld met uitgangspunten voor bouwhoogten, woonmix, groen en openbaar gebied en parkeren. Bovendien is verduidelijkt dat het grootste deel van de opgave (55-60%) plaats gaat vinden in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en Stationsomgeving. De overige hoogstedelijke gebieden zijn anders van opzet door bijvoorbeeld de karakteristieke hoven en hier is een beduidend kleiner deel van de opgave bedacht (15-20%). Dit is een reden dat we nu 2 typen hoogstedelijke gebieden hebben opgenomen: de rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Is het niet veel realistischer -gezien de bestaande bebouwing- om het gebied langs de Zamenhofdreef, Carnegiedreef en Rio Brancodreef aan te merken als stedelijk overgangsgebied (oranje)? • Zo niet, kunt u toelichten waarom niet? • Wat kunnen de consequenties zijn van ofwel stedelijk of hoogstedelijk aanmerken voor de huidige woonblokken, parkeerplekken en het groen dat niet voor niets ruim bemeten is gezien de al hoge bouwdichtheden rondom onze flats? Als kind van Overvecht ben ik drie jaar geleden al erg geschrokken van de massaliteit van de plannen. Van bovenaf is zonder dat het overgrote deel van bewoners hiervan wist of hier iets over te zeggen had, midden in de zomer 2021 bepaald dat onze wijk zwaar moet verdicht omdat er “opgaves” zijn. De stad heeft grote groeiambities (RSU 2040) en allemaal binnenstedelijk. Waar ik vooral moeite mee heb, is dat we het in Overvecht vooral moeten zien als “wijkverbetering”, het is voor ons “eigen bestwil” want we zijn zo kwetsbaar en we hebben zoveel problemen. Het zal allemaal, maar wij willen ook rustig wonen net als onze buren in Tuindorp. Ik vind het goed dat de visie eindelijk duidelijk maakt dat er in onze parken niet gebouwd wordt. Maar deze visie maakt van Overvecht verder wel 1 grote potentiële verdichtingslocatie. En waar vooral flink bijgebouwd mag worden met nog meer hoogbouw is op plekken waar de bebouwingsdichtheid al heel erg hoog is. Ik ben opgegroeid aan 1 van de 10-hoogflats aan de Carnegiedreef en heb ervaren hoe gezond en weldadig het is om vrij uit te kunnen kijken op het groen van die dreef en hoe fijn het is om tussen de flats ook een flinke groene buffer te hebben waardoor je niet het gevoel hebt opgesloten te ziten. Later leerde ik dat er principes achter zaten van licht, lucht en (groene) ruimte. Christine de Ruijter sprak van genereuze woningbouw in de Rietveldlezing van 2022. Groen dichtbij is belangrijk voor de gezondheid, maar met name in rode en oranje gebieden lijkt verdichten voorop te staan. Ik word daar ongelukkig van en velen met mij.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Maak van Overvecht geen opeengepakt geto waar mensen zo snel mogelijk weer uit weg willen. Nu al hoor ik mensen zeggen dat ze gaan verhuizen als deze plannen allemaal doorgaan. Dat zijn dan mensen die een keuze hebben. Ik maak me zorgen om al die mensen die nog van niets weten en deze mogelijkheid niet hebben maar wel het hardst geraakt zullen worden. Het groen en de openheid houdt dit gebied leefaar. Blijf af van het groen dichtbij huis en de binnentuinen van Overvecht. Overvecht vangt al zoveel op, leg ook niet nog eens de hele woningcrisis en alle stedelijke ambities op onze schouders. Sluit Overvecht niet op. Er kunnen in Overvecht echt wel woningen bij maar zo massaal legt een te zware wissel op de wijk. Ik heb ook thuiswonende kinderen die wellicht straks ook in Overvecht willen blijven wonen -, maar ik moet er niet aan denken dat ze ingeklemd tussen 10-hoogflats zouden moeten wonen of aan een 10-hoog hof die aan alle kanten helemaal dichtgezet is. Als je bijbouwt, ga voor kwaliteit en niet voor kwantiteit en doe het met respect voor Overvecht en de bedoeling die de stedenbouwers ooit hadden, juist in de ‘rode’ danwel ‘oranje’ gebieden. “Enkele mensen gaan uitkijken op bebouwing in plaats van groen” lees ik in het participatieverslag. “Enkele mensen” . Alsof het er maar een paar zouden zijn en het iets heel onbeduidends is. Terwijl er een megabebouwing en verbouwing van de wijk voor ons ligt. Daarbij maak ik me ook zorgen over de betaalbaarheid van al deze woningen. Nee, ik ben er met deze visie niet gerust op dat Overvecht aangenamer en mooier wordt en houd mijn hart vast voor al die delen in mijn wijk waar de weg alvast wordt vrijgemaakt voor sloop/nieuwbouw en de onrechtvaardige gevolgen daarvan voor de gemeenschappen en gezondheid van mensen die hierdoor lang in onzekerheid moeten leven. • Wat zijn eigenlijk de “mitigerende” maatregelen om de gezondheidsschade daarvan te beperken? Want over het ongeluk dat deze visie kan brengen voor bewoners die hier nu gelukkig wonen, daar lees ik helemaal niets over.	

Nr.	Reactie	Antwoord
499	Via deze weg wil ik graag reageren op de visie. Met name op de plannen voor de locatie burezina. Het uitbreiden van de locatie voor maatschappelijke functies vind ik goed. Echter vind ik het onnodig om een woonlaag toe te voegen. Overvecht draagt qua aantal mensen per m2 op bepaalde plekken al veel bij, zeker rondom de burenzina met de grote flats in de wijk. De woonlaag bovenop de flat voegt hooguit extra overlast voor de omwonende toe, die al voldoende hoogbouw om zich heen hebben. Daarnaast zou ik het fijn vinden als de locatie niet hoger wordt dan 3 verdiepingen, liever nog 2. Er is al een parkeer tekort, genoeg verkeer en daarnaast dus al voldoende hoogbouw.	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoeveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. De gevolgen voor omwonenden en de parkeeroplossing zijn belangrijke aspecten die in de verdere planvorming goed meegenomen en afgewogen zullen worden.
500	Ik woon in een appartementencomplex aan de Tiberdreef en heb uw informatieavond in het wijkbureau bezocht. Graag laat ik u weten dat ik me zorgen maak over de toekomstige ontwikkelingen en de impact die deze zullen hebben op onze directe omgeving, het stationsgebied. Mijn medebewoners van het appartementencomplex hebben een zienswijze opgesteld die ook enkele zorgen en vragen bevat. Ik sluit me aan bij deze zienswijze. **Zienswijze bewoners Complex Aida op de Omgevingsvisie Overvecht (Stationsgebied)** De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken.	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. Onze zienswijze en zorgen: Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: ☐ De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. ☐ In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. ☐ Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: ☐ Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen?	Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	☐ Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. ☐ Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon ☐ Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: ☐ Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. ☐ Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. Onze zorgen en vragen: ☐ Groene ruimte: We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks	duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? ☐ Sociale veiligheid: Het thema ‘sociale veiligheid’ wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bij woonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. Kortom: *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.* We kijken uit naar verdere discussie en participatie in dit belangrijke proces.	
501	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
502	Op 8 maart ontvingen burgemeester, wethouders en gemeenteraadsleden een brief van een aantal bewoners van de Arnodreef, Butterflydreef en Rubicondreef met daarin grondige kritiek betreffende het proces van inspraak en participatie rondom de Omgevingsvisie Overvecht. Op 14 maart zijn hierover vragen gesteld door van Gert Dijkstra van EenUtrecht. We zouden vervolgens binnen enkele weken een antwoord van B&W kunnen verwachten maar hebben dat helaas nog niet ontvangen. Al hadden we niet verwacht dat het traject gelijk stop zou worden gezet op basis van onze kritiek, toch ben ik heel verbaasd dat dit traject zonder enkele correctie of bijsturing is doorgezet en dat er nu een ontwerp Omgevingsvisie ligt waarin eerder gesignaleerde fouten en mankementen worden herhaald. Natuurlijk wil ik gebruik maken van mijn recht om inhoudelijk te reageren: dat kan echter nauwelijks zonder daarbij de kritiek te benoemen op de gebrekkige communicatie, het onhandige taalgebruik en ook op het verhullende taalgebruik binnen dit proces. **1. De plannen voor mijn directe omgeving:** Toevoeging van zo'n 1000 woningen tussen station Overvecht en het groot winkelcentrum. Realisatie daarvan vooral in hoogbouw, 50 tot 70 meter hoog, met veel winkels en horeca en voorzieningen in de plinten. Er wordt ook een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer, HUB, ingericht. Het centraal	We beseffen dat u sommige documenten en reacties op brieven erg laat heeft ontvangen. Dat vinden wij erg vervelend en dit had niet mogen gebeuren. We waarderen daarom des te meer uw aanhoudende betrokkenheid en uw bereidheid om nog wel in de pen te klimmen en een zienswijze in te dienen. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. 1. De plannen voor uw directe omgeving In uw reactie lezen we zorgen over de ontwikkelingen, waaronder een zorg over 'rood'. Uw gebied rond de Butterflydreef is inmiddels als oranje "Stedelijk gebied"

Nr.	Reactie	Antwoord
	station moet worden ontlast, er moet meer verkeer om het centrum heen worden geleid, maar alles moet wel naar station Overvecht, de moskee en de bestaande scholen kunnen. Er komt een snelle busverbinding over de Tripkade aangevuld met meer kleine bussen in de wijk. Parkeerplekken aan de rand van de wijk of in ondergrondse garages. Inmiddels wordt onderzocht of er een VO-school op de Winterboeidreef bij kan. **Help !** Ergens in november drong tot onze wijk door dat onze huizen “in het rood staan”. De een trok die conclusie uit de plaatjes van een enquête, een ander kreeg het te horen op het sportveld: “dat zijn toch jullie huizen die ze gaan afbreken?”. Op de participatieavonden, tijdens een paar extra bijeenkomsten en tijdens de inloopbijeenkomsten hebben we vaak onze zorg hierover geuit: we staan in het rood, wat betekent dat voor onze situatie? Keer op keer kregen we sussende en inhoudsloze antwoorden: Uw verkoopwaarde daalt niet. Wel dus, mensen kopen geen huizen die op de nominatie staan om afgebroken te worden. Dat wordt tegen die tijd bekeken. Welke waarde wordt vergoed als de gemeente onze huizen zou aankopen? Verbouwen? Dat mag u zelf weten. Daarmee wordt het risico voor de investering bij de bewoner/eigenaar gelegd. Wat als geïnvesteerd wordt en sloop toch sneller aan de orde is dan hier voorgespiegeld? Onteigening komt bijna niet voor, kan eigenlijk niet, zolang er geen initiatiefnemers (eh..investeerders) zijn gebeurt er niets. …maar waarom dan al die heisa??? Het is toch de bedoeling dat er op onze plek hoogbouw komt, dan moeten wij toch weg ?? Maakt u zich geen zorgen, zover is het nog niet… Wat als er naast je huis wordt gebouwd? Hoe zit dat met overlast van stof en geluid?	aangemerkt in plaats van rood "Hoogstedelijk". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef" In deze "Stedelijke buurten" gelden andere regels ten aanzien van de bouwhoogten; optoppen van bestaande bouw mag met maximaal 2 bouwlagen, nieuwbouw heeft een hoogte van 4-6 bouwlagen met mogelijke hoogteaccenten tot maximaal 10 bouwlagen. Mits dit zorgvuldig en goed in te passen is in de omgeving. Hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen zijn mogelijk, maar zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. In de "stedelijke buurten" is sloop-nieuwbouw eventueel mogelijk, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Maar in zijn algemeenheid blijven we terughoudend met sloop-nieuwbouw (zie paragraaf "Sloop-nieuwbouw?"). En gaan we in de omgevingsvisie uit van behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen.De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. We proberen de overlast bij bouw zoveel mogelijk te beperken. Bij een bouwaanvraag dient de aanvrager een BLVC-plan toe te voegen. Hierin staan afspraken over bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeerveiligheid en communicatie tijdens de bouw. De gemeente moet het BLVC-plan goedkeuren. Als een bouwer zich niet aan de afspraken houdt, kunt u een handhavingsverzoek indienen bij de afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving van de dienst Vergunningen, Toezicht en Handhaving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kern van dit verhaal: <u>Er is nooit open en eerlijk over gesproken dat deze “ambities” voor onze wijk niet gerealiseerd kunnen worden zonder dat de eengezinshuizen en drie of vier omringende flats verdwijnen.</u> Wij hebben laten weten dat veel buren zich dit niet realiseerden omdat voorgaande folders te algemeen waren geformuleerd. Op ons verzoek om tenminste in de laatste wijkfolder duidelijk te benoemen dat het om mogelijke sloop van de woningen kregen we een “ja” maar toch is dat niet gebeurd. Vervolgens hebben wij zelf een folder verspreid en daarvoor een ruwe schatting gemaakt van het aantal woningen in onze wijk dat dat risico loopt. We kwamen uit op zo’n 600 (huur- en koop)woningen rondom onze buurt en aan de overzijde van de Moezeldreef. Wij concluderen dat er in dat geval niet 1000 maar 1600 woningen gebouwd moeten worden maar hebben op de vraag of hier rekening mee is gehouden in de plannen nog geen antwoord gekregen. Wat zou het **voordeel** voor de gemeente kunnen om geen open kaart te spelen op dit punt? • Misschien de gedachte dat men geen onrust moet zaaien zolang er geen concrete plannen zijn? • Of de gedachte dat de gemeente toch niets voor bewoners kan doen / geen verplichtingen heeft zolang er geen duidelijkheid is over sloop? • Of (erg negatief gedacht) dat het voordeliger is voor de gemeente om niet te benoemen dat grond in de nabijheid van een station in de afgelopen decennia aantrekkelijker geworden is voor investeerders? De **nadelen**, ook voor de gemeente, zijn: • de onrust is wél gezaaid: bewoners zijn ernstig ongerust geworden over hun woonsituatie • bewoners hebben geen vertrouwen meer in oprechtheid van de gemeente	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In de beleidsnota omgevingsvisie hebben we op pagina 9 (A1 Introductie) aangegeven wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op

Nr.	Reactie	Antwoord
	• bewoners hebben niet het gevoel dat de gemeente zich medeverantwoordelijk voelt voor nieuwe, gelijkwaardige, passende huisvesting • bewoners staan niet meer open voor communicatie terwijl een open houding heel hard nodig is gezien de complexiteit en de samenhang met andere onderdelen van de Omgevingsvisie. Ik denk dat dat deels voorkomen had kunnen worden: A. door van meet af aan te benoemen dat er te weinig ruimte in Overvecht is om alle gewenste zaken te realiseren zónder dat er gesloopt moet worden. En dat liefst in duidelijke taal: in plaats hiervan kregen bewoners teksten met “zoekstrategiëen” en “denkrichtingen” op hun bordje. B. door van meet af aan te benoemen dat iedere bewoner van een huis dat gesloopt zal moeten worden op alle mogelijke steun van de gemeente kan rekenen. Die steun kan bestaan uit financiële compensatie, uit meezoeken naar alternatieve woonplekken, maar ook uit het organiseren of ondersteunen van buurtbijeenkomsten of het zoeken naar gelijkgestemden wanneer bewoners een bepaald ideaal hebben voor hun nieuwe woonomgeving. (zie D) C. door van meet af aan een stevig meldpunt in te richten waar mensen die zich zorgen maken over het dak boven hun hoofd terecht kunnen voor bovengenoemde hulp: nu of in de toekomst, zo lang als nodig is. Dit zou gekoppeld kunnen worden aan de steun die de gemeente wil bieden aan initiatieven van bewoners. D. door het aanbod tot ondersteuning van die eigen initiatieven véél duidelijker vorm te geven en aan te bieden. Dit aanbod, zoals nu beschreven op blz. 15 in bijlage B, is in de participatiefase nauwelijks genoemd. Bewoners zouden daarvoor wooncoöperaties moeten oprichten. Dat is een mooi idee maar het zal voor de meeste bewoners niet haalbaar zijn om zelf plannen daarvoor te maken en te realiseren. Daar is veel meer steun voor nodig. Te beginnen met voorlichting, enthousiasmering, actieve steun, ook in de beginfase waarin redenen, doelen en mogelijkheden nog onduidelijk zijn.	buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. 2. Hoogbouw Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. We herkennen het aandachtspunt voor de gemeenschappelijke ruimten. Deze moet passen bij de bewoners en vraagt om programmering om deze ruimtes ook daadwerkelijk te laten leven. Dit aandachtspunt zal in de uitwerking binnen concrete projecten worden meegenomen. Er wordt in heel Utrecht ingezet op het vergroten van het aantal sociale huurwoningen. In de meeste wijken geldt dat het aandeel sociale huur moet stijgen. Niet voor niets geldt voor nieuwbouw dat 40% uit sociale huurwoningen

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Hoogbouw Hoogbouw biedt meer mensen per vierkante meter onderdak dan laagbouw. Dat is het enige sterke voordeel van hoogbouw boven laagbouw. Het blijft de vraag of dit voordeel zo groot is dat we de nadelen ervan willen accepteren: veel mensen naast, onder en boven elkaar brengt een grote sociale druk met zich mee en werkt onveiligheid en criminaliteit in de hand. De gemeente denkt dit gedeeltelijk te kunnen voorkomen door het bouwen van portiekflats die zodanig zijn gebouwd dat mensen elkaar wel moeten tegenkomen: in portiek en opgang, in gezamenlijke ontmoetingsruimtes, in gedeelde (dak)tuinen. Als voorbeeld hiervoor worden de Experimentele Flats in Overvecht Noord genoemd. Maar bewoners hiervan hebben een dusdanig sociale instelling en/of behoefte om met anderen hun woonomgeving te delen dat ze die woonsituatie zelf hebben opgezocht! Wat is er te verwachten wanneer mensen in zo'n woonsituatie belanden zonder dat ze hier zelf voor gekozen hebben? Er is best kans dat er een goed leefklimaat ontstaat in deze soort flats maar de kans is even groot dat dat niet gebeurt. Bedenk hierbij dat gemeenschappelijke ruimtes waarmee geen binding ontstaat, waar bewoners zich niet verantwoordelijk voelen, het risico van verwaarlozing lopen en op die manier verworden tot een bron van ergernis en conflict. Voor zover mij bekend zijn er geen vergelijkende onderzoeken gedaan, zijn er hieromtrent geen cijfers bekend en is er geen reden om het model van de experimentele flats als oplossing naar voren te schuiven. Ik hoor het graag van u als die onderzoeken er wél zijn. Een tweede oplossing zoekt de gemeente in het brengen van meer evenwicht tussen sociale woningbouw en de wat duurdere huur- en koopwoningen. Dit is gebaseerd op de veronderstelling dat bewoners van sociale woningbouw vaak meerdere problemen met zich meedragen. Vermenging van de verschillende lagen van de bevolking zou dan tot minder druk leiden.	moet bestaan (coalitieakkoord 2022). Omdat het aandeel sociaal in Overvecht al relatief hoog is, geldt dit percentage niet voor Overvecht. Het aandeel mag in deze wijk dalen, maar het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Een hoogstedelijke gebied heeft een hoge dichtheid en gebruiksintensiteit. Het kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik en door functiemenging. Vaak liggen dit soort gebieden in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per definitie te bestaan hoogbouw. Er zijn hoogstedelijke gebieden die bestaan uit stedelijke blokken. Deze voorbeelden kennen we uit Berlijn, Parijs of Barcelona. Daar kan hoogbouw onderdeel van zijn. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Hoogbouw moet ook echt heel goed zijn. Hierbij gaat het niet om de hoogste toren, maar om het fijnste straatleven. Het gaat om een prettige (werk- of) woonplek, onder meer vanwege de grote diversiteit aan voorzieningen waar je naartoe kan lopen. In dit soort gebieden kunnen grote en kleine gebouwen door elkaar staan. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. 3. Uitbreiding winkels en winkelcentra We begrijpen uit uw zienswijze dat u de omgevingsvisie op een aantal fronten te globaal en te algemeen vindt, waardoor voor u niet duidelijk is aan welke concrete verbetering dat bijdraagt. Daarom benadrukken we dat de omgevingsvisie de hoofdlijn van de gewenste toekomstige ontwikkeling van de wijk schetst met 2040 als horizon. Daarbij zijn nog veel onzekerheden en daarom is de omgevingsvisie op sommige punten globaal. Voor de extra woningen, werkplekken, verduurzaming en vergroening etc. is verdere uitwerking tot concrete projecten noodzakelijk. Over die projecten is opnieuw participatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	De wijk Overvecht is hiertoe opgedeeld in acht buurten. Zoals de tabellen op blz. 186 – 189 van bijlage B laten zien kent de Taagdreef e.o. een redelijke verdeling op dit punt en mag het aantal huurwoningen gelijk blijven. In andere buurten zou het percentage onevenwichtiger zijn en moeten er meer of minder sociale huurwoningen komen. Zou een andere verdeling in Overvecht echt helpen om “de pijn eerlijker te verdelen”? Schiet de ene buurt er iets mee op als de andere buurt op gelijke wijze belast wordt? Het is voor mij zeer de vraag of deze redenering klopt en de “sociale opgave” echt gehaald wordt wanneer bij het verdelen van de pijn alleen gekeken wordt naar de wijk Overvecht. Is het niet zo dat het etiket “zwakste wijk” in de loop der geschiedenis keer op keer doorgeschoven is? Vroeger droegen wijken als Ondiep en Sterrenwijk die titel, daarna werd het Kanaleneiland. Sinds die wijk gerenoveerd is en bewoners daarvan een plek kregen in Overvecht, schoof het etiket “vanzelf” door naar onze wijk. Gemeente Utrecht: verdeel die pijn en die zorgen nou eens echt door in elke wijk het percentage sociale huurwoningen in evenwicht te brengen met de duurdere behuizing! Het begrip “hoogstedelijk” komt niet voor in het woordenboek. Ik vind het wel terug op websites van projectontwikkelaars en architectenbureaus. Ik ervaar het als een verhullende manier om te spreken over hoogbouw: laten we vooral het beestje niet bij de naam noemen want men zal schrikken. Jazeker, ik schrok toen ik uiteindelijk in de wijkfolder van april las dat het om bouw van 50 tot 70 meter hoog gaat. Deze flats zullen in plaats van en tussen de huidige bebouwing inkomen. Fietst u eens in de wijk rond, kijk goed naar de huidige hoogtes, naar de plekken waar u de blauwe lucht wel of niet kunt waarnemen en bedenk dan hoe de geplande steenmassa’s ons blikveld in de toekomst zullen belemmeren. **3. Uitbreiding winkels en winkelcentra.**	mogelijk en de tijd zal moeten uitwijzen wat voor initiatiefnemers wanneer mogelijk is qua ontwikkelingen. De omgevingsvisie maakt het toekomstperspectief in ieder geval beleidsmatig mogelijk en initiatieven die daar binnen passen kan de gemeente zo faciliteren. Tot slot gaat u in op winkelcentra en online winkelen. Op basis van de verwachte bevolkingsgroei blijkt uit onze inschattingen dat de vernieuwing en eventuele groei van voorzieningen - waaronder winkels -nodig is. Juist door winkels te moderniseren en te mengen met andere publieksgerichte functies zoals sport, horeca of cultuur ontstaan er aantrekkelijke plekken, die van meerwaarde zijn voor de wijk en voor de buurten in de wijk. 4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Hoogstedelijk” staat in de visie van de gemeente niet alleen voor hoogbouw maar voor hoogbouw met veel kantoren, winkels en horeca die tot “bedrijvigheid” moeten leiden en Overvecht een echt stads karakter moeten geven in plaats van het karakter van de buitenwijk dat het sinds jaar en dag heeft. Zou dat misschien komen doordat Overvecht een buitenwijk ís? In het ontwerp Omgevingsvisie, deel A, blz. 5 staat te lezen: “We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is.” Varianten hierop lezen we in alle infomateriaal en hoorden we op elke bijeenkomst. Waarom toch die vage, algemene bewoordingen? Als iets nog niet duidelijk en exact geformuleerd kan worden: zeg dat dan of benoem het niet. Laat de blabla achterwege want juist dat roept wantrouwen op. *Wat is goed? Wat is verbetering? Verbetering voor wie? Wie beoordeelt dat?* Zelf geniet ik van de rust van Overvecht en heb ik geen behoefte aan meer winkels, horeca of bedrijvigheid. Dat terzijde want ik begrijp goed dat de woningnood zo hoog is dat het belang van het individu misschien moet wijken voor het belang van anderen die ook willen wonen. De nieuwe bewoners hebben waarschijnlijk ook graag een supermarkt in de buurt. Er is zeker ook ruimte voor een goede biologische supermarkt. Verder verwacht ik dat nieuwe bewoners hetzelfde gedrag zullen vertonen als andere consumenten in Overvecht, Utrecht en Nederland: online bestellen, geen tijd meer besteden aan het bezoeken van winkels, zeker niet aan drukke winkelcentra met parkeerkosten. Online winkelen heeft het overgenomen. Een nieuw groot winkelcentrum bouwen, nieuwe winkels rondom het station, meer winkelstrips….al deze plannen komen voort uit wensdenken, zijn luchtfietserij, onlogisch en zullen opnieuw tot leegstand leiden. **4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie** Ook het begrip “mobiliteitstransitie” is nog niet in van Dale terug te vinden. Gezien de commotie op de sociale media en de demonstratie van 11 mei jl.	Bedankt voor uw adviezen met betrekking tot het beter uitdragen van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van mobiliteit en groen etc., zowel stadsbreed als voor Overvecht. - We zullen er over nadenken hoe we het instand houden van particuliere groene daken op lange termijn juridisch kunnen borgen. - Appartementen hebben vaak groene binnentuinen terwijl we bij de laagbouwwoningen veel verhard tuinen zien. En we zijn blij dat veel bewoners door acties als tegels wippen hun tuin hebben vergroend en hopen dat dat in de toekomst nog gaat toenemen. We zijn ook heel zuinig op de bestaande (sociale) eengezinswoningen en zien alleen op plekken met een heel goede OV bereikbaarheid mogelijkheid en wenselijkheid voor verdichting. - Als u uw eigen gevel wil vergroenen mag dat. Als u niet zelf eigenaar bent moet u eerst toestemming vragen van de eigenaar. 5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. De fiets is inderdaad een essentieel vervoermiddel in onze omgevingsvisie voor Overvecht en zal een centrale rol spelen in de uitvoeringsplannen. Het behoud van duidelijke scheidingen tussen fiets- en wandelpaden is belangrijk voor de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers. We streven ernaar om in de ontwerpen die gemaakt worden in de uitwerking duidelijke en veilige scheidingen aan te brengen waar mogelijk, om conflicten tussen verschillende weggebruikers te minimaliseren. Uw opmerking over het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en de bijbehorende veiligheidsrisico's is zeer terecht. Hiervoor hebben we ook stadsbreed aandacht. De ruimte voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als in de openbare ruimte, is een belangrijk aspect. We erkennen de uitdaging om in de uitwerking voldoende fietsenrekken te plaatsen zonder dat dit ten koste gaat van groenvoorzieningen. Bij de uitwerking van plannen kijken we hier goed naar. Daarbij houden we uiteraard rekening met de toegankelijkheid voor fietsers met een beperking en oudere fietsers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vermoed ik dat dat voor een deel van de Overvechters nu gelijk staat aan het afsluiten van Overvecht voor de auto. Ambtenaren hebben meerdere malen gezegd dat ze het moeilijk vinden om informatie helder, duidelijk en evenwichtig over te brengen. Dat is heel begrijpelijk: de materie is complex en het is niet vreemd als niet elke ambtenaar elk onderdeel ook echt overziet. Dat mag er echter niet toe leiden dat de burger onvoldoende informatie krijgt en gesprek en besluitvorming hierover gehinderd worden. Dat lijkt zeker het geval te zijn bij dit onderwerp: belangrijke aspecten zoals opwarming van de wijk door het vele gesteente, de waterhuishouding binnen de wijk, het belang van vergroening en groene verbindingen kwamen nauwelijks aan bod. De discussie versimpelde snel tot: wel of geen auto door de dreven, wel of geen parkeerplaats naast mijn huis. In bijlage B vind ik dan ook voor het eerst een toelichting op de noodzaak tot het autoluw maken van de wijk, het versterken van fiets- en wandelpaden, het versterken van openbaar vervoer en het vergroenen van de wijk. Deze onderbouwing is uitgebreider en informatiever dan alles wat in eerdere documenten stond of op bijeenkomsten is uitgelegd. Ik krijg eindelijk een beeld van de manier waarop is nagedacht over het “robuuste groen” en ik krijg een heel klein beetje meer vertrouwen in de oprechtheid van de gemeente om de doelstelling van 80 ha groen ook daadwerkelijk te willen behalen. Er blijkt bijvoorbeeld ook uit dat regulering van de verkeersstromen geleidelijk zal gaan en bijsturen in de komende jaren mogelijk is. Die nuance ontbrak in de presentatie. Dat wil niet zeggen dat alles wat in deze hoofdstukken staat helder of begrijpelijk is. Een veelgehoorde klacht is dan ook dat al deze informatie alleen door academici te lezen is. In mijn visie is elke boodschap, hoe ingewikkeld de inhoud ook is, in heldere taal te vatten en voor iedere lezer begrijpelijk te maken. Met name de hoofdstukken 3 (Onderbouwing Groen en Profielen) en 4 (Onderbouwing Mobiliteit) uit bijlage B hadden in heldere taal en duidelijke afbeeldingen in de participatiefase uitgedeeld en besproken moeten worden.	6. Hoe haalbaar zijn de plannen? Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. Thema's als energievoorziening, aardgas en veiligheid van elektrische auto's zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn ogen is het terugdringen van het autoverkeer een goed streven: het is nodig voor onze gezondheid en voor het leven van de generaties die na ons komen. Dit onderwerp is naast de woningbouw het belangrijkste element van de Omgevingsvisie en daarmee ook een heet hangijzer. Voor veel bewoners misschien wel het heetste hangijzer: als huurder kun je bij gedwongen verhuizing immers wel rekenen op vervangende woonruimte. Het “afnemen” van de auto wordt als een ernstige inbreuk op de privacy ervaren. De aanpassing van onze omgeving aan de klimaatsverandering is ook een ingewikkeld onderwerp en maatregelen grijpen ook daadwerkelijk in op ons dagelijks leven. De manier waarop de informatie nu is verspreid helpt niet om bewoners van de noodzaak te doordringen, goodwill te kweken en iedereen mee te krijgen in deze transitie. Àls het bereikt kan worden dan alleen door volledige en open informatie, geschreven of verteld door mensen die inhoudelijke kennis van zaken in heldere taal weten om te zetten. Dit vraagt tijd en geduld. Ik begrijp dat de Omgevingswet zoals deze de afgelopen jaren ontwikkelt is veel aspecten van het dagelijks bestaan en onderling verkeer omvat en daarmee flink verschilt van de vroegere regelgeving. Ik zie ook wel de noodzaak daartoe. Toch denk ik dat de gemeente te veel vliegen in één klap heeft willen slaan. Die klap veert terug in het eigen gezicht. Ik stel daarom voor: A. Zet stadsbreed in op voorlichting, informatie- en gespreksbijeenkomsten over de manier waarop Utrecht om wil gaan met klimaatverandering, vergroening, auto, openbaar vervoer, milieu. B. Leid de discussie richting de wenselijkheid / noodzaak van autoluwe wijken. Probeer vergelijkbare maatregelen in meerdere wijken te introduceren zodat Overvecht niet alleen staat in het “trekken van de kar”. C. Maak een serie van brochures waarin de nu bekende feiten, stand van zaken rondom klimaatadaptatie en de onderbouwing van de voorgestelde	

Nr.	Reactie	Antwoord

maatregelen in begrijpelijke taal worden verwoord. Verspreid die serie en zorg dat de deeltjes makkelijk verkrijgbaar zijn.

D. Blijft de noodzaak om Overvecht op korte termijn autoluw te krijgen overeind, overweeg dan een overgangsperiode waarin bewoners mogelijkheid krijgen om te verhuizen als zij zich niet kunnen vinden in deze keus. Het meldpunt genoemd onder 1.C kan daar ook een rol in vervullen.

Ter afsluiting nog een opmerking over de relatie vergroening en hoogbouw: in de plannen wordt gesproken over de gemeenschappelijke, groene ruimte tussen de flats, daktuinen en verticaal groen waardoor de hoogbouw niet ten koste zal gaan van versterking van het groen in de wijk. Dat zal tegenvallen:

- De huidige situatie van het groen in Overvecht wordt beschreven als “rommelig” en “verwaarloosd”. Dat klopt en dat is ten dele te wijten aan het feit dat het gemeenschappelijk groen betreft. Te weinig mensen voelen zich betrokken bij het stukje groen voor hun deur of bij het parkje waarin ze hun hond uitlaten. De gemeente Utrecht weet dat wel en daarom zijn er allerlei acties om mensen meer bij het openbaar groen te betrekken en hen het gevoel te geven toch een beetje eigenaar te zijn: Adopteer een boomspiegel; Gratis plantjes voor je geveltuin; Groene Buurtbon, Boomspiegelfeest.

Zal er over een jaar of tien ook actie moeten worden ondernomen om bewoners te bewegen hun gezamenlijke daktuinen groen te houden?
Er is nog niet veel ervaring opgedaan met verticale tuinen en begroeiing van zulke hoge gevels. Is dit een vorm van tuinieren waar bewoners zelf nog iets aan bij kunnen dragen?

- Hoewel er natuurlijk ook veel betegelde tuinen zijn (of waren, met dank aan de actie Tegel Wippen) zijn er ook veel tuineigenaren die zich inzetten voor “hun” groen en zo bijdragen aan de leefbaarheid in de wijk. Met het verdwijnen van laagbouw zullen de bijbehorende tuinen ook grotendeels verdwijnen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. Toch krijgt de fiets in de hele documentatie weinig aandacht. Worden fiets- en wandelpaden een geheel, zoals bijvoorbeeld in sommige parken, of blijft er een scheiding? Ik mis visie op het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en op het gevaarlijke rijgedrag van deze verkeersdeelnemers: met het verdwijnen van de auto op straat verdwijnt de prikkel voor deze groep om voorzichtig te rijden. Dit gaat ten koste van de gewone fietser en de wandelaar. Routes waar auto's geweerd worden zijn daarom niet per definitie veiliger! Er wordt geen woord gewijd aan de ruimte die nodig is voor het opbergen en het stallen van fietsen, bij huis en in de openbare ruimte moet daarvoor plek gemaakt worden. Veel fietsen in de openbare ruimte vragen veel fietsenrekken. Veel fietsenrekken zullen ruimte aan het groen onttrekken. Mocht men denken aan ondergrondse fietsenstallingen dan wijs ik erop dat die niet geschikt zijn voor fietsers met een beperking en voor oudere fietsers en die laatste groep is ruim vertegenwoordigd in Overvecht. **6. Hoe haalbaar zijn de plannen?** Misschien geen onderwerp waar ik me als burger druk over zou moeten maken: als de gemeente met voorstellen komt dan zullen die toch getoetst zijn op praktische haalbaarheid? Toch heb ik vragen: • Er zijn problemen met de huidige energievoorziening: het stroomnet loopt hier en daar vast, om nieuwe woonwijken te kunnen aansluiten zijn nieuwe stroomcentra en passende nieuwe bekabeling nodig. • De aardgasplannen stagneren. • Er zijn problemen met de watervoorziening. • Er zijn grote vraagtekens omtrent de veiligheid van elektrische auto's in parkeergarages.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al is mijn boodschap aan de gemeente niet: stop alle plannen maar in de ijskast. Mijn boodschap is wel: houd bij alle voorstellen en plannen veel meer rekening met de invloed hiervan op bewoners. Verschuil je daarbij niet achter participatieprotocollen maar bekijk per wijk, per situatie wat nodig is om tot goed gesprek en goede besluitvorming te kunnen komen.	
503	Oud-Utrecht zet zich in voor het cultuurhistorisch erfgoed. Overvecht is een relatief jonge wijk met een directe omgeving waarin vele eeuwen aan ontwikkeling van landschap en bebouwing zichtbaar en beleefbaar zijn. Overvecht is ook een wijk die al 25 jaar sociaaleconomisch, sociaal-cultureel en ruimtelijk een dynamische ontwikkeling doormaakt en de komende jaren tegemoet gaat. Erfgoed kan in deze ontwikkeling een inspirerende en stimulerende rol vervullen. Erfgoed is niet alleen drager van de identiteit van een gebied, maar ook van de identiteit van (groepen in) de samenleving. Die identiteit kan ook en zal mogelijk steeds meer meervoudig zijn, vanuit verschillende waarden, benaderingen, generaties en groeperingen. Overvecht kent een grote diversiteit aan bewoners met een verscheidenheid in achtergrond en bewoningsgeschiedenis: mensen die als het ware de eerste paal nog hebben zien slaan en mensen die net aankomen. Erfgoed kan voor al deze bewoners een belangrijke verbindende factor zijn door het te behouden, te benutten en te beleven.	Wij onderschrijving dat erfgoed en de cultuurhistorische waarden identiteit geven aan de wijk en dat het van belang is voor de diverse (huidige en toekomstige) bewoners van de wijk. Het zorgvuldig omgaan met deze waarden - en waar mogelijk versterken - is één van de uitgangspunten van de omgevingsvisie Overvecht. Met name in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 worden deze waarden in beeld gebracht om zo bij uitwerking te kunnen sturen op de karakteristiek van Overvecht en de bijbehorende cultuurhistorische waarden.
504	Graag deel ik met u mijn zienswijze m.b.t. omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder het scenario waarbij tuindersvereniging Ons Genot moet verplaatsen naar een andere plek. In 2017 mochten wij (een jong gezin met een dochter van toen 3 en een tweede dochter op komst) na ongeveer een half jaar op de wachtlijst te hebben gestaan, een tuin overnemen op het complex: tuintje 64. Het is een tuin van 250 vierkante meter met daarop twee mooie grote wilgen die zorgen voor sfeer en schaduw. We hebben de (toen flink verwaarloosde) tuin flink onder handen genomen: aanleggen van moesvakken, een nieuw gazon, borders, compostbakken en de daarbij behorende nieuwe beplanting. Dit deden - en doen wij samen met twee andere huishoudens .	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De plek is letterlijk een oase voor ons, die met 10 minuten fietsen goed en makkelijk te bereiken is. We leren onze kinderen hoe dikke pompoenen groeien uit kleine zaadjes en hoe belangrijk die 'vieze wormen' zijn voor de grond. We schuren en verven onze huisjes. We vieren er verjaardagen, zoeken jaarlijks de paaseieren, BBQ-en met vrienden en gaan er naar toe voor verkoeling als de zomers te heet worden. Het is een bijzondere vereniging met inmiddels een vertegenwoordiging van meerdere generaties, culturen en gezinssamenstellingen. Wij als 'groentjes' weten dat we altijd mogen aankloppen bij de oudgedienden voor advies of hulp. De vereniging is hecht en zorgzaam voor elkaar en voor het complex en voor de grond waarop al het groen groeit. Het zou onbeschrijfelijk zonde zijn als deze plek zou worden opgeheven. De grondkwaliteit, de biodiversiteit en de hechte gemeenschap van jong en oud is niet zomaar te 'copy pasten'. Er zal veel verloren gaan.	
505	Een nieuwe fietstunnel tussen Tuindorp en Overvecht lost geen direct probleem op, er zijn immers al goede fietspaden langs Tuindorp die aansluiten op scholen (Gerrit Rietveld Academie), winkelcentrum (De Gaard) en doorgaande routes naar het centrum van Utrecht. Het aanleggen van een nieuwe fietstunnel creëert wel problemen in een rustige wijk. Met name de verkeersveiligheid wordt een issue. Er zijn drie basisscholen in Utrecht en veel kinderen spelen op straat. Een extra fietstunnel leidt niet alleen extra fietsers door de wijk, maar ook brommers, scooters, fatbikes en andersoortige snelle elektrische fietsen. Waarom zouden we zoveel extra verkeer door een woonwijk willen leiden, met allemaal smalle straten, terwijl er al veilige routes om de wijk liggen? Dit is in strijd met het feit dat er juist veel extra aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid rondom de drie scholen in de wijk. Naast verkeersveiligheid is ook afname van de algemene veiligheid te verwachten. Een fietstunnel, ook wanneer deze verlicht is, trekt gedoe aan. Hangjongeren, graffiti, vuurwerkoverlast, extra vluchtroutes waar de politie met de auto niet bij kan, etc. Dit geldt voor beide kanten van de tunnel.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naar onze mening lost de extra tunnel geen direct probleem op, maar worden er wel enorme kosten gemaakt om de tunnel aan te leggen. Volgens ons kan dit geld beter besteed worden, bijvoorbeeld aan groenvoorziening of verduurzaming. De verschillen tussen beide wijken zijn groot, maar dat zal niet veranderen door het aanleggen van een nieuwe tunnel tussen beide wijken.	
506	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts,	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
507	**Gezamenlijke zienswijze buren Arnodreef, Butterflydreef, Rubicondreef**	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit

Nr.	Reactie	Antwoord
	De bedoeling van de zienswijze is dat met name gereageerd wordt op de inhoud van het ontwerp Omgevingsvisie zoals dat er nu ligt. Toch komt in bijna elke zienswijze die ieder van ons persoonlijk heeft gestuurd steeds ongenoegen, verbazing, ontgoocheling over de manier van communiceren van de gemeente tot uiting. Het is erg lastig om het alleen over de inhoud te hebben. Het helpt daarbij natuurlijk niet dat we geen antwoord hebben gekregen van de gemeente op onze brief van 8 maart. Het participatieproces liep verder, mét de door ons gesignaleerde “weeffouten”. Als buren brengen we de volgende punten en vragen onder de aandacht van de gemeente: **Inhoud inloopbijeenkomsten:** Om goed voorbereid te zijn op de inloopbijeenkomsten hebben we als groep vragen verzameld. In onze nabespreking bleek echter dat er bijna geen antwoord is gekomen op die vragen. Daarom sturen we de lijst mee als bijlage bij deze gemeenschappelijke zienswijze. We kunnen inhoudelijk moeilijk commentaar geven als we de feiten nog niet voldoende kennen. De tevredenheid over het verloop en de gegeven informatie van de inloopbijeenkomsten was wisselend: voor sommigen was met name de presentatie via de borden verhelderend. Enkele bewoners voelden zich door het gesprek op de inloopbijeenkomst gerustgesteld wat betreft mogelijke onteigening: dit zou echt niet aan de orde zijn en niet kunnen. Op de bijeenkomst van 30 april kantelde dat gevoel van geruststelling weer: toen luidde het antwoord op deze vraag weer: het is zeer onwaarschijnlijk, het ligt zeker niet in de bedoeling, de gemeente doet er alles aan om samen tot overeenstemming te komen maar in het uiterste geval kan overgegaan worden	Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In beleidsnota omgevingsvisie geven we op pagina 9 (A1 Introductie) aan wat de omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. U geeft aan dat u de fasering van de inspraakperiode niet correct vindt. Bij vrijgave van de ontwerp omgevingsvisie is dit gepubliceerd via de wettelijk verplichte kanalen. Daarnaast hebben we verschillende communicatiemiddelen ingezet om zoveel mogelijk Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie en de inspraakperiode. Bijvoorbeeld met een wijkbericht, via

Nr.	Reactie	Antwoord
	tot onteigening. De procedure hiervoor staat beschreven in de folder “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven.” (ter plekke uitgedeeld) Er blijft dus onzekerheid op dit punt. **Procedure van de inspraakfase.** We brengen onder de aandacht dat de fasering van de inspraakfase niet correct is. Tijdens de inspraakfase van zes weken werden er inloopbijeenkomsten gehouden. Naar onze mening hoort alle informatie goed gedeeld te zijn met betrokkenen voordat de inspraakprocedure begint. De gegeven inspraaktermijn loopt van 8 april tot 20 mei. Op 9 en 10 april viel het wijkbericht in de bus met daarin de data van drie inloopbijeenkomsten, de laatste op 25 april. Dat betekent dat degenen die tijdens de inloopbijeenkomsten pas informatie kregen niet zes maar drie weken de tijd hadden. Drie weken om zich te verdiepen in de schriftelijke en digitale informatie, deze tot zich te laten doordringen, buurtgenoten op te zoeken voor overleg of samenwerking en vervolgens nog een zienswijze te schrijven. Gelet op de complexiteit van de Omgevingsvisie vraagt de gemeente daarmee onevenredig veel van bewoners en ontzegt hen de kans om zich voldoende te kunnen verweren. Op vragen hierover gaven ambtenaren het antwoord dat deze fasering van de inspraak is voorgeschreven door de nieuwe Omgevingswet. Het betreft algemene afspraken waar niet van afgeweken kan worden. Anderzijds horen we ook dat de Omgevingswet ruimte laat aan gemeentes voor eigen invulling en aanpassing. We doen een dringend beroep op de gemeente om informatie en inspraak/beroeps/bezwaar termijnen in het vervolg gescheiden te houden.	sociale media en via mail. Tussen het geven van een opdracht voor het versturen van ruim 16.000 wijkberichten en het ontvangen daarvan kan enkele dagen zitten. U geeft aan dat u vindt dat de bijeenkomsten vooraf aan de inspraakperiode hadden moeten plaatsvinden. Wij hebben de bijeenkomsten bewust twee weken na de start van de inspraakperiode georganiseerd. Op die manier kregen Overvechters vooraf de tijd om zich in te lezen, zodat ze zich daarmee zo goed mogelijk konden voorbereiden op de bijeenkomsten en eventuele vragen konden formuleren. U vindt dat de moskee te weinig is betrokken bij het participatieproces. Naast de gesprekken die door u zijn genoemd, is met de voorzitter van de moskee ook contact geweest over het organiseren van een informatiebijeenkomst op 27 oktober 2023 in de moskee. Deze is toen uiteindelijk niet doorgegaan door de ontwikkelingen in Gaza, waar wij uiteraard veel begrip voor hadden. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Informatie aan de moskee We hebben in de diverse extra gesprekken die we de afgelopen tijd met de gemeente hebben gevoerd steeds aangegeven dat wij de indruk hadden dat buren met een niet-Nederlandse achtergrond niet voldoende geïnformeerd waren. We hebben daarom gevraagd om een extra bijeenkomst voor hen en gevraagd of de moskee wel goed geïnformeerd was. Volgens antwoord op de bijeenkomst van 30 april heeft de gemeente een gesprek of gesprekken gevoerd met de bestuursvoorzitter van de moskee. Directe aanleiding hiervoor was de wens van de moskee om aan de achterkant te mogen uitbreiden. De Omgevingsvisie is toen toegelicht en daarbij is afgesproken dat bij toekomstige plannen, zoals een mogelijke uitbreiding van de moskee, de gemeente en de moskee samen in overleg zouden gaan. Deze week bleek echter uit contact van [NAMEN] met de bestuursvoorzitter dat hij toch niet voldoende geïnformeerd is. Het gevoerde gesprek in oktober was ging inderdaad over de wens tot uitbreiding. Van eventuele ingrijpende plannen voor buurt en moskee was hij niet op de hoogte, en dat terwijl de moskee toch op grond staat die in het ontwerp Omgevingsvisie in het rood is aangemerkt als “hoogstedelijk gebied”. Onze vraag: de moskee is met zo’n 2000 bezoekers, waarvan velen ook buurtbewoners zijn, toch een belangrijk element in dit deel van Overvecht. Hoe kan de communicatie met de moskee dan toch zo onduidelijk verlopen? Informatie aan de buren: Tuindorp De wijk Overvecht is opgedeeld in 8 buurten. De wijkfolder die ieder in de bus kreeg bevatte een plaatje van de eigen buurt. Daarmee zagen wij als bewoners van de ene zijde van de Moezeldreef bijvoorbeeld niet wat er aan de andere zijde zou gebeuren. Om een totaalbeeld te krijgen moest je de puzzelstukjes naast elkaar leggen of je verdiepen in de nota plus bijlagen. De buren in Tuindorp kregen geen wijkfolder in de bus want ze zijn nu eenmaal geen Overvecht. Maar ja, het zijn wel buren wiens uitzicht in de toekomst misschien flink zal veranderen. Ook het onderlinge verkeer kan drastisch veranderen met de nieuwe plannen. We hebben zelf zo onze gedachten over	U geeft aan dat u de aparte buurtkaarten niet duidelijk vond. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We hebben voor kaarten op buurtniveau gekozen omdat deze het meest concreet vertellen wat er in iemands buurt aan voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie staan. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). U geeft aan dat de gemeente Tuindorp onvoldoende heeft betrokken. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Desondanks erkennen wij dat we meer hadden moeten doen om bewoners van Tuindorp te bereiken en betrekken. U geeft aan dat in het participatieverslag de wensen, plannen en ambities hetzelfde gewicht hebben en er geen onderscheid wordt gemaakt in impact van deze veranderingen op Overvechters. Dit klopt. Wij denken dat dat onmogelijk kan, omdat iedere Overvechter een ander gewicht hangt aan de verschillende waarden die in de wijk aanwezig zijn. U geeft aan dat u de betrokkenheid van Overvechters bij de participatie laag vindt. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Met name de bijeenkomsten in oktober/november 2023 (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Op de inloopbijeenkomsten tijdens de inspraakperiode zijn bijna 300 bezoekers geweest.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verdeling van de nieuwbouw over de Utrechtse wijken en hebben hier en daar nagevraagd hoe onze Tuindorpse buren daarover denken. Nee. Ze bleken nog weinig van de plannen gehoord te hebben. We hebben dat op 30 april ingebracht. Inmiddels heeft de gemeente contact gezocht met Tuindorps Belang: er blijken veel vragen te leven over “onze” Omgevingsvisie en er is nu een informatiebijeenkomst gepland op 27 mei. Het bestuur van Tuindorps Belang wijst er wel op dat een zienswijze ingediend moet worden voor 20 mei. Onze vraag: is het verstandig om zulke scheidslijnen aan te brengen tussen buurten en wijken waar het gaat om het informeren en besluiten over zulke ingrijpende wijzigingen? De bij bewoners opgehaalde informatie Op de website van DenkMee bleek in april 2024 een nieuw stuk geplaatst te zijn: het Participatieverslag Omgevingsvisie Overvecht van April 2024 met als ondertitel “De 101 waarden van Overvecht”. Op blz. 22 van dit stuk wordt tenslotte min of meer benoemd dat de hoogstedelijke bouw hand in hand zal gaan met sloop. Het moet nog maar eens opgeschreven worden: In alle gesprekken, in alle documentatie, in alle enquêtes en ook in dit samenvattend verslag lijken de wensen, plannen en ambities allemaal van hetzelfde gewicht te zijn. Er wordt ook in dit deel niet duidelijk gemaakt dat de ene verandering veel meer impact en consequenties zal hebben dan de andere! Dat schrijnt! We wijzen erop dat de aantallen bewoners die op de enquêtes hebben gereageerd niet bepaald indrukwekkend zijn. Dit in tegenstelling tot wat er gesuggereerd wordt in het Participatieverslag. Hier wordt ook de indruk gewekt dat er heel, heel veel wensen van bewoners gehonoreerd worden in de Omgevingsvisie. Toch hebben we al eerder	Naast de georganiseerde bijeenkomsten hebben we in het kader van het spoor ‘bij u’ ongeveer 250 gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen. Tijdens het gehele participatieproces zijn nog eens 15 bijeenkomsten georganiseerd. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Ook hebben we bijeenkomsten voor ‘visiedenkers’ georganiseerd. Visiedenkers zijn gevraagd door onder andere een uitnodiging naar 800 middels loting bepaalde visiedenkers en een uitnodiging naar bij de gemeente bekende contactpersonen te sturen. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. 1. In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en het station, de hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemd wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Hierbij gaan we in op het type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. 2. Wanneer wat gaat gebeuren en of er iets gaat gebeuren is nog onduidelijk. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beargumenteerd dat de vraagstellingen van de enquêtes niet eenduidig waren en daarmee de “opgehaalde informatie” bepaald niet betrouwbaar is. Ook de opkomst bij de inloopbijeenkomsten lijkt ons erg mager: 100, 60 en 120 bewoners op het totaal van zo’n 34.000. Verzamelde Vragen 18-4-2024 Sloop en Hoogbouw 1. Waarom zou er op de plek waar onze huizen staan hoogbouw moeten komen? 2. Op welke termijn gaat dat gebeuren? Als dat tot 2040 duurt hebben wij dus de komende jaren veel zorgen. 3. Wij wilden verbouwen maar durven dat nu niet meer aan. Krijgen we de kosten daarvan er nog uit? 4. Heeft het nu nog zin om zonnepanelen te nemen? 5. De gemeente weigert om de verzakking van de straat en de stoep voor ons huis te herstellen. Is dat vanwege deze plannen? 6. Is er nagedacht over de plek waar wij dan naartoe moeten? 7. Hoe komen wij aan een vergelijkbaar huis met tuin in een buitenwijk van Utrecht? 8. Als er om je heen hoogbouw wordt neergezet kunnen de huizen toch niet blijven staan? Dan word je toch vanzelf gedwongen om je te laten uitkopen? 9. Wat zijn onze rechten wat betreft uitkopen? 10. Welke waarde krijgen we terug voor de huizen? 11. Wordt er dan rekening mee gehouden dat we nooit meer een hypotheek kunnen nemen zoals we die nu hebben of hadden?	3/4. De omgevingsvisie geeft geen beperkingen op het investeren in uw woning of bedrijfspand. 5. Het niet herstellen van de stoep heeft geen relatie met de omgevingsvisie Overvecht. 6/7/8. De omgevingsvisie Overvecht geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen voor de wijk tot 2040. Het geeft de gemeente niet het recht om een woning te slopen. Hiervoor zijn meerdere besluiten nodig. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in projecten zullen deze vragen aan de orde komen. 9-13. Eerst moet een omgevingsplan zijn vastgesteld. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing of het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. 14. De verkoopbaarheid van een woning wordt door veel factoren bepaald, zoals de huidige woningnood in Utrecht. 15. We herkennen ons niet in uw stelling dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. De omgevingsvisie gaat uit van behoud en vernieuwing van het centrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. De bestaande winkels aan de Arnodreef-Tiberdreef kunnen blijven bestaan, maar zullen niet worden uitgebreid met extra winkels. Station en vervoer 1/2. De hoofdroutes zijn te zien op het auto-kaartje in de paragraaf Veilig en verbonden van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Ten opzichte van

Nr.	Reactie	Antwoord
	12. Het kan nog een aantal jaren duren. Wordt er rekening gehouden met geldontwaarding? 13. Ons spaargeld zit in dit huis en deze hypotheek. Hoe moet dat verder? 14. Wie koopt er een huis dat nu in een rode of oranje zone staat? 15. In de plannen staat dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. Maar de winkels en de horeca in en bij het station hebben nog nooit goed gelopen. In al die jaren verdween het ene zaakje na het andere. Waarom zou dat ineens anders worden? Station en Vervoer 1. Hoe kom je in de toekomst met de auto in de wijk? 2. Hoe lopen de verkeersstromen precies? 3. Wat gebeurt er met de garages als we de auto aan de rand van de wijk moeten parkeren? 4. Hoe kunnen artsen, ambulances, brandweer, thuiszorg, taxi's, mensen met mobiliteitsproblemen toch met de auto bij de huizen komen als de straten worden versmald? 5. Zijn de parkeerplekken voor mensen die hun auto nodig hebben voor hun werk gegarandeerd? 6. Waar en hoe vaak gaan de kleinere bussen rijden? 7. Is er garantie dat ze blijven rijden ook als er weinig gebruik van wordt gemaakt? 8. Blijft Station Overvecht zoals het nu is? Kan het dan al die nieuwe passagiersstromen aan? 9. Op wat voor manier zijn ProRail en/of NS betrokken bij de plannen?	de ontwerp omgevingsvisie zijn het autonetwerk en de maatregelen aangepast. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2 in de reactienota. 3. Er is geen sprake van dat het parkeren naar de rand van de wijk gaat. Wel streven we naar minder parkeren op straat. 4. Bij een herinrichting versmallen we de rijbanen, hierbij houden we uiteraard wel rekening met de minimaal benodigde breedte voor autoverkeer. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde. 5. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De herinrichting van straten is maatwerk en zal altijd in overleg met bewoners bedacht worden. 6/7. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. 8/9. Op dit moment wordt samen met NS en Prorail nagedacht over uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij station Overvecht om in de toekomst ook de toenemende passagiersstroom die met de fiets komt goed te kunnen faciliteren. Daarnaast zullen vanuit de omgevingsvisie de looproutes worden verbeterd zodat ook de toename van de voetgangersstromen goed kan worden gefaciliteerd. Tot slot wordt onder andere gekeken of de P+R locatie opnieuw ontwikkeld kan worden waarbij de parkeerplaatsen voor de auto verdwijnen. Dat zorgt ervoor dat er minder autoverkeer kan komen waardoor er ruimte ontstaat voor de fiets, voetganger en bus. Op die manier wordt er voor gezorgd dat het station Overvecht in de toekomst de toename van de passagiersstromen goed kan faciliteren zonder dat het ten koste gaat van de leefbaarheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	10. Er komen torens van 50m tot 70m hoog bij het station aan de Overvechtzijde. De verhouding met de laagbouw aan de Tuindorpzijde wordt dan wel heel raar. Is daar over nagedacht? 11. Is er nagedacht over de geluidsweerkaatsing van het treinverkeer tegen de flatwanden richting Tuindorp? 12. Als er een of twee van die torens komen, hoeveel woningen komen daar dan in?	10-12. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per sé te bestaan uit hoogbouw. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. In het stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Of er sprake is van geluidsweerkaatsing en in welke mate zal bij de verdere uitwerking meegenomen moeten worden. Of hier hoogteaccenten komen en hoeveel woningen daar in kunnen is nog niet duidelijk.
	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. Er moeten 3000 werkplekken bijkomen in Overvecht. Maar er staan al veel kantoorpanden leeg. Waarom moet er dan bijgebouwd worden? 2. Als er meer bewoners komen zullen er waarschijnlijk meer supermarkten nodig zijn en er kan misschien een tweede marktdag komen. Wat zijn de berekeningen daarvoor? 3. Volgens de plannen zouden de winkels en horeca in heel Overvecht opgeknapt en uitgebreid moeten worden. Maar net zoals alle andere winkelcentra in het land doen de winkels het hier niet goed. Het grootwinkelcentrum en de winkelstrips gaan achteruit. Er staat al veel leeg en/of ruimtes worden bezet door tijdelijke winkels als outlets. Er wordt nu eenmaal steeds meer online gekocht. Waarom denkt de gemeente dat er andere winkels bij moeten komen? 4. Kunnen al deze plannen wel worden waargemaakt? • Het afsluiten van het aardgas blijkt op veel plekken moeilijker en duurder te worden dan gedacht. Het experiment in Overvecht Noord is nu ook gestopt. • Aansluiting op het stroomnet is voor bedrijven en nieuwe woonwijken nu al onzeker. Het gaat dan om de voorraad energie maar ook om	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. De 3000 werkplekken zijn voor diverse werkfuncties: kantoorbanen, zorgbanen, creatieve makers, industriebanen, horecabanen, onderwijsbanen etc. Verschillende kantoorpanden in Overvecht blijken inderdaad minder aantrekkelijk voor bedrijven, waardoor deze soms leeg staan. Door de woningnood zijn en worden deze regelmatig getransformeerd naar woongebouwen. Desondanks zijn er nog steeds gebouwen nodig om de overige werkplekken een plek te bieden. 2. De extra bewoners zullen niet allemaal in 1 keer erbij komen. Dat betekent dat nieuwe bewoners in eerste instantie van bestaande supermarkten gebruik maken. Als de bevolking van Overvecht voldoende gegroeid is, zal er wellicht een supermarktketen een locatie zoeken om zich in de wijk te vestigen. Een extra supermarkt zien we het liefst in de bestaande winkelcentra landen (Shopping Center, Gagelhof, Overkapel, De Klop). Hiervoor zijn geen berekeningen uitgevoerd. Over een extra marktdag doet de omgevingsvisie geen uitspraken en hier zijn evenmin berekeningen voor uitgevoerd. Dit is te gedetailleerd voor de omgevingsvisie. 3. We delen het beeld dat sommige winkels het niet goed doen. Tegelijkertijd zijn er ook winkels die het juist heel goed doen, zoals de supermarkten. We verwachten dat de bevolkingsgroei zorgt voor meer draagvlak en meer bestede euro's voor winkels. We denken niet dat er winkels bij moeten komen, wel dat winkels moeten vernieuwen en mee moeten gaan met de tijd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vernieuwing van de bekabeling. Hoe weet men of de nieuwbouw in Overvecht tegen die tijd wél aansluiting kan krijgen? • De watervoorziening voor huishoudens en bedrijven komt ook onder druk te staan. • Overal zijn mensen te kort: ook in de bouw. Groen: In het wijkbericht, in het ontwerp-Omgevingsvisie en in alle eerdere versies en enquetes staat steeds dat de versterking van het groen een belangrijk punt is. Dat wordt altijd in één zin gekoppeld aan: verbinding van woningen, voorzieningen, recreatie en sportparken. Hoe kan dat allemaal worden samengeperst? Het groen, de natuur, lijkt er juist erg slecht vanaf te komen: • Met het verdwijnen van de laagbouw verdwijnen ook veel tuinen. • Er zijn plannen om in de “voortuinen” tussen drie hoogbouwflats een vierde flat te plaatsen. • Het volkstuincomplex “Ons Genot” moet verdwijnen. • Recreatie in het Noorderpark, het Gagelpark en in park de Watertoren wordt uitgebreid. 4 Op welke manier krijgt het groen in deze plannen voorrang? 5 Op welke manier wordt er nagedacht over verdroging en afwatering? 6 Wat zijn de concrete plannen op deze punten?	4. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsprogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. Of alle plannen in de toekomst kunnen worden waargemaakt is nu nog niet duidelijk. Voor het verwezenlijken van de ambities zijn namelijk veel verschillende partijen nodig zoals marktpartijen en woningcorporaties. Samenwerking tussen deze partijen is cruciaal voor een kwalitatieve en integrale ontwikkeling van de wijk. Thema's als energievoorziening, watervoorziening en personeelstekorten in de bouw zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's. Groen Behouden en verbeteren we de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is een belangrijke ambitie van de omgevingsvisie. Het is mogelijk dat door een ontwikkeling het groen op een plek verdwijnt. Dit wordt binnen Overvecht gecompenseerd door het toevoegen van meer groen. Dit doen we bijvoorbeeld door pleintjes en straten groener te maken. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Groen speelt een belangrijke rol bij het reguleren van verdroging en de opvang van hemelwater. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. De omgevingsvisie schetst een toekomstbeeld voor Overvecht in 2040 en is geen concreet plan. De uitvoeringsstrategie geeft weer hoe we naar dit toekomstbeeld toewerken. Op het moment dat er concrete plannen zijn voor de door u genoemde punten zal u als bewoner van Overvecht hierover geïnformeerd worden. 1-4. Een doel van de omgevingsvisie Overvecht is wijkverbetering. Dit kunnen we bijvoorbeeld bereiken met het verbeteren van sommige plekken in de openbare ruimte, maar ook door het aanpassen of nieuw plaatsen van bebouwing. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de staat van de openbare ruimte en bebouwing, maar ook naar sociale veiligheid. Het is niet zo dat de woningen aan de Arnodreef en Butterflydreef in oranje gebied liggen omdat ze minder goed zijn. In grote lijnen kiezen we ervoor om

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren… 1. Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar? 2. Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten? 3. Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt? 4. De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken? 5. Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting kunnen er zo'n 600 woningen worden gesloopt. Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd? Waar kunnen we die berekening vinden? 6. Wat wordt bedoeld met "verbeteren van de woningmix"? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. • Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? • Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen? • Hoeveel koopwoningen komen er dan bij? • Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? • Hoe groot worden de nieuwe huizen?	langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en station Overvecht, ruimte te maken voor (hoog)stedelijke bebouwing met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Uw woningen liggen in of nabij deze zone, welke een rode, rood/oranje en oranje kleur hebben gekregen. De omgevingsvisie geeft ook mogelijkheden voor wijkverbetering in de gele gebieden (woonbuurten). Hierbij zal het gaan om kleinschalige transformaties en nieuwbouw en om het verbeteringen van de openbare ruimte. Het klopt dat de meest veiligheidsissues in Overvecht zich op dit moment voordoen op plekken met veel hoogbouw. Dat wil niet zeggen dat hoogbouw per definitie leidt tot problemen en dat er een directe relatie is tussen hoogbouw en onveiligheid. Er zijn immers in de wijk en in de stad ook hoogbouwcomplexen waar geen veiligheidsproblemen spelen. De oorzaak van de huidige veiligheidsproblemen heeft ons inziens vooral te maken met de wijze waarop de bestaande hoogbouw en de omliggende openbare ruimte in Overvecht is ingericht in combinatie met de concentratie van kwetsbare bewoners op bepaalde plekken in de wijk. Een goede mix van woningen, meer ogen op straat, toepassen van de menselijke maat, aandacht voor de invulling van de begane grond, functiemenging en eigenaarschap zorgen ervoor dat er een prettige woonomgeving ontstaat. Bij de eventuele ontwikkeling van hoogbouw zal hier aandacht aan worden besteed. Voor sloop/nieuwbouw zijn de uitgangspunten per gebiedstype opgenomen. De Utrechtse Liedraad voor sloop of renovatie wordt altijd gevolgd. gelden zowel in rood als in oranje gebied strenge voorwaarden, zoals significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies, buurtverbetering, woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. 5. Hier zijn indicaties genoemd. Door de oogharen heen gekeken denken we dat er met een combinatie van nader te bepalen plekken voor bijbouwen, optoppen, aanbouwen en eventueel acupunctuur sloop-nieuwbouw tot een aantal van 1000 woningen kunnen komen. Dit betekent dat we slim om moeten gaan met de beperkte ruimte en ruimte moeten creëren door bijvoorbeeld functies te stapelen, anders met parkeren en mobiliteit en parkeerterreinen om te gaan. "In het hoofdstuk Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie staan spelregels voor verdichting per type kleur gebiedstype. Ook is hier een aparte paragraaf

Nr.	Reactie	Antwoord
	7. Die plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan? Initiatiefnemers en stakeholders In het Wijkbericht en de ontwerp-Omgevingsvisie staat dat de uitvoering van de plannen nog lang niet zeker is en afhankelijk is van de “initiatiefnemers”. Er wordt ook gesproken over “stakeholders”. 1. Zijn dat investeerders en projectontwikkelaars? 2. Zo’n groot verbouwingsplan kun je toch niet opstellen zonder dat je weet of er investeerders in zijn geïnteresseerd? Dat blijkt ook wel want er is een Wijkakkoord afgesloten tussen gemeente Utrecht en investeerders. Hierin staat ook dat de gemeente een grote rol heeft in de regie. Waarom wordt dan toch gezegd dat het allemaal nog zo onzeker is? 3. Wie zijn de investeerders? 4. Wat willen ze ontwikkelen? 5. Wat zijn de afspraken hierover tot nu toe?	opgenomen die ingaat op sloop nieuwbouw. Algemene lijn is dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype is hier aandacht aan besteed. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. 6. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. Hoeveel woningen exact en in welk segment worden gebouwd is op dit moment niet te zeggen. Dit kan per project verschillen. Ook de grootte van woningen wordt pas concreet wanneer een project tot ontwikkeling komt. 7. Soms is de tekst in het wijkbericht iets anders omschreven, maar de betekenis is hetzelfde. De teksten zoals in de omgevingsvisie zelf staan, zijn leidend. Initiatiefnemers/stakeholders Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht zijn veel verschillende partijen (stakeholders) nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Er zijn nog geen concrete afspraken met partijen gemaakt over de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Het is een uitnodiging aan partijen om gezamenlijk te bouwen aan de toekomst van Overvecht. Het is daarom nu nog niet zeker dat alle doelstellingen van de omgevingsvisie behaald kunnen gaan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		In het wijkakkoord Overvecht hebben 13 organisaties, waaronder de gemeente, afspraken gemaakt over hoe ze samenwerken aan wijkverbetering, met meer betrokkenheid van bewoners. De omgevingsvisie borduurt voort op deze afspraken. Meer over de samenwerking met andere partijen kunt u lezen in de Uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, in de paragraaf ‘Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken’.
508	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. **1. De geplande tunnels voegen niks toe** • Beide wijken zijn middels meerdere tunnels prima met elkaar verbonden, extra tunnels voegen niks toe. • Tevens is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra 'tussendoor' verkeer. **2. De geplande tunnels zijn enorme verspilling van belastinggeld** • De tunnels voegen niks toe (zie 1) en de aanleg gaat enorm veel geld kosten -> een ergere verspilling kan ik mij niet voorstellen. • De bouw gaat daarnaast voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
509	Als bewoonster van appartementencomplex Aida, nr 40, wil ik mijn zorgen uitspreken de door U gecommuniceerde visie voor Overvecht en de impact daarvan op mijn directe omgeving Iberdreef/Tripkade en het ‘stationsplein’. Daarbij denk ik primair aan de geplande hoogbouw, de veiligheid in dit gebied, de te verwachten drukte, behoud van groen en zeker mijn woongenot. De eerste vier punten zijn ook meegenomen in het bezwaarschrift van onze VvE Aida. Mijn appartement ligt op de 1e etage en kijkt uit op de Tripkade/ groen, scholen , moskee en de Arnodreef, parkeerplaats en winkels.	Het zal in de toekomst zeker drukker worden op en rond het station. Het station heeft zeker nog capaciteit om meer reizigers te verwerken. De omgevingsvisie gaat niet over overlast door drugshandel en handhaving. Wij begrijpen uw zorg. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw dakterras. Hoogbouw dient in elk geval rekening

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb een heel groot dakterras dat wij door een tuinarchitect hebben laten inrichten tot een heuse ,groene tuin: palmbomen, heel veel groen, bloemen, een vijver ingericht op de ligging: het zuid-westen. Kosten € 22.000. Door Uw plannen ben ik ernstig dat de zon, letterlijk en figuurlijk uit mijn leven verdwijnt. De gedane investering zoals het vergroenen van dit getegelde terras zal teniet gedaan worden, alsmede de waarde van mijn appartement. Ik heb dit app. In 2004 gekocht na de gedwongen verkoop van mijn huis in Tuindorp. Dit appartementencomplex is ooit ontwikkeld als complex voor senioren waardoor ik besloot tot de aankoop ervan: hier kan ik probleemloos oud worden en ik houd verbinding met mijn geliefde Tuindorp. Maar dat wordt teniet gedaan. Het stationsplein is enorm opgeknap: groener, overzichtelijker en veiliger door het verdwijnen van het koffiehuis. Er wordt zichtbaarder minder gedeald . Ik vrees dat de beoogde visie op dit plein, het te promoten tot een levendig stationsplein alleen maar voor ellende gaat zorgen: weer ellende door extreem veel fietsen, vervuiling door bussen die naar ik vernam niet allemaal electrisch zijn, overlast door visie op horeca etc. Het station op zich is klein, hoe moet het de reizigersaantallen in goede banen leiden? NS/Pro Rail zijn niet voornemens uit te breiden. En ja hoe zou dat moeten. Ik kijk uit op de parkeerplaats bij de winkels en heb regelmatig de politie gebeld over wat ik daar aan drugshandel allemaal aanschouw. Helaas is het extreem moeilijk de dealers op heterdaad te betrappen. Het bezorgt een gevoel van onveiligheid maar ja het is de overkant waar ik in de avond niet verkeer. Ik heb begrepen dat het aantal sociale huurwoningen zal worden teruggebracht naar 50%. Dat is nog te veel.	te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Bij de verdere uitwerking zullen we zo veel mogelijk rekening houden met de gebruiksmogelijkheden van omwonenden. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking tot de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Overvecht moet een plek blijven waar je ook met een lager inkomen goed kunt wonen. Het aantal sociale huurwoningen blijft gelijk en ook in de nieuwbouw willen we variatie toevoegen, waar sociale huur onderdeel vanuit maakt. Daarmee zal het percentage sociale huur op minimaal 50% blijven. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Wij verwachten niet dat het weren van doorgaand autoverkeer uit een naastgelegen buurt leidt tot meer segregatie. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Veel hoogbouw met sociale huurwoningen bevolkt door zwakkeren en kwetsbaren zal zorgen voor meer overlast. Luister maar naar de visie van burgemeester Aboutaleb van Rotterdam. Ook heb ik moeite met de afsluiting van de Tiberdreef/Meester Tripkade. Het leidt tot nog meer segregatie tussen het 'witte' Tuindorp en het multicult Overvecht. Hoewel ik mij realiseer dat ik dan wel verlost raak van idioten die vlak voor de doorgang extra gas geven. Maar ik ben ook bang dat al het verkeer via De Brailledreef voor extreme overlast zal gaan zorgen door filevorming en daarmee gepaard gaande luchtvervuiling. Alhoewel ik begrijp dat de omgevingsvisie Overvecht ontwikkeld is om en de leefbaarheid van Overvecht te verbeteren en om de enorme vraag naar het aantal woningen te realiseren, lijkt het mij geen goed plan om Overvecht Ziud/cq Stationsgebied conform de onthulde plannen vorm te geven.	
510	De plannen voor Overvecht Noord heb ik met grote interesse bekeken en heb daar enig kanttekeningen bij. De teksten die gebruikt worden zijn "verkooppraatjes", te positief ingestoken. Het is op onderdelen te veel, te groot. <u>Wat betreft Bouwen:</u> Ik snap dat er woningnood is en er wat moet gebeuren. Als je alleen stelt dat er 5000 woningen in Overvecht bij moeten komen is dat een ander gegeven als wanneer je meld dat er ± 15.000-20.000 inwoners bij komen. Want dat zal het gaan worden schat ik in. Dat is in mijn optiek wel heel erg veel. Bij de Carnegiedreef staat op de flats tussen Gambia/Kwango/Zebra/Kasai/Tafelbergdreef ingetekend dat op de U-vorm die er nu is aan de kant van de Carnegiedreef een extra flat wordt geplaatst.	Inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk "Ruimte voor Groei". Binnenhoven Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Deze gebieden hebben in de aangepaste omgevingsvisie een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit gaat inhouden dat de binnentuinen die er nu zijn en die intensief gebruikt worden, de ruimte kleiner wordt. Dat er bij de nu staande flats een groot deel van het zonlicht wordt weggenomen. Wat te denken dat er middenhuur woningen komen en zoals gebruikelijk families in de binnentuinen gaan bbq-en? Dat zijn meestal vrij grote groepen mensen, al het geluid gaat in een vierkant galmen. De druk die op sommige stukken wordt gelegd is dan veel te groot. Hier en daar staan enorme woontorens ingetekend. In de 10-hoog flats is op dit moment de sociale cohesie al erg laag. Dat gaat in dit soort torens ook gebeuren. Hoe willen jullie dat voorkomen? Wat wil je doen om ervoor te zorgen dat het geen getto wordt? <u>Wat betreft Groen en Prettige buurten:</u> Er wordt steeds vermeld dat het groen kwalitatief beter moet worden. Wat is er nu dan niet goed aan? Wie gaat dat onderhouden? Eerste jaren plantjes water geven? Komen er weer alleen maar onderhoudsarme struikjes die ook niets aan bio-diversiteit toevoegen? In de plannen staat ook sedumdaken vermeld. Realiseren jullie je wel dat sedum het eerste jaar onderhouden moet worden en water moet krijgen? Vermeld wordt nestkasten: door mensen geplaatste kasten moeten jaarlijks schoongemaakt. Aangezien groen in het budget altijd onderaan bungelt, heb ik het idee dat dit een worst is die ons voorgehouden wordt? Wie gaat onderhoud etc betalen en uitvoeren? Het groen wordt nu al zeer intensief gebruikt. Onderhoud is op dit moment al erg mager. De buurt is nu veilig genoeg. Wat er gebeurd, kan omdat er nauwelijks handhaving is. Als er zoveel mensen bijkomen, wordt handhaving dan ook uitgebreid?	rood/oranje arcering gekregen en een nieuwe naam “Centrale as" gebieden”. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving (zoals bijvoorbeeld de autovrije parkzone aan de Carnegiedreef). Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht veranderd. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Want er zal vaker irritatie ontstaan als er veel meer bewoners bijkomen. En het vuil/afval hebben we het maar niet over. <u>Over Verkeer:</u> In de plannen staat dat een aantal dreven afgesloten gaan worden. De bewoners moeten van een deel in de wijk via de NRU naar een ander deel gaan. De NRU staat nu al zo vaak vast. Dit gaat alleen maar meer luchtvervuiling en geluidshinder geven. Voor mensen die slecht ter been zijn, en met een “kleine" buslijn naar de geplande HOVlijn moeten: als deze buslijn te weinig gebruikt wordt, wordt deze dan geschrapt? Ik ben voor meer fietsen, maar pak dan de verkeersovertreders eerst eens aan. Die maken het fietsen nu gewoon gevaarlijk. De vele kleine zwarte autootjes dus, die maar rond scheuren. <u>Over Energie:</u> Een windmolen in het Noorderpark? Veel te dicht bij de bebouwing denk ik. Het is bewezen dat mensen ziek worden van de herrie. Ik woon nu ruim 30 jaar naar grote tevredenheid in Overvecht. In die jaren heb ik de buurt zien veranderen. Deels positief: veel verschillende mensen en culturen. Deels negatief: veel problematiek, veel mensen waar iets mee is komen o.a. in Overvecht te wonen. Sinds het idee participatie is ingevoerd heb ik de wijk zien afzakken op dat gebied. Pak het oude systeem weer op, van toen Cumulus er nog was. Veel nieuwe bewoners: daar zal ook in de sociale huur weer veel problematiek kunnen komen. Daar zitten buren in hun (dure) middenhuurwoningen niet op te wachten met alle gevolgen van dien. Oftewel: op naar een getto of naar gentrificatie met deze plannen. Van beiden geen voorstander.	- een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk groen kunt u nalezen welke mogelijkheden we zien voor een kwalitatieve verbetering van verschillende groenstructuren in Overvecht. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Voor particuliere daken en natuurinclusief bouwen zijn particuliere initiatiefnemers aan zet en verantwoordelijk voor het onderhoud. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De buslijnen door de buurt gaan ook naar de belangrijkste bestemmingen in de buurt. Er is dus geen sprake van dat er altijd overgestapt moet worden op de HOVlijn. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. De locaties worden onderzocht op verschillende randvoorwaarden. Als uit het onderzoek blijkt dat de afstand tot gebouwen te klein is, dan is de locatie niet geschikt voor een windmolen. De extra woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we

Nr.	Reactie	Antwoord
		naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren. Investeren in meer gemengde wijken gaat snel gepaard met zorgen over gentrificatie. We begrijpen deze zorg, de wijk zal namelijk veranderen. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe voorzieningen en ook de inrichting van de openbare ruimte zal op plekken veranderen. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we ook de lessen uit het woononderzoek benutten) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.
511	Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte.	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
512	Punt 1 van pagina 79: Ik maak bezwaar tegen de route van de snelle busverbinding HOV. Er is bedacht dat die over het fietspad van de Don Carlosdreef, en vervolgens over het buurstraatje La Bohèmedreef zal gaan. Dit is een onzalig plan, omdat daarmee de toegang tot de speeltuin en het park enorm wordt belemmerd, komende vanuit de wijk Taagdreef/Rubicondreef e.o. Ook is de HOV-route gepland over het fietspad van de Normadreef. Hoe komen wij in het park, hoe steken wij de busbaan veilig over? En de kinderen die nu met een bal onder de arm gaan spelen in het park? En dan heb ik nog niet eens over de geluidsoverlast die gepaard gaat met een snelle busverbinding, dichtbij de flat aan de Don Carlosdreef en de huizen aan de La Bohèmedreef en de Fideliodreef. Punt 2 van pagina 79: Park de Watertoren wordt aan elkaar geplakt, waar het nu 2 delen heeft. 'Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties''. In het deel van het Park de Watertoren dat langs de La Bohèmedreef ligt, is al een speeltuin, er is een spetterbadje, er is een basketbalveld, er is een Cruyff-veldje, en er is een ijsbaan. Van geen van deze sportactiviteiten staat iets vermeld op de ontwerpkaart. Betekent dat, dat alleen in het Park de Watertoren dat om de vijver ligt gesport en gerecreëerd gaat worden in het plan? Ik mis de tekentjes voor spelen en sport in ons parkje dat aan de La Bohèmedreef ligt. Er gebeurt al heel veel in ons gedeelte van het park. Er worden honden uitgelaten, er wordt gebarbecued, er wordt gepicknickt bij de speeltuin. Dat willen we niet kwijtraken door een HOV-lijn! Punt 3 van pagina 79: Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum. Als wij met de auto naar het winkelcentrum willen, moeten	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	we nu al omrijden via de Moezeldreef, omdat de Rubicondreef is afgesloten voor autoverkeer. Op dit moment is de afstand 1,4 km met de auto. De route die we dan zouden moeten nemen is kilometers langer, via de Moldaudreef of de Donaudreef. Via de Mr Tripkade is dan ook geen optie meer, want die wordt afgesloten. Meer autokilometers om ergens te komen is toch juist niet groen! Wij hebben dan in plaats van 4 nog maar 2 uitvalswegen om onze wijk met de auto te verlaten, terwijl er woningen bijgebouwd worden, en dus meer bewoners. Hiermee zorg je toch voor problemen, in plaats van oplossingen! Samenvattend maak ik bezwaar tegen het idee van een groter Park de Watertoren, door het kleinere deel van het Park de Watertoren aan de La Bohèmedreef minder waard te maken. Met dit plan wordt voorrang gegeven aan 'groen' en 'blauw', en wordt de bewoner in de steek gelaten. En daarnaast maak ik bezwaar tegen het inperken van de mogelijkheid om met een auto onze straat te bereiken, en te verlaten. Dat zal voor veel files gaan zorgen.	
513	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De geplande tunnels voegen niks toe. Beide wijken zijn door middel van meerdere tunnels prima met elkaar verbonden. Ook is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra ‘tussendoor’ verkeer. Nieuwe tunnels voegen dus niets toe. Ook zijn de geplande tunnels een verspilling van belastinggeld. De aanleg gaat ontzettend veel geld kosten, wat veel beter aan andere dingen besteed kan worden. Zonde dus. Ook gaat de bouw voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
514	Wat ik in onze zienswijze niet heb opgenomen, is onze waardering voor al het werk dat u voor onze wijk doet, en alle goede punten die de omgevingsvisie bevat. Bij deze! In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht. Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er

Nr.	Reactie	Antwoord
	noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen*	woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. " De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
515	De omgevingsvisie Overvecht is groots en omvangrijk. En als je je verder verdiept veelomvattend. In het wijkbericht zie ik deels voornemens die ik begrijp en waar ik nieuwsgierig naar ben, maar ook een aantal voornemens die ik niet	1. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	begrijp, onvoldoende beargumenteerd zijn en waar ik ernstige zorgen heb bij de haalbaarheid en het praktisch effect op de wijk én de leefbaarheid in de wijk. Ik wil het college vragen de Omgevingsvisie op een aantal punten te heroverwegen en aan te passen, hieronder mijn argumenten: • Een prettige en leefbare wijk is óók een bereikbare wijk voor inwoners en ondernemers. Het afsluiten van de Tigrisdreef, Gangesdreef en Carnegiedreef leidt ertoe dat wij als bewoners en werkenden ver moeten omrijden om bijvoorbeeld naar werk te rijden of naar het groot winkelcentrum te gaan, wat leidt tot meer km en dus meer CO2. De Tigrisdreef wordt daarmee de enige ingang voor zoveel huishoudens, dat leidt tot enorme opstopping en vertragingen. Er er komen nog 500 woningen en dus verkeersbewegingen bij! Er zijn voldoende verkeerskundige alternatieven om deze doorwegen groener en veiliger te maken. Ik ben hier komen wonen omdat de wijk ruim, groen én bereikbaar is. Dat wordt door deze maatregelen ernstig aangetast. • De stapeling van aanpassingen in de verschillende buurten baart mij ernstige zorgen: het versmallen van de Franciscusdreef en het sluiten van de Carnegiedreef, Gangesdreef en de doorgang op de Tigrisdreef. Ten eerste wordt er zwaar onderschat hoeveel verkeer er gebruik maakt vanuit de Zuilense ring om de wijk en de stad in te komen. Niet in de minste plaats door ondernemers en werkenden die voor hun werk (noodgedwongen) gebruik maken van deze wegen. Ook wordt zwaar onderschat wat de stapeling van onder andere deze voornemens en de andere buurten zal zijn op de verkeersdrukte op alle omliggende wegen. Met name de Karl Marxdreef/Ring Utrecht is een enorme bottleneck waar in de ochtend- en avondspits al ontzettend veel verkeer en vertraging is. Door daar nog meer verkeer aan toe te voegen loopt het helemaal vast. Idem geldt voor omrijden via Zuilen. Ten tweede ontbreken er verkeerskundige onderzoeken die onderbouwen dat dit überhaupt een haalbare zaak is. Ik haal hierbij de versmalling van de Marnixlaan aan waar de hoop was dat er of werd omgereden via de ringweg of gebruik werd gemaakt van OV. Daar staan dagelijks lange files en kunnen hulpdiensten nauwelijks langs. Ten derde mis ik verkeerskundige alternatieven die ook goed en beschikbaar zijn om de doelen te behalen. Denk aan	meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 2. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u een onderzoek over mobiliteit waarin de effecten van maatregelen zijn verkend. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 3. Een onderbouwing voor het toevoegen van de HOV lijn is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietspaden, aanpassing door middel van drempels, enkel doorgang voor belanghebbenden/omwonenden, om en om parkeervakken of plantenbakken. Ten vierde leiden deze aanpassingen tot langere omwegroutes waarbij er meer km worden gereden en er meer uitstoot is. Een perverse prikkel van niet onderbouwde en niet realistische voornemens! En ten vijfde is de wijk al ontzettend groen, het groenste van heel Utrecht. Dat is een prettig pluspunt. Om nog meer groen te creëren en meer groene doorgangen te creëren zijn er genoeg zeer geschikte alternatieven beschikbaar die de bereikbare infrastructuur niet aantasten. Daarnaast vraag ik me af waar deze behoefte vandaan komt, ook deze is niet onderbouwd. Als inwoner is de buurt en wijk qua groep perfect zo! Tot slot en niet in de minste plaats maak ik me ernstige zorgen over de veiligheid van mij en mijn wijkgenoten wanneer hulpdiensten in onze wijk moeten zijn en de bereikbaarheid zo ernstig wordt aangepast. Dat betekent dat de Tigrisdreef de enige ingang is voor de hele wijk! Veel te kwetsbaar voor zoveel huishoudens. Alle bovenstaande argumenten worden versterkt door 500 extra woningen in mijn wijk met minstens evenveel verkeersbewegingen. Er wordt gesproken over het toevoegen van een HOV-lijn. Daarvoor is er in de huidige situatie al een meer dan voldoende infrastructuur waardoor deze makkelijk kan worden opgestart. Ik mis een onderbouwing waarom er überhaupt een snellijn nodig is, waar er deze behoefte ligt (welk probleem wil het college ermee oplossen?) en waarom de huidige buslijnen niet voldoende zijn. Als wijkbewoner en gebruiker zie ik dat deze buslijnen goed gebruikt worden. En dat er nu al een grote uitdaging is om de buslijnen te bemannen. Het toevoegen van een aparte HOV-lijn is onvoldoende onderbouwd. Daarbij is het OV nu al ontzettend duur, zeker ook voor een deel van de inwoners van Overvecht. Is het daarmee haalbaar voor de inwoners? Is niet veel effectiever om het gebruik van (deel)(e)fietsen te stimuleren? Ditzelfde argument geldt ook voor de fietspaden in de buurt, die zijn al zeer ruim en bijna overal beschikbaar. En waar nog heel veel meer	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 4. Ook in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u meer informatie over de onderbouwing. 5. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Ook zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. **Tot slot**

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersbewegingen bij passen. Ook hier ontbreekt een onderbouwing en verkeerskundige argumentatie waarom er aanpassingen nodig zijn. Er is alle plannen en enorme denkfout gemaakt wordt hoe de Utrechter minder gebruik gaat maken van de auto en overstapt op de fiets of het OV. De huidige voornemens gaan eerder leiden tot meer opstopping, vertraging en irritaties. Ik verwijs hiervoor naar de uitwerking van de aanpassingen aan de Marnixlaan en hoe dit uitwerkt in de praktijk. Ik ben niet tegen het promoten en stimuleren van andere vervoersmiddelen, maar geloof niet in deze redenatie. En denk dat er hele andere zaken nodig zijn. Ik mis hier onderzoek naar bewezen praktijken in vergelijkbare steden en wijken. Letterlijk in het milieukundig onderzoek: '*Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen*'. Ook hier mis ik een onderzochte onderbouwing cq wetenschappelijk bewijs hiervan. Het verminderen van de parkeerplaatsen leidt tot langer zoeken, tot meer kilometers rijden en het toenemen van de onveiligheid. Nogmaals, een prettige en leefbare woonwijk is ook een bereikbare wijk! Qua proces vind ik dat er mager gecommuniceerd wordt in een wijk als Overvecht. We hebben een wijkbericht ontvangen waar een klein stuk van de aanpassingen in weergegeven wordt. De gemiddelde Overvechter heeft meer nodig en verdient dat ook! Het kost veel tijd om erin te duiken en de maatregelen te snappen op buurtniveau en dan ook nog op de aansluitende wijken en dat moet veel beter! De stapeling van plannen en de samenhang met de andere buurten moet veel toegankelijker én zichtbaarder in de wijk aanwezig zijn. Elke Overvechter moet dit gezien hebben in zijn eigen buurt, de impact ervan zien op zijn dagelijks leven en de keuze hebben gehad om er wat van te vinden. Ik ben naar het Wijkbureau gegaan waar geen enkele inhoudelijke vraag beantwoord kan worden. En waar je alleen drie superdikke boekwerken in je handen gedrukt krijgt. Geen maquette, geen poster, geen hoofdlijnen per ambitie. Kortom, mager en veel te minimaal. Helaas was ik door vakantie niet in	Middelen: Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie willen wij schaarse middelen effectief inzetten voor de belangrijkste opgaven. Met de besluitvorming over de omgevingsvisie gaat niet over deze middelen besloten worden. De omgevingsvisie schept kaders waarna na vaststelling van de omgevingsvisie keuzes worden gemaakt hoe middelen kunnen worden ingezet. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn. Mobiliteit: De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. In de omgevingsvisie leggen we de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Eerst worden buurtstraten veilig en aantrekkelijk ingericht. Straks wordt de centrale as zoveel mogelijk autovrij gemaakt: Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden autovrij en bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer. We gaan het aantal auto's in de buurten monitoren en nemen waar nodig aanvullende maatregelen gericht op het verminderen van autoverkeer. Verder is het belang van de mobiliteitstransitie voor Utrecht en Overvecht, zoals hierboven beschreven, in de omgevingsvisie verduidelijkt. De voorstellen voor openbaar vervoer en fietsverkeer hebben we mede op basis van de ingediende zienswijzen verder verfijnd waardoor het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fietsroutes door de wijk. Het voorstel voor openbaar vervoer bestaat niet alleen uit een HOV-lijn. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	de gelegenheid om naar de inspraakavonden te gaan, dus daar kan ik niet over oordelen. 6. Tot slot, gezien de forse bezuinigingsopgave waar de gemeente voor staat roep ik het college en de raad op om betere keuzes te maken voor onze mooie stad. Bij het besteden van schaarse middelen en capaciteit van de organisatie zijn er opgaven die veel groter en belangrijker zijn dan de voornemens die er nu voor liggen. Daarbij roep ik het college op pas plannen te maken en de buurten te laten participeren wanneer er ook daadwerkelijk budget is. En de wijk met kleine stappen door te ontwikkelen. Met de ambities als richting. De nu ontstane onrust, de grootsheid en stapeling van alle maatregelen en de nog talloze onzekerheden helpen niet in het vertrouwen in de overheid en het dichten van de kloof tussen inwoner en gemeente. En dat lijkt me nooit de bedoeling! Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het college en de raad op te roepen om de voornemens ernstig te heroverwegen. Om de keuzes en alternatieven aan te vullen én te onderzoeken met verkeerskundig onderzoek. Om de voorgenomen afsluiting van Carnegiedreef, Gangesdreef en Tigrisdreef ter hoogte van het park terug te draaien en te kiezen voor andere verkeerskundige alternatieven. Om de buurt leefbaar én bereikbaar te houden! Om de HOV-lijn te heroverwegen en om te zoeken naar het verbeteren van de huidige ov-lijnen het stimuleren van fietsverkeer. En tot slot om de participatie in de wijken en buurten veel beter vorm te geven.	is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.
516	[redacted] Goed dat groen en water een belangrijke leidraad vormen voor de Omgevingsvisie. Zorg er inderdaad voor dat er verbinding blijft bestaan voor de natuur, en dat waar dat kan verbindingen verbeterd worden, en dat het groen beter en diverser wordt: niet alleen gazons met bomen, maar ook een	Bedankt voor uw reactie. Uw aanbevelingen komen grotendeels overeen met de ambities en doelen van de omgevingsvisie. De aanbevelingen om weer actuele beheerplannen op te stellen voor de parken zijn terecht. Op moment dat wij hiermee aan de slag gaan zullen we de stakeholders betrekken. In het openbaar groen en in gebieden met ecologische waarde passen we geen of als noodzakelijk passende verlichting toe (Spoorzoompark, uitbreiding Sportpark Vechtzoompark) zodat dieren geen last ondervinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tussenlaag. 'Groen' is niet alleen een prettige omgeving voor mensen, maar is ook het leefgebied van planten en dieren. Klimaatadaptatie kan heel goed samen met vergroening en 'verblauwing': wateropvang die tevens ruimte biedt aan de natuur. Houd de parken intact: geen bebouwing in de parken en groenzones die er nu zijn: Vechtzoompark, omgeving fort Aan de Klop, Klopvaartzone, Sjanghaipark, Park de Gagel, groenstrook langs NRU, Watertorenpark, Spoorzoompark, gebied rond fort Blauwkapel, enz. Zorg dat er weer actuele beheerplannen komen voor de parken in Overvecht, en betrek bij (uitwerking van de) plannen de mensen erbij die nu al vrijwillig meedenken over het groen, zoals de NMO, de beheergroep Park de Gagel, bewoners die meedenken over het Watertorenpark, zelfbeheerders, enz. Zij kunnen meedenken (en meebeslissen) over de inrichting van de parken en over de keuze van bomen en planten. Uiteraard horen er geen auto's en fietsen in de parken, hooguit fietspaden waar die nu al zijn, zoals in het Spoorzoompark. Als er een vergunning wordt afgegeven voor verlichting van bijvoorbeeld sportvelden, spreek dan direct af dat er beperkingen zijn, zodat omwonenden en dieren (vleermuizen bijvoorbeeld) geen last hebben van ledverlichting. Er zijn armaturen en lampen op de markt die geen ongewenste uitstraling hebben, en die verlichten in een kleurschakering (amber) waar vleermuizen geen last van ondervinden.	
517	Ik heb het ontwerp omgevingsvisie Overvecht doorgelezen. Ik maak via deze weg graag van de gelegenheid gebruik om mijn zorgen te uiten en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is voor mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan. Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien 'tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in' wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
518	In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Is het effect van de geluidsdruk nog onderzocht tav deze fietstunnels voor de omgeving? 3. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 4. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 5. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 6. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 7. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipverkeer (e.g. zowel fietsers als scooters) door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 8. Daarnaast wil ik graag opmerken dat de tunnels ook een reductie van de al beperkte parkeergelegenheid zullen geven. Deze auto's moeten dan in naburige straten worden geparkeerd.	
519	Geacht gemeentebestuur, graag wil ik verzoeken om het plan om de tuin vereniging Ons genot te laten opheffen/verplaatsen omwille van extra sportvelden. Het complex verstrekt het cultuurhistorisch landschap, tuinieren krijgt extra dimensie door het genot van de aangesloten natuurgebied en slot zuilen. Statistieken laten zien dat een aantal mensen met psychische klachten gestaagd toeneemt. De stad biedt weinig mogelijkheden tot rust, maar juist is dit gebied is er relatief weinig verkeerslawaai en is er ook betrekkelijk veilig. Dankzij mijn tuin heb ik een moeilijke tijden doorstaan, dat geldt ook voor veel andere leden, bijvoorbeeld voor mijn buren die op tragische wijze hun dochter hebben verloren. De vereniging zelf is behalve plek voor veel dieren en planten ook een unieke sociale organisme met 70 jarig geschiedenis. Sommige leden zijn geridderd, als waardering voor hun levenslange betrokkenheid. Voor mij persoonlijk is dat een plek waar ik mijn sociale netwerk enorm het versterkt. Mijn meeste vrienden en kennissen komen via de tuin. Als de inwoner van Overvecht ervaar	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	ik vooral de verloedering en vervreemding in mijn buurt. Zonder de tuin zou mijn leven erg eenzaam en ongelukkig zijn. ik waardeer de de diversiteit van onze vereniging en openheid van de leden naar elkaar. Er zijn ook mensen met kwetsbaarheden, ik zag diverse keren wat een geweldig positieve invloed de vereniging op deze mensen heeft. Er is ruimte om te ondernemen en eigen kwaliteiten te laten zien, en er wordt ook omgekeken naar elkaar. Het is een soort dorp in de stad. Vooral de verscheidenheid van leeftijden, achtergronden en culturen uniek in deze tijden van de polarisatie. Verder vraag ik mij waarom het aanleggen van extra velden als noodzaak wordt gezien. Deelname van kinderen aan voetbal loopt al jaren achteruit, in elk geval volgens de trainers in jeugdteams. Dit terwijl aantal ouderen groeit, en tuinieren schijnt zo gezond te zijn dat de verzekeraars korting bieden voor deze doelgroep. Op dit moment zijn er diverse faciliteiten aanwezig in dit stuk van overvecht. David Lloyd, Vechtse banen, tennis atletiek en 2 voetbalvelden. een groot gedeelte van de tijd staan zowel de atletiekbaan als voetbalvelden leeg. . Wellicht een idee om te kijken naar de intensivering van de beschikbare accommodaties. Dit in combinatie met strengere beleid op het gebied van geluidshinder. De hoeveelheid van de geluidsinstallaties en hun sterkte groeit met de jaren, terwijl de stilte steeds schaatster wordt. Vriendelijk verzoek om de omgevingsvisie te heroverwegen en geen extra sportvelden in te plannen maar juist grotere wandel en rustgebied, aangezien hier grote behoefte aan is. Persoonlijk merk ik dat veel wandelaars en rustzoekers graag gebruik maken van deze mogelijkheid. Gezien de enorme groei van mensen met psychische klachten is het erg belangrijk ook rust en ruimte te bieden aan deze doelgroep.	
520	Graag laat ik u weten dat ik tegen het plan ben om 2 fiets- / wandeltunnels te maken onder het spoor Overvecht uitkomend op de A. Thaerlaan. Het zal veel verkeersonveiligheid teweeg brengen. Daarbij zonde van al het geld want er zijn al prima mogelijkheden om per fiets/voet van de ene wijk naar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	de andere wijk te komen in dit stuk Utrecht. Een overbodig plan naar mijn mening.	van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
521	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Voor mij persoonlijk is manage ’t Hooft een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manage heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graga. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Paarden en paardrijden mogen niet vervangen door voetbal. Graag ontvang ik uw reactie.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
522	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp via 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde	en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
523	Allereerst wil ik mijn steun uitspreken voor de beoogde ontwikkeling van stadsdeel Overvecht. Ik hoop oprecht dat de leefbaarheid van de wijk Overvecht wordt verbeterd. Tuindorp blijkt echter als zoekgebied aangemerkt voor het aanleggen van drie (3) fiets- en wandelroutes om Overvecht met Tuindorp te verbinden. Hierbij wil ik graag als bewoner van Tuindorp mijn zorgen uitspreken over de voorgestelde fiets- en wandelverbindingen die ingetekend zijn, specifiek in de straten Professor Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Ik verzoek de Gemeente om reactie te geven op onderstaande zienswijze. • Logica en veiligheid fietsroutes o De gekozen positie van de fietsroutes in de twee betreffende straten lijkt onlogisch omdat er geen doorgaande route wordt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

gevormd. Er zijn geen belangrijke bestemmingen die bereikbaar worden gemaakt met de voorgestelde tunnels die momenteel niet bereikbaar zijn vanuit Overvecht. Tuindorp bestaat uit vele kriskras straten waardoor fietsers een zeer inefficiënte route moeten volgen richting een bestemming als centrum. Zowel de Prof. Hugo de Vrieslaan als de Prof. Van Bemmelenlaan zijn geen doorgaande routes, zelfs wijkbewoners dwalen weleens door de wijk. Tuindorp is hiermee niet geschikt om herkomst (Overvecht) en bestemming rechtsreeks met elkaar te verbinden gezien gebrek aan directheid en comfort (veel haakse bochten en onduidelijk routeverloop).

- Door bovenstaande karakteristieken voldoen de voorgestelde verbindingen niet aan kenmerken voor een veilige fietsroute (SWOV, 2022), te weten:
  - routelengte zo kort mogelijk
  - reistijd zo kort mogelijk
  - zo min mogelijk links afslaan
  - zo min mogelijk overgangen en onderbrekingen

De toevoeging van grote stromen (sneller) fietsverkeer zou gescheiden moeten worden van ‘de verblijvende” en meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen. Door deze fietsverbindingen aan te leggen wordt het tegenovergestelde bereikt. Er wonen veel gezinnen met jonge kinderen in de straten waar volop buiten wordt gespeeld en op de Prof. van Bemmelenlaan zitten maar liefst twee basisscholen.

- Verkeersveiligheid van de wijk
  - In de betreffende straten is het eenrichtingsverkeer. Fietsers vanuit de richting Overvecht komen vanuit tegengestelde richting, waardoor er conflicten ontstaan met gemotoriseerd verkeer en gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.
- Sociale veiligheid
  - Met de komst van tunnels in een kleinschalige woonwijk als Tuindorp neemt de sociale veiligheid af. De toegankelijkheid van de wijk voor niet-bewoners wordt vergroot. Ik vrees gebruik van de verbindingen door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters,

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. • Inpassing en impact op de straten o Het inpassen van een tunnel impact hebben op de leefbaarheid van de straten voor de bewoners. De straten hebben beperkte breedte en er is aan weerszijden ruimte nodig voor het parkeren van auto's voor bewoners. Die ruimte en ruimte voor verblijven wordt beperkt als er nieuwe verkeersstromen komen. Daarnaast twijfel ik aan de haalbaarheid (bouwkundig en financieel) van een onderdoorgang op de voorgestelde plekken. • Impact op karakteristieken van de wijk o In de Visie Eykmanlaan uit 2010 wordt onderzoek aangehaald dat aantoont dat Tuindorp tot de meest gewaardeerde woongebieden van Utrecht horen. Dit heeft te maken met hun ligging, de architectuur en de ruime opzet met veel groen. Er staat in de visie (p.8) "de visie is om het hier vooral te laten zoals het is". De uniformiteit van de subwijk en (huizen, scholen en materiaalgebruik) is kenmerkend. De straatwanden zijn door de hele wijk identiek uitgevoerd en hebben accenten op de hoeken. De ingetekende fiets- en wandeltunnels maken grote inbreuk op het beschreven karakter, beeld en kwaliteit van de wijk. Mijn verzoek aan gemeente is als volgt: • Geef onderbouwing van de positie van de voorgestelde verbindingen via Tuindorp. Maak opnieuw de afweging van nut en noodzaak van deze routes, en neem hierin de zienswijzen zoals van ondergetekende en andere bewoners mee. Onderzoek of de herkomst en bestemmingen op voorgestelde wijze wel goed/veilig/logisch met elkaar verbonden worden of dat er een beter alternatief denkbaar is. • Onderzoek alternatieven; verbreed de scope van het zoekgebied naar andere (meer logische) zoekgebieden voor fiets- en wandelverbindingen die rekening houden met de karakteristieken van de wijk Tuindorp. Te denken valt aan verbindingen op de kruisingen/hoeken van de wijken aangrenzend aan Overvecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Verminder het aantal verbindingen; kies voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. In de visie staan maar liefst drie verbindingen ingetekend. Dit lijkt onnodig veel voor het aantal bewoners/fietsers.	
524	Het is verstandig om tijdig na te denken en secure, concrete plannen te ontwikkelen die Overvecht versterken en op draagvlak kunnen rekenen. Om die doelen te bereiken doe ik (namens diverse betrokken bewoners) een aantal voorstellen n.a.v. uw ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040. Van harte hopen wij dat u ze mee kunt nemen in uw definitieve plannen, bij voorbaat hartelijk dank. 1. Wilt u **wonen** aantrekkelijk maken in deze kanswijk (vroeger ook wel 'achterstandswijk' genoemd, met dank aan de ministers Vogelaar [PvdA] en Pechthold [D66]), zorg dan s.v.p. ook in de toekomst voor goede bereikbaarheid voor auto's, gratis parkeren en betaalbaar wonen. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 2. Overvecht is zwakker dan andere wijken o.a. o.g.v. wijk**economie** & **werkgelegen-heid**. De afgelopen jaren heeft u als Raad & College meerdere malen gezegd: *we willen deze wijken economisch, onderwijskundig en sociaal versterken*. Geef dan de (wijk)economie serieuze kansen en beperk hen niet met slechtere bereikbaarheid en betaald parkeren. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 3. Een goede economie heeft goede **bereikbaarheid** nodig. U wilt meer banen in de wijk en u wilt de wijk bereikbaarder maken, zo schrijft u op meerdere plekken in uw ontwerpvisie. Het grootwinkelcentrum (GWC), o.a. vanwege de markt en bijzondere winkels, is nu een van de wijkoverstijgende, economische trekkers van Overvecht. Het is een wijk met grote uitdagingen. Dan is het echt onverstandig om belangrijke doorgaande wegen te schrappen voor auto's, zoals de zuidkant van de Franciscusdreef (dat wilt u van 2x2baans naar 2 enkele wegen degraderen), de Carnegiedreef, de Zamenhofdreef, Tigrisdreef, Marnedreef en Moezeldreef. Gevolgen van uw voorstel: de winkels zullen veel minder klanten kunnen ontvangen. Dringende oproep: behoud de doorstroming van autoverkeer. 4. **Ouderen en vervoer**. Van oudsher telt Overvecht veel bejaardentehuizen en seniorenwoningen. Op meerdere plaatsen geeft u aan dat er meer ouderen zullen gaan wonen in Overvecht. Veel ouderen zijn minder goed ter been;	1. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Gratis parkeren is in de toekomst geen optie om de wijk Overvecht leefbaar te houden. Betaald parkeren vermindert namelijk parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Op die manier blijft de wijk leefbaar en juist aantrekkelijk om er te wonen. 2. We streven naar een goede balans tussen verschillende vormen van mobiliteit om de wijk toegankelijk te houden voor zowel bewoners als ondernemers. Hoewel we het gebruik van duurzame vervoersmiddelen willen stimuleren, begrijpen we dat goede bereikbaarheid per auto belangrijk blijft voor de economische vitaliteit van de wijk. Om die reden is het uitgangspunt ook dat alle bestemmingen (winkels, woningen en andere voorzieningen) altijd met de auto bereikbaar blijven. 3. Zoals eerder aangegeven blijven alle bestemmingen (ook winkels in het Grootwinkelcentrum) bereikbaar met de auto. Het enige wat kan gebeuren is dat men iets langer in de auto zit omdat andere vormen van mobiliteit meer prioriteit krijgen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsen is lastiger voor wie ouder wordt. Boodschappen doen zij dus relatief veel meer met de auto dan anderen. Hun mantelzorgers en familieleden komen ook graag met de auto. Die contacten versterken generaties; die communicatie maakt ouderen gelukkiger. Veel senioren wonen met plezier in deze wijk. Ga hen dan alstublieft niet isoleren door de autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden zo in te perken – u zult veel ouderen, mantelzorgers en hun familie verdriet bezorgen. Doe dat hen niet aan alstublieft. 5. **Zorg**. Overvecht telt veel mensen met een slechte gezondheid. De overheid wil graag dat mensen, ook ouderen en zieken, zo lang mogelijk thuis blijven wonen, daarom komen dus heel veel zorgverleners regelmatig kris kras door de wijk rijdend, juist in Overvecht, om mensen aan huis te helpen. De beperking van dubbelbaanswegen, alsmede het plaatsen van wegafsluiting zal blokkades opwerpen en de aanrijtijden van hulpdiensten drastisch verhogen. Dat betekent dat ambulante zorgmedewerkers in de wijk straks veel meer tijd kwijt zijn om langs hun patiënten te gaan. Het betekent dat daarom minder zieken en ouderen geholpen kunnen worden. Dat betekent een achteruitgang in gezondheid. Dat wilt u toch niet op uw geweten hebben? 6. **Cultuur & sport verbindt**. Aan de Braziliëdreef staat nu een uniek cultureel centrum Zimihc in de voormalige Stefanuskerk. U vindt cultuur belangrijk (o.a. p. 47), terecht. Diverse sportloca-ties plant u op meerdere plaatsen in de wijk: prima, maar waarom bemoeilijkt u dan de auto-bereikbaarheid en parkeermogelijkheden hiervan? Draai dat terug s.v.p. 7. **Oproep: oude situatie van vòòr 2015 herstellen: HER*OPEN onderdoorgang station*.** U wilt op een paar locaties hoog gaan bouwen, want er is woningnood. Begrijpelijk dat u dan als eerste kijkt naar mogelijkheden bij het station Overvecht. Er komt daar ook meer bedrijvigheid, begrijpelijk. Met veel meer mensen en bewegingen op dit relatief kleine oppervlak is de kans op problemen en ongelukken groter… U heeft recent het station Overvecht de status van gemeentelijk monument gegeven. Het heeft inderdaad architectonische meerwaarde. De architecten hebben de onderdoorgang (jaren `80) van de Overvecht-kant naar Tuindorp (Albrecht Thaerlaan) ontworpen als een aparte weg, een levende ader, een evacuatieroute. In 2014 heeft de Utrechtse gemeenteraad het belang van deze passage als doorgangsroute bij motie aangenomen. Helaas had NS/ Prorail geen boodschap hieraan: zij hebben het eenzijdig afgesloten zonder overleg.	4. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Er wordt gekeken naar mogelijkheden die ervoor zorgen dat bijvoorbeeld mantelzorgers geen of minder hinder ondervinden van betaald parkeren. Dat kan bijvoorbeeld door de duur van betaald parkeren in te voeren van 6.00 – 11.00 uur. Op deze manier wordt voorkomen dat forensen in de woonwijken parkeren. Tegelijkertijd hoeven mensen die overdag ergens moeten zijn (zoals mantelzorgers, oppas of bezoekers van winkels en sportvoorzieningen) niet of in ieder geval minder te betalen om te parkeren. 5. Zie ook onze reactie bij punt 4. 6. Zie ook onze reactie bij punt 3 en 4. Bedankt voor uw suggesties. Het verbeteren/ openbaar maken van de onderdoorgang bij het station nemen we mee in het hier boven genoemde onderzoek. 7. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 8. Wij zijn in gesprek met het waterschap over verplaatsing. Dit kan alleen als er een goede alternatieve locatie voor handen in en zal pas na 2050 het geval zijn. De woonopgave van 5000 woningen is tot 2040. het bebouwen van het RWZI in

Nr.	Reactie	Antwoord
	U heeft het recht (wet R.O.) het recht van overpad in te roepen vanwege maatschappelijk belang en gewoonterecht alsmede de wegenlegger aan te passen en die passage officieel op te nemen in de openbare wegen van de gemeente, ook als een bedrijf c.q. eigenaar dat liever niet wil. Als u die passage weer openbaar maakt, wordt het veiliger, gezonder en communicatiever. Suggestie: geef die passage een officiële wegennaam; noem het naar **Humprey Mijnals** (1930 - 2019), de allereerste niet-blanke in het Nederlands voetbalelftal. Hij woonde heel lang in Utrecht-Overvecht, een echte Overvechter dus. Hij is een icoon van ons Utrechtse én Nederlandse voetbal. In 1960 plaatste hij een wereldberoemde, prachtige omhaal (...een bijzondere pass-passage...) in de wedstrijd NL - Bulgarije. Hij is een inspiratiebron voor jong, oud, mensen van allerlei herkomst en toekomst. Vandaar deze oproep de onderdoorgang weer OPENBAAR te maken en hem te noemen naar deze bekende Overvechter. 8. **RWZI**. In de meeste steden wordt een rioolwaterzuiveringsinstallatie die zo dicht in de bebouwde stad staat, verplaats naar ruimte waar grond goedkoper is en minder druk op het oppervlak heerst. Juist in een langetermijnvisie voor de komende decennia als dit document is het daarom logisch dat u de intentie uitspreekt dat RWZI aan de Brailledreef naar plattelandsgebied verhuist. Ga in gesprek met provincie en waterschap om dit te bespoedigen. Dan kunt u hoogbouw - zeker de flats van 70 meter hoog! - daar bouwen i.p.v. aan de Carnegiedreef. Vanwege de nabijheid van water zal er meer lichtinval in, minder kans op donkerte. Dan hoeft u op het parkeerterrein bij bibliotheek / C&A ook minder hoog te bouwen – dat accordeert dan beter met de omgeving. Wilt u de woningnood echt lenigen, versnel dan verplaatsing RWZI en ga daar hoog bouwen. 9. Op een paar voorlichtingsavonden zei de voorlichter namens de gemeente: “We gaan gevaarlijk groen aanpakken … en daarom daar bouwen…”. Uw wethouder sprak van “de randen van het groen versterken door daar te gaan bouwen.” In uw documenten staat een paar keer: “woningen bij op plekken die niet aantrekkelijk zijn” (p. 62 e.v.). Dit soort eufemistisch, verhullend taalgebruik roept meer vragen dan antwoorden op, bovendien achterdocht bij bewoners. Verzoek: laat dit soort wartaal achterweg. **Zou u zo vriendelijk willen zijn**	de verre toekomst komt niet in de plaats van woningen in Overvecht Centrum of langs de Carnegiedreef. 9. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen. 10. Met doorwaadbaarheid bedoelen we hier de geschiktheid van een ruimte of gebied om doorheen te lopen of te fietsen. Ook de bereikbaarheid van ouderen en gezinnen met kinderen die vaker met de auto moeten komen blijft gewaarborgd. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Dat is het uitgangspunt in de omgevingsvisie. Onze intentie is om met de maatregelen uit de omgevingsvisie een omgeving te creëren die voor iedereen toegankelijk en leefbaar is. Uiteraard begrijpen wij de zorgen van deze veranderingen en zullen daarom zorgvuldig de impact van onze plannen blijven monitoren op de bereikbaarheid voor alle bewoners, inclusief ouderen en mensen met een lager inkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	objectieve, controleerbare criteria te gebruiken en die ook in uw plannen op te nemen? 10. **Doorwaadbaarheid**. U wilt de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers vergroten, o.a. in park de Gagel (p. 84). Doorwaardbaarheid verwijst naar een moeras c.q. viscose. U bedoelt waarschijnlijk: we willen de *bereikbaarheid* vergroten. Dat klinkt logisch, doe dat dan ook voor ouderen, gezinnen met kinderen, die vaker met de auto moeten komen. Is dit een leestest of Utrechtse humor? Conclusie: dit lijkt een nuttig voorstel, maar het zal negatieve resultaten opleveren o.g.v. leefbaarheid, bereikbaarheid, armoede, economie en wonen. Vooral armen, ouderen en ondernemers zullen hiervan de dupe worden. Dringend advies: pas deze visie aan.	
525	Wij maken groot bezwaar tegen de planvorming voor meerdere spoor onderdoorgangen in het spoordeel tussen de mr. Tripkade en de Blauwkapelseweg. De planvorming en realisatie mag niet doorgaan! Motivatie: 1. De realisatie zal bij gereedkoming een grote druk geven op de rust en karakter van Tuindorp. 2. Het kruispunt v. Bemmelenlaan, Ritzema Boslaan en Thaerlaan wordt onbeheersbaar. Met name het wegdeel van de Thaerlaan langs het station levert vaak gevaarlijke situaties op! De weg is te smal voor het verkeer en de tegemoetkomende fietsters. 3. Er zullen veel hangjongeren zich gaan ophouden bij de tunnel ingangen. 4. De reeds aanwezige 2 doorgangen en een spoorovergang blijken nog steeds te voldoen; noodzaak niet aanwezig 5. De realisatie van de onderdoorgangen zullen veel overlast in de wijk veroorzaken mbt geluid, risico op verzakkingen en scheurvorming in gevels 6. Als laatste: de kosten zullen zeer hoog zijn voor iets wat niet strikt nodig is. Utrecht kan in deze tijd haar geld beter gebruiken!	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
526	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze sturen betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen pony- en paardrijles. Naast het rijden als sporten, is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dichtbij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Bovendien hebben het aanwezig zijn bij en omgaan met paarden en pony's, naast sporten, verzorgen en dagbesteding, ook een welzijn verhogend effect op mensen. Voor mij persoonlijk is manege 't Hoogt een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manege heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graag. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is.	van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
527	Wij missen een duidelijke visie op het gedeelte Einsteindreef vanaf de kruising Humberdreef tot aan de NRU. Voor uw informatie: wij wonen aan dit gedeelte (Vreuchdenberchdreef, de bebouwing langs het fietspad aan de Einsteindreef) en ervaren flinke geluidshinder doordat men stevig de gaspedalen en - hendels hanteert, met name vanaf de kruising Humberdreef richting de NRU. Helemaal als het verkeer wat rustiger is ('s avonds, 's ochtends vroeg en in de weekenden). Ter illustratie: als we in de tuin zitten, kunnen we elkaar regelmatig niet verstaan door de herrie van motoren en auto's. De vele sirenes van hulpdiensten nog daargelaten. De toename van het aantal woningen in Overvecht centrum, zal toename van verkeersbewegingen over de Einsteindreef met zich meebrengen. Wij pleiten ervoor om **niet** de Carnegiedreef af te sluiten voor autoverkeer, omdat wij	Het is inderdaad de verwachting dat het verkeer over de Einsteindreef toeneemt als gevolg van de maatregelen die worden voorgesteld in de omgevingsvisie. Nader onderzoek moet aantonen welke maatregelen noodzakelijk zijn om het geluidsniveau op een aanvaardbaar niveau te houden. Op gedrag hebben we met de visie helaas geen invloed. Bedankt voor uw suggesties, die hebben we meegenomen in de uitwerking en worden voor een deel ook al genoemd in de ontwerp omgevingsvisie (bijvoorbeeld herinrichting Einsteindreef). Een ondertunneling van de Einsteindreef hebben we onderzocht, maar is niet haalbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vrezen dat hiermee nog meer verkeer over de Einsteindreef zal rijden vanaf en naar de NRU. Het vele verkeer langs de Einsteindreef heeft nog een nadeel: de automobilisten die in de file of voor een rood stoplicht staan, gebruiken de weg - specifiek de groenstroken naast de weg - als plek om hun afval uit de auto te dumpen. Zwerfvuil dat vervolgens deels ook de wijk inwaait. Weggebruikers houden er duidelijk geen rekening mee, dat ze in een **woonwijk** rijden. Teneinde ook voor de bewoners langs de Einsteindreef een goede woonomgeving te creëren, zijn o.i. nodig: - voldoende toegangswegen voor automobilisten/bewoners naar Overvecht centrum - 30 km gebied, ook voor het gedeelte vanaf Humberdreef naar NRU - een stadsboulevard met 1-baanswegen zoals gerealiseerd bij de Marnixlaan - of nog beter: ondertunneling van de Einsteindreef vanaf Overvecht centrum tot aan de NRU (= tevens creëren van ruimte voor woningbouw. Wat betreft het creëren van woningen: het Overvecht centrum lijkt hiervoor een geschikte plek als het bestaande winkelcentrum wordt gesloopt. Om de bestaande problematieken (armoede, gezondheid, bevolkingsopbouw, criminaliteit, vervuiling) in Overvecht aan te pakken, pleiten wij ten zeerste voor het realiseren van aantrekkelijke (koop)woningen in het middelhoge en hoge segment - denk hierbij ook aan senioren in goede doen.	We zijn het met u eens dat Overvecht centrum een geschikte plek is voor winkels met woningen erboven in verschillende segmenten en doelgroepen. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen is daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
528	Ik reageer specifiek op de passage betreffende het mogelijkerwijs verplaatsen van tuinvereniging Ons Genot. Dit is om meerdere redenen een slecht idee. Voornamelijk omdat de onzekerheid die hiermee ontstaat zal leiden tot het uitblijven van verdere investeringen en mogelijkerwijs onderhoud zal verminderen wat verloedering in de hand werkt. Oftewel, de huidige omgevingsvisie is een doodvonnis voor deze bloeiende vereniging! Deze vereniging is een parel met vele verschillende soorten bomen, bloemen, planten, insecten en andere dieren. Een vereniging die natuurinclusief is en	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor Overvechters en Utrechters uit alle lagen van de samenleving. De diversiteit aan biotopen profiteert de natuur enorm van. Insecten, reptielen, kleine zoogdieren, de gehele voedselpiramide. En er is ruimte voor bezoekers om te wandelen, van de natuur te genieten, de speeltuin te gebruiken en de cultuurhistorie te ervaren. Natuur staat al langere tijd ontzettend onder druk. Er is in de stad zelfs een biodiversiteitscrisis uitgeroepen. Met het voorliggende plan wordt er direct tegengewerkt aan initiatieven voor meer biodiversiteit, cultuurhistorie en natuurinclusieve landbouw. Schrap de passage over het mogelijk verplaatsen van de vereniging Ons Genot, en kom op voor de natuur en geef ook de Utrechter van de toekomst meer mogelijkheden om natuur te beleven.	koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
529	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op tijd op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Er is op het laatste moment nog een informatieavond georganiseerd maar deze zal wel plaatsvinden na de sluitingsdatum van de zienswijze. We verzoeken u daarom om in ieder geval de deadline van het indienen van zienswijzen te verlengen tot minimaal een week na de informatieavond. Daarnaast verzoeken wij u om de bewoners in de wijk Tuindorp proactief te informeren. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten?	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen de schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 7. Tuindorp heeft een kindvriendelijk uniek karakter. Veel kinderen spelen op straat. Dat is mogelijk omdat er beperkt en alleen lokaal verkeer op straat is. Bij nieuwe doorgaande fietsroutes zal er veel meer verkeer komen waardoor het unieke kindvriendelijke karakter mogelijk wordt aangetast. Heeft de gemeente hier rekening mee gehouden?	
530	1 Afsluiting straten voor doorgaand auto verkeer is onnodig. Voor doorstroming en alternatieve routes is een open stratenplan heel belangrijk. De hulpdiensten hebben ook al vaker geklaagd over de vele afsluitingen in Leidse rein. Een stad als Nieuwegein heeft hier ook al afscheid van genomen na de bloemkool wijken de jaren negentig bouwen zij al geen afgesloten wijkenmeer. Voor het asociale gebruik van de wegen zou denk ik alleen meer politie nodig zijn met zwaardere sancties. 2 Woning bouw ook elders mogelijk? Waarom huizen in een volle wijk erbij, waar al genoeg uitdagingen zijn. De wijk is ooit met een bepaalde gedachte ontwikkeld en veel groen compenseerde de flat gebouwen, nu het groen gaan vol bouwen druist hier tegenin. Daarnaast gaan de bewoners ook gebruik maken van alle voorzieningen zoals winkel en straten e.d , dat gaat ook niet zomaar. 3 HOV vervoer Geen tram, dat kost zoveel dat het benodigde OV, wat uit bussen zal moeten bestaan word weg bezuinigd, dus effect is dat meeste mensen terugvallen op een auto, zie wat in Nieuwegein gebeurde toen daar de sneltram werd	1. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 2. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld, dit was uitgangspunt voor deze omgevingsvisie. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en

Nr.	Reactie	Antwoord
	geïntroduceerd. Effect was dat men massaal de auto of ander vervoer nam daar de tram ter ver weg is van de woning. 4 Afval verwerking Als toegift op punt 2 hoe gaat het met afval verwerking. De huidige ondergrondse containers zijn een ramp. Bij plaatsing van de gekte materialen gebeurd nu elke dag. Mijn inziens allen op te lossen door de laag bouw weer een container tegen en in de hoogbouw een alternatief te bedenken voor de ondergrondse aanpak. Dit zal de bij plaatsing in ieder geval tot 1 dag in de week beperken.	mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Net als in de hele stad gelden in Overvecht ook de principes van de barcode; de voorzieningen groeien mee met het aantal woningen. De omgevingsvisie geeft hier verder vorm aan. 3. Met de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een busverbinding over de centrale as en geen tram. De onderbouwing hiervoor staat in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 4. Ons afvalbeleid is er op gericht om zo veel mogelijk afvalstoffen gescheiden in te leveren. Dit krijgen we voor elkaar door het makkelijker maken afval te scheiden en het restafval via ondergrondse containers op te halen. Door de hele stad maken we gebruik van het zelfde principe, maar afhankelijk van de beschikbare ruimte, variëren we een enigszins met de inzamelmethoden. We erkennen en herkennen de problematiek rondom bijplaatsingen. Inmiddels zetten we meer materieel en personeel in op het voorkomen en verwijderen van bijplaatsingen, bijvoorbeeld door meer bijplaatsingen te verwijderen en de handhaving te intensiveren. Ook zetten we in op bijvoorbeeld communicatie en participatie. Zo hebben we steeds meer containeradoptanten. Containeradoptant worden kan door te mailen naar samenschoon@utrecht.nl. We blijven nieuwe interventies ontwikkelen om de bijplaatsingen te verminderen en te voorkomen.
531	Deze ontwerp-omgevingsvisie houdt naar mijn mening te weinig rekening met: - mensen die door ziekte aan huis gebonden zijn en daardoor afhankelijk zijn van anderen voor vervoer naar arts of ziekenhuis; - senioren die niet mobiel zijn. Zij zullen veel verder moeten gaan lopen om bij hun auto te komen. Daar naartoe fietsen is in deze gevallen natuurlijk ook geen optie; - bovengenoemde personen zijn voor hun dagelijkse levensbehoeften vaak ook afhankelijk van de auto, dat wordt er door de maatregelen in het ontwerp niet gemakkelijker op.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met betrekking tot mijn eigen woonomgeving Taagdreef, Rubicondreef e.o.: het plan om de bus voortaan vanaf de Moezeldreef via de La Bohèmedreef te laten rijden, door een smalle woonstraat met aan de ene kant huizen en aan de overkant een speeltuin (!) vind ik een bijzonder slecht idee, daar gaan absoluut ongelukken van komen. Daarnaast denk ik dat de bewoners van deze koopwoningen hun huis aanzienlijk in waarde zullen zien dalen omdat er een bus door de straat gaat rijden. Hoe gaat dat gecompenseerd worden voor deze mensen? Ik neem aan dat de Gemeente Utrecht daar geen geld voor zal hebben. In het ontwerp staat letterlijk: "De woonbuurten blijven zoveel mogelijk zoals ze zijn. Mogelijk komen er kleine aantallen woningen bij, bijvoorbeeld door een extra verdieping of op plekken die nu niet aantrekkelijk zijn. Straten en groen worden aantrekkelijker." Ik vind niet dat dit van toepassing is voor de La Bohèmedreef die blijkbaar in een busbaan moet veranderen!	mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
532	Ik wil hierbij graag mijn zienswijze en tevens zorgen uiten mbt. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht en maak dan ook bewaar tegen de voorgestelde fietstunnels ter hoogte van de de Prof. Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het aanleggen van nieuwe, doorgaande routes door een kindvriendelijke woonwijk is mijns inziens ongewenst, met name vanwege verkeersveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen op specifiek deze plekken is onduidelijk, vooral omdat ze geen (verkeerskundig) logische, doorgaande routes vormen tussen de wijk Overvecht en het centrum. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Deze fietstunnels zullen ook erg kostbaar zijn. In een tijd dat de gemeente een tekort heeft van 76 miljoen euro en dat er daardoor enorm bezuinigd moet worden op sociale en maatschappelijke voorzieningen in met name de kwetsbare wijken is het mijns inziens niet uitlegbaar om tientallen miljoenen in enkele tunnels van beton te investeren in plaats van in leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk zelf. Gezien de vele reacties op het artikel in DUIC van 17 mei jl. over de voorjaarsnota van de Gemeente Utrecht zijn veel inwoners het met mij eens. De vele reacties pleiten voor het bezuinigen op het aanpassen van verkeersinfrastructuur, zoals fietstunnels, rood asfalt en het herinrichten met rotondes etc. Tot slot is er de afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp van belang. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers en brommers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet m ogelijk en vaak gevaarlijk.	
533	Het is een enorm probleem dat jullie voor de THEMA-drevenflats nieuwe hoog (hoger)bouw willen neerzetten. Het is -gevaarlijk- om de flatblokken te sluiten,	Het is niet de bedoeling om flatblokken hier te sluiten en daarmee het zicht op de thema-dreven te ontnemen. Het is juist de bedoeling om hier met het toevoegen

Nr.	Reactie	Antwoord
	er moet overzicht en openheid blijven. Misschien geldt dat ook voor verderop op de Carnegiedreef, maar daar ken ik de situatie niet. Jullie weten natuurlijk dat er flink wat criminaliteit is hier, en als je de flatblokken sluit heb je daar nog minder zicht op. Om nog maar niet te spreken over wanhoop, armoede en uitsluiting van een niet echt klein deel van de huidige bewoners, die daarna dan ook nog mogen uitkijken op de ruggen van de nieuwe, rijkere bewoners. Het is vragen om nog meer problemen die je versterkt en mogelijk maakt door confronterend uitzicht en dichte hoeken. Want ja, als dan criminaliteit wel oplevert waar je hard voor werkt, waarom zou je dan kiezen voor wanhoop, buitensluiting en een niet-aflatend gevoel van onrecht? Iemand zei op een bijeenkomstavond over die dichte hoeken: maar jullie zien dat toch? Mijn vraag: mogen zulke mensen svp een beetje maatschappelijke voorlichting krijgen? Misschien kan de politie daar een rol in spelen. En ja, het lijkt leuk, dat er dan een soort binnenhof komt zoals er ook gebouwd werd bv bij de Kaap Hoorndreef. Maar net als het verkeersplan: dat kan alleen in nieuwe situaties, dan weten mensen waarvoor ze kiezen. Het kan absoluut niet ingedwongen worden in bestaande situaties. Je kunt nog zulke leuke pasteltekeningen maken, het lijkt totaal niet op de werkelijkheid. Het enige dat in de tekeningen op de werkelijkheid lijkt is de donkerrode kleur bij de voorkant van de THEMA-dreven. O, ja, over de tekeningen: jullie hebben ook superhandig even het kampje in de groene lob weggemoffeld. Niet dat dat weg zou moeten, maar het wegmoffelen in de tekeningen is de zoveelste deuk in het vertrouwen. En aan jullie: lees dat nieuwe boek van de Correspondent-journalist dat morgen verschijnt, 'Armoede uitgelegd aan mensen met geld' https://kiosk.decorrespondent.nl/products/armoede-uitgelegd-aan-mensen-met-geld-tim-s-jongers. Een beeldend voorproefje, https://decorrespondent.nl/14431/arm-of-rijk-iedereen-doet-domme-	van woningen de omgeving te versterken, door meer ogen op straat, het verbeteren van de openbare ruimte en het toevoegen van voorzieningen. Door nieuwe woningen te bouwen, kan er ook in de bestaande flats meer menging komen. Het is ons bekend dat de Thema-dreven een kwetsbaar deel van Overvecht zijn. Vanuit Samen voor Overvecht wordt er in de buurtaanpak Themadreven gewerkt met alle partners daar aan de leefbaarheid, het ondersteunen van kwetsbare bewoners en bieden van meer perspectief. Dit vraagt een lange adem. Het is jammer dat u de omgevingsvisie niet ervaart als iets positiefs voor wijk. Juist willen we voortbouwen op het goede van de wijk. Het Doemeecentrum werd door een groep Overvechters zeer gewaardeerd. Er werden leuke activiteiten georganiseerd en het was een fijne ontmoetingsplek. Toen het neer werd gezet had het al een tijdelijk karakter. Toen het weg werd gehaald waren echter veel mensen eraan gehecht geraakt. Het gemis is bij ons bekend. In de THEMA-dreven zelf zijn er momenteel enkele andere mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. In de Gagelsteede is een ontmoetingsplek ingericht in het “Praathuis”. Afhankelijk van waar u woont is de buurtkamer Ankaradreef ook een optie voor u. In aangrenzende buurten liggen, zoals u wellicht weet Buurtcentrum de Boog en Buurtkamer de Klop. Het kan zijn dat u wat mist in het aanbod. Overvecht is een diverse wijk waar mensen wonen met verschillende interesses. In dat geval nodigen we u uit om mee te denken. U hoeft dit niet alleen te doen. Via het Wijkbureau of via DOCK kunt u geholpen worden met uw initiatief. Komt u vooral langs bij het wijkbureau (Zamenhofdreef 17) of een contactmoment van DOCK. Veel indieners van zienswijzen willen niet dat het gebruik van de auto minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt en stellen daarbij vraagtekens bij de mobiliteitstransitie. Men vindt het voorstel om door middel van knips doorgaand verkeer door de buurten te weren te radicaal. Voor velen is een auto onmisbaar, en zij vrezen voor een slechtere bereikbaarheid. Wegen kunnen niet worden afgesloten omdat het nu al druk is, in de wijk en op de grote wegen (Marnixlaan, NRU). Daarnaast zouden de knips geen effect hebben op de verkeersveiligheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dingen/a7e31f5d-61bb-0fae-0204-fb262beca07c. En hopelijk begrijpen jullie dan eindelijk waarom al die leuke plannen, die saamhorigheid en binding in Overvecht willen bevorderen, ondanks alle miljoenen steeds misgaan. Ook nu weer zijn de plannen voor Overvecht alleen maar idealisme van rijke mensen, geen realiteit. Maar ach, deze plannen doordrukken kan natuurlijk wel, dan trek je je gewoon niks aan van de huidige bewoners en kijk je alleen naar dat handjevol mensen in het --stadsdeel-- Overvecht (oftewel, die hebben bij ons geen enkele binding) dat het wel een goed plan lijkt omdat ze een hekel hebben aan autos, genoeg geld en/of weinig kinderen hebben, en goed gezond zijn, zodat het allemaal makkelijk kan zonder auto. Maar voor alle andere mensen is het versmallen en dichtdoen van straten een dreigende ramp. Trouwens, om je daar niks van aan te trekken moet je als politicus wel ook goed asociaal zijn en alleen om het geld geven, maar dat lijkt in dit geval ook weer geen enkel probleem te zijn. Maar dan moet je niet liegen over dat je ook hart hebt voor de huidige bewoners, want dat is niet zo. Aan de positieve kant: het zou het beste zijn als jullie je met al dit geweld zouden storten op het weer gunstiger worden van de Gini index, daar zouden we meer aan hebben. Maar tot dat weer beter is, is wat wij op de THEMA-dreven dringend nodig hebben een buurthuis, en dus niet een een paar buurten verderop, maar echt hier. We zagen dat de hele sfeer hier beter was toen het Doe-Mee-centrum er stond, dus in de tijd dat er ook echt mensen waren die het runden, maar niet meer toen het aan het doodbloeden was en een (1) buurtbewoner nog wanhopig probeerde mishandelde vrouwen op te vangen. Als je de huidige bewoners, die zich hier soms thuis voelen en soms niet, prettig wilt laten wonen, dan moet je -zichtbare- ondersteuning geven, huiswerkbegeleiding, koffieochtenden etc etc, niet alleen door de corporaties, want zoals we zagen kan dat dan zomaar weer weg zijn, maar langdurig, als gemeentebeleid. Ik weet zeker dat zich ondersteund voelende mensen uiteindelijk meer geld opleveren, of minder kosten, dan het runnen van een buurthuis. Iedereen wint.	We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten. In de omgevingsvisie zien we de Centrale as als kans voor verdichting en wijkverbetering (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie), waaronder draagvlak voor voorzieningen. Uit meerdere zienswijzen blijkt dat we dit verhaal nog onvoldoende hadden beschreven. Hopelijk geeft de aanvulling meer begrip en inzicht. De ZONORdreven is één van de drie overgebleven zoeklocaties ten behoeve van een middelbare school en sporthal. Of de VO school en sporthal hier gerealiseerd gaan worden is nog niet duidelijk. Als er voor deze locatie gekozen wordt dan wordt er beperkt gesloopt op de hoek van de Oranjerivierdreef en Zambesidreef. Eind 2024 besluit het college over de voorkeuslocatie. Voor meer informatie en raadsbrieven verwijzen wij u naar https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-nieuwe-middelbare-school-en-sporthal De omgevingsvisie Overvecht faciliteert een vernieuwing van centrumgebied Overvecht. Of een bioscoop daar deel van uit kan gaan maken, is nu nog niet in te schatten. Utrecht heeft al veel bioscopen en er moet een marktpartij zijn die

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dus vooruit, er is een gebouw dat wel kan op de parkeerplaats als jullie die perse vol moeten bouwen: een buurthuis. En dan niet van een commerciele uitbater zoals die nu supersneaky op de plaats van het Doe-Mee-Centrum is binnengesmokkeld door de Werkplaats (=geld), maar een echt superdegelijk goed geoutilleerd buurthuis met sterke sociale werkers die vaak vervangen worden (dat moet, maar dat is een ander verhaal), maar wiens functie nooit verdwijnt. Waar ooit Sharon Dijksma voor pleitte met andere burgemeesters, een eeuwigdurend buurthuis. En trouwens, ook niet op de plaats van de voetbalkooi, die er eindelijk kwam na een lange reeks van tekentafel-idiotieen, zoals gezamenlijke kweekbakken, stenen uit Cornwall en een goor doolhof. En wat dan mooi zou zijn, een brug over de Tigrisdreef zodat de kinderen uit de Eustatiusflat er ook in kunnen voetballen. En nee, de Tigrisdreef afsluiten is een idioot alternatief voor een brug, maar daar wordt gelukkig door andere Overvechters veel meer over gezegd dus dat hoef ik nu niet meer te doen, ik sta volkomen achter hen. Omdat er helaas in Nederland door het harde werken van de neo-liberalen een enorme kloof is ontstaan tussen arm en rijk, tussen hoog en laag opgeleid, en tussen hoog en laag betaald, is het enige waardoor het hier toch heel fijn en veilig wonen is, dat je van geen enkele flat van buiten kunt zien hoe rijk of arm de bewoners zijn. En dat wankele evenwicht doorbreek je als je voor onze neus rijkere mensen in anderssoortige flats neerzet. De hubs en OV over de Carnegiedreef gecombineerd met bouwen pal tegen de flats aan is een idioot plan, uitlsuitend ingegeven door idealisme, niet door enige realiteitszin. Wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen! De hub hier -zonder- nieuwbouw mag van mij wel, ik wil ook graag makkelijk naar station Overvecht en de Uithof. En ook wil ik graag een echte bioscoop bij de Zamenhofdreef, waar ik Avatar 3, 4 en 5 kan gaan ijken in 3D, en ervoor lekker biologisch eten in een restaurantje met gewoon geslacht vlees en een pilsje. Om te zorgen dat er ook genoeg mensen zijn om de bioscoop levend te houden, had ik altijd gedacht dat bouwen langs de Einstendreef groots had mogen zijn (in plaats van de Zamenhofdreef irrealistisch vol te plempen). Een paar enorme groene flats	zo'n bioscoop wil bouwen en exploiteren. De uitwerking van de centrumplannen voor Overvecht gaan daar komende jaren hopelijk meer duidelijkheid over geven. Wij zijn het niet met u eens dat er geen aandacht voor de wijk Overvecht is. Op diverse manieren probeert de gemeente de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Hiervoor is ook de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht' gemaakt. Wij verwachten dat het geheel van ontwikkelingen in Overvecht, dat is behalve het bijbouwen van woningen onder andere ook het vergroenen van de wijk, het verkeersveiliger maken en het op niveau houden van voorzieningen, de wijk leefbaarder zal worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs de Einsteindreef, met echt dure woningen, van die flats die daarna op Youtube komen als voorbeelden van het nieuwe bouwen (Einsteinzou vast trots geweest zijn..). Een belachelijk gemiste kans dus, datmagere zooitje dat nu gepland is op de Ivoordreef. En dan als alternatief maar de Zonordreven slopen, jullie zijn niet wijs. Als jullie denken dat we er zo komen, dan begrijpen jullie nog minder dan ik dacht. Trouwens, een van de vele redenen waarom ik jullie niet geloof is ook dat er nu helemaal geen aandacht voor ons is. En als er rijke mensen komen, dan ineens wel? Een klein maar tekenend voorbeeld: begin dit jaar zijn de bushaltes voor de parkeerplaats op de THEMA-dreven opgeheven. Dat vind ik raar maar goed, dat kan, maar de bushokjes staan er nog steeds! Kan het jullie wat schelen dat wij soms ruzie krijgen met chauffeurs, omdat mensen niet weten dat het is opgeheven, of vriendelijk vragen of ze er toch uit mogen en een snauw of erger krijgen. Jullie hebben nu totaal geen interesse in ons OV gebruik, en dan wel als jullie hier rijke mensen hebben binnengepropt? Absoluut ongeloofwaardig. En ik vergeet nog wat: al deze plannen kunnen alleen maar lukken als het autoverbruik hier vermindert. Maar dat gaat binnen een jaar of 20 niet gebeuren. En als alle auto's elektrisch zijn is er ook geen noodzaak meer voor. Dus, als iedereen inde auto blijft zitten hebben jullie alleen maar enorme problemen gecreerd: de NRU compleet verstopt door in-en uitvoegende auto's, ruzies om parkeerplaatsen ed. Ik hoor jullie al denken, ja, dan komen er parkeerplaatsen verderop. Gevolg, rijke gehandicapte mensen kunnen nog weg, arme niet. De kloof wordt verder vergroot; mensen met lef regelen een eigen parkeerplaats, mensen met minder lef hebben het nakijken. Niet iedereen is mondig, of kan het opbrengen te vechten (zie het boek morgen). Je mag principieel een stad (Overvecht is groter dan een gemiddelde Nederlandse stad) niet onderwerpen aan een ideaal. Je moet eerst je ideaal verwezenlijken, en dan de bebouwing daaraan aanpassen. En dat gebeurt hier niet. Dus dit is alleen maar de volgende stroom miljoenen die niet gaat helpen.	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Wij begrijpen dat de naam 'Tigrisdreef e.o.' niet een duidelijk buurtgevoel geeft. Wij hebben voor de kaarten in de omgevingsvisie wel de officiele gemeentelijke buurtnamen en indeling gebruikt, omdat op dit niveau buurtgegevens beschikbaar zijn (zoals aantal inwoners, type huizen etc.). Wij erkennen dat de huidige openbaar vervoer verbinding tussen Overvecht en de Uithof verbeterd moet worden. Om die reden hebben we in de omgevingsvisie een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding voorgesteld die ervoor moet zorgen dat de verbinding tussen Overvecht en de Uithof beter wordt. Onze intentie is om de leefbaarheid voor alle bewoners te verhogen. De loopafstanden vanuit delen van Overvecht naar de HOVlijn op de Carnegiedreef zijn inderdaad (te) lang. Daarom houden we ook buslijnen door de buurten van Overvecht om te zorgen dan iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geven bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en worden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder plaatsing van bebouwing.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verkeer: om maar met de deur in huis te vallen: ik sta volledig achter de opstellers van de petitie over de vernietiging van Overvecht, https://www.youtube.com/watch?v=rCC_WNLBEZ8, en https://petities.nl/petitions/stop-de-vernietiging-van-overvecht-met-de-omgevingsvisie-2040/signatures?locale=nl&page=1. Dit plan, wat van Overvecht een 'lint-stad' lijkt te maken, is zo te zien ontworpen door al te idealistische politici en happy maar veel te jonge tekenaars. De Omgevingsvisie -had- een goed plan -kunnen zijn- als het een plan was geweest voor een nieuw te bouwen stad, of een plan dat langzaamaan, over zeg drie generaties, ingevoerd zou worden. Wat niet kan is het doordrukken in een al bestaande stad, Overvecht dus. Want dat is ook meteen wat er hier aan de hand is. Overvecht heeft meer inwoners dan een gemiddelde Nederlandse stad. En denkt iemand dat je voor bv Culemborg een (1) ontwerp kunt maken omdat je denkt dat de stad er toch eigenlijk anders uit moet gaan zien? De schijnbare uniformiteit van Overvecht is wat al generaties plannenmakers op het verkeerde beengezet heeft, en dat gebeurt ook nu weer: alsof 35.000 mensen een eenheidsworst kunnen zijn. Culemborgers zijn aardig. Mensen uit Woerden zijn egoistisch. Overvechters willen wandelstraten. Absurde generalisaties. In deze plannen wordt de bestaande bevolking achteloos aan de kant geveegd. De hubs en verbindingen door Overvecht worden vast prachtig, en de nieuwe mensen op onze parkeerplaats, op ons beetje lucht dat wij vrijmaakten door bovenop elkaar te gaan wonen (THEMA-dreven), gaan ongetwijfeld blij zijn, maar vlak voor onze neuzen doemt hun rug op waar wij daarna tegenaan mogen kijken. Geen lucht meer, en wij zijn nu al bijna of helemaal het dichtsbevolkte stuk Utrecht. Dit plan is trouwens ook gewoon gevaarlijk. Als de wegen afgesloten worden voor een schijngezelligheid die alleen in de hoofden van de plannenmakers en tekenaars zitten krijgen wij hier gevaarlijke situaties. Wat als de brandweer, die	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest. Voor het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook de Rio Brancodreef gebruikt om bij ons te komen, vast komt te zitten? Terwijl er een prio 1 is omdat mensen van de flat op het balkon staan om hopelijk gered te worden van een brand onder hen? Moeten er eerst mensen springen om te weten dat je invalswegen waar noodddiensten gebruik van maken niet mag afsluiten? Zoals jullie tot ieders afgrijzen gedaan hebben met de Marnixlaan. En dan zeggen dat de aanrijtijd nog binnen de norm is: nou, dat denk je niet als de flat onder je in de fik staat. Natuurlijk wordt er hier soms te hard gereden, en er is veel verkeer want ja, er wonen ook heel veel mensen. Er passen veel mensen in flats. aar ik sta achter wat iemand in de comments op de youtube video zei: "Wat mij betreft gewoon wat extra flitspalen en drempels." Dit hele plan zou misschien nog kunnen als het hele Utrechtse OV gratis wordt, en er gratis taxis komen voor waar dat nodig is. Want nee, deel-bakfietsen, dat wordt het hem niet. Er is vast wel hier en daar een groepje dat dat kan en wil gaan doen. Maar geen enkele stad is zo'n eenheidsworst. Trouwens, ik woon in een van de THEMA-dreven flats, en vanaf het begin is er gelogen over de plannen met mijn buurt. En nee, mijn buurt is niet 'Tigrisdreven en Omgeving', zou u daar een buurtgevoel bij krijgen? De Tigrisdreven en Omgeving is een -wijk-. Mijn -buurt- is de THEMA-dreven, daar voel ik me thuis. Het maken van een hub hier is een, sorry dat ik het zeg, krankjorum idee. De OV verbinding tussen mijn flat en de Uithof is nu bijzonder slecht en daar heb ik veel last van, maar als hier dus rijke mensen komen kan het ineens allemaal wel en zelfs beter?? Die "OV op maat" vertalen naar een centrale HOV-as over de Carnegiedreef is puur idealistisch, en heeft niets meer met realiteit te maken. Ook al doen jullie alsof dat kan, Overvecht is geen lintstad waarin je binnen drie minuten bij de centrale as bent. De participatie was trouwens een farce. Nergens heb ik gezien dat naar buiten werd gebracht dat de meeste mensen al deze plannen absoluut niet zagen zitten; er werden koppen geteld en enquetereacties: afvinken en we	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben aan de plicht voldaan. Het aantal mensen dat jullie gesproken hebben absurd laag. En zelfs dan hebben jullie het nodig om te doen alsof die mensen ergens iets goeds in zagen. Er was dus geen participatie: jullie zijn gewoon weer een zoveelste generatie die denkt alles beter te weten, wat bewoners er ook van vinden. O, wacht, vinden zij eigenlijk iets? Ja, wij wonen hier, dus wij snappen wat een realistisch idee is en wat niet. Trouwens, om het nog even over participatie en liegen te hebben: om ons een rad voor ogen te draaien kwamen er vier voorlichtingsbijeenkomsten bij ons buiten, waarin niet verteld werd dat het plan was om in –onze tuin-- en op --onze parkeerplaats-- te bouwen; het leek te gaan om een open vraag, wat wij graag wilden met de buurt. Vier keer heb ik moeten onderbreken om erbij te vertellen wat de plannen waren, en elke keer sloeg de stemming om. Althans bij de buurtbewoners, want alle keren waren er ook mensen van buiten onze buurt, die stonden te doen alsof het ook best goede plannen waren. En de verslagen die ik heb gezien gingen uiteindelijk niet over ons, maar we waren op een hoop geveegd met die mensen die hier niet wonen, en met mensen van de Tigrisdreef verderop; vooral hun problemen stonden erin besproken. Dat wat fijn is op de THEMA-dreven willen jullie de nek omdraaien, en het zal achter de hoge rug van de nieuwe rijke mensen nog verder fout gaan. Jullie hebben mooie woorden over gentrificatie, maar jullie herkennen de problemen die jullie daarbij bespreken niet eens in jullie eigen plannen. Maar pas op: wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen. Hadden jullie trouwens gezien dat in visie deel A op de totaal bizarre tekening op 88-89 geen enkele vrouw met hoofddoek te zien is? Per ongeluk? O, wacht, ja, eentje, gevangen achter haar raam... Ik zie vooral hoe ontzettend veel geld er nu al is gebruikt om deze onzin op te tuigen. Wat een werk, en hoe onrealistisch. Projectontwikkelaars zullen er blij mee zijn. Het is een triest gemis dat jullie in je eigen teksten de kracht niet herkenden: "In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt."	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Jullie hadden kunnen zien hoe geweldig het is dat er nog steeds dezelfde gebouwen staan. Duurzaam. De flats zijn geweldig, superdegelijk, en restaureerbaar. Precies waar we naartoe willen met onze spullen: degelijk, repareerbaar, en ook tweedehands nog steeds van prima kwaliteit. Ik dacht trouwens de hele tijd dat deze wethouder wel D66 moest zijn; het plan ademt vooral geld. Toch een schrik eigenlijk, dat dit een GL ding is. Het is erg te zien dat GroenLinks niet groen meer is en niet links. Bewoners die alsmaar de NRU op moeten en weer af, wat denkt u dat dat gaat doen met de CO2 uitstoot. En niet links: armere mensen die geen elektrische auto kunnen betalen, of taxis, en boodschappen aan huis kunnen laten komen, bij henzelf en bij familieleden waarvoor ze zorgen omdat ze daarvoor geen mensen kunnen inhuren, krijgen minder bewegingsvrijheid dan rijkere mensen. En je moet knap sociaal zijn om aan deelprojecten mee te doen, gek he, dat uitgerekend de zwakkeren in de samenleving daar slechter in zijn. Dus wat is er nog links aan deze partij? Ons geld is verdwenen naar witte rijke aandeelhouders; wat heeft deze visie daarmee te maken? O, ja, natuurlijk, hieraan gaan veel witte mensen veel verdienen. Of dat is al begonnen natuurlijk. "In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd." Dat is een leugen; jullie kiezen ervoor binnen de stadsgrenzen te bouwen, en wij hebben het nakijken. Ik moet maar stoppen, elke keer als ik naar deze 'plannen' kijk zie ik meer om me over op te winden. Ik krijg slechte herinneringen aan de glossy folders van toen we per se gesloopt moeten worden, die zeiden hoe gelukkig we wel niet zouden gaan worden. Ik vertrouw er dus maar op dat er meer Overvechters duidelijk hebben gemaakt hoe ernstig, onrealistisch, en respectloos dit allemaal eigenlijk is.	
534	2. Bevolkingssamenstelling na nieuwbouw. Het percentage sociale woningbouw gaat terug van 68% naar 50 %. Dit is nog te hoog.	2. Er ligt voor heel Utrecht een grote urgentie om sociale huurwoningen toe te voegen. Daar wordt in alle wijken op ingezet. Door het hoge percentage sociale huur in Overvecht is het uitgangspunt hier anders. Er ligt geen grote opgave voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht heeft al een slechte naam, graag andere wijken in de diversiteit betrekken. Voorkeur heeft in ieder geval diversiteit in de nieuwbouw aan te brengen, niet mensen met zg. lage sociaal-economische status allemaal bij elkaar, maar gespreid over de hele omgeving. Voordat er perken bij het station waren werd hier voor de deur tot midden in de nacht gedeald. Dat doet zich nu voor bij P&R. Wat gebeurt er als daar gebouwd wordt. Toen ik hier in 2001 kwam wonen dacht ik : het lijkt Colombia wel (heb er in het verleden gewoond). Nu gebeurt het dealen op iedere straathoek; gepaard met bijbehorende snelle auto's, brommers en fatbikes die voorbij vliegen om hun waar zo snel mogelijk af te leveren. De afsluiting voor autoverkeer van de tunnel aan de Tripkade kan de verkeersveiligheid en geluidsoverlast wellicht verminderen, misschien een pluspuntje. N.B. Punt 1 is van het scherm verdwenen, misschien hebt u het ontvangen. Het betreft de situatie van het stationsplein dat "levendig "moet worden. Daar maak ik mij zorgen over: Blijft het groen, de twee bomen? Geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid tussen de gebouwen. Hittestress door louter steen, asfalt en beton? Waar komen de bushaltes precies? (Voordat het perk er was met de stadsbushalte hier voor de deur was er heel veel uitstoot, te zien aan de muurbedekking van de slaapkamers aan de straatkant: zwart.	extra sociale huurwoningen, maar wel om te zorgen dat de woningen beter aansluiten bij de woonbehoeften. En het aantal sociale huurwoningen bijft mininaal gelijk. Samen met bewoners , ondernemers en samenwerkingspartners werken we in Overvecht aan een wijk waar mensen veilig zijn en zich veilig voelen en werken. Hierbij reageren we op meldingen, signalen en ontwikkelingen in de wijk en monitoren we de criminaliteitscijfers samen met politie en toezicht en handhaving. Op basis van de informatie kijken we samen met de veiligheids- en zorgpartners wat nodig is in de wijk, zoals inzet op hotspotgebieden waar we een toename zien van overlast of criminaliteit. Meldingsbereidheid van bewoners en ondernemers is hierbij van grote waarde en draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid in Overvecht. 1. De omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen en geen uitgewerkt plan. In de toekomst gaan we plannen voor specifieke locaties, zoals het stationsgebied, verder uitwerken. Daarover worden omwonenden weer geïnformeerd. Bij de uitwerking zullen we uw vragen over hittestress, geluidsoverlast, behoud van bestaande bomen en locatie van de bushaltes onderzoeken en beantwoorden.
535	***Wij verwachten op alle onderstaande onderdelen een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op de punten in het onderdeel van deze zienswijze.*** Als ondersteuning hebben de onderdelen en een letter gekregen. De Omgevingsvisie is richtinggevend voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en van de wijk op de middellange termijn, tot 2040. Daarbij	Voor het verwezenlijken van meerdere ambities en doelen op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt uitwerking gegeven aan ambities en kaders uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Die staan echter, naar ons oordeel, regelmatig op gespannen voet met wat volgens ons voor de wijk gewenst is. De Omgevingsvisie moet volgens ons een beter evenwicht en een afweging zoeken tussen *de wensen of opgaven uit de RSU* en een integrale visie op *gewenste en kansrijke ruimtelijke ontwikkelingen vanuit het perspectief van de wijk en haar bewoners.* Wij zien het als onze rol als wijkbrede bewonersorganisatie om de nu voorliggende Omgevingsvisie kritisch te beoordelen op dit evenwicht. Dat betekent dat wij er niet op voorhand van uit gaan dat de opgaven vanuit de RSU ook altijd realiseerbaar zijn op een manier die past bij wensen en mogelijkheden in en van de wijk. Veel ruimtelijke wensen en opgaven moeten een plaats vinden binnen beperkte ruimte of ruimtelijke mogelijkheden. Dat kan leiden tot aantasting van leefbaarheid en ongewenste effecten. We kijken ook naar de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van de wijk die veel positieve kanten heeft en sterk verbonden is met de identiteit en de beleving van de wijk. En hoe bewoners hun wijk waarderen en willen gebruiken. Wij zien de volgende aandachtspunten die doorwerken naar bijna alle onderdelen van de Omgevingsvisie: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Bij veel ambities, vooral waar het gaat om sloop en nieuwbouw, moeten projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaar bewoners en huurders) meewerken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Bij meerdere onderdelen van de Omgevingsvisie hebben we daar sterke twijfels over. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • Wat is wenselijk en wat is haalbaar voor Overvecht? In deze zienswijze reageren we bij verschillende onderwerpen op *wenselijkheid* en *haalbaarheid.*	De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen . We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. **A. Verkeer en Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **B. OV** Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. **C. Alternatieven/varianten** Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. We zijn van mening dat het goed mogelijk is om 5000 woningen en 3000 arbeidsplaatsen te realiseren in Overvecht met behoud en versterking van het groene karakter en met een goede mobiliteitsstructuur die de wijk bereikbaar houdt. We zijn het erover eens dat dit verdere uitwerking vraagt omdat je pas op een lager schaalniveau kan bepalen hoe dit het beste bijdraagt aan wijkverbetering. Het gaat dan om de inpassen van individuele gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte, maar even zozeer voor wie je woningen bouwt en hoe je gemeenschapsvorming stimuleert. De intenties die zijn uitgesproken in het Wijkakkoord staan ook nog steeds overeind. We zijn niet van mening dat de omgevingsvisie niet bij de ambities uit het wijkakkoord aansluiten. Wel vraagt dit verdere uitwerking, want wijkverbetering komt inderdaad niet automatisch tot

Nr.	Reactie	Antwoord
	A. Verkeer en mobiliteit De keuzes voor verkeer en mobiliteit zijn sterk bepalend voor andere ruimtelijke keuzes. • De Omgevingsvisie gaat uit van een **centrale HOV as** (Carnegie-Zamenhofdreef) die bovendien autovrij moet worden en daarmee vervalt als auto verbindingsweg centraal door de wijk. Gebieden voor verdichting met woningen, bedrijvigheid en voorzieningen worden zoveel mogelijk gesitueerd langs de HOV as, met het Centrumgebied en het Stationsgebied als belangrijke clusters. • **Terugdringen van autoverkeer** en autoluw maken van buurten door autoknips die de wijk compartimenteren. De knips verhinderen autoverkeer tussen en door de buurten en vragen om omrijden via de grote verkeersaders zoals de NRU, Darwindreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Belangrijke verkeerswegen in de wijk verliezen hun binnenwijkse doorstroomfunctie (o.a. Nijl- en Tigrisdreef, Amazone- en Japuradreef, Tiberdreef. Marne- en Moezeldreef worden geheel opgeheven als autoverkeer routes. Ook de aansluiting Tiberdreef – Tripkade vervalt. Dat is een belangrijke toegangs- en uitvalsweg ‘onder het spoor door’ bij station Overvecht naar andere delen van de stad via Kardinaal de Jongweg. • **De compartimentering van de wijk door autoknips** en het wegvallen voor de auto van verbindende wijkwegen vinden wij erg ingrijpend. De voordelen (autoluwe buurten) wegen naar ons oordeel niet op tegen de nadelen. Het opknippen van de wijk en langere reistijden zijn nadelig voor de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen en daarmee wordt hun economisch draagvlak aangetast. Autoluwe buurten kunnen ook op andere manieren gerealiseerd worden. Zoals 30 km inrichting, wegversmallingen en andere maatregelen voor verkeersremmende weginrichting. Het zal extra verkeersdruk op de NRU opleveren, die ook stedelijk al extra belast wordt. Hetzelfde geldt voor de aanvoerwegen in de wijk, vooral de Einstein-, Franciscus-, en Darwindreef. Het Centrumgebied maar ook kleinere	stand. We willen onder andere met de partners van het Wijkakkoord verdere uitwerking geven aan de omgevingsvisie. **D. Verdichtingsopgave** Wij denken dat het concentreren van verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV heel goed samen kan gaan met het fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Wij zijn het met u eens dat de specifieke opgaves van de buurten minstens zo belangrijk is als het aantal woningen dat er gerealiseerd moet worden en dat de kansen en belemmeringen goed in beeld moeten worden gebracht. Wij gaan ervan uit dat dat ook gebeurt bij de verdere uitwerking. In het Algemeen Sociaal Plan liggen afspraken vast hoe wordt omgegaan met o.a. sloop nieuwbouw. De draagvlakmeting (is er steun van bewoners?) en het bieden van alternatieve woonruimte zijn hier onderdeel van. Bij ieder project waar sloop aan de orde is, is het van groot belang dat dit goed georganiseerd wordt om impact voor bewoners zoveel mogelijk te beperken. Nieuwbouw biedt daarin kansen, maar ook risico's qua planning omdat er vertraging kan optreden. Het is belangrijk dat hier rekening mee wordt gehouden in de uitwerking van plannen. Wij betreuren het dat de ontwerp omgevingsvisie volgens u een tekentafelsessie is geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. . Zoals de omgevingsvisie aangeeft: we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We hebben daarbij goed gekeken naar de bestaande kwaliteiten en borduren daar in de omgevingsvisie op voort. Dit kunt u teruglezen op diverse plekken in de visie in de beleidsnota en de verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de teksten compact willen houden en de link gelegd naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is uitgebreider in gegaan op kwaliteiten en karakteristeken van Overvecht (zie de hoofstukken "Onderbouwing ruimte voor groei", "onderbouwing groen en profielen"). De visie start met het hoofdstuk 1 waarbij als eerste de ambities vanuit Overvecht en de Overvechter zijn benoemd. Daarnaast heeft de participatie ons goede input gegeven over wat de Overvechter belangrijk vindt. Ook het belang van de sociale functie van de openbare ruimte en ontmoeten in de buurt komt op diverse plekken terug in de visie. Wij denken dat de door u

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentra of buurt winkelstrips zullen hier last van krijgen met voorspelbare negatieve economische gevolgen. De doelstelling of verwachting van de Omgevingsvisie is dat compartimentering door autoknips zal leiden tot een ‘mobiliteits-shift’ van auto naar fiets en openbaar vervoer. Naar ons oordeel is die verwachting niet realistisch, te veel gebaseerd op wensdenken en onvoldoende onderbouwd. Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto. Fiets en (H)OV bieden daar niet altijd een goed alternatief voor. Het gevolg is dat bewoners niet mee kunnen doen (geen inclusiviteit) en er vervoersarmoede gaat ontstaan. Het onderdeel mobiliteit van de Omgevingsvisie stuit dan ook op veel onbegrip en bezwaar onder bewoners. De Omgevingsvisie heeft nauwelijks aandacht voor de sociale effecten van knippen en compartimenteren. En sociale effecten van andere ambities en opgaves voor mobiliteit. Daarbij denken wij aan (o.a.) vervoersarmoede; risico’s voor verschraling van de buurt buslijnen (zie ook hierna); het feit dat veel bewoners voor werk of andere zaken toch afhankelijk zijn van hun auto; onveiligheid bij en het lopen van/naar parkeerhubs als parkeren daar steeds meer plaats moet vinden, etc. De beoogde mobiliteitstransitie lijkt een beleidsmatig en schematisch wensdenken. Maar sluit (te) weinig aan bij behoeften en ervaringen van veel bewoners in de wijk. Dat levert onder bewoners dan ook veel onrust en weerstand op tegen wat zij ervaren als een opgelegde mobiliteitstransitie. **B. OV** **De HOV lijn** moet combineren met buslijnen in en door de buurten. Wij zien als grote risico dat de HOV lijn voldoende gebruik trekt en de fijnmaziger buslijnen door de buurten uiteindelijk zullen verschralen. Dat patroon is overal zichtbaar. De gemeente heeft geen zeggenschap over buslijnen en exploitatie. Toezeggingen van de Provincie zijn nooit hard. Verdichten rondom de HOV as kan een tweedeling opleveren. In buurten verder van de HOV is het fijnmaziger OV de schakel naar de HOV as, maar dat vraagt extra overstap. De buurt buslijnen zijn minder druk bezet en daardoor	genoemde goede aspecten in de omgevingsvisie voldoende aan bod komen om er bij de verdere uitwerking goed op te kunnen sturen. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij delen uw oordeel niet dat er te weinig afstemming heeft plaatsgevonden tussen de twee projecten. De omgevingsvisie Overvecht en de basisstructuur van het Masterplan Overvecht Centrum sluiten ruimtelijk goed op elkaar aan. In de omgevingsvisie zijn geen concrete bouwvlakken ingetekend, maar gebieden met kleuren die de mate van herontwikkeling aangeven. Wij hebben dit voor het Overvecht Centrum aangepast. De suggestie van het Einsteinkwartier is afgewogen bij de totstandkoming van de omgevingsvisie. Na verder onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barrièrewerking. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden . Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Van het totale beoogde verdichtingsprogramma verwachten we dat 55-60% in Overvecht Centrum /Stationsomgeving kan landen. De rood-oranje gearceerde "Centrale As"-gebieden is de beoogde verdichting een beduidend kleiner aandeel van de totale opgave (15-20%) . In deze gebieden geldt ook dat we behouden wat sterk

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwetsbaarder voor verschraling. De compartimentering door autoknips maken de buurt-verzorgingsgebieden (met makkelijke bereikbaarheid van winkels en voorzieningen) ook kleiner en economisch kwetsbaarder. Een ondernemer investeert niet in een verzorgingsgebied waar de bereikbaarheid en de aanloop van klanten te laag wordt. **C. Alternatieven/varianten** In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie 'varianten' worden genoemd. Variant 1 is de compartimentering van de wijk door autoknips. Dat is in de Omgevingsvisie de voorkeursoptie geworden. Variant 2 gaat uit van het behoud van de belangrijkste wegen als autoverbindingen in de wijk. De meeste autoknips zijn in Variant 2 vervallen. Beide varianten hebben gevolgen voor de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Er ontbreekt een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria en onderbouwing voor de keuze die de Omgevingsvisie maakt voor Variant 1. De stap van het MER onderzoek naar de keuze in de Omgevingsvisie voor variant 1 is naar onze mening niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Naar ons oordeel is Variant 2 onterecht terzijde geschoven. Niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische effecten moeten daarbij in samenhang beoordeeld worden. Veel negatieve effecten die bij variant 1 (compartimentering door autoknips) optreden, kunnen naar onze mening in variant 2 (behoud belangrijkste verbindende autowegen) voorkomen worden. Voorzieningen en winkels blijven beter bereikbaar, waardoor het economisch draagvlak versterkt wordt. Variant 2 sluit beter aan bij de (oorspronkelijke) structuur van de wijk en hoe bewoners hun omgeving en mobiliteit ervaren en gebruiken. Ook is niet onderzocht of er een combinatie van Variant 1 en 2 mogelijk is waarbij meest gewenste of effectieve onderdelen gecombineerd worden. Het NAAM Overvecht pleit hiervoor in haar zienswijze en onderbouwt dit goed. Dit kunnen wij ondersteunen. **D. Verdichtingsopgave**	is, verder bouwen aan wat goed is en aanpakken wat nodig is. We houden rekening met de bestaande kwaliteiten en gebruiken de eventuele verdichting om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten en routes te verbeteren. De beoogde verdichting is maatwerk. De haalbaarheid hiervan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per kleur gebiedstype doen we daar al uitspraken over. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** De omgevingsvisie heeft een abstractieniveau die voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstructuren van de wijken en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het is de stip op de horizon met ambities voor de wijk, dat als toetsingskader dient voor verdere uitwerking in deelplannen. Wij begrijpen de behoefte aan meer duidelijkheid, maar kunnen die op dit moment niet geven. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij mogelijke uitwerking zullen de (on)mogelijkheden van de plek verder onderzocht worden. Per plek is dit maatwerk en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen te realiseren op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De kleuren gebiedstypen geven geen rangschikking in prioriteit weer. De kleuren gebiedstypen geven wel een mate en manier van verdichting weer. De hoogstedelijke gebieden zijn opgesplitst in 2 kleuren: de rode "hoogstedelijke gebieden" en de rood-oranje "Centrale as" gebieden. In de rode gebieden

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verdichting, algemeen: *Ga niet (alleen) uit van getallen als opgave maar (ook) van wat een gebied of buurt nodig heeft en te bieden heeft aan kansen of beperkingen!* Naast de keuze van de Omgevingsvisie om verdichting vooral te concentreren rondom de centrale HOV as (zie hierboven), wordt de opgave ook sterk bepaald door de aantallen die volgens de Ruimtelijke Structuur Utrecht (RSU) in Overvecht gerealiseerd moeten worden. Dat zijn 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen en daarvoor benodigde bebouwing, infrastructuur en voorzieningen. Deze opgave is lastig in te passen in de bestaande ruimte van de wijk en de vele andere wensen en behoeften. Nieuwe woningen en arbeidsplaatsen kunnen de wijk en haar bewoners zeker kansen bieden. Wij zien echter dat de opgave dermate groot is, dat die (potentieel) in conflict komt met andere wensen en leid tot oplossingen die naar ons idee niet of te weinig bijdragen aan een leefbare wijk. Wijkverbetering komt niet automatisch tot stand door toevoegen van deze aantallen woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dat vraagt veel meer. Het vraagt ook specifiek inzoomen op wat verschillende delen van de wijk of buurten nodig hebben en wat daar ruimtelijke kansen, mogelijkheden en beperkingen zijn. Deze intentie hebben de partners in het *Wijkakkoord Ruimtelijk Ontwikkeling* (gemeente, Werkplaats Overvecht, bestaande uit ruimtelijke ontwikkelaars en bouwbedrijven en de woningcorporaties, NAAM en NAAM) in 2022 vastgelegd. Deze manier van kijken en keuzes maken missen wij te veel in de nu voorliggende Omgevingsvisie. Wij vinden ook dat de Omgevingsvisie te weinig aansluit op, en niet op een goede manier uitwerking geeft aan de ambities van dit Wijkakkoord. Er worden vergelijkbare woorden en concepten gebruikt, maar de stapeling van Ruimtelijke opgaven en taakstellingen, zoals uitgewerkt in de huidige Omgevingsvisie, leidt niet automatisch tot ‘wijkverbetering’ zoals bedoeld in het Wijkakkoord. En soms dreigt dit tot het tegendeel te leiden. De Omgevingsvisie gaat uit van het idee van ‘verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV as’. Het gevolg is te zware stapeling van opgaven in die gebieden, die naar verwachting op veel plaatsen ook niet realiseerbaar zullen zijn. Dit gaat ten koste van een fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Daarbij moeten doelen niet (in de eerste plaats) bepaald worden	(Overvecht Centrum en stationsomgeving) zal circa 55-60% van het totale programma landen, in de rood-oranje verwachten we circa 15-20% (zie ook de toelichting bij E). En in de oranje gebieden minder. Hoe we dit denken te doen is met spelregels per kleur gebiedstype aangevuld en aangescherpt voor de aspecten ruimtelijke structuur, architectuur, type ontwikkeling, bouwhoogte, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. De omgevingsvisie voorziet in het versterken van de parken en de groene buurtranden. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen, maar zijn daarin terughoudend. Ook zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij de inschatting van verdichtingskansen is ook gekeken naar eigendomsverhoudingen. Het klopt dat elke plek maatwerk is. Daarbij wordt ook gekeken naar de bestaande diversiteit van woningen en de kwaliteiten van de plek en Overvecht. Per plek wegen we de mogelijkheden zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Het is spijtig te horen dat er onrust heerst. Inderdaad concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemt wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Omdat er meerdere vragen over de impact van deze verschillende gebiedstypen leven, hebben we deze spelregels aangevuld en aangescherpt. Per kleur gebiedstype gaan we in op aspecten als type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. De omgevingsvisie geeft de basis voor verdere uitwerking in concretere plannen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Naast de regel

Nr.	Reactie	Antwoord
	door getalsmatige opgaven. Maar (ook) op een analyse en uitwerking wat delen van de wijk nodig hebben, wat zij aan kansen en belemmeringen bieden en waarvoor onder bewoners draagvlak is of kan ontstaan. De Omgevingsvisie presenteert naar ons oordeel te weinig ‘visie’ op het type woningen dat nodig zou zijn. En lijkt alleen of vooral uit te gaan van de mate van verdichting per zone en daarmee het aantal woningen per oppervlakte. Er is weinig te vinden over hoe nieuwe woningen diverse doelgroepen zou moeten bedienen. Bijvoorbeeld: gezinnen met kinderen (en ook denken aan nabije speelplekken), type huishoudens en demografische ontwikkelingen. En een indicatie wat er nodig zou zijn aan voorzieningen (commercieel en sociaal). En wat dat kan betekenen voor verzorgingsgebied en bereikbaarheid. Alleen voor het Centrumgebied zien we een duidelijke richting in ambitie en visie (sterke verdichting met een combinatie van wonen, voorzieningen en winkels en een levendig wijk/stadshart). Maar dit komt vooral terug in het Masterplan Centrumgebied. Ook lijkt de Omgevingsvisie weinig rekening te houden met het gegeven dat vooral veel flatwoningen (sociale huur) net of vrij recent gerenoveerd zijn. Deze investeringen zijn in meeste gevallen voor meer dan 15 jaar. Woningcorporaties zullen niet in staat en bereid zijn om voor recent gerenoveerde complexen tussen nu en 2040 opnieuw te investeren. Ook het gegeven dat er bij sloop niet zomaar vervangende woonruimte beschikbaar is lijkt weinig of niet mee te wegen in de ambities en opgaven. Er is voor iedereen die moet verhuizen een groot tekort. En zelfs als er in de omgeving wordt bijgebouwd met een doorschuifoptie of voorrangsbeleid voor bewoners waarvan de woning gesloopt wordt, is het lastig om tot een goede match in woonwensen en mogelijkheden te komen. Recente discussies over doorschuiven van bewoners van de te slopen woningen van de ZONOR dreven naar de nieuw te bouwen woningen van de Ivoordreef tonen dit pijnlijk aan. De nu voorliggende Omgevingsvisie is naar ons oordeel te veel een ‘tekentafelsessie’ geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. Zonder goed te kijken naar bestaande kwaliteiten. Ook de benutting van de openbare ruimte en de sociale functie die dit heeft is onderbelicht. Waar kunnen bewoners elkaar ontmoeten en kinderen spelen? En wat is de waarde van groen ruimte en zicht in gebieden die een afwisseling	met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen we in de omgevingsvisie niet worden. **I. Verdichting langs Carnegiedreef** Naar aanleiding van de participatie en de zorgen over groen in de hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden (zie ook de uitleg bij G). De door u genoemde twee clusters vallen binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), structuur, bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode of rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. Wij zijn er van overtuigd dat er ruimte is voor woningbouw hoger dan 2 of 3 lagen en dat deze zorgvuldig ingepast kan worden in de omgeving zonder grote

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben tussen hoog-, midden-, en laagbouw met daartussen voldoende en vaak groene openbare ruimte? De Omgevingsvisie lijkt te veel gestuurd door de opgaven uit de RSU en gaat te weinig uit van wat de wijk en bewoners nodig hebben en ervaren. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij onderschrijven de keuze voor het Centrumgebied als belangrijke verdichtingscluster in en voor de wijk (wonen, werken, voorzieningen). Daar liggen ook grote kansen omdat bijna het hele gebied op de schop moet. Het Masterplan Centrumgebied is in ontwikkeling en de Omgevingsvisie moet daarvoor (ook) kaders of richtlijnen leveren en zorgen voor een goede afstemming met het grotere ruimtelijk plaatje van de omgeving. Naar ons oordeel gebeurt dat tot nu toe te weinig en is een betere afstemming nodig tussen Omgevingsvisie en Masterplan Centrumgebied. Wij benoemen de volgende punten. • **Het Masterplan Centrumgebied** maakt te weinig gebruik van mogelijkheden die kunnen ontstaan als de Einsteindreef ter hoogte van het Centrumgebied meer gezien en benut wordt als een zone met ruimtelijke kansen. Na herstructurering van de Einsteindreef kan meer ruimte ontstaan om vanuit het Centrumgebied woningen en voorzieningen toe te voegen of de rooilijn te verruimen. Ook kan de Einsteindreef meer ingericht worden als een verbindende zone tussen Centrum en de aangrenzende buurten. Suggesties hiervoor zijn afgelopen jaren verkend in hettraject ‘Einsteinkwartier’, met veel inbreng van bewoners. Dit zou allemaal opgepakt moeten worden in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie heeft dit beperkt gedaan door enkele specifieke ontwikkelopties langs de Einsteindreef te benoemen. Het is opmerkelijk dat in de andere delen van de wijk gehele gebieden een kleur krijgen die alleen de mate van herontwikkeling aangeven, terwijl langs de Einsteindreef al concrete bouwvlakken zijn ingetekend. Dit zou naar onze mening met meer ambitie en ruimtelijke creativiteit moeten worden uitgewerkt in de Omgevingsvisie, in lijn met de ideeën van Einsteinkwartier. Dit betekent dat de gehele zone van de Einsteindreef langs het	nadelige gevolgen voor de leefbaarheid van bestaande bewoners. Hierbij is het van belang dat er gewerkt wordt met slimme en ruimte-efficiënte oplossingen, compactere bouwvormen en ander omgang met verharding en maaiveldparkeren. De omgevingsvisie Overvecht biedt ruimte aan onderwijs op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld een MBO vakopleiding. Dit is mogelijk op de eerder vergunde plekken (bijv. bij Dutch Health Tech Academy aan de St. Laurensdreef) of in de 'roze' zone langs de Franciscusdreef / Nevadadreef en rond de Vechtsebanen. In de 'roze' zone van de omgevingsvisie Overvecht wordt ook ruimte geboden aan meer dan alleen 'gebruikelijke bedrijven'. Wonen op het bedrijventerrein vinden we ongewenst, omdat ruimte voor werkgelegenheid Overvechters kansen op werk en ontwikkeling biedt dichtbij de wijk. Woningbouw wordt in de wijk met deze omgevingsvisie Overvecht al voldoende mogelijk gemaakt. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** De meeste sportparken in Overvecht worden inmiddels zeer intensief gebruikt. Waar mogelijk zullen we bestaande sportparken nog verder optimaliseren, zodat het gebruik verder geïntensiveerd kan worden. Hierbij kijken we ook of er nog mogelijkheden zijn om de bestaande sportparken uit breiden, hoewel de ruimte daarvoor bij de bestaande sportparken zeer beperkt is. De genoemde locatie aan de Floridadreef is niet in eigendom van de gemeente. Voor de mogelijke ontwikkeling van deze kavel zijn we afhankelijk van de eigenaar. Betere verbindingen tussen bedrijventerrein Nieuw Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken** Het klopt dat de locaties met groen-oranje arcering sterk van elkaar verschillen en in het vervolg maatwerk zullen zijn. Wel hebben de locaties allen hetzelfde doel: namelijk meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner

Nr.	Reactie	Antwoord
	Centrumgebied een ontwikkelgebied is. En dat de Omgevingsvisie de randvoorwaarden benoemt voor behoud van de groenstrook, verbinding met aangrenzende buurten en goede verkeersafwikkeling. **Stapeling van verdichting in Centrumgebied en tegenoverliggende buurt** De Omgevingsvisie benoemt de buurten aan de overkant van de Zamenhofdreef als belangrijk verdichtingsgebied. Naar onze mening belast dat deze buurten te zwaar. De verdichting met hoogbouw, waaronder mogelijk torens tot 70 meter, die in het Masterplan Centrumgebied uitgewerkt worden hebben al grote impact op de omgeving. Als dit aan de overkant wordt doorgezet, leidt dat naar onze mening tot een te grote concentratie. Er zal weinig overblijven van deze woonbuurt die nu gewaardeerd wordt vanwege de kwalitatief goede woningen en ruimte. Echte verdichting in deze buurt met substantiële volumes is o.i. alleen denkbaar als er méér gebeurt dan en paar kleinere ingrepen, zoals lege plekken bebouwen of een complex optoppen. Dat lijkt alleen mogelijk als veel bestaande woningen gesloopt worden en vervangen door compacter en hogere nieuwbouw. Wij verwachten dat woningeigenaren daar niet aan mee zullen werken. Dat roept de vraag op of de ambitie van verdichting in deze buurten haalbaar kan worden. Bovendien is het slopen van bestaande goede woningen zeer ingrijpend, vooral voor de zittende bewoners. In veel gevallen leidt het ook tot kapitaalvernietiging. Wij vinden deze ambitie voor verdichting te zwaar in effect en schatten die in als onhaalbaar. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** Het Stationsgebied is een logische plek voor verdichting. Ruimtelijke mogelijkheden en opties voor herstructurering met enig volume zijn echter veel beperkter dan voor het Centrumgebied. Rond het station zelf is nauwelijks ‘vrije ruimte’. En kansrijke opties voor herstructurering van bestaande bebouwing (o.a. de kantoorgebouwen naast het station) zijn nauwelijks in beeld. Dat geeft het risico dat de opgave doorgeschoven wordt naar de aangrenzende buurt(en) of het nabije groen van het Spoorzoompark. De Omgevingsvisie wijst de omgeving Arno-en Winterboeidreef aan al een rood gebied voor verdichting. Dit heeft veel onrust opgeleverd onder bewoners,	bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Ook is de naam van dit gebiedstype aangepast in "groene buurtranden". Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **L. Park de Gagel** De gevoeligheid rond de verbinding door het park bij de experimentele flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Park De Gagel is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **M. Park de Watertoren** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ondernemers en andere belanghebbenden, zoals de Moskee en een school die (tijdelijk?) gebruik maakt van een verouderd voormalig schoolgebouw in de ‘punt’ tussen Winterboei- Tiberdreef. De onrust wordt versterkt doordat de Omgevingsvisie niet benoemt wat concrete opties zouden zijn en het daardoor ‘alle kanten op kan’. Voor betrokkenen en omgeving blijft onduidelijk wat de bedreigingen werkelijk kunnen zijn, of waar misschien ook kansen liggen die positief kunnen uitpakken. Ook hier geldt dat eigenaren van woningen of vastgoed niet zomaar bereid zullen zijn om mee te werken aan zware ingrepen of sloop. En dat voorzieningen in het gebied, zoals als de Moskee, een groot belang hebben en ook een belangrijke rol als sociale en verbindende voorzieningen voor hun gebruikers. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie veel duidelijker benoemen wat in dit gebied de opties zijn, en onder welke voorwaarden ingrepen mogelijk en acceptabel zouden zijn. En daarbij veel meer rekening houden met de zorgen en belangen vanuit de omgeving. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Keuze voor (overige) verdichtingslocaties zijn sterk bepaald doordat ze aan de HOV as liggen en/of aansluiten bij het Centrumgebied of Stationsgebied. Die logica gaat voorbij aan afwegingen die vanuit deze buurten zélf gemaakt kunnen worden. En hoe bewoners hun omgeving ervaren. Daarmee wordt veel van verdichtingsopgave controversieel. Buurten met goede woningen en een goed woonklimaat zijn aangewezen als gebied voor verdichting; prioritair en hoogstedelijk (rood), of minder prioritair en stedelijk (oranje). Terwijl de ruimte voor toevoeging vaak beperkt is. En het door eigendomsverhoudingen en belangen van de bewoners of vastgoedeigenaren in het gebied niet aannemelijk is dat hier ooit gesloopt gaat worden om meer volume terug te bouwen. Woningcorporaties gaan hun recent gerenoveerde flats niet opnieuw verbouwen of voorzien van aanbouwen en zeker niet slopen. Enkele nog niet gerenoveerde flats kunnen misschien wel kansen bieden voor herstructurering. Gespikkeld bezit (vooral in flats die deels verkochte zijn en met de nog resterende huurwoningen in een VvE zitten) maken een collectieve aanpak meestal kansloos. Hetzelde geldt voor gespikkelde laagbouw. Eigenaar	Park de Watertoren is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **N. Klopvaart (groen en water)** Het uitgangspunt is dat we in het Klopvaartpark het groen behouden en versterken. In het gedeelte waar nu al bebouwing staat is sprake van de 'Groene buurtranden' (oranje/groene arcering) . Hierbij gaat het om ontwikkelingen mogelijk te maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur, zie ook spelregels Groene buurtranden in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht (Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp). Op het moment dat hier sprake van een ontwikkeling is betrekken we de buurt bij het planproces. **O. Groen rondom de Experimentele flats** De gevoeligheid rond deze verbinding door het park bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. In de omgevingsvisie is het verbeteren van de oversteekbaarheid van het zuidelijke deel van de Franciscusdreef ook opgenomen. **P. Natuurgebied Zuilen** Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt,

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners gaan hun woning niet laten slopen. Ook het soms genoemde ‘optoppen’ is niet realistisch in buurten met vooral grondgebonden woningen. In het algemeen kun je met bovenstaande punten concluderen dat de realisatiefactor van de Omgevingsvisie laag is en het doel van verdichting niet gehaald zal worden. In een aantal clusters lijkt bouwen in het (buurt)groen of parkranden een risico. Buurten met veel laagbouw vormen misschien een uitdaging voor de ambitie verdichting. Maar de variatie in hoog- midden en laagbouw met voldoende groen en ruimte ertussen is een wezenlijk kenmerk van de wijk en draagt sterk bij aan de kwaliteit van wonen en woonomgeving én de diversiteit van woningen. Dat laatste is een van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Overvecht heeft variatie nodig in woningtypen, dus ook lage eengezinswoningen, die gewild zijn en voorzien in een behoefte. Als er in de wijk te weinig laagbouw is, jaag je de doorstromers die je aan de wijk wilt binden de wijk uit. Wij pleiten sterk voor het behoud en positieve waardering van deze variatie in de wijk, ook als dat mogelijkheden voor concentratie en toevoegen van meer woningen beperkt. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Een oproep zoals hierboven bij het Stationsgebied, doen wij voor **alle clusters** die de Omgevingsvisie aanwijst als **rood of oranje gebied** voor verdichting. Een antwoord dat de Omgevingsvisie ‘geen concreet plan of uitwerking kan presenteren’ vinden we echt onvoldoende. Dat is niet wat wij vragen. We pleiten voor meer inzicht in wat de ambitie in een specifiek gebied kan of zou moeten betekenen. In mogelijkheden en effecten. Een vOmgevingsvisie die alleen zones benoemt waar meer of minder ingrijpend ‘iets’ kan gebeuren blijft te vaag. Het biedt geen houvast aan omgeving en betrokkenen. En het gooit ambities de lucht in, waarvan onduidelijk is of ze ooit een kans maken om in die specifieke context gerealiseerd te kunnen worden. Daarnaast geven ze wel veel onrust bij bewoners. Eigenaren vrezen dat hun woning onverkoopbaar wordt, investeringen voor onderhoud en verduurzaming worden uitgesteld of niet gedaan. Dit betekent een neerwaartse spiraal van de buurt. In die zin is de Omgevingsvisie géén verbetering voor de wijk, zoals voorgesteld in het eerder genoemde Wijkakkoord.	gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. **Q. Noorderpark / Ruigenhoek** Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. **R. Participatie en informatie** Dat we niet alle suggesties van het NAAM hebben kunnen overnemen betekent niet dat er niet geluisterd is. We hebben geprobeerd om jullie standpunten goed te begrijpen en deze mee te nemen bij onze verdere uitwerking van de omgevingsvisie. HOV: In de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie was de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Rekening houdende met de structuur van de wijk zou de HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef op ode meest voor de hand liggende plek komen te liggen. Dit neemt niet weg dat wij tijdens het participatieproces wel degelijk open stonden voor andere suggesties.

Nr.	Reactie	Antwoord
	I. Verdichting langs Carnegiedreef We benoemen hier twee clusters dicht langs de HOV as die elders in onze zienswijze niet aan de orde komen. In de Omgevingsvisie zijn ze belangrijk voor het realiseren van de beoogde verdichting langs de HOV as en in aansluiting op het Centrumgebied. Over deze clusters hebben wij zorgen of twijfels. • De Hoven, of groene binnenterreinen tussen de flats in het gebied van Gambia-, Okapi-, Zebra-, Antilope-, Giraffe-, Kwango- en Kasaïdreef. Het deels bebouwen van deze groene binnenterreinen gaat voorbij aan het gegeven dat deze Hoven de de tuinen, ruimte, licht en uitzicht zijn voor de bewoners van deze 10-hoog flats. Behalve hun balkons hebben zij geen buitenruimte. Zoals elders ook benoemt zijn de groene binnenterreinen bij flats een belangrijk principe in de ruimtelijke opzet van Overvecht als wijk met veel hoge of middelhoge flats. Wij vinden het niet acceptabel dat deze Hoven deels bebouwd worden. Bovendien is de capaciteit voor toevoegen van woningen beperkt. Een toegevoegd bouwblok mag hier nooit hoger zijn dan 2 of 3 lagen. De winst in woningvolume die dit zou opleveren staat o.i. niet in verhouding tot de aantasting van de leefbaarheid en woonkwaliteit van de bewoners in de aanliggende flats. Het NAAM Overvecht gaat hier in haar zienswijze uitgebreid op in. Dat kunnen wij op de meeste punten ondersteunen, dus verwijzen we daarnaar. • Vergelijkbaar zijn onze zorgen en twijfels over de beoogde verdichting bij de 10- hoog flats aan de Falkland-, Montevideo- en Paranadreef en begrensd door de Carnegiedreef. De structuur van het gebied is anders dan de Hoven hierboven. Maar ook hier is het groen en de openbare ruimte bij of tussen de flats de ‘buitentuin’ voor de bewoners in de flats. Bovendien is er bij de Montevideo flat een belangrijks sport en speelvoorziening. Ook hier lijkt de Omgevingsvisie zich weinig rekenschap te geven wat verdichting betekent voor de bewoners in de aanliggende flats. En is er net geïnvesteerd in een grote renovatie van de flats. Dat maakt het niet aannemelijk dat de woningcorporatie binnen 15 tot 20 jaar hier opnieuw ingrijpende aanpassingen (zoals optoppen) te doen Ons pleidooi is hier zeer terughoudend en zorgvuldig mee om te gaan. Minimaal vraagt het concreter te benoemen wat mogelijke en gewenste opties	Variant 2 MER: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Wij onderschrijven daarom niet dat deze variant geen rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners. Uitwisseling Adviesgroep NRU en programmateam: Het spijt ons te horen dat deze ervaring teleurstellend was, maar ik kan niet bevestigen dat er niets is gedaan met de inbreng van de Adviesgroep NRU ook al lijkt dat misschien niet altijd direct zichtbaar. Gedurende het gehele proces van de omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en omgevingsvisie Overvecht. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Kaarten en teksten: bij de communicatie over de ontwerp omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit hebben we in de omgevingsvisie aangepast.

en hun consequenties zijn. Dat is nu veel te vaag. Ook op deze locatie gaat het NAAM in haar zienswijze uitgebreid op in. En delen wij deze zorgen.

J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

Langs Franciscusdreef moet langs de rand van het Bedrijventerrein woningbouw mogelijk worden. Op het Bedrijventerrein zelf mag plaats zijn voor meer dan alleen ‘gebruikelijke’ bedrijven. Het gebied leent zich ook goed voor niet al te grote praktisch gerichte MBO vakopleiding (er zijn er een paar), al dan niet in samenwerking met bedrijven.

In de hoek bovenin bij de Floridadreef liggen kansen voor (buiten)sportvoorzieningen. Wij denken o.a. aan de kavel van het grote grondwerk- en wegenbouw bedrijf dat heel veel ruimte inneemt en op een lelijke manier. Deze locatie zou veel beter benut moeten worden. Het zou goed aansluiten bij de bestaande sport voorzieningen in de noordrand van het gebied. Bestaande buitensportvoorzieningen kunnen wellicht beter of intensiever benut worden of uitgebreid. Kunstgras biedt veel mogelijkheden voor intensiveren van het gebruik (langere seizoen en minder kwetsbaar dan natuurlijk gras).

Rond de Vechtse Banen en de strook langs Franciscusdreef met bestaande sporthallenliggen kansen voor nieuwe (indoor) sportvoorzieningen, die de ruimte beter benutten. De groene rand aan de westkant van het Bedrijventerrein sluit aan op Natuurgebied Zuilen. Dat biedt een toegangspoort naar het Natuurgebied vanuit het aangrenzende deel van Overvecht-Noord. Dit kan versterkt en beter benut worden, ook door betere oversteek mogelijkheden van de Franciscusdreef. Groene zones vanuit het Natuurgebied (zoal de Manitobadreef) kunnen via het Bedrijventerrein worden doorgetrokken naar de groene zone langs de Floridadreef *). Het Bedrijventerrein kan daardoor gevarieerder worden.

***)** Voorstellen daarvoor worden uitgewerkt in de Visie Natuurgebied Zuilen, die nu tot stand komt

K. Groenstructuur, buurtgroen en parken

Nr.	Reactie	Antwoord
	Positief in de visie is dat er veel aandacht is voor het groen en dat mogelijkheden om in het groen te bouwen beperkt lijken te worden. Maar de Omgevingsvisie is op dit punt te onduidelijk. En levert teveel risico's op dat mooi klinkende ambities niet waargemaakt worden of zelfs in het tegendeel kunnen uitpakken. Dat zien we vooral terug in de oranje-bruin en groen gearceerde randen van de groene hoofdstructuur in de wijk. Dat staat voor '*Transformatie in het groen*' (zie kaart legenda). Dit lijkt aan te geven dat er vanuit de aangrenzende buurten 'wel wat mogelijk is' in het groen. Onduidelijk blijft of je dan moet denken aan vervanging van bestaande of nieuwe bebouwing of (bijvoorbeeld) verbeteren van speelvoorzieningen of toegang tot het groen en wandelpaden. Het zal afhangen van de specifieke situaties wat mogelijk of gewenst is. De Omgevingsvisie kan dat niet concreet invullen, maar biedt ook geen kaders om dit in goede banen te leiden. Omdat in de gebieden pandeigenaren zijn die wellicht niet willen meewerken aan een transformatie, lijkt hier de weg open te liggen om als alternatief 'dan maar te bouwen in het groen'. Er is geen garantie dat er minimaal hetzelfde oppervlakte aan groen overblijft. Voorbeelden van deze zones – die onderling nogal verschillen – en die bij ons en bij bewoners in aangrenzende buurten tot zorgen kunnen leiden zijn: • De cluster van Zorgcentrum Careyn (met plannen voor herontwikkeling) grenzend aan de noordelijke uitloper van Park de Gagel, de groene zone langs de Klopvaart, en de Aleppodreef • De zone tussen Marokkodreef en het kerngebied Park de Gagel (deels bebouwd, deels met speel en sportvoorzieningen, deels groen park) • De overgangszone langs de Gambiadreef naar de zuidrand van Park de Gagel met o.a. de woningen van de Cobradreef) • De overgangszone langs de Papyrusdreef naar de rand van Park de Gagel Delen van de groene zone langs de NRU (o.a. een deel langs Ramsesdreef en bijna de hele groene zone tussen de hoek Einsteindreef en de Moldaudreef)	

Nr.	Reactie	Antwoord

• De overgangszone langs de Neckardreef en park de Watertoren, deels bebouwd (een school en gezondheidscentrum/zorgcentrum Tamarinde en de Watertoren)

• De strook aan beide zijden van de Berezinadreef lans Cleopatra- en Margaretha van Parmadreef (grotendeels groen, deels bebouwd)

• De grotendeels bebouwde strook aan de noordkant van het Spoorzoompark bij de Darwindreef

• De kleine groene zone met sport- / speelvoorzieningen en tevens een belangrijke schakel naar het Spoorzoompark bij Station Overvecht, tussen de Katherijne van Leemput- en Vestadreef.

L. Park de Gagel

Een belangrijke maar ook gevoelige opgave is een goed uitwerking te vinden door het park voor een fietsroute vanaf de Fietsbrug vanuit het Noorderpark over de NRU. Die heeft nu geen goede doorgaande aansluiting, richting Carnegiedreef en de buurten aan de overkant. De Omgevingsvisie ziet dit als een zoekopgave met een voorlopig ingetekende route langs de rand van het park achter de Cobradreef naar de Carnegiedreef en/of de Gambiadreef. Het mogelijke vervolgtraject heeft al de nodige discussie opgeleverd. De Omgevingsvisie lijkt dit vervolg – na oversteek van de Carnegiedreef - te willen doortrekken door het park van de Experimentele Flats naar de Amazonedreef. Bij bewoners van de Experimentele Flats is hier veel verzet tegen. (zie ook hieronder bij Groen & Experimentele Flats).

Ook een gevoelig punt, waarover sinds 2022 nogal wat discussie is geweest, zijn de plannen van de Werkplaats Overvecht. Volgens toenmalige verkenningen kan dit leiden tot woningbouw in het park of de parkranden. De naastliggende buurten hebben versterking en vernieuwing nodig, is het idee. En meer mogelijkheden voor Overvechters om door te stromen naar een nieuwe woning. Wij hebben eind 2022 zeer kritisch op deze plannen gereageerd met een zienswijze. Sindsdien zijn deze plannen voorlopig stopgezet. De Omgevingsvisie moet duidelijk maken wat randvoorwaarden zijn voor aanpassingen met (eventuele) bouw van woningen in of langs de

Nr.	Reactie	Antwoord

parkranden. Wij zien dat te weinig terug in de Omgevingsvisie. Park de Gagel is voorlopig de belangrijkste plek in de wijk waar dit speelt.

Omdat Park de Gagel groot is, met meerdere uitlopers of parklobben die grenzen aan woonbuurten, kunnen dit soort discussies op meerdere plaatsen opduiken. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie duidelijker zijn over wat er wel en niet mogelijk is. Zie onze opmerking bij Verdichting, roodd/oranje zones op de grens van de groenstructuur en aangrenzende buurten en de gebieden met ‘transformatie in het groen’.

M. Park de Watertoren

Belangrijkste issue voor Park de Watertoren is het opheffen van de Marne- en de Moezeldreef als verkeersader. Dit moet de delen van het park verbinden, dat nu doorsneden wordt door de weg. Er word zelfs gesproken over ‘autovrij maken van het park’. Wij begrijpen deze ambitie, maar zien daar meer nadelen dan voordelen in. Het betekent verlies van een belangrijke autoverbinding tussen het Centrum en daar op aansluitende buurten, het Station Overvecht en de verbinding via de Tiberdreef en Tripkade naar andere wijken. Zie de ook uitgebreide reactie van de Werkgroep Verkeer. De HOV lijn is in en door het park gepland (langs de La Bohèmedreef). Dit geeft naar onze mening een vergelijkbare of zelfs ongunstiger doorsnijding van het park. Kinderen uit de nabij gelegen 10-hoog flats en laagbouw buurt moeten de HOV lijn oversteken om in het park te komen. Dat is niet veilig. Het park is een belangrijke plek voor spelen en ontmoeten, vooral voor de kinderen die in de nabije flats wonen en geen eigen tuin hebben. Dit is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp van de wijk. De HOV lijn kan beter via de Marne- en Moezeldreef lopen. Zie ook de reactie van de Werkgroep Verkeer. Als het gaat om het verbinden van de 2 parkdelen is naar onze mening het effect (te) beperkt. In ieder geval veel minder groot dan de Omgevingsvisie suggereert. Er is maar een vrij smalle strook van de Moezeldreef die de twee parkdelen dan ‘open’ verbindt (vanaf de bocht met de Marnedreef tot ongeveer de locatie van de woonwagens die een deel van het park in beslag nemen). De Marnedreef zou – na sluiting voor auto- en HOV verkeer - het park met slechts een smalle strook groen en het aangrenzende water uitbreiden. Dit kan gezien worden als groen/blauwe winst, maar is voor ons niet ‘het verbinden van de twee parkdelen’. De keuze om de

Nr.	Reactie	Antwoord

Marne- en Moezeldreef op te heffen als autoverbinding heeft naar ons oordeel te veel negatieve effecten en levert te weinig voordelen op. Wij vinden het geen goede keuze en zien het als een ‘tekentafel idee’.

De Watertoren is een markant element in het park en voor heel Overvecht. Eerder is een plan gemaakt voor restauratie en verbouw van de Watertoren, samen met het toevoegen van (beperkte) horeca aangrenzend in het park. Dat is mogelijk omdat bestaande bebouwing van de voormalige dierenweide verdwijnt. De Watertoren is verkocht en met de nieuwe eigenaar wordt overlegd of dit plan opnieuw opgepakt kan worden. Om het plan financieel rond te krijgen wil de nieuwe eigenaar ook woningen in het park toevoegen, in combinatie met de eerder geplande horeca. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt dat er geen woningen in de randen van het park gebouwd wordt.

N. Klopvaart (groen en water)

De Klopvaart en de doorlopende groene zone erlangs is een belangrijke en zeer gewaardeerde recreatieve fiets- en wandelverbinding door dit deel van de wijk. Deze zone heeft een aanzienlijke natuurwaarde. De Klopvaart is een historische ontginningsvaart (wat weinig bekend is), kenmerkend voor hoe in deze regio het landschap ten oosten van de Vecht in de 18e eeuw door ontvening is gevormd. Dat vraagt om zorgvuldig omgaan met het behoud van of aanpassingen rond dit waardevolle element. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Maar is vervolgens onduidelijk wat dat – vooral aan de zuidkant – moet betekenen. De Omgevingsvisie moet veel duidelijker aangeven wat hier wel en niet mogelijk is. En voorwaarden benoemen om de groene en recreatieve waarde van de grotendeels parkachtige rand te beschermen. Zie ook hierboven het onderdeel over onduidelijkheid van de oranje/bruin en groene zones.

O. Groen rondom de Experimentele flats

De Experimentele flats in zijn een zeer gewaardeerd woonmilieu in Overvecht-Noord. Tussen de flats is een park aangelegdet een kleinschalige structuur dat mede door bewoners wordt onderhouden. De flats hebben, samen met het park recent de status van Modern Architectonisch Monument gekregen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Omgevingsvisie laat de optie open om de fietsverbinding door Park de Gagel na oversteek van de Carnegiedreef ‘rechtdoor’ te trekken naar de Amazonedreef. Dat zou de kleinschalige opzet van het park tussen de flats doorbreken. En de fietsroute zou vlak langs de naastliggende flats lopen. De bewoners zijn hier fel tegen. Naar onze mening moet dit waardevolle groen en woonmilieu niet belast worden met een fietsroute. De Omgevingsvisie moet alternatieven vinden om de fietsroute vanuit Park de Gagel door te trekken. Daarvoor zijn in overleg met de Fietsersbond al voorstellen gedaan. Er ligt ook een kans om groen toe te voegen en (nog) meer samenhang te krijgen in dit waardevolle woonmilieu. De Experimentele flat Trinidaddreef wordt nu van de andere flats gescheiden door de sterk versteende strook van deTrinidaddreef en Marowijnedreef. Volgens de Omgevingsvisie zou de Marowijnedreef als doorgaande autoroute moeten verdwijnen. Dat biedt een mooie kans om de Trinidaddreef flat te verbinden met de aangrenzende Experimentele flats en ook de groenstructuur door te trekken. Verbetering van groen, parken en groenstructuur wordt in de Omgevingsvisie makkelijk verbonden aan het concept ‘Ogen op het Groen’. Dat is een wat versluierende manier om te pleiten voor meer sociale controle en interactie door woningen in de groenranden te bouwen. Dat zou leiden tot meer sociale veiligheid. Wij zijn zeer kritisch over dit idee. Goed en sociaal veilig groen wordt vooral bepaald door inrichting (voldoende overzicht), goed onderhoud en actief beheer. En toezicht waar dat nodig is. Dat mag niet op conto van bewoners geschreven worden in nieuwe huizen, die in de groene randen gebouwd worden. Dat zal bijna altijd een deel van de groene structuur afnemen. Wij bepleiten grote terughoudendheid. Waar zoiets wel mogelijk en misschien ook gewenst kan zijn, zal het sterk afhangen van de specifieke situatie en altijd heel zorgvuldig maatwerk vragen. Vraag gebruikers van het groen wanneer en waardoor ze zich niet veilig voelen. **P. Natuurgebied Zuilen**	

Nr.	Reactie	Antwoord

Voor het Natuurgebied Zuilen wordt een visie gemaakt. Het is een waardevol gebied voor Overvecht. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Kansen en aandachtspunten specifiek voor Overvecht zijn voor ons:

• Betere oversteekbaarheid van het aangrenzende deel van de Franciscusdreef. Dit maakt het gebied beter bereikbaar vanuit het aangrenzende deel van Overvecht.

• Versterken van de groene verbinding vanuit het gebied via (o.a.) de Manitobadreef naar de groenzone langs de Floridadreef. Dit kan ook bijdragen aan meer groene elementen op het Bedrijventerrein zelf.

• Behoud van het volkstuinen complex Ons Genot, aan de rand van het gebied. De Omgevingsvisie gaf in eerdere concepten aan dat Ons Genot kan verdwijnen en verplaats kan worden naar het Noorderpark. Zodat er op de plek van Ons Genot ruimte kan komen voor buitensport velden. Wij vinden dat zeer ongewenste ontwikkeling. Ons Genot sluit goed aan op het karakter van het Natuurgebied Zuilen. Nieuwe sportvelden op die plek doen dat absoluut niet en werken eerder als aantasting van het groene en rustige karakter. Het zal ook meer autoverkeer opleveren. Ons Genot heeft bovendien een lange traditie op deze plek Het is één van de oudste tuinverenigingen van Utrecht en heeft nog veel kenmerken van een tuincomplex dat ruim 65 jaar geleden is ontstaan. Ons Genot biedt bewoners van Overvecht-Noord - maar ook uit Zuilen en verder weg - de kans om te tuinieren.

Q. Noorderpark / Ruigenhoek

Het Noorderpark / Ruigenhoek heeft samen met het naastgelegen Fort Blauwkapel een zeer waardevolle rol als groen en ruim buitengebied voor Overvecht. En het heeft grote historische waarde door de forten en elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een zo'n groot groen buitengebied dat direct grenst aan de wijk met veel landschappelijke en recreatieve kwaliteiten is een van de grote 'Parels van Overvecht'. De Omgevingsvisie erkent en benoemt dit maar komt ook met opties die dit karakter kunnen verstoren.

Positief in de visie is dat ingezet wordt op beter verbinden en toegankelijk maken van het hele Noorderpark gebied. De plannen voor opwaardering van

Nr.	Reactie	Antwoord
	de NRU zullen daarbij een rol spelen en mogelijk extra kansen bieden. Positief is ook het versterken van zichtlijnen, groene en blauwe (=water) verbindingen tussen dit gebied en van natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden. De claim dat in het Noorderpark flink wat hectaren groen toegevoegd wordt, is naar onze mening discutabel. *Het hele gebied is al groen!* Maar misschien wordt bedoeld dat wat nu landbouwgebied is 'groen recreatiegebied' kan worden. Daar kunnen dan kansen liggen, zowel voor recreatie als natuurwaarde. Tegelijk moet zorgvuldig worden omgegaan met het karakter van het gebied. Ruimte, rust en natuurwaarde kunnen goed gecombineerd worden met recreatieve voorzieningen, zolang die dit karakter niet te veel aantasten. De Omgevingsvisie lijkt opties voor bouwen in het Noorderparkgebied uit te sluiten. Daar kunnen wij volmondig mee instemmen. Wij maken ons wel zorgen over de optie of het streven om nieuwe buitensportvelden in het Noorderpark te maken. Dat zou o.i. een sterke aantasting zijn van groen landschap en natuurwaarden. Het past ook niet bij de meer kleinschalige en natuurlijk inpasbare recreatieve functies die er al zijn. Groene sportvelden hebben (net als kunstgras) geen enkele natuurwaarde. Het zal ook een aanzienlijke (auto)mobiliteit opleveren tussen de wijk en Noorderpark, met een forse belasting van de Gageldijk, die binnenkort ingericht wordt als fietsstraat. **R. Participatie en informatie** Het NAAM Overvecht gaat in haar zienswijze uitgebreid in op participatie en benoemt veel ervaringen en kritische punten die wij zonder meer herkennen. Veel van de stappen in het proces en inbrengen naar het programmateam (o.a. via het Procesoverleg op de Seinedreef, deelname aan bijeenkomsten van de Visiedenkers en deelname aan de brede bewonersbijeenkomsten) hebben we gezamenlijk gedaan of meegemaakt. De soms zeer kritische punten die het NAAM in haar zienswijze benoemt kunnen we in de meeste gevallen als NAAM onderschrijven. Dat geldt ook voor de evaluatie van de participatie door de Werkgroep Verkeer. Naar beide zienswijzen verwijzen we. Samengevat constateren wij onderstaande hoofdpunten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het proces van de Omgevingsvisie is veel ruimte gemaakt voor participatie, o.a. door het houden van bewonersenquêtes, bijeenkomsten met de groep Visiedenkers, brede informatiebijeenkomsten in verschillende delen van de wijk, waarbij ook ingezoomd kon worden op de ambities en mogelijke gevolgen voor de deelgebieden. Daarbij zijn zeker veel reacties van bewoners opgehaald en ook meegenomen. Deels hebben die geleid tot bijstellen of verduidelijken van de eerste conceptversies. Maar veel zaken zijn naar onze mening ook niet opgepakt, en wellicht ook terzijde geschoven omdat het niet paste in de voorkeursopties van de gemeente. ***Is er behalve gehoord ook voldoende geluisterd?*** • Vanaf het begin was duidelijk dat de keuze HOV as en verdichting langs die as als structurerend principe voor de Omgevingsvisie nauwelijks ter discussie zou komen • Voor veel bewoners strookte deze keuzes ook niet met de eigen ervaringen en hun ideeën over wat er nodig is om een betere wijk te maken, maar de ruimte om tot echte alternatieven te komen was er (naar onze ervaring) niet of zeer beperkt • Variant 2 uit de MER is structureel onderbelicht waardoor het nauwelijks een rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners • Vraag is ook of veel bewoners dit in de veelheid van informatie zelf goed konden terugvinden en (vooral) waarderen of beoordelen op haar waarde als alternatief. • Niet specifieke beantwoording op ingebrachte punten, zeker ook in gezamenlijke overleggen van NAAM en NAAM en Werkgroep Verkeer met het programmateam • Teleurstellende ervaring in uitwisseling van Adviesgroep NRU en Programmateam. Er werd weinig gedaan met de inbreng, toelichtingen over afstemming met NRU plannen bleven vaag en gaven inhoudelijk ook weinig vertrouwen over vervolg (zie ook de opmerkingen hierover in de zienswijze van de Werkgroep Verkeer)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Slechte kaarten, slecht leesbaar om meer dan een globaal idee te krijgen en te kunnen beoordelen wat er precies bedoeld wordt, wat voorstellen of gevolgen zijn • Op meerdere plekken in het document, teksten onvolledig of niet voldoende duidelijk, vooral om mogelijke consequenties in beeld te brengen.	
536	Namens NAAM heb ik een inloopbijeenkomst over de omgevingsvisie bezocht en nadere informatie gevraagd. De aanwezige ambtenaren konden slechts globaal en in grote lijnen informatie geven. De hoeveelheid tekst in de documenten is te groot om voor 20 mei door te nemen terwijl de plannen grote consequenties hebben voor de leefbaarheid van mensen in Overvecht. Het is bekend dat ontwerpers te weinig kennis hebben van mensen met een beperking en bij planvorming uitgegaan wordt van de gemiddelde mens. NAAM verzoekt de gemeente om bij alle verdere planvorming eerst naar de gevolgen voor mensen met een beperking te kijken. We vertrouwen er op dat er volledig volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gewerkt. Zowel voor wonen en voorzieningen als voor de openbare ruimte. Hoewel nog niet te overzien is hoe de leefbaarheid van het nieuwe Overvecht is voor mensen met een beperking zijn er wel een aantal zaken over te zeggen. We vertrouwen er op dat u dit meeneemt in de planvorming. We hopen dat NAAM in staat wordt gesteld om met de gemeente Overvecht beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Hierna op hoofdlijnen onze reactie op het ontwerp-omgevingsvisie **Proces** Mensen kunnen nog onvoldoende overzien welke gevolgen alle veranderingen voor hun betekenen. Daarnaast zullen de veranderingen in vele deelprojecten worden opgedeeld met aparte projectleiders en diverse ontwerpe s, architecten en ontwikkelgroepen. Het is noodzakelijk dat allen goed van start gaan en goed geïnformeerd en geïnstrueerd worden over alle afspraken die er in Utrecht reeds zijn en verplicht worden conform die afspraken te werken: Werk volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk en start met een goed participatieproces waarbij eerst expliciet de wensen en behoeften van mensen met een beperking	Wij zullen dit meenemen in de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht in de diverse projecten. Toegankelijkheid vraagt blijvend aandacht. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten zullen ook de voorwaarden met betrekking tot toegankelijkheid worden meegenomen. De gemeente zal belangenorganisaties zoals NAAM hierbij betrekken en de werkgroep wonen zullen we bij concrete projecten betrekken. Bij het ontwerpen volgen we het Handboek Openbare Ruimte/ Voetpaden voor iedereen. Ontwerpen worden getoetst in de BING. NAAM is ook agendalid van de BING. Daarbij werken we op dit moment aan beleid voor de voetganger in Utrecht. In Overvecht blijft het mogelijk om met de auto te gaan en dicht bij huis te parkeren, zeker ook voor mensen die slecht ter been zijn. Alle adressen blijven gewoon bereikbaar voor wmo-vervoer. Waar nodig zijn/worden AGP's gerealiseerd. Verder zetten we vooral in op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit is ook voor mensen met een beperking belangrijk. Wie in de toekomst allemaal gebruik mag gaan maken van de HOV baan is nu nog niet bekend. Dat zal in de uitwerking verder worden bekeken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor het wmo-vervoer. NAAM en U op leeftijd zijn belangrijke adviesorganisaties. Wij zullen deze bij vervolgprojecten betrekken voor advies.

Nr.	Reactie	Antwoord

worden verzameld. Zorg dat ontwikkelaars en projectleider vooraf op de hoogte zijn van reeds gemaakte afspraken over toegankelijkheid en noem deze expliciet in de omgevingsvisie.

2. Wonen en voorzieningen
Toegankelijkheid van nieuwbouw woningen laat nog veel te wensen over. Bouwpartijen komen eerder gemaakte Utrechts afspraken nog steeds niet na. Afspraken betreft bezoekbaar en aanpasbaar bouwen waar de werkgroep wonen de gemeente eerder op heeft gewezen. Daarnaast is het aanbod aan toegankelijke woningen voor mensen met een beperking ook nog altijd te laag en de wens is om nu bij de nieuwbouw een inhaalslag te maken. Zorg dat de woningen drempelloos aansluiten op de omgeving en zorg dat de inrichting van de omgeving voldoet aan criteria uit ‘Voetpaden voor iedereen’. NAAM nodigt de gemeente uit om hierover vooraf met de werkgroep wonen in gesprek te treden.

3. Groene en prettige buurten
Veel stadsparken zijn niet of onvoldoende toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking. Criteria uit Voetpaden voor iedereen’ uit het Handboek Openbare Ruimte worden daarbij genegeerd. We verzoeken de gemeente om hogere eisen te stellen aan het groen in alle buurten. We adviseren bij de inrichting de criteria van Groen & Handicap te hanteren. https://natuurzonderdrempels.nl/

4. Verkeer en bereikbaarheid
Het NAAM maakt zich ernstig zorgen over de mobiliteit van mensen met een beperking in het nieuwe Overvecht. Zij zijn namelijk vaak afhankelijk van de auto of vervangend
openbaar vervoer zoals wmo-vervoer (regiotaxi) en Valys. Nu is er nog voldoende parkeergelegenheid met een te beperkt aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP’s). Het betaald parkeren met de inkrimping van het aantal parkeerplaatsen en de demografische ontwikkelingen zullen de druk op de AGP’s alleen maar doen toenemen. Een forse uitbreiding van AGP’s is noodzakelijk om Overvecht bezoekbaar en bewoonbaar te

Nr.	Reactie	Antwoord
	houden en mobiliteit van mensen met een beprking te garanderen. Voor het vervangend openbaar vervoer stellen we voor om de HOV baan ook voor hen open te stellen en zo te voorkomen dat deze vervoersdiensten net als het andere autoverkeer via grote omwegen moet rijden. **5. Stakeholderbetrokkenheid** Betrek NAAM en U op Leeftijd bij alle deelprojecten en organiseer regelmatige bijeenkomsten met stakeholders, inclusief vertegenwoordigers van mensen met een beperking, om feedback te verzamelen en het beleid bij te sturen. Zorg voor duurzametoegankelijkheidsverbeteringen.	
537	Ik wil graag reageren op de voorgenomen plannen van een wandel- fietstunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nieuwe fiets- wandelroute zorgt ervoor dat de huidige verkeersstromen vanuit de tunnel bij Tiberdreef/Mr Trikade, voetgangerstunnel station Overvecht en de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan onnodig worden versnipperd en doorgeleid door **de woonwijk** Tuindorp. Huidige situatie: De wijk Tuindorp is een woonwijk waar naast 3 basisscholen, 1 middelbare school en 2 kerken geen andere diensten worden aangeboden dan het alleen huisvesten van bewoners (sociale huur, huur en koop). Faciliteiten als winkels, tankstations, huisartsen, apotheek, horeca, sportverenigingen, parkeren etc bevinden zich allen buiten de schil van de Eykmanlaan - Kardinaal de Jongweg - Mr Tripkade. Het noorden van Tuindorp kent thans een uitstekende Oost-West verbinding middels de Albrecht Thaerlaan. Deze laatste staat ook in verbinding met het treinstation Overvecht met een tunnel naar Overvecht. De wijk Tuindorp is vanuit de huidige schil op tenminste 10 punten per fiets/auto te benaderen van het Noorden, Oosten, Zuiden en Westen. Conclusie: vanuit het maatschappelijke nut zijn er thans geen aanwijsbare reden om de huidige in- en uitvalswegen van Tuindorp uit te breiden. Bezwaar bewoners: De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
538	- inzet op verkeersveiligheid door het beperken van hardrijdend verkeer juichen wij toe. Het eventueel afsluiten van buurten zou daar bij kunnen helpen en is wat ons betreft een goed idee. Daarbij is het wel prettig als de rondweg goed bereikbaar is en er ingezet wordt op goede doorstroming. Ook is het fijn als de bussen die niet als HOV bestempeld zijn doorrijden naar bijvoorveeld Centraal Station zodat een overstap niet noodzakelijk is. - we begrepen dat er ingezet wordt op het vervangen van het asfalt door klinkers. Dit hebben wij alleen mondeling gehoord en zien we niet terug in de stukken. Dit zouden we heel graag terug zien in onze wijk. Het draagt bij aan de verkeersveiligheid en uitstraling. - ook over een autoluwe wijk zijn wij erg enthousiast. Minder autos en parkeerplekken op straat en meer openbare ruimte voor verblijven, groen, fietsen en voetganger zou erg prettig zijn in deze door de auto gedomineerde wijk. Belangrijk is dat je nog wel dichtbij huis kan blijven parkeren. Het verminderen van autobezit en deelvervoer zouden meer gestimuleerd kunnen worden, dat is nu nog erg beperkt in overvecht. - Groen is een belangrijke waarde in overvecht en moet echt behouden blijven en het liefst versterkt worden. Dat zien we ook terug in de omgevingsvisie. Belangrijk om niet te bouwen in de kwalitatief groene zones zoals parken. Liever versterken en uitbreiden van het groen en ommetjes te creëeren zoals bijvoorbeeld een ommetje bij park de gagel, shanghaipark en klopvaart. Wij hopen heel erg dat er aan deze ambities vervolg wordt gegeven en er snel middelen beschikbaar komen om er uitvoering aan te geven.	We werken ook aan plannen voor de rondweg (NRU en A27). De precieze lijnvoering van het openbaar vervoer moet nog uitgewerkt worden. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Hoe wij in om willen gaan met parkeren in Overvecht is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Het aanbod deelvervoer in Overvecht is inderdaad nog relatief beperkt. We werken aan uitbreiding van het aanbod. We denken dat u reactie m.b.t. groen in lijn is met wat er nu in de omgevingsvisie staat. Het groene ommetje tussen Shanghaipark, park de Gagel en Klopvaart bestaat al.

Nr.	Reactie	Antwoord
539	In uw plan staat dat volkstuinvereniging Ons genot een zoekrichting is om van dit stuk grond 3 a 4 voetbalvelden te maken, als er op bestaande sportvelden geen ruimte gevonden kan worden. Mijn bezwaar daarop is, als dat doorgaat u een speciaal gebied op meerdere manieren kapot maakt. Bovendien bent u dan is strijd met uw eigen doelstellingen om een meer biodiverse groene omgeving te maken, sterker nog in mijn visie hebben we op het terrein van Ons Genot het beeld gecreeerd wat de raad voor ogen heeft. **Bij het ombouwen van de tuinvereniging naar een voedbalveld maakt u kapot:** 1. de biodiversiteit aan planten en dieren in onze sloten met wadies die zorgen voor wateropvang tijdens harde regenbuien bestaan uit en grote hoeveelheid aan planten en dieren. zoals de ringslang kikers salemanders; Hoe gaat u voor voldoende wateropvang zorgen in de wijk overvecht als de wateropvang op ons genot verdwijnt? 2. de veelvoud aan planten en dierenleven die zich in ons gebied bevindt (ook planten en dieren van de rode lijst); zie waarnemingen.nl gebied Ons Genot Hoe verantwoord u zich door biodiversiteit te vernietigen bij de aanleg van grasvelden. 3. de veelheid aan bomen zowel oud historisch als vele jonge fruitbomen; Hoe zal de hoofdstructuur van de bomen eruit gaan zien? Wat gebeurt er met de 4 historische bomen bij het kantine gebouw ? En wat gebeurt er met de 2 zeldzame edelzilversparren die op het terrein staan? 4. Op de vereniging zijn we 95% circulair dus er wordt weinig groenafval op ons terrein geproduceerd. 5. De vereniging heeft een diversiteit aan mensen uit alle lagen van de bevolking die samen de vereinging maken, het zijn geen individualisten die alleen hun eigen tuin bewerken. Kunt u uitleggen wat een voetbalvereniging “vermeend” meer algemeen belang is dan een tuinvereniging? 6. De vereniging Ons Genot is een mooie overgang naar het natuurpark oud zuilen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. Het nieuwe fiets- en wandelpad over het terrein van 'Ons Genot' waar u aan refereert moet worden gezien als een zoekgebied voor een betere fiets- en wandelverbinding. De exacte ligging van een fiets- en wandelpad is vanuit de omgevingsvisie nog niet bekend. In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt hier al wel concreter op ingegaan. Zie ook --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0 In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande fiets- en wandelpaden om 'Ons Genot' heen. Daar wordt niet uitgegaan van een fiets- en of wandelpad over het terrein heen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ons genot is een deel van de corriedor tussen natuurgebied oud zuilen naar het noorderpark. Hoe wilt u de corridor funtie handhaven als Ons Genot een voetbalveld wordt? 7. De vereniging is een openbaar terrein waar niet leden welkom zijn om te wandelen en van ons park te genieten. (in uw plan wordt er gesuggereerd dat Ons Genot niet openbaar zou zijn. **Bij behoud van de vereniging zie ik dwars over het terrein een nieuwe fiets en wandelpad.** 1. Waarom is er een nieuw fiedspad nodig als rond om het tuinpark Ons Genot al fietspaden zijn ? 2. Als er een wandelpad over het terrein komt op de manier dat het getekend is zal aan de achterkant de vereniging Ons Genot ontsloten moeten worden. Dit vergroot de onveiligheid Hoe denkt u dit op te lossen? Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen de omgevingsvisie Overvecht 2040 I**k verzoek u met inachtneming van mijn zienswijze de amateurstuinvereniging Ons Genot te schrappen als zoekrichting voor sportvelden.** Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.	
540	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.	inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de	

Nr.	Reactie	Antwoord

Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
541	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen te bevatten voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals

Nr.	Reactie	Antwoord
	drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als tennis en voetbalvelden. Wat bijzonder is gezien het groene aangezicht wat de straat moet hebben maar ook de extra verkeersdruk wat dit op de Gageldijk genereert. Waarom wordt voor deze locatie gekozen ipv bijvoorbeeld de autoboulevard? Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel? [redacted] Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Maar verloopt dit via een visie?	duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.
542	Fijn dat er plannen worden gemaakt voor de wijk Overvecht en dat wij als bewoners daar een reactie op kunnen geven. Ik denk dat het heel goed is dat er een impuls komt voor de wijk. Het biedt kansen voor huidige én nieuwe bewoners van de wijk en is belangrijk voor de aanpak van het tekort aan woningen in dit deel van Nederland. Ik woon zelf ruim vijf jaar in de wijk Antoniuskwartier. Uiteraard heb ik ook een aantal zorgen. Vanuit mij zijn er zorgen over de leefbaarheid rondom de Einsteindreef als gevolg van de huidige inrichting, het toenemende verkeer en de geplande hoogbouw. De Einsteindreef is nu al een belangrijke verkeersader voor Overvecht en voor verkeer dat van en naar de stad rijdt. De huidige inrichting nodigt uit tot hard optrekken en remmen door luidruchtige auto’s en motoren. Daarnaast vind ik de huidige inrichting onzinnig omdat er een groot middenstuk is dat nu nergens voor wordt gebruikt. Dat kan mooier en beter! Wanneer of onder welke voorwaarden pakt de gemeente de herinrichting van de	We streven naar een betere inrichting van de Einsteindreef. Het gaat om versmallen en bundelen en het verbeteren van de oversteekbaarheid. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is een fasering opgenomen. Voor 2030 verbeteren we de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen. In de periode 2030-2035 is een herinrichting gepland. Bij het maken van de plannen voor de herinrichting zullen bewoners en andere belanghebbenden betrokken worden. De gebieden langs de Einsteindreef hebben deels de aanduiding "stedelijke buurten" en deels de aanduiding "Centrale as" of "hoogstedelijk". De omgevingsvisie geeft per kleur type gebied spelregels waarbinnen een transformatie kan plaatsvinden. Of, hoe en wanneer de gebieden precies gaan transformeren is nog niet duidelijk. Verandering kan zowel door middel van aanpassing bestaande bouw, sloop-nieuwbouw als door het toevoegen van nieuwe bebouwing. De omgevingsvisie biedt wel de mogelijkheid om ter hoogte van de Kaap Hoorndreef te bouwen in het groen langs de Einsteindreef. Daarbij

Nr.	Reactie	Antwoord
	Einsteindreef aan? Op welke manier is de gemeente van plan om de bewoners te betrekken daarbij? De Einsteindreef wordt in de Omgevingsvisie als hoog stedelijk aangeduid. Het is op dit moment moeilijk voor te stellen hoe de Einsteindreef transformeert qua woningbouw als gevolg van deze omgevingsvisie. Gaat er nog een rij gebouwen voor de bestaande bebouwing komen (dus in het bestaande groen)? Gaat er gesloopt worden op de huidige locaties en komt er hoge nieuwbouw voor in de plaats? Hoe denkt de gemeente hierover? Sowieso zal aanvullende woningbouw ook verkeer aantrekken van nieuwe bewoners. Hoe denkt de gemeente dit op te vangen in het mobiliteitsplan? Voor iedere nieuwe of getransformeerde bebouwing op de hoek van de Einsteindreef – Paranadreef zijn bezonning op de Londrinadreef (ochtendzon), alsmede inkijk en uitzicht belangrijke aandachtspunten. Hoe worden bestaande bewoners in de toekomst betrokken bij specifieke woningbouwontwikkelingen op de Einsteindreef? Het is goed dat er nieuwe HOV-verbindingen komen vanuit Overvecht naar verschillende belangrijke plekken in Utrecht (centrum, Leidsche Rijn, Science Park). Dat maakt Overvecht een stuk aantrekkelijker om te wonen én het stimuleert om het OV te pakken en niet de auto. We kunnen echter niet verwachten dat alle Overvechters van de een op andere dag massaal de auto laten staan in ruil voor een HOV-verbinding en betere fietspaden. De verbetering van het OV en de fietspaden zal alleen al nodig zijn om de toename van het verkeer enigszins op te kunnen vangen. Er zal ook flankerend beleid moeten komen als lagere parkeernormen voor de nieuwbouw, deelauto's etc. Net zoals dat in andere delen van Utrecht al gebeurt. Hoe denkt de gemeente hierover? Ik ben ook benieuwd hoe het staat met het debat over de Noordring. Is de gemeente nog steeds voornemens om dit onderwerp met de provincie en het Rijk op te pakken? Of gaat daar niets meer gebeuren? Tenslotte wil ik nog iets meegeven over de rol van de gemeente. Mijns inziens eindigt die niet bij het neerleggen van deze Omgevingsvisie. Nee, het echte	is de ambitie dat er ook robuust en verbeterd aantrekkelijk groen blijft. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten volgen we het Utrecht Planproces. Over ieder plan of initiatief wordt apart besloten. Bewoners, omwonenden en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken conform de participatieleidraad 'Samen stad maken' en volgens de afspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht. Er is een breed pakket nodig om tot een mobiliteitstransitie te komen. Dit heeft de gemeente opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. De omgevingsvisie gaat vooral in op de ruimtelijke maatregelen. Op dit moment wordt onderzocht hoe de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) er in de toekomst uit moet zien. Dit doen we samen met de provincie en Rijk en in samenhang met de plannen uit de omgevingsvisie en de plannen voor de A27. Het klopt dat het echte werk nu gaat beginnen. In de uitvoeringsstrategie onderdeel Samenwerken ontwikkelen en Samenwerken hebben we een eerste aanzet gedaan hoe we uitvoeren willen geven aan de omgevingsvisie. Als gemeente moeten we de regierol nemen zodat ontwikkelingen in samenhang tot stand komen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	werk begint daarna pas. Het werven van ontwikkelaars, het beoordelen van plannen, het toezien op participatie én vooral ook het overzien van de integraliteit van de ontwikkelingen. Ik wil voorkomen dat we er op 10 plekken tegelijk ontwikkeld wordt zonder dat daar coördinatie of regie op zit vanuit de gemeente. Wat gaat de gemeente organisatorisch en bestuurlijk inrichten om de komende 10-15 jaar regie te voeren op de ontwikkelingen in Overvecht? Graag hoor ik daar meer over.	
543	Mijn maag draait om bij de gedachte dat het unieke stukje natuur dat Ons Genot met veel plezier en inzet van alle leden beheert, vervangen zou kunnen gaan worden door een sportterrein. Een sportterrein met -naar verwachting- kunstgras en lichtmasten en alles wat daar nog meer bij hoort. Ik zou er natuurlijk een heleboel wetenschappelijke rapporten tegen aan kunnen houden, maar ik mag aannemen dat u die zelf kunt opzoeken. Ik noem hieronder enkel de onderwerpen die mij na aan het hart gaan, om te beginnen bij de bodem. Die gaat dood onder een sportterrein, en daarmee verdwijnen niet alleen de bodemdieren, maar ook de insecten, de vogels, kleine zoogdieren etc. Als ik er een snel rekensommetje op los laat dan kom ik tot de slotsom dat de gemiddelde gebruiksduur van een sportterrein per persoon zo'n 6 uur per week is, terwijl een persoon in de volkstuin gemiddeld zo'n 10 - 20 of meer uur in de tuin aanwezig/bezig is. En bezig zijn in een tuin is bewegen van je hele lijf en leden, het onderhouden van je mentale gezondheid. Bezig zijn in de natuur is goed voor je geest en de rust en stilte die je bij Ons Genot kunt ervaren, zo vlak bij de lawaaierige stad, vind ik uniek. En dan reken ik het sociale aspect nog niet eens mee: contacten/uitwisseling tussen alle leeftijden, van kleintjes in de speeltuin tot 90-jarigen die nog steeds ! actief zijn en alles wat daar tussen zit. Wat kinderen -en volwassenen- leren op zo'n natuurterrein behelst iets meer dan één specifieke sport. Het terrein waarop Ons Genot zich bevindt is al 70 jaar een uniek natuurgebiedje met een enorme biodiversiteit. De (bodem)dieren, insecten, vogels, bomen, planten, kortom de enorme verscheidenheid aan alles wat er	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	groeit en bloeit, is hartverwarmend. Hoe kun je dat nou vernietigen? Dat staat toch haaks op een maatschappij die er langzaam maar zeker van doordrongen raakt dat we niet zonder ‘natuur’ kunnen? Hoe mooi is het dat naast een ‘stil gebied’ een enorm biodivers terrein ligt als buffer naar het naastliggende industrieterrein? Een ‘stil gebied’ dat niet alleen druk bezocht wordt door wandelaars, joggers, fietsers maar ook een heuse ooievaarskolonie huisvest? Ik ben van mening dat elk individu op zijn of haar manier een stukje kan (en zou moeten) bijdragen aan een betere leefomgeving. Of dat nou afval scheiden is, minder vlees eten, aardig zijn voor je buren etc. Mijn overtuiging, mijn hart, ligt bij de natuur: het onderhouden en beter maken van de aarde. Het is op dit kleine stukje aarde dat ik voor mijn gevoel een bijdrage kan leveren aan het klimaatprobleem. Ik geloof in de (herstel)kracht van de natuur, en natuur vernietigen hoort daar wat mij betreft zeker niet bij. Ik kan op deze manier voorzien in mijn eigen, gezonde, voedsel in plaats van afhankelijk te zijn van wat er in de supermarkt wordt verkocht. Dat geeft mij een enorm goed en rijk gevoel. Ik wil bij deze dan ook bezwaar aantekenen tegen het feit dat de Gemeente denkt zo’n waardevol terrein als Ons Genot te kunnen vervangen door een sportterrein. Of anders gezegd: hoe denkt de Gemeente zo’n uniek biodivers terrein na 70 jaar even te kunnen verplaatsen naar een monocultuur langs de snelweg? Dat staat zoals eerder gezegd haaks op maatschappelijke ontwikkelingen en is volgens mij ook niet in overeenstemming met het eigen beleid van de Gemeente (SDG)?	
544	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening da een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een partieipatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers wanzienlijk te verkorten, Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden, Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geef geen uiteenzeiting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechthrug. De onderbouwing ontbreekt miet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER 1s ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving, niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit e nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2 Mobiliteit -De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat Getsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij Zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. - Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug, loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervalgroute vaor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (1l)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fretsvehindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. - Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwemhad De Kwakel en Shoppingeenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid, Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. -De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen, Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? -Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing, daarvoor ontbreekt vooralsnog, Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug, Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsviswe opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. -Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op cen slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. -De ruimtes onder de J.M. de Muinek Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4, Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het ereeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen vaar een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. -Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark ts gevestigd. In het bestemmingsplan van het Nifiarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vast houdt en niet in het gebied bouwt. -Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. - De brug zal voorde veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. -Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt ven obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en teder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. - Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parcl. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken, -In het Visiedoeument Veehtoevers staat het belang beschreven van de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die daor de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. -Er is veel geïnvesteerd in het Nifarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken - Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. -De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barnère vormen in de beide parken. - Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug, over de Vecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alternatieven Hoewel Overvecht mm statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: -De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de innchting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. - De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.	
545	Wij, de leden van Tuinvereniging "Ons Genot", komen met bezorgdheid en een gevoel van urgentie tot u over de plannen van de gemeente om het bestemmingsplan van ons geliefde tuinencomplex te wijzigen ten gunste van de aanleg van sportvelden. Dit complex, dat al 70 jaar een groene oase is, speelt een centrale rol in onze gemeenschap en herbergt een rijkdom aan biodiversiteit. Wij beheren 190 tuinen waaruit niet alleen groente en bloemen voortkomen, maar die ook onderdak bieden aan uilen, veenmollen, zangvogels, spechten, eekhoorns en verschillende soorten salamanders. Het voorgestelde plan dreigt deze biotoop te vernietigen, wat niet alleen de biodiversiteit schaadt maar ook tegenstrijdig is met het beleid van de gemeente om natuurlijke habitats te beschermen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De afgelopen decennia hebben wij, als gemeenschap van tuinders, niet alleen in onze tuinen geïnvesteerd maar ook in structuren zoals tuinhuizen, kassen en gespecialiseerde beplanting. Deze investeringen vertegenwoordigen een aanzienlijke materiële en emotionele waarde. Bovendien, zoals uiteengezet in de ontwikkelplannen voor Overvecht, is het behoud van dergelijke unieke natuurlijke biotopen essentieel voor de aantrekkelijkheid van onze wijk. Het zou tegenstrijdig en destructief zijn om dit enige unieke natuurlijke biotoop te vervangen door sportvelden, waarmee een uniek stukje Overvecht verloren zou gaan. Wij vragen daarom dringend uw heroverweging van deze bestemmingswijziging. Wij nodigen u uit om ons tuinencomplex te bezoeken, om zelf de waarde ervan te zien, niet alleen voor onze gemeenschap maar ook voor de ecologische diversiteit en schoonheid van onze wijk. Mocht het plan toch doorgang vinden, dan verzoeken wij duidelijkheid over hoe de gemeente compensatie zal bieden voor de verliezen die wij als leden zullen lijden. Wij vertrouwen erop dat u de belangen van alle betrokken burgers zult wegen en de juiste beslissing zult nemen om deze groene erfenis te bewaren.	
546	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Mijn jongste dochter leert net fietsen en zwabbert door de straten van onze mooie wijk. Ik houd mijn hart vast als de straten drukker worden door scootertjes en fatbikes. Dit gaat zeker tot irritatie leiden. Tuindorp is erg kinderrijk, en de relatieve verkeersveiligheid is juist voor velen een reden geweest om hier te gaan wonen. Het karakter van de wijken is zodanig verschillend dat de impact op onze wijk erg groot zal zijn als dagelijks verkeer van Overvecht door onze wijk zal komen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook zal het mogelijk tot meer criminaliteit kunnen leiden. Dit is in het verleden al aangetoond toen de doorgang onder het spoor is afgesloten met poortjes. Dit heeft diefstal aanmerkelijk doen afnemen. Het openen van de tunnels zal deze mogelijk weer doen toenemen. Tenslotte lijkt mij dat de huidige doorgangen van Overvecht naar het centrum al voldoende zijn, dus de toegevoegde waarde is beperkt. De tunnels zal voor een beperkt aantal inwoners van Overvecht de reis verkorten, en doordat je op de Tripkade en Eykmanlaan sneller kunt dan door Tuindorp is de gewonnen tijd nihil.	
547	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als voetbalvelden. Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel [redacted] Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte.	Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	
548	De omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder de visie van de gemeente op on tuincomplex ‘Ons Genot’, maakt mij heel erg bezorgd. De kans dat dit prachtige complex na 70 jaar opgeofferd wordt voor een aantal voetbalvelden zou een groot verlies zijn voor Overvecht. De tuinen op het complex, maar ook de openbare ruimte rondom de tuinen bieden een fantastische recreatiemogelijkheden voor honderden inwoners van Utrecht en van Overvecht in het bijzonder. Voor velen is de opbrengst aan groente en fruit daarboven ook nog eens van belang in hun levensonderhoud. De tuinen zelf vormen bij elkaar een heel belangrijk gebied voor een grote biodiversiteit aan flora en fauna; vogels, insecten, amfibieën (er is een prachtige paddenpoel aangelegd) Zelfs eekhoorns en een gigantische hoeveelheid bodemleven. (Die je op de omringende weilanden niet meer aantreft en die dus veel beter geschikt zijn voor voetbalvelden). Ook buiten de tuinen om is het complex een geliefde recreatieplek voor ouders met kinderen in onze duurzame speeltuin (met levensgroot schaakbord o.a), een jeu d’boulesbaan, het duurzame wormenhotel voor de productie van hoogkwalitatieve compost en als geliefd wandelgebied. (Om de tuinen te bewonderen). Ons Genot is ook de plek waar tientallen vrijwilligers met plezier zorgen voor het onderhoud van de paden, speeltuin, watergangen, paddenpoel, bomen en struiken langs de paden en uiteraard het werk in de kantine en het bestuur. Kortom het complex van Ons Genot is een fantastische milieuvriendelijke plek, een pareltje in Overvecht met een enorm belang voor milieu, duurzaamheid, biodiversiteit en recreatie. Dat moet je als gemeente Utrecht, in het belang van Overvecht te allen tijde moeten willen behouden.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In het vertrouwen dat ons complex ongeschonden zal blijven bestaan,	
549	**Mobiliteitstransitie** Ik heb zelf geen auto, maar ik maak mij wel zorgen over de plannen voor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. 's Avonds zijn er bij mij in de straat vaak te weinig parkeerplekken, waardoor er wordt geparkeerd op plaatsen die daar niet voor zijn bedoeld. Ik heb nog geen gevaarlijke situaties gezien, maar wel onhandige. Het geeft de indruk dat het ontwerp van de openbare ruimte achterloopt op de behoeften van de buurt. Er zijn momenten waarop ik er niet onderuit kom en een auto moet lenen of huren. Op die momenten wil ik wel in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ook wanneer ik bezoek van buiten Utrecht ontvang wil ik dat ze in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ik heb het geluk dat ik zelf met het OV naar mijn werk kan en dat ik de extra reistijd kan accepteren omdat ik niet graag achter het stuur zit. Dit is echter niet voor iedereen weggelegd. In de omgevingsvisie wordt gesproken over inclusiviteit, maar als er te veel beperkingen aan bepaalde vormen van mobiliteit worden gesteld, wordt juist een deel van de inwoners uitgesloten. **Energietransitie** In het kader van de energietransitie worden mogelijk windmolens en zonnepanelen gerealiseerd in Overvecht. Het electriciteitsnet ondervindt echter problemen op de piekmomenten van de productie van zonne- en windenergie, waardoor het steeds vaker gebeurt dat het produceren van energie geld kost in plaats van oplevert. Kan er in Overvecht een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van die problemen door mogelijkheden te bieden voor tijdelijke energieopslag, zodat we de plaatselijk geproduceerde duurzaam energie optimaal kunnen benutten en er niets van hoeven te verspillen? **Klimaatadaptieve buurten** Zijn er plannen om de ligging van infiltratievoorzieningen te registeren in het omgevingsplan en beperkingen op te nemen voor (graaf)werkzaamheden daarin? Ik weet dat in sommige gemeenten de aanwezigheid van doorlatende	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We willen Overvecht en Utrecht als geheel graag energieneutraal maken. In Overvecht kan hier zeker een bijdrage aan geleverd worden. Dit wordt onderzocht en uitgewerkt in specifieke projecten. In de digitale beheersystemen van de gemeente staan alle soorten verharding apart vermeld met ieder een eigen onderhoudsregime. Dat zelfde geldt voor assets van water en riolering zoals infiltratievoorzieningen, riolering, gemalen enz.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wegverhardingen met speciale borden is aangegeven, om te voorkomen dat ze bij graafwerkzaamheden onbedoeld worden vernield en om te voorkomen dat er materialen op worden achtergelaten/opgeslagen die de doorlatendheid zouden kunnen verminderen. Digitaal registeren met duidelijke regels voor eventuele werkzaamheden lijkt mij praktischer.	
550	**Verkeer** Heel opvallend vind ik de wegafsluitingen voor auto's (knip) in de wijken, zoals op de Tigrisdreef. Ik hoorde op een informatiebijeenkomst, dat dit is om sluipverkeer te voorkomen, dat ontstaat door de afsluiting van de Carnegiedreef voor auto's. Ik ben geen fan van de massa's auto's die nu door de stad rijden, dus in principe ben ik niet tegen een knip. Het lijkt me goed als bewoners wat gedwongen worden bv. lopend of met de (elektrische) fiets door de stad te gaan. Wel heb ik enkele vragen en tips. • De 'ring Utrecht' bij Overvecht (Karl Marxdreef/Albert Schweitzerdreef) staat nu in de ochtend al regelmatig vast. In sommige situaties moet ook de Overvechter met de auto naar een ander deel van de wijk (een oudere die naar de dokter gaat, inkopen doen voor een heel gezin, een tweedehands meubel ophalen). o Hoe voorkomt u, dat de Overvechter voor deze niet vermijdbare minirit vast komt te staan in de spits op de ring Utrecht Overvecht? Ik ken in Utrecht nog geen situatie waarbij je de snelweg moet gebruiken om naar een ander deel in je wijk te komen. Met de discussie rond bereikbaarheid op de Marnixlaan en 't Goylaan heb ik niet zo vertrouwen meer, dat de gemeente goede inschattingen maakt over grootschalige verkeersaanpassingen. o Wanneer u ingrijpende maatregelen neemt door bv. de 'knip' op de Tigrisdreef, dan zou u daar misschien een campagne tegenover kunnen zetten om (elektrisch) fietsen of autodelen te leren kennen. Ik denk dan aan de mogelijkheid de vervoersmiddelen te kunnen proberen, of aan iets als de landelijke campagne 'Zo gefietst'. In Overvecht worden veel onnodige ritjes met de auto gemaakt, omdat de wijk een autocultuur heeft. Soms moet je gewoon eerst kunnen	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Zoals tijdens een bewonersavond gezegd gaat de vergroening van Overvecht gefaseerd, maar zijn we er ook continue mee bezig. Voor recente vergroeningsprojecten verwijs ik u graag naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX (Camera Obscuradreef), de Orinocodreef of de Pahud de Montagnesdreef. Dit zijn herinrichtingen zoals we ze in de toekomst in Overvecht op veel meer plekken willen realiseren. Maar ook bij het verbeteren van de groeiomstandigheden van bomen kijken we steeds of er meer groen mogelijk is. (zie bijv Elbedreef en Lunenburchdreef). De locatie voor de sportvelden in het Noorderpark is indicatief. Het hele Noorderpark is een zoeklocatie. Op het moment dat de huidige sportvelden niet meer voldoen gaan we pas over tot een verdere uitwerking. Nader integraal onderzoek is nodig om te bepalen of en hoe deze functie in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. De visie is om het Noorderpark beter met de stad en de wijk te verbinden. In het Noorderpark zijn een aantal nieuwe wenselijke verbindingen opgenomen (om bijvoorbeeld een kort rondje te maken). Het belang van sport en speelplekken in de openbare ruimte heeft een belangrijke plek gekregen in de omgevingsvisie. Waar sport- en speelplekken gerealiseerd worden en welke soort plekken dit zullen zijn is afhankelijk van de lokale behoefte. Ook bij nieuwbouwplannen. We kijken daarbij naar spreiding over de wijk, variatie in het aanbod en specifieke behoeften van inwoners. Voetbalveldjes zijn daarbij een optie.

voelen, dat fietsen veel fijner is (als je gezond bent om dat te doen), voordat je andere keuzes maakt.

- Zelf ben ik een fervent autodeler sinds 2012. Ik gebruik deelauto's van binnen de wijk Overvecht. Mede hierdoor maak ik bewuste keuzes voor hoe ik me verplaats. Als de Tigrisdreef wordt 'geknipt' doet dat mij enerzijds niet zo'n pijn, omdat ik 'mijn' deelauto al aan de andere kant van de knip ophaal en dan het land inga. Soms moet ik van thuis echter nog iets ophalen na de auto te hebben opgehaald. Het zou dan fijn zijn, als ik een auto aan mijn kant van de 'knip' zou kunnen gebruiken, zodat ik niet via de ring Utrecht Overvecht moet omrijden naar mijn woning om daar bv een meubel op te halen, om vervolgens weer de ring op te moeten het land in. Noordelijk van het Gagelpark staan nu echter geen deelauto's. Kunnen die er dan komen?

- Wat betreft de toekomstige plannen voor de NRU, wil ik aandacht vragen voor het fietspad langs die weg (stadskant). Ik fiets daar (Albert Schweitzerdreef) elke dag op 4 meter van auto's die 80km/h rijden. Fietsen is gezond en ik vind dat het verder bevorderd moet worden, maar ik vraag me af, of dit fietspad wel direct langs deze zeer drukke weg moet liggen. Deze weg is eigenlijk een stuk ring Utrecht en ik maak me zorgen wat het effect op mijn gezondheid is/zal zijn vanwege al het fijnstof dat ik dagelijks inadem. Ik wil graag meegeven, dat ik een route meer de wijk in, veel gezonder zou vinden.

Groen/bouwen

- Op een informatiebijeenkomst over de Omgevingsvisie vroeg ik hoe snel de verdere vergroening van de wijk Overvecht zou kunnen, als het gaat om het vergroenen van brede stoepen (uitgaande van: Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, p53, Klimaatadaptieve buurten). Ik kreeg een eerlijk en reëel antwoord, dat dit gefaseerd gaat en niet meteen kan, o.a. door weerstand van bewoners. Dit stelde mij enigszins teleur. Ik zie in mijn omgeving ware tegeleilanden langs de weg, die geen nut lijken te dienen voor spelen of activiteiten, en die na vergroening snel een oplossing zouden bieden bij hittestress, biodiversiteitsverlies, gevoel van welzijn en waterberging. Zou de

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente nog eens kunnen kijken of deze kansen sneller verzilverd kunnen worden? • Op p49 van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, staat bij kopje ‘Meer ruimte voor veldsport’, dat het Noorderpark voor veldsport een zoeklocatie is. Dit is op de kaart noordwestelijk van de fietsbrug naar het Noorderpark. Ik ben zeer voor sportmogelijkheden, alleen vraag ik aandacht voor de rust die (de omgeving van) dit zoekgebied biedt aan inwoners van Overvecht en aan de natuur. Er wordt veel gerecreëerd in het park, en het is de dichtstbijzijnde mogelijkheid de drukte van de stad even te ontvluchten. Als er tot laat geluid, licht en autoverkeer door de sporters komt, maak ik me zorgen, dat het rustige karakter van dat stuk van het Noorderpark verloren gaat. Door de lange structuur van de weilanden, kun je nu alleen een korte ronde vlakbij de stad, of gelijk een heel lange ronde de polder in, lopen. Uitbreiding van wandelroutes door weilanden, zou recreanten mogelijkheden bieden verder van een eventueel sportveld te recreëren, wat hen dan meer rust zou bieden. • Toen ik in de jaren ’90 in Rotterdam woonde, in Lombardijen, waren er bijna bij alle flats voetbalveldjes, waar ik veel kwam. Als ik in Overvecht Noordoost rondloop, zie ik veel kinderen letterlijk op straat spelen. Er zijn in mijn buurt, noordelijk van het Gagelpark, eigenlijk geen voetbalveldjes. Graag vraag ik bij alle nieuwbouwplannen ook aandacht voor voldoende voetbalveldjes, zeker nu er nog meer bewoners komen. Dit draagt bij aan beweging en wellicht vermindert het verveling onder kinderen/jongeren.	
551	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zullen wij onze zienswijze met u delen. Nadat we zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen we dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. Maar eerst moet het van ons hart dat de brug zoals die nu ingetekend is	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rakelings [redacted] loopt en door onze tuin. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Het lijkt er op dat de route van nergens naar nergens gaat. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

Nr.	Reactie	Antwoord

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Maar ook als ruimte om gezellig samen te komen en voor sporters en clinics - zoals wij - om bij regen te schuilen. Niet alles moeten we meteen negatief framen. Maar een extra brug zou de

onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft

geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. Er zijn daar heel veel mogelijkheden, met speelplekken, rust en recreatie, horeca op een paar boten op de vecht. Je kan er nu al heerlijk wandelen onder de bomen, vooral als het heet is in de zomer. De hoek om, tussen waterzuivering en benzinestation zou het wandelpad dat nu kapotgemaakt is, hersteld kunnen worden. Hier liggen nog veel kansen om er wat moois en gezelligs van te maken.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
552	In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat de onderbouwing van het waarom en de voordelen van een dergelijke brug ontbreekt en verzoek u om deze aan te leveren. Hieronder zal ik puntsgewijs mijn zienswijze onderbouwen. 1. **Ontbrekende onderbouwing van de verwachte impact van de brug** In de Omgevingsvisie wordt slechts een algemene onderbouwing genoemd voor het plaatsen van een nieuwe brug. De hypothese is dat een extra brug zal bijdragen aan een betere verbinding en bereikbaarheid. Echter: • Een objectieve onderbouwing, gebaseerd op data en onderzoek, over het waarom van een extra brug en de verwachte effecten op de verbinding en bereikbaarheid van de nieuwe brug ontbreekt. • Een uitgebreide analyse van en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug en de verwachte voordelen van een extra brug, ontbreken. • Een nieuwe brug kost meerdere miljoenen euro. Een dergelijke investering moet worden afgewogen ten opzichte van andere opties voor investeringen, zoals investeren in duurzaamheid van woningen in Overvecht en Zuilen, en het verminderen van gezondheidsverschillen in de wijk Overvecht. De afweging waarom een brug meer meerwaarde heeft ten opzichte van andere investeringen, wordt onvoldoende duidelijk. **2. Mobiliteit** • Volgens de Omgevingsvisie is betere bereikbaarheid en verbinding tussen Zuilen en Overvecht de belangrijkste reden voor een extra brug. Er is	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

echter geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Daarmee is de verwachting dat een nieuwe brug hier aan bijdraagt onvoldoende onderbouwd (zie punt 1).

- De mobiliteit op het water zal fors negatief beïnvloed worden. Het waterverkeer op de Vecht is de afgelopen jaren flink toegenomen. Steeds meer pleziervaart weet de weg naar Utrecht over de Vecht te vinden. Daarnaast is met de oprichting van de Vechtse Roeivereniging Zuilen het nog drukker geworden op dit deel van de Vecht. Door het toevoegen van een brug zal de doorvaart voor dit waterverkeer negatief beïnvloed worden en zullen er opstoppingen ontstaan wat tot onveilige situaties kan leiden.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren:

- Een extra brug zal vooral extra verkeer geven van brommertjes en fatbikes. Dit zal voor overlast gaan zorgen en kan tot onveilige situaties leiden.
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zal de verkeersdruk op de, de reeds zeer drukke, Vechtdijk vergroten wat ook weer tot onveilige situaties zal leiden.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- De veiligheid op het water zal afnemen. Dit gedeelte van de Vecht is in toenemende mate een populaire locatie om te suppen, te roeien en te kanoën. Door het toevoegen van een brug, neemt de kans op opstoppingen rondom die brug met pleziervaart toe, waardoor de veiligheid voor andere watergebruikers afneemt.

Nr.	Reactie	Antwoord

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust voor dier en mens wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren en woonbotenbewoners in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en voor elkaar moet gaan uitwijken (zie ook punt veiligheid) waardoor de Vecht minder aantrekkelijk wordt als locatie om te genieten van de natuur.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Deze vereniging is hier gevestigd na jarenlang overleg met de gemeente Utrecht en URV Viking. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk, getuige de vele bezwaren voor extra bruggen over het Merwedekanaal, en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Het plaatsen van een brug over dit deel van de Vecht staat daarmee haaks op eerdere besluiten van de Gemeente Utrecht. • Zoals bij de punten Veiligheid en Natuur reeds benoemd werd, zal een extra brug tevens de recreatie mogelijkheden verminderen voor suppers, kanoeren, vissers en gemotoriseerde pleziervaart. **6. Ontbreken van alternatieven** In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over alternatieven om de verbinding en bereikbaarheid tussen Zuilen en Overvecht te vergroten. Dit sluit aan bij het eerste punt waar ik aangeef dat een goede onderbouwing en analyse van het huidige plan ontbreekt. Samenvattend ben ik van mening dat de redenen en voor -en nadelen van een extra brug over de Vecht onvoldoende uitgezocht en uitgewerkt zijn in de Omgevingsvisie Overvecht.	
553	Op de tekening staat bij het sportpark Vechtzoom een ster. Dit houdt in dat jullie kansen zien voor nieuwe voorzieningen. Wat verstaan jullie onder "voorzieningen"? Vooruitlopend op het antwoord zijn wij ervoor dat dit enkel sportvoorzieningen blijven. Daarnaast wat vragen/opmerkingen over verkeer en veiligheid in onze wijk (Antoniuskwartier): 1. Wij wonen op de Campinasdreef. Eerder hebben we met de gemeente gekeken naar de veiligheid in het Antoniukwartier. Er is een oversteek gemaakt (dmv lijnen op de parkeervakken). Deze oversteek is allerminst veilig en zeer onduidelijk voor weggebruikers. Kan daar wat aan gedaan worden? 2. Destijds werd aangegeven dat het omlaag brengen van de snelheid naar 15 of 30 km per uur op dit parkeerterrein niet mogelijk was omdat het een	Voor sportpark Vechtzoom geldt dat wij kansen zien om voorzieningen voor sport- en bewegen toe te voegen evenals voorzieningen die het mogelijk maken dat het sportpark breder voor de wijk ingezet kan worden. 1. Een tijdje geleden is met bewoners naar de verkeerssituatie gekeken. Er zijn toen met beperkte middelen enkele aanpassingen, waaronder deze oversteek, gedaan in de buurt. De snelheid en de hoeveelheid autoverkeer (alleen bestemmingsverkeer) geven geen aanleiding voor verdere aanpassingen. 2. Inzet is dat heel Overvecht naar 30 (of 15) km/uur gaat, met uitzondering van de Einsteindreef, Brailledreef en Fraciscusdreef. 3. Alleen op de Achttienhovensedijk is fietsen toegestaan. Wij zullen de bebording nog een keer controleren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaande weg betreft. In de plannen lezen we dat jullie nu wel streven naar het omlaag brengen van de snelheid. Graag zien we dat dit ook hier wordt toegepast (zoals we dat bij winkelcentrum Overvecht nu ook toegepast zien). Het liefst hier natuurlijk 15 km per uur. 3. De paden rond deze wijk (richting de vecht) zijn ook toegestaan voor fietsers. Dit is echter enkel aangegeven met een bordje aan de kant van de Vecht (niet bij de sportvelden en niet bij de Paranadreef). Dit leidt nog steeds tot onduidelijkheid en vervelende situaties. Kunnen jullie op de andere plekken ook borden plaatsen? En als laatste, onder de noemer "prettige buurten". In onze wijk wonen veel jonge kinderen. Deze zijn wel iets ouder aan het worden. Zou het in de plannen mogelijk zijn om - bv in het park achter de sportvelden - speelgelegenheid te ontwikkelen voor de doelgroep 8-12 jaar. Denk aan skaten, bmx parcours, obstacle / fitness achtige toestellen oid?	Voor alle sport- en speelplekken geldt dat wij bij nieuwe aanleg of renovatie van bestaande plekken kijken op welke manier de invulling goed aansluit bij de mensen die in de wijk wonen en de behoeften die zij hebben. Wanneer er veel oudere kinderen of jongeren wonen, zullen we daar bij de inrichting rekening mee houden. Bij het ontwerpen van sport- en beweegplekken betrekken we daarom ook de gebruikers en inwoners in de omgeving van de plek.
554	Wij wonen al ruim 33 jaar in Overvecht in een koophuis en we hebben voor Overvecht gekozen, vanwege de ruimte die er is, mede dat we goed kunnen parkeren, omdat mijn man een bedrijfsauto heeft. Naast dat we een privé auto hebben. **Verkeer** Daarom ben ik erop tegen dat er parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Er is veel vandalisme in Overvecht en als je je auto verder dan je huis moet parkeren, vergroot dat zeker niet je woonplezier en kun je ook je auto niet meer goed in de gaten houden. Ik verwacht dan toename van vandalisme. Omdat de sociale controle dan vermindert . Mijn man heeft een bedrijf en heeft zijn auto nodig. Als hij straks heel lang in de file staat om de wijk uit te komen, vergroot dat niet het woongenot en file geeft veel overlast voor de buurt (geluid en luchtvervuiling. Ook ben ik tegen parkeervergunningen. Er is ruimte genoeg om te parkeren in Overvecht. Het is een beslissing om de bewoner op kosten te jagen. Dat onze zoon die nog bij ons woont, omdat er te weinig betaalbare woningen zijn. ook voor zijn werk een auto heeft, extra zou moeten betalen is ook bewoners weer op kosten jagen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik werk in Utrecht. In de wijk Zuilen. En ik kan nog fietsen. Maar ais dit niet meer kan door blessures en beperkingen e.d. dan zou ik graag met de auto willen. Maar als dit niet meer kan door files en dat ik moet gaan betalen op mijn werkplek dan word ik hele ontevreden bewoner . Het verkeer veiliger maken, kan ook op andere manieren dan het verkeer terug te dringen. En ook afsluitingen van wegen leidt m.i. alleen maar tot meer files en luchtvervuiling. En hoe snel kunnen de hulpverlenende diensten, (politie, brandweer en ziekenauto) nog bij de bewoners komen, als wegen worden afgesloten. En als je nu kijkt naar de Marnixlaan, is het gewoon gevaarlijk. Door de files rijden politie en zieken-en brandweerauto's over het fietspad. En kost het hen meer tijd om bij de bewoners te komen. Onverantwoord. **Wonen** Ik geloof niet dat verschillende soorten huizen bij elkaar moeten staan, waardoor bewoners met verschillende gewoonten, normen en waarden door elkaar heen wonen. Dit gaat niet werken m.i. en vergroot ook niet het woongenot. Mensen met verschillende achtergronden en leefwijzen hebben verschillende gewoonten, wat heel erg kan gaan botsen en de sfeer in de buurt kan verpesten. Er is een tekort aan sociale woningbouw. Vrije sector kan vragen wat ze willen. Mensen die in Overvecht opgegroeid zijn voorrang geven op een huis , vind ik een goed idee. Wij hebben nog een zoon van bijna 30 jaar wonen in ons huis, omdat er geen betaalbare woningen zijn, zowel koop als huur. Er zijn plannen om voor ons huis een gebouw neer te zetten. (Rhonedreef 40) Een cultureel centrum. Wij zitten al behoorlijk ingebouwd tussen hoge en lage flats. . Als wij uit kijken op een gebouw wat hoger is dan het gebouw wat er nu staat, is er sprake van planschade. (Verminderd woongenot door slechter uitzicht, minder zon in de winter en daardoor vermindert de waarde van ons huis)	ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. Pas na onderzoek zal blijken of de locatie echt geschikt is. Windmolens kunnen voor het grootste deel goed worden hergebruikt, maar de wieken vormen vaak nog een uitdaging. Er is wel veel innovatie bij windmolenfabrikanten waardoor ook de wieken in de toekomst beter hergebruikt kunnen worden. Als gemeente kunnen we eisen stellen aan de leverancier van windmolens op het gebied van duurzaamheid en hergebruik.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Energie Bewoners van het gas af. Dat is toch achterhaald. Bewoners op kosten jagen. Er is gas genoeg in de wereld. En dat er een klimaatprobleem of CO2 probleem is, daar zijn kritische wetenschappers het helemaal niet mee eens. Verdiep jullie daar eens in en neem niet alles zo klakkeloos aan wat er gezegd wordt door de overheid. Windenergie in het Noorderpark. Als je blieft niet. Er is al heel veel kritiek op windmolens voor de natuur, vogels met name. Ook dat het niet duurzaam is. Wat te doen met de windmolens als ze niet meer werken. Heel veel afval. En wat er voor nodig is om molens e.d. te bouwen. En het verpest het zicht in het park. Het mooiste stuk in Utrecht bederven met windmolens, niet te geloven dat dit in het plan staat.	
555	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.
	2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht	

volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

Nr.	Reactie	Antwoord

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen.
De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
556	1) Er worden opties onderzocht voor sportvelden en of volkstuintjes in het Noorderpark. Dat moet inhouden dat ook bewoners en bedrijven meer mogen in de toekomst in het park. Het kan niet zo zijn dat zij geen gebiedsontwikkeling kunnen doen en de gemeente wel het slagenlandschap en de openheid mag veranderen omdat zij als monopolist op het gebied van regelgeving zichzelf en haar eigen plannen voortrekt. Ik ga er dan ook vanuit dat nieuwe initiatieven ruimhartig worden toegestaan ofwel dat de gemeente er voor zorgt dat het gebied blijft zoals het nu is. Graag uw visie hierop. 2) Het gebied van podler de Gagel is toegewezen als natuur en extensieve ecreatie. Het gebied polder Ruigenhoek (tussen St. Antoniedijk/Kanonsdijk en tuincentrum Steck is aangewezen voor recreatie. Eventuele bebouwing voor	1-3. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen

Nr.	Reactie	Antwoord
	tuintjes/sportvelden etc zou dus aan die zijde moeten plaatsvinden en niet in het meer agrarische of natuur deel tussen Antoniedijk en Fort de Gagel. Het terrein waar Soenda plaatsvindt zou zer geschikt kunnen zijn voor sportvelden. 3) Zonnevelden leiden niet tot vergroening, maar tot verdwijnen van weidevogels en bodemleven. Daarnaast is het een vreselijke aantasting van het landschap. Ik heb zeer zwaar bezwaar tegen zonnevelden in onze polders. Idem windmolens! 4) Het afsluiten van doorgaande routes, het weghalen van parkeermogelijkheden en het wensdenken van GL dat iedereen met de bakfiets door de stad gaat fietsen is niet reëel. Oudere en minder-mobiele mensen worden hier de dupe van. Ook het versmallen van de Einsteindreef is zo'n bizarre optie. Dat levert veel vertraging, irritatie en agressie op, net zoals bij de Marnixlaan en de Cartesiusweg, zonder dat het milieuwinst oplevert. Stop met het auto-pesten. 5) Een mooie andere optie voor voetbalvelden is het voormalige terrein van VSK, tussen Schuurman caravanstalling en Fort de Gagel. Hier heeft jarenlang een voetbalaccommodatie gelegen. 6) U heeft Staatbosbeheer niet betrokken in uw plannen, zij zijn een belangrijke steekhouder in het gebied. Ik zou u willen vragen hen te consulteren en hun adviezen mbt het landschap en onze polder in acht te nemen. 7) Mocht u besluiten de boeren weg te kopen, dan zou hun locatie allereerst toe moeten vallen aan een stads(leer)boerderij om kinderen te laten zien hoe voedsel wordt gemaakt, van akkerbouw, tuinderij en veeteelt. Met een blote-voetenpad en een doorloop naar de natuur. 8) In uw plannen staat dat u gaat zorgen voor meer groen. Dat KAN niet als er zoveel groen gaat verdwijnen voor woningbouw, zonnepaneelvelden en sportvelden. Het is een soort Greenwashing van plannen wat niet netjes is.	met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Oudere en minder-mobiele mensen zijn naast autogebruik juist ook gebaat bij verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit betekent bijvoorbeeld ook mogelijkheden voor gebruik van bijvoorbeeld een rollator en scootmobielen. 5. Bij de verkenning van mogelijke locaties voor sportvelden in Noorderpark/Ruigenhoek zullen meerdere opties in beeld worden gebracht. Deze locatie kan daar mogelijk in mee worden genomen. Kanttekening daarbij is dat dit stuk niet binnen de gemeentegrenzen van Utrecht valt, maar onderdeel is van de gemeente Stichtse Vecht. 6/7. Dank voor uw adviezen. 8. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van

Nr.	Reactie	Antwoord
		bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden.
557	Als een bewoner van de wijk overvecht geef ik door dat ik niet tevreden ben met de omgevingsvisie van onze wijk overvecht. Ik woon in 10 verdieping flat op de kasaidreef, als ik van mijn balkon kijk zie ik alleen klein stukje groen en andere flat van 10 verdieping ik kan de lucht bijna niet zien, en jullie hebben een plan om meer te bouwen op de carnegiedreef, op dat moment wordt het slechter voor onze uitzicht en voor onze ogen. dat maakt ons serieus om ven de wijk weg te gaan. In de omgevingsvisie zie ik dat overvecht wordt eilanden elke eiland heef een ingang en een uitgang, dat is helemaal niet goede oplossing voor de verkeersveiligheid en de milieu, het kan met andere makkelijke manieren oplossen. Er naast er zijn veel mensen in de wijk met beperking wonnen die veel bezoek naar het ziekenhuis hebben, en veel medewerkers als vakmannen de moeten makkelijk naar hun werk rijden, met de nieuwe visie gaan ze meer snel rijden om hun werk op tijd te starten, we wonnen in het tijdperk van snelheid, waarom gaan we veel blokkeren.	Wij betreuren dat u niet tevreden bent met de omgevingsvisie Overvecht. Het toevoegen van bebouwing langs de Carnegiedreef heeft meerder doelen (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie). Nieuwbouw zal zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving met bestaande bewoners, daarbij houden we o.a. rekening met een minimaal benodigde bezonning (met bezonningsstudies). Hoe en wanneer er gestart wordt met plannen maken is nog niet duidelijk. Wel is de ambitie om bij elke ingreep bredere wijkverbeteringsdoelen voor de bewoners inwoners te realiseren. Het kan inderdaad betekenen dat voor sommige mensen het uitzicht minder wordt. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
558	Ik vind het autoluwer, groener en leefbaarder maken van Overvecht een heel goed idee!!! Ga zo door! Hoe minder auto's hoe beter. Wel heb ik vragen bij de 'rode gebieden', is hier ook gekeken naar woningtype? Ik woon in rood gebied in een flat van 8 hoog met een niet megagroot plantsoen voor de deur. Hoeveel kan daar nog verdicht worden? Als ik 1 minuut naar het oosten fiets staan daar vervallen appartementje van 3-4 hoog, is daar niet meer kans voor verdichting?	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen .
559	Deze wordt verkocht als een prachtige transitie naar een mooi, groen en leefbare wijk.	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners, zoals bijvoorbeeld het afsluiten van sommige doorgaande wegen. Wanneer mogelijk, is de ontwerp Omgevingsvisie aangepast

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit zou ook allemaal met instemming van de bewoners zijn gedaan. Hier is niets van waar. Niemand in de wijk juicht dit toe! De plannen maken juist het zeer moeilijk om hier te leven. Veel straten gaan op de schop, wegen worden afgesloten of opgeheven, meer reistijd tijd, omleidingen, auto ver van huis enz enz. Dit is niet waarvoor ik in Overvecht ben komen wonen, gezin heb gesticht enz. De versmalling van Marnixlaan en de vertraging die dit veroorzaakt, langere reistijd en veel stilstaan, geeft al een inkijk hoe erger dit wordt. Ik ben eerder in Amersfoort, dan in Kanaleneiland. Dat kan toch nooit goed zijn voor het groen en milieu. Dichterbij werken is alsof men een keuze heeft. Daarnaast moet ik gemiddelde 3x per week mijn kinderen naar school brengen om de OV onbetrouwbaar is en vaak te laat komen. Ik heb gezinswoning gekocht waarbij in mij straat kan parkeren, camera's om mijn bezittingen in de gaten te houden. Dat wordt te niet gedaan. Betaald parkeren is die ingevoerd gaat worden is al een ramp aan zich. En dit maakt het niet beter op. Het lijkt er meer op dat de wijk getransformeerd wordt voor GroenLinksers en milieufanaten, want leefbaar wordt het niet. Ik pleitte al tijden voor drempels in mijn straat vanwege de hoge snelheid van busjes en jonge gastjes in snelle auto. Dat was allemaal onmogelijk. Er rellen een paar jochies bij het winkelcentrum en de volgende dag werden er daar een paar geplaatst. Hoezo leefbaar? Alleen wanneer het uitkomt? Alsjeblieft zeg! Dit is niet waarom we de leden hebben gekozen. Laat ons leven zoals we willen. Bouw een nieuwe wijk experiment daar. Men die daar komt wonen, kiest er dan zelf voor!	op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen (bijvoorbeeld woningen bouwen tegen de woningnood). Of omdat vanuit onderzoek keuzes zijn gemaakt om de wijk toekomstbestendig te maken (bijvoorbeeld vergroening en verkeersveiligheid). Inzicht in wat Overvechters belangrijk vinden heeft geholpen om een weloverwogen belangenafweging te maken. Er is echter nooit sprake geweest dat de keuzes op basis van volledige instemming van bewoners gemaakt zouden worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
560	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een

obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
561	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.
Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.
Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.
Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op

nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.

- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd

gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de

Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
562	Wij willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur (Omgevingsvisie Overvecht 2040 d.d. april 2024, pagina 28) is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord



De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht.

Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.
Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en (fiets)veiligheid.
Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige en kindvriendelijke wijk Tuindorp minder rustig en kindvriendelijk zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeersstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. En zich daarbij zowel op fietsen, fatbikes, brommers als scooters verplaatsen. Door deze potentieel grote verkeersstromen zal de veiligheid voor kleine kinderen, die in groten getalen in de wijk samen buiten spelen, sterk afnemen. Het is de rust en kindvriendelijkheid van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. De rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen, wat

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor ons een specifieke reden was om naar Tuindorp te verhuizen. Met het oog op onze kinderen, die bij ons in de straat en wijk veilig buiten kunnen spelen door het verkeer langs de wijk wordt geleid. Voor ons zijn dit daarom belangrijke punten, wat met een fietsroute door jouw wijk en straat verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom Tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van Tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen wij u vragen dit gedeelte van het plan te herzien.	
563	Als reactie op het document ‘Omgevingsvisie Overvecht’ wil ik graag mijn zorgen en bezwaar uiten als het gaat om het aanleggen van fietstunnels, zo ook ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan. Overvecht een groener en prettiger woonwijk maken is natuurlijk een heel positief doel. Of een tunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan, gelegen op een zeer korte afstand van het fietspad langs het Gerrit Rietveld college toevoegen hier veel aan bijdraagt, vraag ik mij af. Dat een beslissing van de gemeente betekent dat een wijk (Tuindorp), waar de beoogde doelen al bestaan, namelijk een groene, rustige, veilige wijk (waar kinderen kunnen spelen op straat!) nu een route wordt richting het centrum en daarmee juist sterk achteruit zal gaan in woongenot en veiligheid is mij een groot raadsel. Mijn indruk is dat in Utrecht bewust juist centrale fietsroutes zijn, die het fijn en makkelijk maken per fiets naar andere stadsdelen te komen. Er zijn bestaande dergelijke fietsroutes langs de Eykmanlaan en Meester Tripkade, welke in mijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ervaring prima zijn om in of uit Overvecht te komen. Qua fietsafstand zou het heel weinig opleveren qua tijd/afstand met de extra tunnels te plaatsen, terwijl het grote negatieve gevolgen zal geven voor de Prof Hugo de Vrieslaan en straten eromheen. Een smalle rustige, kindvriendelijke straat gaat nu tegen het verkeer in (!) een route worden voor doorgaand fietsverkeer, en zo ook voor snelle en luidruchtige scooters- of bijv. fatbikes. Voor voetgangers meer doorsteek routes kan ik me meer bij voortellen. Zijn er geen andere, slimmere oplossingen te bedenken ter hoogte van station Overvecht, om van Overvecht naar Tuindorp te kunnen (alleen wandelen) zonder toegang tot het station te hebben? Een tunnel aanleggen lijkt me gigantische aanlegkosten hebben en maakt het ook mogelijk om scooters en hard rijdende fatbikes e.d. doorgang te geven, terwijl je die dus naar de centrale fietsroutes wilt hebben en niet dwars door je woonwijk. Ik ben bang dat er een kloof zit tussen wat er bedacht wordt en hoe het in de realiteit uitpakt. Ik snap het bedachte beeld van hoe mensen allemaal fijn aan het wandelen en fietsen zijn in een mooie rustige, groene omgeving. Ik vrees dat de realiteit op lokaal niveau voor onze straat wordt, dat er scooters en fatbikes door onze straat scheuren, met veel geluidsoverlast en onveiligheid voor kinderen op straat. Vooral wil ik nogmaals benadrukken hoe krom het voelt dat waar men probeert te werken aan rustige groene woonwijken, dat met dit plan juist wordt tegengegaan in Tuindorp. De wereld op zijn kop! Ik hoop dat de mensen die beleid maken oplossingen kunnen bedenken die positief zullen zijn voor alle bewoners, van alle wijken.	
564	Wij sluiten ons aan bij de zienswijze [indiener 514] (zie bijlage). In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: " Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen:	gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord

De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft.
En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*:
Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. ”

De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’)

Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*.

In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
565	Waarom is het belangrijk dat Ons Genot blijft op de huidige plek? - natuur/biodiversiteit. Door het biologische beleid van jaren en al het werk dat tuinders hebben verzet op hun eigen tuin en het algemeen deel van de vereniging, is er een grote diversiteit aan planten en dieren die hier leven. Wilde planten, inheemse planten, bomen en struiken die een voedingsbron	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	vormen voor insecten en zoogdieren. Er worden steeds meer bijzondere soorten gezien. Op deze plek, zo vlak bij natuurgebied Oud Zuilen, is het een prachtig groen gebied als buffer naast de bedrijvigheid van Overvecht bedrijfsterrein. Sportvelden op deze plek zijn ook een bedreiging voor het natuurgebied Oud Zuilen. Licht, herrie, auto's, dat alles verstoort het evenwicht dat er nu is. Om maar niet te spreken over wat plastic kunstgras doet met de bodem. - Gemeenschap. Dit is een plek waar we samen werken en recreëren met mensen die je niet vanzelf tegen komt als je in je bubbel blijft. Mensen van allerlei achtergronden, opleidingsniveau, culturen, leeftijden. Heel waardevol om zo vriendschappen te zien ontstaan die het leven in de stad versterken. - Vereniging. De vereniging is nu een goedlopend, georganiseerd geheel. Dat kun je niet zomaar optillen en verplaatsen zonder heel veel te verliezen. Met klem verzoek ik u om in het belang van de natuur die al zo onder druk staat, dit stukje te behouden.	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
566	1.Utrecht bouwt niet bij. De stad Utrecht kent in Nederland al één van de hoogste bevolkingsdichtheden. De toename van 60.000 mensen in 2040 is gebaseerd op een trend waarvan de uitkomst ongewis is. De bevolkingstoename in Nederland is afhankelijk van verschillende nationale en internationale factoren die snel kunnen veranderen. Het is in eerste plaats beter deze vraagstukken aan het rijk voor te leggen. Een beleid op spreiding van de bevolking in Nederland is wenselijker om de regio’s waar krimp is leefbaarder te maken en de bevolkingsdruk en daarmee druk op de kwaliteit van leven in de Randstad af te laten nemen. 2.Het realiseren van meer groen, duurzaamheid, 5000 woningen en 3000 banen kan niet tegelijkertijd gerealiseerd worden aangezien vergroening en verduurzaming inherent vergen dat er niet meer, maar juist minder woningen (en daarmee samenhangend banen volgens de omgevingsvisie) gerealiseerd	1. Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor de omgevingsvisie hebben we te maken met het huidige rijks-, provinciaal, en gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie geeft hier verder invulling aan. 2. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen en 3.000 arbeidsplaatsen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen worden. De wijk Overvecht bevatte in 2023 een inwonertal van 34.910.4 Bij het realiseren van 5000 woningen zal dit inwonertal minimaal oplopen tot 39.910.5 Overvecht bevat 8,84 km2. Bij het realiseren van 5000 extra woningen zou dat betekenen dat er 4514 inwoners per km2 zouden komen te wonen. Dat houdt in dat Overvecht minimaal een bevolkingsdichtheid zou krijgen die negen keer hoger ligt dan het landelijk gemiddelde.6 Beter zou het zijn het te bouwen aantal woningen drastisch te verminderen om daarmee de duurzaamheidsdoelstellingen beter realiseerbaar te maken. 3.De meeste mensen in Overvecht zijn al werkzaam. Het probleem is niet banentekort maar een woningtekort. Voorzieningen voor werkgelegenheid in Overvecht zijn niet nodig. Mensen moeten kansen hebben te participeren in de Nederlandse economie, ook als ze in Overvecht wonen. Werkgelegenheid laat zich ook niet plannen door een Nederlandse gemeente omdat Nederland geen planeconomie heeft. De markt bepaalt waar er banen zijn en wat die banen behelzen. Flexibiliteit van de arbeidsmarkt is een van de succesfactoren voor de Nederlandse economie van het verleden en in de toekomst. Het geforceerd plannen van extra banen in de wijk staat daar haaks op. 4.Hoogbouw zoals voorzien in de hoogstedelijke en stedelijke buurten (tot 70 meter) is niet optimaal omdat die (uiteindelijk) sociaaleconomische zwakkere mensen huisvesten, omdat mensen uit de middenklasse niet in hoogbouw willen wonen. De middenklasse is instaat zich te onttrekken aan beperkingen in mobiliteit (bij realisering van de visie) en omdat deze groep zich niet neerlegt aan het inperken van hun welstand. Hoogbouw en de daarmee samenhangende congestie trekken criminaliteit aan. Al jarenlang blijken gebieden met hoogbouw in Overvecht, probleemgebieden te zijn. Het planologisch en sociaaleconomisch beleid moet zich derhalve richten op het verbeteren van de situatie met laagbouw als basis. 5.Hoogbouw bij station Overvecht zorgt voor meer verkeerscongestie waar in de huidige praktijk al problemen mee zijn, daarom is het beter af te zien van hoogbouw bij het station. Het toevoegen van extra hoogbouw in het stationsgebied, winkelcentrum en Overvecht-Noord zullen deze problemen verergeren.	Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook zien we verdichting als middel om voorzieningen in de wijk te behouden en te versterken. 3. We delen uw standpunt dat het woningtekort een probleem is. Over voorzieningen voor werkgelegenheid denken we anders. Juist door ruimte te reserveren en in te plannen voor voorzieningen voor werkgelegenheid, zorgen we dat bewoners van Overvecht, Utrecht en de regio in hun levensonderhoud kunnen voorzien en zich professioneel kunnen ontwikkelen. U stelt terecht dat we daarbij niet zonder de markt kunnen. De marktpartijen en bedrijven bepalen immers waar zij zich vestigen en waar zij uitbreiden. Utrecht heeft onder andere dankzij de goed opgeleide bevolking een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Door (groei)ruimte voor bedrijven op te nemen in de omgevingsvisie, behouden en versterken we dat. 4. Wij zien geen relatie tussen hoogbouw, sociaal economische klasse en criminaliteit. Ook mensen uit de middenklassen wonen graag in hoge gebouwen. Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningtypen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met

Nr.	Reactie	Antwoord
	6.Stedelijke verdichting zorgt voor een minder goede leefomgeving bij naburige straten. Mensen kunnen niet meer parkeren terwijl de mobiliteit cruciaal is om bij het werk te komen, werk dat vaak niet goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Gevolg is dat deze mensen wegtrekken door de waardevermindering als gevolg van de verdichting (denk aan bevolkingsdruk, minder daglicht door hoogbouw et cetera). 7.Als alternatief voor meer huizen moet kwalitatief gebouwd worden in het zuidwesten van Utrecht, beter bekend als Rijnenburg.7 De planning is om in dat gebied zonnepanelen en windmolens aan te leggen. Zoals in punt 8 beschreven hoeven geen zonnepanelen in natuurgebieden gelegd te worden. Daarbij staat in het hoofdlijnenakkoord van de toekomstige regering dat wordt afgezien van de bouw van windmolens op land.8 Dat maakt ruimte vrij voor kwalitatieve woningbouw buiten Overvecht. 8.Alle benodigde zonne-energie opwekken op de daken van de huizen en flats in Overvecht. Bij de VvE Salomedreef/Othellodreef is een goedgekeurd plan klaar dat alle appartementen energie-neutraal kunnen worden door de aanleg van zonnepanelen op de gezamenlijke daken (dit is voor energie naast de stadsverwarmingsaansluiting). Hoogbouw maakt dat concept onmogelijk door schaduwwerking van flats hoger dan 70 meter en gebrek aan ruimte om alle huishoudens van voldoende elektrische energie te voorzien. 9.Het verkeersplan maakt de bereikbaarheid van de wijk slechter en daarmee worden de randgebieden te zeer belast. Technologieën om de extra verkeersstroom in goede banen te leiden zijn er niet en op termijn ook niet. Het verkeersplan beknot de inwoners in hun mobiliteit terwijl de behoefte om te recreëren in de wijk verder beperkt wordt indien er meer inwoners komen met hoogbouw. 10.Het geschikt maken van Overvecht voor de energietransitie is alleen mogelijk wanneer er niet extra woningen worden bijgebouwd zodat er ruimte ontstaat voor energieopslag, aanleg van zonnepanelen/kabelinfrastructuur en vergroening. De druk	de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor geven we uitgangspunten in de omgevingsvisie, alsook voor een goede woonmix. 5. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. 6. Het grootste deel van de verdichting is gesitueerd op plekken met hoogwaardig OV en zal moeten voorzien in minimaal zijn eigen parkeerbehoefte en soms ook ruimte moeten bieden voor het parkeren van bewoners elders in de buurt. De verwachting is dat als gevolg van deze en andere maatregelen in de omgevingsvisie de parkeerdruk in de bestaande woonstraten juist zal verminderen en er ruimte vrij komt om te vergroenen. Dit leidt normaliter tot een waardevermeerdering in plaats van tot een waardevermindering. 7. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In 2023 heeft de gemeenteraad van Utrecht is de “oplegger” bij de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) aangenomen. Hiermee is Rijnenburg toegevoegd als bouwlocatie in onze stad. Hier komt op termijn een betaalbare en duurzame wijk met ca. 25.000 woningen. Inmiddels is er een Programmatische Verkenning Rijnenburg (september 2024), onderdeel hiervan is grootschalige energieopwekking door drie of vier windturbines en circa 50 hectare zonnevelden (landschapspark Rijnenburg); Rijnenburg is geen alternatief voor bouwen in Overvecht. De woningbouwopgave in de stad is zo groot dat alle locaties nodig zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wanneer er meer woningen zijn. Het is beter hoogbouw en slechte huizenblokken te slopen en te substitueren voor minder maar kwalitatief betere woningen die passen in een overkoepelende visie en plan voor de infrastructuur na de energietransitie. 11.In de omgevingsvisie staat dat bij de groei van de stad Utrecht er net zoveel groen moet zijn voor elke inwoner in de toekomst, zoals dit naar de huidige stand van zaken is. Overvecht bevat in 2024 323 hectare groen/blauwstructuur. De doelstelling is om 74,5 hectare bij te bouwen waardoor het aantal hectares zal toenemen tot 397,5 hectare. De groenvoorziening blijft hierdoor echter niet hetzelfde, maar neemt toe. Overvecht had in 2023, 34910 inwoners. Bij effectuering van de huidige plannen zal dat toenemen tot 39910 (zie ook punt 2). In 2024 zijn er 108 inwoners per hectare groenstructuur. Bij de huidige prognose zouden er in 2040, 100 personen zijn per hectare groenstructuur. Om evenveel groen te behouden per inwoner in 2040, als in 2023, dan zou er rond de 369 hectare groenstructuur in Overvecht moeten zijn. Dat behoud een verschil van 28,5 hectare in vergeleken met de bestaande plannen. De 28.5 hectare die overblijft kan dan gebruikt worden voor parkeerplaatsen. 12.Wijzig de plannen voor het Noorderpark. Volgens de visie moet het Noorderpark zijn natuur en biodiversiteit behouden, maar tegelijkertijd plaats bieden voor meer recreatieve initiatieven en duurzame energieopwekking.9 Het één zal ten koste gaan van het andere. Beter is het om het onderhoud van het park op peil te houden en de gebruiksintensiteit niet te verhogen. Daarnaast de zoektocht naar de opwekking van duurzame energie te schrappen (zie ook punt 11). 13.In de omgevingsvisie staat dat de straten in Overvecht (te) ruim gedimensioneerd zijn wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid.10 De oplossing zou dan het versmallen en afsluiten van straten zijn waarbij de Marnixlaan als voorbeeld wordt gegeven. De Marnixlaan kan beschouwd worden als een mislukt project.11 Conclusies zijn dat mensen door het versmallen van een weg niet sneller de auto laten staan. Versmalling van wegen bevorderd niet beter rijgedrag. De hulpdiensten ondervinden hinder door de slechter begaanbare wegen. Net als op de Marnixlaan is het probleem niet	8. De gemeente juicht het toe dat de VvE een goedgekeurd plan heeft om energieneutraal te worden. De exacte uitwerking van hoogbouw rond station Overvecht is nog niet bekent. Bij de uitwerking van de plannen wordt uiteraard rekening gehouden met de invloed op de omgeving. 9. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 10. De omgevingsvisie gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Zonnepanelen komen op gebouwen. Infrastructuur voor de energietransitie komt in gebouwen. Vergroenen door het verminderen van verhard oppervlak in de openbare ruimte. Het is mogelijk om hoogbouw energieneutraal te ontwikkelen, de mogelijkheden worden per project onderzocht. Het verduurzamen van de bestaande woningen door deze te renoveren heeft de voorkeur. Als dat om goede redenen niet haalbaar blijkt, kunnen er woningen gesloopt worden om plaats te maken voor nieuwbouw. 11. De doelstellingen voor het aantal nieuwe woningen en het aantal hectare nieuw groen voor Overvecht zijn vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). Het aantal hectare nieuw groen is niet alleen voor de nieuwe inwoners van Overvecht maar voor mensen uit de gehele stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de (te) ruime wegen, maar het gebrek aan handhaving van de maximumsnelheid en goed rijgedrag. Het is beter als de gemeente de meeste straten in Overvecht niet aanpast en inzet op handhaving van de verkeersregels. Een hogere pakkans verlaagd de kans op wederrechtelijk rijgedrag. 14.In de omgevingsvisie wordt voorgesteld om aan de ene kant meer te vergroenen door meer groene daken te maken, maar ook zonnepanelen op de daken te leggen voor opwekking van energie.12 Daken kunnen niet tegelijkertijd vegetatie bevatten als zonnepanelen (bij te veel zonnepanelen gaan de planten dood, bij te weinig zonnepanelen overleven de planten, maar is het rendement van de zonnepanelen te laag). Dat vergt een keuze waarbij de keuze voor zonne-energie de betere is. Daarnaast stelt de omgevingsvisie dat er 1000 trafohuisjes bij moeten in de wijk. Als er meer hectare aan groen in de wijk moet zijn naast 5000 woningen, dan is daar geen ruimte voor. Die ruimte is er ook niet als de traforuimtes in de huizen zelf komen, want dat gaat ten koste van woonruimte/woonvoorziening (zoals kelders). Daarbij is nog geen rekening gehouden met energieopslag, wat in de toekomst een rol gaat spelen.13 Door niet de 5000 extra woningen te bouwen blijft er meer ruimte over om op deze ontwikkelingen in te spelen.	12. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 13. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving zijn beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. 14. Er bestaan systemen waarbij zonnepanelen gecombineerd worden met een groen sedumdak. Het kan per situatie verschillen wat de beste invulling is voor het benutten van het dak. Voor lagere daken die in het zicht liggen en bereikbaar zijn voor dieren kiezen we eerder voor groene daken. Voor hogere daken kiezen we voor zonnepanelen, deze daken hebben ook minder last van schaduw van omliggende gebouwen. Het grootste deel van de toe te voegen woningen is gepland in Overvecht Centrum, niet in plaats van kwalitatief groen. Het aantal van 1000 trafohuisjes geldt voor de hele stad, een deel daarvan zal in Overvecht komen. De trafohuisjes worden in de nieuwe gebouwen opgenomen. De ruimte die nodig is voor de infrastructuur (ook energieopslag in batterij of warmtebuffer) wordt opgenomen in de uitgangspunten van de projecten, het is een voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen en gaat niet ten koste van andere functies. De meeste ruimte voor groen wordt gewonnen door het herinrichten van straten. Er is nu heel veel plek voor de auto, zowel de breedte van de rijbanen als het

Nr.	Reactie	Antwoord
		aantal parkeervakken wordt gereduceerd om ruimte te maken voor groen. Ook zijn er op veel plekken brede stoepen die versmald kunnen worden en groen kunnen worden ingericht. Energieopslag van warmte en koude vindt voornamelijk plaats in de ondergrond.
567	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
568	Bij de fietsroute over de Santa Cruzdreef door het park Vechtzoom naar de Vecht heb ik grote vraagtekens. Vooral het gedeelte door park Vechtzoom. De getekende fietsroute is waar nu (nog) een wandelpad is. 300 meter verderop is het fietspad Belo Horizontedreef richting de Vecht. Het voorgestelde fietspad naar de Vecht lijkt me niet slim. Van het bestaande wandelpad of er naast wordt een geheel nieuw fietspad gemaakt. Aan het einde (richting Vecht) moet je stijl omhoog fietsen (flink klimmen) en even later op de rem staan om niet te hard naar beneden te roetsjen. Daarnaast kan deze route tot gevolg hebben dat nog veel meer fietsers over de wandelpaden gaan fietsen. En dan daar de brug over de Vecht, hoe hoog moet ie zijn, hoe vaak gaat ie open? Is bekend hoe vaak de Rode Brug open moet? Ik stel voor dat vanaf de Incadreef de fietsroute over de Pampadreef naar de Belo Horizontedreef, en vandaar daar naar de Vecht honderd keer aantrekkelijker wordt gemaakt. Eenmaal over de Belo Horizontedreef bij de Vecht aangekomen kun je langs de Vecht naar de Einsteindreef fietsen, en daar de al bestaande brug gebruiken. En de op- en afritten voor de fietsers maken we ook daar honderd keer aantrekkelijker. Je kunt dan lekker de brug afroetsjen en dan de Simonszde Rijkstraat in rijden, of andersom, de brug	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen De ambitie om het groen te behouden is wat ons betreft geen loze belofte. Ten aanzien van de sociale samenhang in relatie tot de woningbouw zijn we het helemaal met u eens. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige

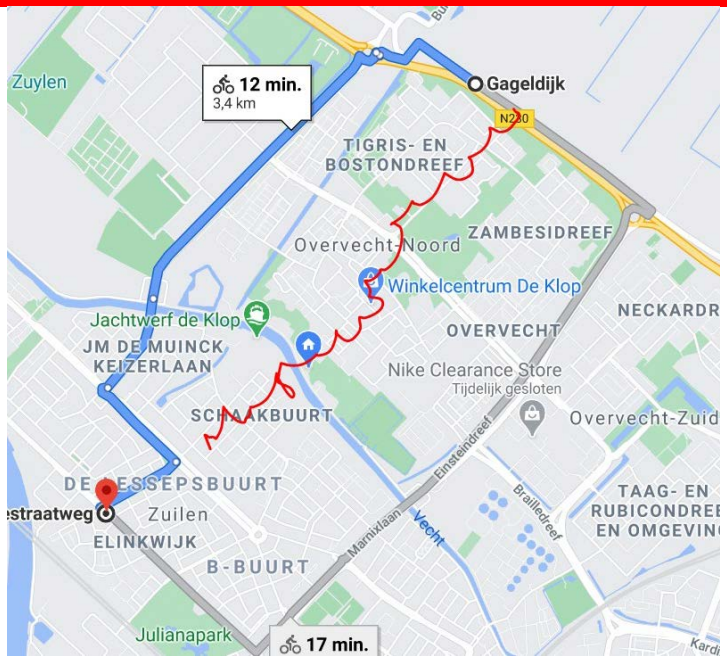
Nr.	Reactie	Antwoord
	afroetsjen richting Overvecht en dan verder langs de Vecht, links naar de stad of rechts slingerend door Overvecht naar Park de Gagel. **Ruimte voor groei** Heel mooi is dat de wens en het plan is dat het groen niet minder mag worden. ik herinner me op een andere plek in Utrecht dat gezegd werd dat de gemeenschappelijke binnentuin zou blijven, hij werd wel gehalveerd. Belangrijk is dat nieuw te bouwen huizen de sociale samenhang bevordert en goed ondersteunt. En dat ook rekening gehouden wordt met verandering van de behoefte van mensen. Ik las ergens: "De sociale en maatschappelijke kant moet de woonopgave bepalen." Een grote verandering is de enorme en aanhoudende groei van eenpersoonshuishoudens. Een aantrekkelijke woonvorm kan zijn kleine, individuele woningen met een gemeenschappelijke tuin, dat schept ook een sociale samenhang. Met het oog hierop raad ik u aan het artikel van Flip ten Cate (oud-directeur van de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit) in het NRC van de dinsdag 14 mei ter harte te nemen: Investeer meer in wonen dan in bouwen. 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Meer huizen, aan 5.000 wordt gedacht, kan dat niet minder, zeker als je in ogenschouw neemt wat er de afgelopen twintig jaren bij is gekomen in Overvecht? Er zijn in de afgelopen jaren al heel veel woningen gebouwd op plekken waar eerst geen woningen stonden. Ik noem de plek van bijvoorbeeld de pakketdienst bij het Groot Winkelcentrum Overvecht, daar zijn vier blokken neergezet. Al wat eerder zijn tussen de Bruisdreef en de Brailledreef drie blokken gebouwd. Op het terrein van het ziekenhuis Overvecht zijn (jaren dertig) huizen gebouwd. Twee kantoren op de Kaap Hoorndreef zijn woningen geworden. Op de Maria van Hongarijedreef, Maria Theresiadreef en Jacoba van Beierenddreef stonden al woningen, daar zijn heel veel meer woningen gebouwd. Zoals ook nu bij de Vader Rijndreef. En onder welke wijk vallen de Rioolwaterzuiveringsinstallatie, en het terrein van het voormalig Vechthuis? Daar wordt nu ook flink gebouwd, waar voorheen geen woningen stonden. Het zit tussen de Brailledreef, Einsteindreef, Zandpad/Jagerskade en ligt aan de Overvechtkant van de Loevenhoutsedijk.	bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen zoals een gemeenschappelijke tuin. Het klopt dat er al veel extra woningen zijn gebouwd in Overvecht in de afgelopen jaren. Dit is echter niet voldoende, de woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht, dat is het uitgangspunt voor deze omgevingsvisie. Het terrein van het voormalig Vechthuis hoort ook bij de wijk Overvecht. Bij het opstellen van (her)inrichtingsplannen betrekken we altijd bewoners uit de buurt. We stimuleren betrokkenheid bij aanleg en onderhoud en waarderen inbreng van bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen verbeteren en versterken Ik hoop dat alle inwoners van Overvecht met verschillende achtergronden zich betrokken weten en voelen bij de plannen, bij de uitvoering en bij het instand houden van alle verschillende groenvoorzieningen. Een idee dat bewoners en kinderen wanneer planten in de aarde worden gezet dicht bij hun woning/speelveld, zij helpen bij het planten? Misschien ook de scholen hierbij betrekken? Wens ik u veel plezier en wijsheid bij het doornemen van alle reacties en de aanpassingen in de ontwerp-omgevingsvisie. Ik kan het niet laten en herhaal: 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Dat bij de visie, plannen en de uitvoering sociale samenhang voorop staat.	
569	Waarom een derde (!) brug naar het Vechtzoompark? Bijgevoegd een recente geluidsopname in het Vechtzoompark. U hoort bosuilen. Bosuilen hoor je niet neer als je tot ongeveer 100 meter nadert, dan zijn ze ineens muisstil. Dan vliegen ze liever weg. Dat is wat er gaat gebeuren als er hier een DERDE brug naar het Vechtzoompark komt. Ook de egels, ijsvogels, eekhoorns en andere schuwe soorten die hier nog een laatste thuis hebben in de stad staan niet te springen op de komst van meer licht, geluid en beweging dwars door hun park. Graag uw antwoord op mijn vragen. Waarom volstaan 2 bruggen naar 1 park niet? Wat is de toegevoegde waarde van een derde brug op dit korte stukje Vecht? De uilen en vleermzuien zijn de klap van de nieuwe nieuwe hockeyvelden op Sportpark Vechtzoom en het daar kappen van liefst 96 grote (uilnestwaardige) bomen nog niet te boven. Stapje voor stapje winnen we terrein op de natuur. Met deze keer een brug die, ook nachtelijk, verkeer door het park stimuleert. Ik dacht dat we inmiddels wijzer zouden zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vandaar deze mail. Laten we van het Vechtzoompark een alles en iedereen verbindend natuurreservaat maken waar heel Utrecht trots op kan zijn, in plaats van het wederom met voeten treden van de rust in de laatste plukjes groen. Begin 2021 heb ik de informatiebijeenkomst over 'Mobiliteitsplan 2040 en de daarin opgenomen Vechtbrug (Zwanenvechtlaan)' bijgewoond. Er was toen geen sprake van inspraak- of inbrengmogelijkheden, het was toehoren en er was ruimte om vragen te stellen als je iets niet begreep. Ietwat bevreemdend schools van opzet. Ik had tijdens de bijeenkomst slechts één vraag: *uit welk onderzoek blijkt dat het bouwen van een brug ter hoogte van de Vechtdijk bijdraagt aan het oplossen van een (en welk?) al dan niet toekomstig probleem?* *dat is nog steeds mijn vraag.* **Er bleek dat er geen onderzoek naar gedaan is. "In de visie wordt een x-aantal bruggen ingetekend, of deze specifieke brug ook daadwerkelijk wenselijk/handig/nodig is zal nader onderzocht moeten worden in een project-fase."** Ik schreef in mijn bezwaarmail vervolgens, **31 jan. 2021 11:34**, *'Heeft het schrijven van dit bezwaar überhaupt zin, als er nog onderzoek naar de wenselijkheid van de brug in kwestie plaats dient te vinden?'* Wat blijkt een jaar later? Dat er nieuwe plannen gecommuniceerd worden met de betreffende brug erin, en dat nog steeds ZONDER onderzoeksgrond. Ik schreef daarover een uitgebreide mail op **29 nov 2021.** Het is een stevige belediging aan het adres van iedereen die zich inspant om überhaupt gehoord te worden in deze kwestie. Maar goed, laten we constructief blijven. Deze keer is er de mogelijkheid om wéér te reageren, dus ik doe wederom de moeite om gehoord te worden. Ik verwacht dat er deze keer wél serieus omgegaan wordt met bezwaren en deze	bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet langer links blijven liggen in de ongetwijfeld vele visiestukken die nog zullen volgen. Indien u ervoor kiest om de bezwaren niet ter harte te nemen, en u de brug nog niet wil weggummen uit de geschetste plannen, dan zal er op een gegeven moment dat onderzoek moeten plaatsvinden. Laat me in het licht van dat aanstaand onderzoek (aangenomen dat er voorvechters van deze brug zijn (ik ken ze niet, en waag te betwijfelen of u ze kent)) de gemeente en de belastingbetalers een flinke som geld besparen. *Er is geen mobiliteitsbehoefte aan nóg een brug ter hoogte van de Vechtdijk.* Ten eerste: de recent geheel verbouwde (!) Marnixbrug en de uitstekend functionerende Muinck Keizerbrug verstaan hun vak perfect waar het mobiliteit betreft. Helaas veroorzaken beide bruggen wel overlast door hangjongeren ónder de bruggen - u begrijpt dat we niet staan te springen om nóg zo'n hangplek. Ten tweede: een doe-opdracht aan uw adres - pak de kaart van Utrecht. **Teken de voorgenomen brug in. Teken vervolgens een stip op een willekeurige plek op de Amsterdamsestraatweg en teken een stip op een willekeurige plek op de Gageldijk. In alle scenario's zul je zien dat de route per fiets, scooter, of te voet, in geen geval versneld wordt door de aanleg van de ongewenste extra brug.**	

Nr.	Reactie	Antwoord



(ik neem het meest gunstige voorbeeld dat vóór een brug zou kunnen pleiten, maar het mag duidelijk zijn dat ook in dat geval er geen winst is, *tenzij iemand denkt dat onnodig lang door wijkjes zigzaggen sneller, wenselijker of veiliger is)*.

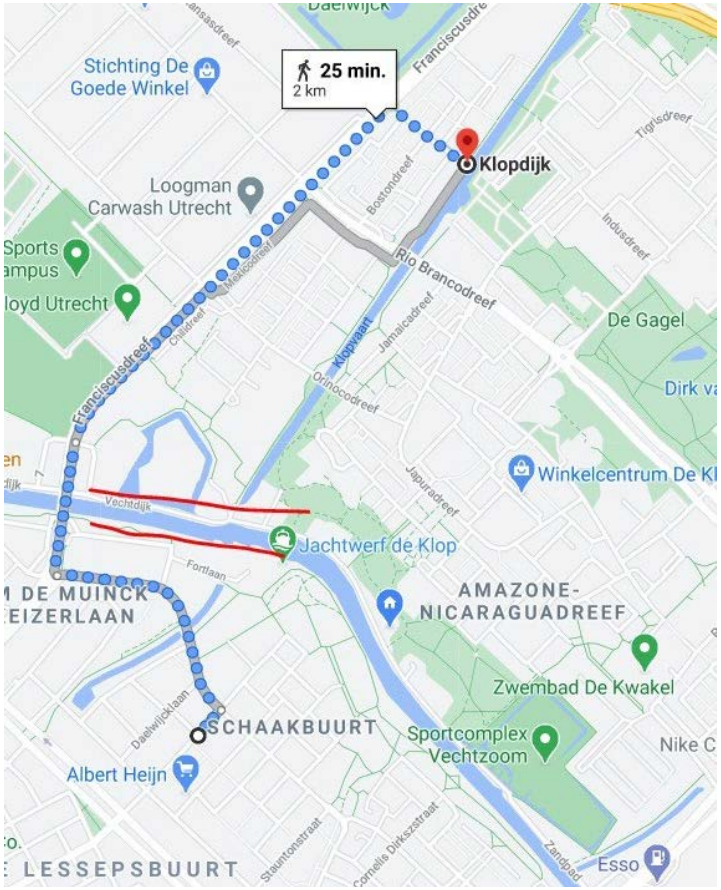
U mag hier ook enkele jaren komen wonen om te zien hoe de verkeersstromen door de wijken daadwerkelijk lopen, en hoe ze mogelijk nog te optimaliseren zijn. Of u neemt het woord van de huidige bewoners van de Vechtdijk aan.

Dat de brug bijdraagt aan stadsbrede bevordering van fiets(of niet-automobiel)verkeer is gebaseerd op een **aanname**.

Er is - ondanks dat het miljoenen zou kosten - simpelweg geen winst te behalen hier. Zelfs in het verbinden van korte routes tussen de

Nr.	Reactie	Antwoord

Zwanenvechtlaan en de Klopdijk is de tijdsbeparing, als daar al sprake van is, totaal verwaarloosbaar. Zie het rode streepje:



<- Afgezien van hoe relatief weinig mensen hier tussen **forensen**, want dat is waar het *in dit geval* om het gaat in de visie op 2040. De boodschappen doe je hier namelijk met de auto bij de AH in de schaakbuurt in Zuilen als je daar

Nr.	Reactie	Antwoord
	woont, of bij de Jumbo aan de Fansiscusdreef als je in Overvecht woont. Een brug hier brengt daar geen verandering in. Me dunkt verder dat er dringender zaken aan te pakken dan een brug op een plek waar omwonenden er hooguit overlast van hebben. Zet dat geld in voor sociale cohesie, milieu of veiligheid. *De Vechtdijk is sinds het verdwijnen van de Zandpaddames en het ontstaan van tweerichtsverkeer én de aanleg van de fietsbaan namelijk al stervensdruk - het is in amper 4 jaar tijd hier echt gevaarlijk geworden. Vandaag - 20 mei 2024 - is het een gevaarlijk stukje rijden met de auto vanaf Fort de Gagel; slalommend naar mijn huis op* [redacted] Ik zie wekelijks meerdere wandelaars, fietsers en auto's botsen. En het aantal katten en andere dieren dat doodgereden wordt, is schrijnend. Ik stel de start van een bijna-dodelijke-ongelukken-dossier voor, zodat niemand zich straks kan verschuilen achter dat dit niet bekend was. **Afijn, zullen we die lokale Vechtdijkverkeersituatie éérst eens nuchter / objectief onderzoeken, voordat we gaan luchtfietsen over bruggen? Niemand heeft dit nog onderzocht - er is sinds 2018 immers sprake van een nieuwe situatie. Met wielrenners die met 50km/h oude van dagen van hun sokken rijden.** <- laten we daar vooral geen hordes scooters, en beschonken latelijk fietsende horecabezoekers, aan toevoegen. Mijn vraag herhaald: waarom onderzoeken we de verkeersdruk op de huidige Vechtdijk niet? Ook is het relatief rustige Vechtzoompark, waar spechten, egels, vleermuizen, uilen, ijsvogels en eekhoorns hun thuis hebben niet gebaat bij het verhogen van de druk op hun - al kleine - habitat, door scooterende jongens aan de mix toe te voegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	<- Ik stuur nu dagelijkse bommers uit het Vechtzoompark, wie gaat me helpen in die inspanning als die groter wordt? Krijg ik deze keer wel een antwoord op die vraag? Komt er is de tekentafellplannen ook een brug over de hondenspeelweide in het park, ter voorkoming van botsingen met in het park rennende honden? Tot besluit: ik woon hier nu bijna 25 jaar. Eerst in het Adriaan Menninckkwartier in Zuilen, nu op de Vechtdijk in Overvecht. Na 2 decennia denk ik dat ik een beetje namens beide kanten kan spreken. Mijn oud-buren komen hier maandelijks over de vloer en ik bij hun. Zelfs op deze microroute voegt de geplande brug in tijdswinst, per welk vervoersmiddel dan ook, niets toe. Het doet als betoogd eerder afbreuk aan de veiligheid (verkeersdrukte en overlast jongeren (*turft u svp ook het aantal aangiften van diefstal in Zuilen en Overvecht ter hoogte van de Vecht mee*)) én afbreuk aan de ecologische structuur (die met het kappen van honderden bomen bij de waterzuiveringsinstallatie in 2017 en de bomenkap bij de de voetbal-/hockeyclub op de Vechtdijk in 2020, gestaag doorzet - waar trekken we een grens?). Ik hoor dat moestuinvereniging Ons Genot nu ook onder vuur ligt van ontwikkelaars? Het is echt om te huilen. Ik mag meer verwachten van een gemeente die predenteert oog voor groen te hebben. Minder en minder groen - en wel concrete overlast - in ruil voor netto geen winst. Waar hebben we het over? Misschien dat 10 of 20 huishoudens er blij mee zijn? Op 400.000 Utrechters in 2040. Het plan is in dit geval écht **de mijl op zeven.** Ik wens u allen veel wijsheid toe. En **wederom** benadruk ik graag dat ik wens te participeren straks in dat ***éérste*** *concrete kwalitatieve en kwantitatieve onderzoek naar wat het (huidige en/of toekomstige) probleem is dat de gemeente met de komst van* ***deze*** *brug beoogt op te lossen.*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn vraag aan u is niet wat deze brug zoal 'oplost', ik vraag u wat het dringende probleem is? En of dat geld niet vele malen beter te besteden is. Ik wens alle betrokken een paar minuten Google maps toe om zelf te zien dat er hier geen winst te behalen is. Op de kaart ziet u dan overigens ook dat hier het eerste beetje groen van de stad begint. Een krimpend beetje, maar iedere boom in de strijd tegen de slechtste luchtkwaliteit van zo'n beetje heel Europa, is een verademing. Tot zover mijn ervaring als sociaal geograaf en bewoner van dit stukje Utrecht. Ik ben overtuigd dat u met gedegen onderzoek tot dezelfde conclusie komt. Veel succes en als ik ergens bij van dienst kan zijn, hoor ik het graag. Met vriendelijke groet, ook namens een overweldigende meerderheid van mijn buren, PS Bijgevoegd hieronder de bezwaren de ik met mijn buren deel (u heeft een kopie hiervan waarschijnlijk al enkele keren ontvangen, ik voeg het bij omdat ik ieder punt expliciet onderschrijf): In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Mobiliteit De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht	
570	IEMAND HEEFT MIJN HUIS UITGEGUMD Stel je voor. Je komt vanavond thuis en er ligt een brief in je brievenbus. 'Omgevingsvisie' staat erop. Er zit ook een kaartje bij van je buurt. Je zoekt je eigen straat, je eigen huis. Daarop staat een donkerrood blok gekleurd. De legenda zegt: *'… ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag de bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van 6 verdiepingen met op sommige plekken hogere gebouwen tot 50 meter…'* En over de plek recht tegenover je huis: *'…gebouwen tot 70 meter mogelijk'.* Je leest door: *'… ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als … er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.'* Verder staat er dat de doorgaande weg die je elke dag gebruikt om naar je werk te gaan (en naar je vrienden, familie, sportschool enz) afgesloten moet worden. Net als een aantal andere wegen. '*Je moet omrijden',* zegt het plan. Hoe zou jij je voelen als je dit las? Ik schrok. En ik dacht voor het eerst in 30 jaar: op deze plek wil ik niet meer wonen. En dat terwijl er best een paar minpuntjes waren aan de plek waar ik woon. De wijk Utrecht Overvecht. Een wijk waar ik het normaal ben gaan vinden dat: • De mensen om mij heen gemiddeld veel problemen hebben, zoals ziekte, armoede, financiële problemen, taalachterstanden. • Veel mensen om mij heen niet erg sociaal begaafd zijn: er ligt altijd (grof)vuil op straat, er zijn vernielingen, hennepkwekerijen, schiet- en steekincidenten, autobranden, plofkraken, politie wordt door groepen jongeren bekogeld met eieren enzovoort. • Asielzoekerscentra komen en gaan (prima), met mensen die hun eigen problemen meebrengen. • Ik tot een minderheidsgroepering ben gaan horen en weinig sociale cohesie voel.	De zorgen die u uitspreekt laten een diepe betrokkenheid zien bij Overvecht. Het gevoel dat uw huis uitgegumd is raakt aan een gevoel van onzekerheid en onrechtvaardigheid. Met de omgevingsvisie willen we onder andere ontwikkelingen in de wijk stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de bewoners die al zo lang in Overvecht wonen. De uitdaging ligt in het vinden van balans die wij bij de omgevingsvisie Overvecht gevonden denken te hebben. De ingediende zienswijzen zijn redenen geweest om de omgevingsvisie op onderdelen aan te passen. De kaart "Ruimte voor Groei" geeft gekleurde vlakken aan die gekoppeld zijn aan spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw , te dicht bebouwde gebieden en nadelen van hoogbouw (uitzicht, licht, lucht, ruimte, te veel mensen bij elkaar). Het verhaal waarom we voor de wijkverbetering kiezen voor verdichten langs de Centrale as blijkt onvoldoende uit de verf te komen. Evenals de verschillen in de ruimtelijk-programmatische opgave per kleur gebiedstype. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef,

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ik de mensen in mijn eigen portiek niet meer ken, omdat ze te snel wisselen en elkaar niet meer opzoeken. Samengevat: de gebruikelijke problemen in een achterstandswijk waar veel mensen boven op elkaar gestapeld zitten. En daar moeten nu nog duizenden woningen bij. Niet tientallen, honderden, maar duízenden (denk nog even aan je eigen straat… duizenden!). De mensen die in die woningen komen zijn niet de mensen die nu in Tuindorp, rond het Wilhelminapark of aan de singels wonen. Die schrikken al als hun klinkerstraat in een rood fietspad verandert. Als er een fietserstunneltje komt dat aansluit op hun keurige wijk. Mijn vraag: waarom krijgen zij niet een keer een deel van hete aardappel te verstouwen? In plaats van wéér wij? Waarom vinden we het normaal om 'de paupers' van Overvecht uit hun huis te zetten en niet de keurige mensen met hun villa in Rijnsweerd? Of de mensen in hun fraaie (maar niet duurzame) jaren-30 woningen? Mensen die geld genoeg hebben om elders terecht te kunnen? Op hun plek passen heel veel hoge flats en je hoeft er veel minder mensen voor te onteigenen. Hoe lang wil je het elastiek oprekken van de mensen die proberen om Overvecht nog een beetje evenwichtig te houden? Is het eerlijk om de laatste goede kanten van deze wijk (groen, van je af kunnen kijken) nu ook nog weg te halen? Iemand heeft mijn huis uitgegumd. En ik voel me in de steek gelaten.	Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk.
571	Onderstaande tekst is door mijn buurman opgesteld. Middels deze mail wil ik graag laten weten dat ik mij aansluit bij onderstaande zienswijze. Ik kijk uit naar uw reactie. Bij voorbaat dank! Met vriendelijke groet, [NAAM] In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als "Transformatie in het groen". Met daarbij de toelichting: "De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl	spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
572	Bijgaande brief is verzonden door onze buurtbewoner. Ik verzoek u deze brief ook als de onze te beschouwen. Wij staan hier volledig achter. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering)

Nr.	Reactie	Antwoord
	om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl	en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
573	Hierbij wil ik graag reageren op de zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds november 2022 heb ik een tuin bij tuindersvereniging Ons Genot. Ik heb begrepen dat wanneer de plannen doorgaan, dit gebied (mogelijk) op de schop gaat. Nu ben ik ook voorstander van het bevorderen van sport en beweging, maar ik begrijp niet hoe dit past in een plaatje van 'Groene stad van de toekomst' zoals beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het nieuws dat deze plannen er lagen bereikte onze vereniging relatief laat; ik hoorde er pas van in maart van dit jaar. Had ik dit eerder geweten, dan had ik mogelijk andere keuzes gemaakt - ik heb inmiddels best wat tijd, energie en ook geld geïnvesteerd om van mijn tuin een plek te maken waar mijn gezin en ik tot rust kunnen komen. Voor de beeldvorming; mijn man en ik zijn beiden 47 en onze kinderen zijn 11 en 14. Ik woon zelf in Ondiep, niet echt een heel	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	groene wijk. Het dichtsbijzijnde park is het Julianapark, en hier is het doorgaans te druk voor ons (en het voelt er niet altijd veilig). Ik heb ook vrienden en vriendinnen met wie ik graag tijd in mijn tuin doorbreng; dit zijn allemaal mensen die in Utrecht wonen en zelf geen tuin (aan huis) hebben en die het daarom ook op prijs stellen dat er een rustige, groene plek is om naartoe te gaan. Naast het feit dat de tuinen in een behoefte voorzien, kleeft er nog een bezwaar aan de plannen om op deze plek sportvelden aan te leggen: de biodiversiteit gaat er op achteruit. In mijn tuin probeer ik vooral inheemse planten een plaats te bieden, het vijvertje in mijn tuin zit vol salamanders en kikkers, en ik ben geen vogelkenner maar ik kan wel zien dat er zich een grote verscheidenheid aan vogels en insecten tegoed doen (afhankelijk zijn van) de bloemen en vruchten in de tuinen. Die vinden ze niet op de grasakker pal naast de tuindersvereniging. Ik heb zelf ook heel lang in Overvecht gewoond, en begrijp zeker waarom het gebied verder ontwikkeld moet worden, maar ik vind het heel akelig als dit ten koste moet gaan van een vereniging met 183 tuinen die er al decennia geleden zijn aangelegd. Met die tuinen wordt voor de tuinders, hun families en vele andere Utrechters ook een voorziening geboden in de vorm van mentale rust en gelegenheid om buiten te verblijven (zonder daar een openbare ruimte voor op te moeten zoeken). Het verlies van mijn tuin zou voor mij een reden kunnen zijn om toch een andere woonplaats met meer groen te overwegen. Dit bedoel ik niet als 'dreigement' maar eerder als een signaal: ik hoop dat onze gemeente de impact op de Utrechters die hierdoor getroffen zullen worden in ogenschouw neemt.	
574	Bij mijn onderstaande kritiek beperk ik mij tot het aspect van de visie dat voor mij, als bewoner van de Professor Hugo de Vrieslaan (Tuindorp), het dichtstbij komt. Dat betreft de suggestie om vanuit Overvecht onder het spoor door naar ofwel de Van Bemmelenlaan ofwel de Hugo de Vrieslaan een fietstunnel te ontwikkelen. Tijdens de inloop bijeenkomst werd mij verteld dat de reden voor deze suggestie is dat op die manier basisschoolkinderen die vanuit Overvecht één	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de in Tuindorp gelegen basisscholen willen gaan bezoeken, die basisscholen makkelijker kunnen bereiken. Dat lijkt mij een onzin argument en een brug te er als het gaat om burgers te willen faciliteren. Er zijn al twee verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp die beiden beschikken over een aparte fietsstrook, te weten de tunnel onder het spoor (mr Tripkade) en de spoorwegovergang aan de kant van Fort Blauwkapel. Wat is de winst als daar tussenin nog een fietstunnel wordt aangelegd? Voor een fietser die halverwege tussen de bestaande fietstunnel en de spoorwegovergang aan de Overvechtzijde woont is de tijdsbesparing maximaal anderhalve minuut. Het wil er bij mij niet in dat de gemeente bereid zou zijn voor zo'n te verwaarlozen tijdswinst een bedrag van 5 miljoen (de kosten voor een fietstunnel, zo werd mij gemeld) over heeft. Als die bereidheid er wel zou zijn, dan is dat een schoolvoorbeeld van onverantwoord bestuur, te meer gelet op de slechte financiële positie waarin de gemeente Utrecht zich bevindt. Dus: zonder meer schrappen die suggestie voor een fietstunnel onder het spoor en dat geld gebruiken voor andere, wel zinvolle aspecten in deze Omgevingsvisie of voor andere zinvolle projecten elders in Utrecht. Bovendien: voor de verbouwing van het NS-station lag er een fietspad van Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de tunnel onder het NS-station. De door dat fietspad ingenomen ruimte is er nog steeds (maar weggewerkt achter de muren van het station). Als er dan zo nodig een fietstunnel moet komen, open dan deze oude fietstunnel weer; is ook vast goedkoper.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
575	**In zijn algemeenheid:** 1. U constateert terecht dat de mensen in de wijk een probleem hebben: zij ervaren hun leven als veel onleefbaarder, ongezonder en onveiliger dan andere Utrechters. 2. De wijk zelf heeft last van negatieve beeldvorming waarin Overvecht synoniem lijkt te zijn geworden met negativiteit en mikpunt wordt van vreemdelingenhaat. Het is bekend uit onderzoek dat deze problemen samenhangen met de kwaliteit van de leefomgeving. In de omgevingsvisie mag veel explicieter vanuit die samenhang naar de toekomst worden gekeken. Ik kan me niet aan de	**In zijn algemeenheid** Wij zijn het er niet over eens dat de omgevingsvisie niet voldoende naar de samenhang tussen problemen inde wijk en de kwaliteit van de leefomgeving is gekeken. Wij zijn Overvecht ook niet als overloopvat. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Met het voorgestelde HOV zorgen we voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter

Nr.	Reactie	Antwoord
	indruk onttrekken dat u Overvecht blijvend ziet als overloopvat voor de problemen die elders in de stad niet gewenst zijn, bijvoorbeeld als u het openbaar vervoer in de wijk ziet als toegang tot de stad in plaats van als verbinding van de stad met Overvecht. **Verdelen van de lasten** - Ik ondersteun het belang van meer gevarieerd bouwen en met name te bouwen voor ouderen en voor andersoortige woonvormen. - Overvecht is de wijk waar Utrecht zijn sociale woningbouw heeft ondergebracht. Met sociale woningbouw zelf is niets mis en dit zou tot voorbeeld moeten strekken voor andere wijken in de stad, zeker gezien de wooncrisis. Maar sociale woningbouw is steeds meer de woonvoorziening geworden voor mensen met een indicatie en bijzondere doelgroepen. Dat belast onze wijk onevenredig en leidt tot segregatie. Het zou goed zijn om met die nieuwe functie van sociale woningbouw bij de visie op de toekomst rekening te houden en de vraag te stellen en te beantwoorden wat dat vraagt aan aanpassing van de gebouwde omgeving en de woningen. - 'Verdunnen' in de woonomgeving waarbij mensen die het 'goed' doen voorrang krijgen op mensen die het 'minder goed' doen is een heilloze strategie. Uit Kanaleneiland weten we dat dit leidt tot segregatie (gated communities) en uit andere steden (Rotterdamwet) weten we dat dit leidt tot ongelijkheid in de woningtoewijzing die ten koste gaat van de kwetsbaarsten (institutionele discriminatie) zonder de problemen van die kwetsbaarsten op te lossen. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** - Bouwen in stedelijke en hoogstedelijk gebied kan volgens de conceptvisie de hoogte in. Bij de informatieavonden over de toekomst van Burezina (Berezinadreef) is door de buurt, die u in uw visie beschrijft als een 'versteende buurt', het bouwen in de hoogte afgewezen. De nabijgelegen woningen aan de Jeanne d'Arcdreef zijn zeer dicht tegen elkaar aan gebouwd en de open ruimte tussen deze woningen en de Berezinadreef geven de buurt nu enige ademruimte. Haal daarom Burezina uit het gebied waar stedelijke bebouwing	wachten en sneller en comfortabeler reizen. Het openbaar vervoer zien we daarbij niet als toegang tot de stad. **Verdelen van de lasten** In heel Utrecht wordt sterk ingezet op het vergroten van de voorraad sociale huurwoningen. Omdat het aandeel in Overvecht relatief hoog is, zetten we in Overvecht in op het verbeteren van kwaliteit van de voorraad in aansluiting op de behoefte. Ook de behoefte van bijzondere doelgroepen is daar onderdeel van. Sturing op toewijzing kan bijdragen aan meer menging in bestaande bebouwing van kwetsbare en minder kwetsbare doelgroepen. Tegelijkertijd wordt er juist ingezet op beter passende huisvesting voor kwetsbare doelgroepen, zodat het één niet ten koste gaat van het ander. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** Burezina is gelegen in een gebied dat in de omgevingsvisie is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. **Groen in de wijk** Bedankt voor uw reactie. Jammer dat uw de groene voeg als niet prettig ervaart. Er zijn zeker nog kansen om de huizen beter bij het park(je) te betrekken. Op het moment dat we de openbare ruimte integraal gaan herinrichten kunnen we hier anders mee omgaan (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040,

Nr.	Reactie	Antwoord
	en hoger bouwen mogelijk wordt en beloof niet hoger te gaan dan drie hoog, in overeenstemming met de naastliggende bouw. - Een woonomgeving met tien-hoogflats voelt anoniem voor de mensen die er wonen. Meer hoogbouw in Overvecht in die omgevingen draagt niet bij aan de leefbaarheid van de wijk. Ik zou zeggen beperk dat. - De verdeling van ‘woonbuurt’, ‘stedelijke buurt’ en ‘hoogstedelijke buurt’ voelt behoorlijk gekunsteld als ik zie dat de woonomgeving Jeanne d’Arcdreef, Cleopatradreef en Fortunadreef al vol staat met tien-hoog flats en in uw visie wordt aangeduid als ‘woongebied voor laagbouw’. Dit ;ijkt op een vorm van wat ze in de Verenigde Staten 'Gerrymandering' noemen, bedoeld om te kunnen plannen ten eigen faveure. Voor de toekomst is het verstandiger om na te gaan hoe vernieuwing past in de omgeving en hoe dit vorm te geven, in gesprek met de bewoners. - Betaalbaarheid: bij de toekomst van Burezina is er gesproken over het plannen van woningbouw op de bovenste lagen van nieuwbouw, om de bouw van andere voorzieningen betaalbaar te maken. Dat lijkt me voor de toekomst van Overvecht een ongewenste constructie: woningbouw als melkkoe. Bouw woningen vanuit de behoefte en de draagkracht van de buurt en niet vanuit de tekorten op de begroting van de gemeente Utrecht. **Groen in de wijk** Het klopt dat Overvecht een groene wijk is, maar dit groen heeft voor bewoners het karakter van ‘ver weg’. Het zijn ‘plukken groen’ in de wijk en de directe woonomgeving is versteend. In de visie spreekt u van ‘een groene voeg’ in mijn buurt (Donaudreef). Op papier ziet dat er mooi uit, maar de werkelijkheid ervaar ik niet zo. Dat is een verlaten en opgeknipt hondenveldje dat voor mij als buurtbewoner onveilig voelt en ontoegankelijk. Het zou goed zijn als groen dichter naar de huizen en de mensen wordt gebracht: bomen langs de straat en huizen met meer voortuin en achtertuin. Of verticaal groen zoals gebouwd wordt in het stationsgebied, waarmee de wijk zich kan onderscheiden. **Verkeer** De straten van Overvecht lijken soms een racebaan vanwege het verkeer dat er doorheen jaagt. Alle maatregelen om het ‘recreatief showrijden’ binnen de wijk te frustreren juich ik toe. Mijn ervaring van andere wijken in Utrecht is dat	profielen). Tot die tijd zou ik samen met uw buren zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande groen, eventueel ook als zelfbeheergroep. Op deze manier voelt het groen minder anoniem en het bevordert de sociale cohesie in de buurt. Voor het vergroenen van versteende ruimtes rondom uw huis verwijzen we graag naar het initiatievenfonds van het wijkbureau. **Verkeer** Fijn om te horen dat u het eens bent met de voorgestelde maatregelen. Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht en door goede verbindingen (zoals HOV) wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. **Recreatie** Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersbeperkende en circulatieregulerende maatregelen voor wijkbewoners even wennen zijn, maar meestal ook niet meer dan dat, en dat dit het overlastgevend verkeer beperkt. Verder hoop ik dat parkeervergunningen (tegen laag tarief) snel worden ingevoerd als instrument om mensen die Overvecht zien als P+R gebied de wijk uit te krijgen. Goed/beter openbaar vervoer zoals HOV-lijnen juich ik toe, maar niet in functie van het idee dat Overvecht een toegangspoort is tot de stad. **Recreatie** In Overvecht mag meer ruimte komen voor recreatie. Een mooi theater zodat mensen naar de wijk toekomen in plaats van er zo hard mogelijk doorheen rijden, restaurants, kroegen of een muziekcentrum of museum. En dan bij voorkeur niet een recreatieve functie waarin de bewoners zich zelf voortdurend moeten laten zien als anomalie (‘mensen met ervaring’, ‘mensen die anders zijn’, ‘toppers’, ‘mensen met cultuur’ etc. etc.)	
576	Als bewoners van de Arubadreef in Utrecht willen wij graag onze zienswijze delen met betrekking tot de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder willen wij bezwaar maken tegen de voorgestelde toewijzing van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving. Het is begrijpelijk dat de stad Utrecht voor een grote bouwopgave staat en dat er behoefte is aan verdichting om aan de groeiende vraag naar huisvesting te voldoen. Echter, het toekennen van het label "stedelijk" aan een buurt die momenteel een mix van huur- en koopwoningen herbergt, creëert onzekerheid onder de huiseigenaren. Allereerst zal dit label de huizenprijs(ontwikkeling) in de buurt drukken, doordat niemand een woning zal willen kopen die in de nabije toekomst mogelijk gesloopt gaat worden. Bovendien behoren de vierkante meter prijzen momenteel al tot de laagste van de gemeente. Met vanwege de omgevingsvisie een kleine, doch reële kans op gedwongen verkoop in de nabije toekomst, zal het voor de huidige eigenaar-bewoners onmogelijk blijken te zijn om binnen de gemeentegrenzen naar een gelijkwaardige woning te verhuizen.	Wij begrijpen dat de aanduiding 'stedelijke buurten' onzekerheid creëert bij u en uw medebewoners. Dat betreuren wij. De omgevingsvisie schept ruimte en ambities voor ontwikkeling tot 2040, waaronder verdichting rond de Centrale as met HOV knooppunten. Uw gewaardeerde buurt is al eerder van rood "hoogstedelijk" naar oranje "stedelijk" veranderd. Wij zien namelijk wel kansen voor verdichting en buurtverbetering volgens de spelregels van de oranje "Stedelijke buurten" in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van de omgevingsvisie. Deze spelregels per gebiedstype zijn naar aanleiding van de participatie aangescherpt en verduidelijkt. Op de buurtkaarten hebben we eerste kansen voor ontwikkeling toegevoegd. Algemeen uitgangspunt van de omgevingsvisie is dat we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We streven er naar dat elke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. Aspecten als diversiteit, leefbaarheid en gemeenschappen zijn daarbij uitgangspunten in de omgevingsvisie. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toekennen van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving, enkel en alleen vanwege de nabijheid van een HOV-halte, brengt een hoop onzekerheid met zich mee voor de huiseigenaren in deze buurt. Het label suggereert namelijk een grotere focus op stedelijke ontwikkeling en verdichting, wat kan leiden tot veranderingen die de rechten en zekerheden van de huiseigenaren in gevaar brengen. In plaats van de Arubadreef te bestempelen als "stedelijk", pleiten wij er dan ook voor dat de gemeente Utrecht deze buurt het label “woonbuurt” toekent. Danwel dat het label “stedelijk” slechts voor nieuwe bebouwing geldt en expliciet vermeld wordt dat de bestaande woningen van eigenaar-bewoners ook bij sloop/herontwikkeling van huurwoningen, ongemoeid worden gelaten. Daarom verzoeken wij de gemeente Utrecht dringend om de voorgestelde toekenning van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en omgeving te heroverwegen. Laten we in plaats daarvan streven naar een benadering die de diversiteit, stabiliteit en leefbaarheid van onze buurt waarborgt, zonder de eigenaar-bewoners tot 2040 en lang daarna in een continue staat van onzekerheid te laten verkeren.	Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
577	1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie	bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de

Nr.	Reactie	Antwoord

Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor

Nr.	Reactie	Antwoord

Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt

onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Nr.	Reactie	Antwoord

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
578	In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan De Gagel vernieuwt, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook vanwege dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig déjà-vu. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project Overvecht de Gagel Vernieuwt ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vinden in het zogenoemde Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt (juni 2009). In hoofdstuk 3: Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: Bouwen in het groen staat onder C. Papyrusdreef: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het Startproduct deel A: visie, analyse en strategie en het Startproduct deel B: buurtprofielen. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen. Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:	

Nr.	Reactie	Antwoord

Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van De Gagel vernieuwt, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone.
Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.

Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’
Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft!

Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
579	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en

natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
580	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.	barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere

bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de	

Nr.	Reactie	Antwoord

vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
581	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.	

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.

Nr.	Reactie	Antwoord

Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.

Nr.	Reactie	Antwoord

- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.
Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.
- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
582	Als Werkplaats Overvecht, bestaande uit de corporaties Woonin, Portaal en Bo-ex, ontwikkelaars Era Contour, AM, BPD en Heijmans en beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam, dienen wij een zienswijze in op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds 2018 zijn we actief in Overvecht. Samen met de gemeente Utrecht en de twee bewonersorganisaties NAAM Overvecht en NAAM Overvecht zijn in 2022 samenwerkingsafspraken voor de duur van 20 jaar vastgelegd in het Wijkakkoord Overvecht. Afspraken om samen de schouders eronder te zetten, elkaar te versterken en vaart te maken met integrale wijkverbeteringen. Het gaat om fysieke verbeteringen voor wonen, openbare ruimte en groen, voorzieningen, mobiliteit en wijkeconomie. Allen met als doel dat de huidige en nieuwe bewoners in Overvecht het beter krijgen. Het Wijkakkoord gaat uit van de huidige en toekomstige beleidskaders van de gemeente Utrecht. De Omgevingsvisie neemt de afspraken in het Wijkakkoord als vertrekpunt bij de uitvoering. De Omgevingsvisie is een sturend document met een integrale visie en uitvoeringstrategie. Wij zijn daarom ook positief dat de gemeente Utrecht een ontwerp Omgevingsvisie voor Overvecht heeft opgesteld met als uitkomst een ambitieuze visie voor Overvecht en een aanzet voor de uitvoeringstrategie. Wij zien punten ter verbetering die meegenomen kunnen worden in de verdere uitwerking.	***De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf*** De omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor de hele wijk en we hebben de grote structuren in samenhang bekeken op het gebied van bouwen, mobiliteit en groen. Wat dit betekent en waar de accenten liggen per buurt, is opgenomen op de buurtkaarten. We hebben nu niet zozeer van buurt naar wijk gewerkt, zoals dat wel in het startproduct van Werkplaats Overvecht is gebeurt. Uiteraard vraagt de omgevingsvisie verdere uitwerking. Uitwerking pakken we graag op met partners die actief zijn in de buurten, waaronder de Werkplaats Overvecht. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd, waarbij de gekozen variant het meeste lijkt op het alternatief van geconcentreerde verdichting (zie ook de beleidsnota deel B7). Uw vraag om het tweede alternatief mee te nemen bij de verder uitwerking van de omgevingsvisie past niet bij het ingestoken proces van de omgevingsvisie. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt zijn in de omgevingsvisie en hoe die zich verhoudt tot het MER verwijzen wij naar de aanvulling MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf Onze inzet is om de komende jaren te werken aan sterke buurten die samen een verbeterd Overvecht vormen, zowel met en voor de huidige en nieuwe bewoners. In de huidige visie zien we beperkt een buurtgerichte aanpak terug. Wat speelt er in de buurt, wat is er nodig en hoe realiseren wij dit gezamenlijk? In de buurtprofielen van ons Startproduct uit 2020 laten we zien hoe we dat willen aanpakken. Het is een combinatie van buurtprofielen met buurtoverstijgende thema's. Van wijk naar buurten en van buurten naar plekken noemen we dit. De huidige visie wordt sterker door deze bottum-up benadering toe te voegen. Wij kunnen en willen onze bijdrage leveren om dit concreet te maken. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** Er is gekozen voor het scenario Gebundelde Verdichting. Een scenario waarbij de verdichtingsopgaven gecentreerd zijn aan een centrale HOV-as gecombineerd met een nieuw verkeersafwikkelingssysteem. In dit scenario wordt gewerkt met knips tussen de verschillende buurten en wordt tevens de hoofdgroenstructuur vastgelegd en versterkt. Deze keuzes bepalen in sterke mate wat er op buurtniveau aan wijkverbetering mogelijk is. Op sommige plekken betekent dit zeer vergaande ingrepen en op andere plekken juist minimale ingrepen. Deze ingrepen zijn veelal ingegeven door de buurtoverstijgende keuzes en in veel mindere mate vanuit de behoefte of kansen vanuit de buurt of het onderliggende vastgoed. Onze verwachting is dat daardoor het draagvlak bij bewoners beperkt zal zijn, zeker indien de meerwaarde vanuit de buurt niet overtuigend genoeg is. a.Aan het begin van het traject zijn twee scenario's als uitersten gepresenteerd. Naast scenario 1 Gebundelde Verdichting ook scenario 2 Verspreide Verdichting. Dit tweede scenario had onze voorkeur door een betere aansluiting op een buurtgerichte aanpak. Tijdens participatiemomenten met bewoner kwam ook naar voren dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2. De keuze voor scenario 1 is door de gemeente relatief vroeg in het ontwerptraject gemaakt en het tweede scenario is vervolgens niet verder besproken in het participatietraject. Bij de MER zien we dat beide scenario's zijn meegenomen	De ingediende zienswijzen waaronder de zienswijze van de Werkplaats heeft geleid tot een aanpassing van mobiliteitskeuzes waarbij de variant in de omgevingsvisie meer overeenkomsten vertoont met het in het MER onderzochte alternatief 2. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Om de integrale ambities te halen zijn samenwerkingen in groter projectverband nodig, zodat zoet en zuur kan worden verdeeld en het juiste programma op de juiste plek belandt. Opgaves van onder andere parkeren en groen zijn vaak ook niet per plot te realiseren en daarvoor is het nodig om op een hoger gebiedsniveau te bekijken. Dit is ook zo besproken tijdens de gesprekken die we gehad hebben met de woningcorporaties. *b. Groen* De uitgangspuntennotitie geeft zowel een kwantitatieve als ook een kwalitatieve opgave voor groen in de wijk. We laten in deze omgevingsvisie zien wat hiervoor nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is beschreven welke kwalitatieve verbeteringen per groenstructuur en buurt wenselijk zijn. De ambitie is op visie niveau kwantitatief en kwalitatief beschreven. Bij projecten kan deze kwalitatieve ambitie aangescherpt worden. De meanderende lijn bij Park de Gagel is schematisch en staat voor een vloeiende overgang tussen park en buurt zonder harde parkranden. Een kwaliteitsslag door het activeren van de plint aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	en dat de twee scenario's in de waardering dicht bij elkaar liggen. Waarom scenario 2 Verspreide Verdichting dan ook niet parallel aan scenario 1 verder ruimtelijk is uitgewerkt, is niet duidelijk. We vragen daarom om het tweede scenario alsnog mee te nemen bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie om de buurtgerichte aanpak een plek te geven. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Er is hard gewerkt aan de complexe puzzel om alle thema's en ambities in de Omgevingsvisie een plek te geven en onderling te koppelen. Tegelijkertijd zien we ook een sterke samenhang met het gekozen ruimtelijke concept van de Gebundelde Verdichting. Hierin zien wij een risico. De benoemde voorwaarden t.a.v. groen, mobiliteit, wonen, werken en voorzieningen zijn nu zo opgeschreven dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, waardoor ze vooral kaderstellend zijn i.p.v. ruimte biedend. De koppeling van de thema's kan daardoor vertragend werken of de haalbaarheid verslechtert. Hieronder per thema kort een reflectie ter verduidelijking: *b.Groen* De groenambitie is hoog en vrij kwantitatief beschreven. De kwantitatieve omschrijving van extra groen per nieuwe woning is een voorbeeld. Hoe worden initiatieven straks beoordeeld? Het moet gaan om kwalitatief beter groen en niet altijd om meer. De ambitie moet naar ons idee meer kwalitatief beschreven worden en minder kwantitatief. In de visie is aangegeven waar groen behouden moet blijven en waar extra groen bij moet komen. Een voorbeeld is het Gagelpark. Bij het Gagelkwartier zien wij een vloeiende arcering die een meanderende parkrand suggereert die niet overeenkomt met de huidige situatie en arceringen voor de versterking van de parkranden veelal over particulier bezit. Transformatie is op deze plekken niet te verwachten, terwijl op andere plekken langs het park de mogelijkheden er wel zijn. Door de keuze voor extra m2 groen concludeert de Omgevingsvisie dat deze plekken niet mogelijk zijn. Dit beperkt demogelijkheden voor de beoogde kwaliteitsslag van het Gagelpark waaronder het oplossen van	de achterkanten is nog steeds wenselijk maar zal op gebouwniveau aangepakt moeten worden. *c. Mobiliteit* We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. *Parkeren* Wij erkennen dat de voorgestelde parkeeroplossingen financiële investeringen vereisen. Daarom wordt er actief gezocht naar financieringsmogelijkheden, afspraken en samenwerkingen met private partijen, ontwikkelaars en andere stakeholders. Ook wordt er gekeken naar subsidies en andere vormen van financiële ondersteuning vanuit provinciale, nationale en Europese fondsen. Aandachtspunten ten aanzien van de haalbaarheid zijn opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. *d. Financiële haalbaarheid* De uitvoering van de doelstellingen in de omgevingsvisie gaat gepaard met grote investeringsopgaven. De kosten van investeringen in de openbare ruimte zijn in beeld gebracht. Zie daarvoor de Beleidsnota omgevingssvisie Overvecht. De kosten en opbrengsten voor de gebiedsontwikkelingen zijn binnen de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht niet weergegeven onder meer omdat de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling en hoe deze zich verhouden tot de benodigde investeringskosten om de ambities van de omgevingsvisie te kunnen realiseren nog niet in beeld zijn. Die is vanwege het abstractieniveau van de omgevingsvisie en vanwege het gegeven dat de meeste mogelijke verdichtingslocaties niet in eigendom zijn van de gemeente.. Wij gaan graag hierover met u in gesprek. *e. Aantallen woningen en werkplekken* De omgevingsvisie gaat zeker niet alleen uit van bouwen op gemeentegrond, maar ook hetvernieuwen en transformeren van de bestaand bezit zijn net zo

Nr.	Reactie	Antwoord
	achterkanten enorm. Dit is ons inziens een gemiste kans voor de beleving van het groen in de wijk. *c.Mobiliteit* De Omgevingsvisie gaat uit van grote veranderingen op het gebied van mobiliteit. Er wordt ingezet op de mobiliteitstransitie; meer ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Naast het autovrij maken van de Carnegiedreef, waar we voorstander van zijn, worden verschillende 'knips' gemaakt om autoverkeer door de wijk te beperken, waardoor het verkeer via de ring moet rijden. Vanuit bewoners zijn deze zorgen al naar voren gekomen. De Werkplaats is positief over de inzet op gezonde en duurzame mobiliteit in combinatie met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Echter hebben we twijfels over de huidige oplossingen met knips, zeker in relatie tot de passendheid voor de wijk Overvecht. *Parkeren* De druk op de openbare ruimte is groot en dit wordt versterkt door de beoogde verdichting. Het huidige straatparkeren neemt relatief veel ruimte in en is ook een betaalbare optie voor de huidige bewoner. In de Omgevingsvisie vermindert het parkeren uit het straatbeeld. Voor nieuwbouw moet parkeren opgelost worden in nieuwe parkeeroplossingen. Bij de hoogstedelijke gebieden moet deze nieuwbouw ook de huidige parkeerplekken op straat oplossen. De consequenties van het opheffen van parkeerplaatsen wordt onvoldoende belicht. De Omgevingsvisie heeft geen ontwerpen of parkeerstudies opgenomen. Benoemd wordt dat in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig is. De Werkplaats voorziet dat het parkeren voor bestaande en nieuwe woningen niet opgelost kan worden met nieuwe parkeeroplossingen zonder grote financiële bijdragen. *d.Financiële haalbaarheid* Er is veel geld nodig voor de uitvoering van de totale Omgevingsvisie. Zoals aangegeven in deel B van de uitvoeringstrategie zijn hier beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid voor nodig. De grondwaarde onder de nieuw te bouwen woningen vormt hier ook een onderdeel van. De vraag is hoe	belangrijk om de doelstellingen te halen. Soms kan dat gaan om sloop, maar veel vaker gaat dat om maatregelen als aanbouwen of optoppen, of een extra gebouw in het openbaar gebied. Zo ook in de rood-oranje gebieden langs de centrale as. De grote aantallen moeten vooral gerealiseerd worden in Overvecht Centrum en Station. En in mindere mate langs de centrale as. Wij schatten in dat de aantallen haalbaar zijn. De keuze hiervoor hangt samen met de keuze voor mobiliteit. Dit worden de best bereikbare plekken met OV. 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto's en dus moeten er goede alternatieven zijn met OV en fiets. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. ***e. Samen de schouders eronder te zetten*** Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De ontwerp-omgevingsvisie hebben we op een aantal punten aangescherpt naar aanleiding van de zienswijzen. Zie hiervan hoofdstuk 2 van de omgevingsvisie. We komen niet op alle punten tegemoet die Werkplaats Overvecht in haar zienswijze heeft aangegeven. Zo houden we vast aan de gebundelde concentratie en kiezen niet voor verspreide verdichting. Desalniettemin hopen wij wel dat Werkplaats Overvecht met ons de schouders eronder blijft zetten. De samenwerkingsvorm met de woningcorporaties en andere partners vraagt nog verdere uitwerking. Dat proces starten we graag in het nieuwe jaar op.

Nr.	Reactie	Antwoord

groot het geschatte aandeel is dat is meegenomen in de visie en of dit realistisch is. Zijn daarbij ook de kosten voor de ambities ten aanzien van groen en parkeren meegenomen? En is rekening gehouden dat de te realiseren grondwaarden bij locaties waar corporaties overgaan tot sloop en nieuwbouw zeer beperkt zijn en financieel complex? De inzet van alle beschikbare subsidies zullen daarom nodig zijn. Hier willen we ons dan ook maximaal voor inzetten.

e.Aantallen woningen en werkplekken

Het vastgoed in Overvecht is veelal te goed om te slopen en veel corporatiewoningen zijn gerenoveerd of zijn binnenkort aan de beurt. De plekken waar nieuwbouw mogelijk is, liggen veelal op gemeentegrond. In de rode gebieden wordt gerekend met flinke aantallen nieuwbouw. Wij verwachten dat een deel lastig te realiseren is. Mocht blijken dat de aantallen lager worden dan ingeschat, dan biedt het huidige scenario van Gebundelde Verdichting geen alternatieven. Het tweede scenario Verspreide Verdichting biedt meer ruimte en flexibiliteit om op andere locaties te zoeken naar geschikte alternatieven. Daarom vragen we de gemeente om een uitwerking op te nemen met geschikte alternatieven indien de aantallen niet realiseerbaar blijken.

e.Samen de schouders eronder te zetten

De Omgevingsvisie laat een toekomstbeeld zien die enkel gezamenlijk gerealiseerd kan worden. Het omvat de hele wijk en heeft invloed op alle bewoners van Overvecht. Nu moeten we - zoals in het Wijkakkoord omschreven - samen de schouders eronder zetten, elkaar versterken en vaart maken met integrale wijkverbeteringen. De gemeente heeft de regie, maar bouwt niet zelf. Dat doen de corporaties en marktpartijen.

Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, zowel programmatisch en ruimtelijk. Er moeten integrale afwegingen gemaakt worden op gebiedsniveau, niet plot voor plot zoals bij nieuwbouwwijken of per thema’s. De visie maakt zichtbaar hoe alles met elkaar verbonden is en hoe complex dit is. Bij de uitvoering van plannen zal dit nog complexer blijken, aangezien de

Nr.	Reactie	Antwoord
	praktijk weerbarstig is. Commitment voor de lange termijn is nodig, waardoor afspraken gemaakt kunnen worden over het zoet en zuur. Wij lezen dat de uitvoeringstrategie de gemeente en andere ontwikkelende partijen moet uitnodigen om tot een gezamenlijke, integrale aanpak te komen. Die handschoen pakken we uiteraard op. Vanuit de Werkplaats zijn we sinds 2018 actief in Overvecht. In 2022 zijn in het Wijkakkoord langjarige samenwerkingsafspraken met elkaar gemaakt over diverse onderdelen, zoals rolverdeling, scope en hoe om te gaan met gemeentelijke locaties. Graag zetten we gezamenlijk de volgende stap om als open alliantie toe te werken naar een langjarige samenwerking voor de gebiedsontwikkeling en wijkverbetering van Overvecht. Wij vragen de gemeenteraad om samen deze ontwerp-omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer flexibiliteit biedt en bij de uitwerkingsstrategie uitdrukkelijk inzet op samenwerken, waardoor ambitieuze en haalbare plannen gerealiseerd kunnen worden die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	
583	Hierbij willen wij aangeven dat wij ons willen aansluiten bij de zienswijze van [indiener 514]. en dat deze zienswijze ook door ons nadrukkelijk als verzonden moet worden beschouwd. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft.	De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord

En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*:

Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen."

De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.')

Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*.

In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen:

Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone.

Nr.	Reactie	Antwoord

Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.

Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’

Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft!

Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten.

Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
584	Met deze brief wil ik mijn zienswijze kenbaar maken over het ontwerp van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik ben sinds 2011 actief lid van amateurtuindersvereniging Ons Genot en maak mij ernstige zorgen over de negatieve gevolgen die de huidige opzet van deze visie heeft voor onze tuinvereniging en de bredere gemeenschap. **Historische en Biologische Waarde** Het complex van Ons Genot is van onschatbare historische en biologische waarde. Sinds de jaren 50 biedt het een thuis aan tuinders en sinds de jaren 60 staan er karakteristieke tuinhuisjes. Na jaren van bodemverbetering draagt het terrein aanzienlijk bij aan de biodiversiteit in Overvecht. Zo herbergt het broedende ooievaars, een bijenstal, een wormenhotel, een insectenmuur, een paddenpoel, een mussenhotel en de eerste zadenbibliotheek van Utrecht. De sloten van Ons Genot spelen een belangrijke rol in de wateropslag tussen het	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoge Overvecht en de lager gelegen Bethunepolder, waar de natuurlijke oevers voor flora en fauna een ecologische verrijking vormen. De unieke biodiversiteit die hier is ontstaan, kan niet eenvoudig worden verplaatst en zal jaren nodig hebben om zich elders te herstellen. **Sociaal en Educatief Belang** Ons Genot is meer dan een tuincomplex; het is een levendige gemeenschap van mensen uit alle rangen en standen. Het terrein is openbaar en toegankelijk voor iedereen, waardoor het een populaire plek is voor wandelaars, fietsers, en spelende kinderen. De vereniging biedt workshops, een tuinwinkel met biologische plantjes en een kantine met terras. Dit alles maakt het een belangrijke sociale en educatieve ruimte, waar kinderen en volwassenen leren over natuur en duurzaamheid. **Gezondheidsvoordelen** Tuinieren op Ons Genot biedt zowel lichamelijke als geestelijke gezondheidsvoordelen. Het is een oase van rust in een hectische tijd, en helpt mensen met stress, overspannenheid of burn-out klachten. Tuinieren is een toegankelijke manier om in beweging te blijven en te genieten van de buitenlucht, zonder de drempel van een sportschool. **Financiële en Emotionele Impact op Tuinders** Een mogelijke verplaatsing van het complex zou niet alleen de natuur schaden, maar ook de tuinders persoonlijk duperen. Velen hebben geïnvesteerd in huisjes (die eigendom zijn van de individuele tuinders) en het onderhoud van hun tuinen, waardoor deze plek zowel een financiële als een emotionele waarde heeft. Voor veel tuinders is het ondenkbaar om elders opnieuw te beginnen, wat de hechte gemeenschap die hier bestaat zou vernietigen. **Oproep tot Herziening** Gezien de bovengenoemde punten verzoek ik u dringend de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht te heroverwegen. Ik pleit ervoor dat bestaande sportlocaties efficiënter worden benut, zodat het behoud van Ons Genot op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige locatie gewaarborgd kan blijven. Dit komt ten goede aan alle mensen, dieren en planten die nu van dit unieke tuincomplex genieten.	
585	**Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden. In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed. In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid**	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de aangepaste omgevingsvisie heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden. De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
586	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Hierbij willen we vragen zorgvuldiger te onderzoeken of en waar deze bruggen geplaatst worden, met name de brug ter hoogte van vechtdijk 354. Onze bezwaren willen we hierbij graag met u delen. - We voorzien een onveilige verkeerssituatie op de plek waar deze brug de Vechtdijk kruist. - Daarbij zorgt deze brug voor extra onrust in de doorgaans rustige plantsoenen aan weerszijden van de Vecht. In deze plantsoenen wordt veel gewandeld door oudere bewoners van het bejaardentehuis, mensen met honden en families	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met kleine kinderen. Een fietsroute op deze plek verandert het karakter van deze plantsoenen ingrijpend. - Een brug op deze locatie heeft bijzonder weinig aansluiting bij bestaande fietsroutes, de ingreep belast hierdoor het gebied onevenredig. - De parken zijn rustgebieden, met veel wachtende boten voor bruggen neemt de rust af naast toenemende belasting door uitlaatgassen. We verzoeken u dan ook deze brug uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.
587	1. Binnen 30 meter van het spoor mag niet gebouwd worden ivm calamiteiten (Rijksoverheid). Ook moet er een redelijke afstand van het spoor tot de woning/flat/hoogbouw aangehouden worden ivm geluid en trillingen die het treinverkeer op het spoor veroorzaakt 2. Trillingshinder tot 100 meter van het spoor: welke trillingsniveaus kunnen worden verwacht in de voorziene nieuwbouw? Aan welke eisen moet worden voldaan bij de te verwachte trillingsniveaus? Welke maatregelen kunnen getroffen worden om dit te bewerkstellingen? 3. Het geluid van treinverkeer op de sporen tussen Utrecht -Overvecht en Tuindorp zal door hoogbouw aan de zijde van Overvecht weerkaatst worden en geluidsoverlast veroorzaken in Tuindorp. Wordt hier rekening mee gehouden? 4. Is er in de omgevingsvisie rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van Prorail/NS en het uitbreiden van het spoornet waardoor de bebouwing in Utrecht-Overvecht dichter bij het spoor niet wenselijk is? 5. In de omgevingsvisie worden een aantal doorgaande wegen die Utrecht - Overvecht ontsluiten afgesloten dmv een knip. Dit heeft als gevolg dat het	1-3. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de milieumaatregelen zo beperkt mogelijk te laten zijn. Bij de bouw van de woningen zal namelijk voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluidsreducerende maatregelen worden toegepast. Dit conform de Beleidsnota Geluid en Trillingen. 4. Wij werken nauw samen met Prorail/NS. Bij ons zijn geen plannen bekend voor het uitbreiden van het spoornet langs Overvecht. Bij de uitwerking van plannen in de buurt van de sporen wordt goed naar bijvoorbeeld eisen vanuit geluid en veiligheid gekeken. 5-6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. Wij begrijpen dat de kosten van openbaar vervoer in sommige gevallen hoger kunnen zijn dan die van autorijden, vooral voor (grotere) gezinnen. De gemeente Utrecht blijft zich inzetten om het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar te maken voor iedereen. Dan doen we door het onderzoeken van mogelijkheden voor subsidies of kortingen voor specifieke groepen, daarnaast blijven we in

Nr.	Reactie	Antwoord
	aantal autobewegingen zullen toenemen ipv afnemen omdat bewoners ver zullen moeten omrijden om bijvoorbeeld de (grote/wekelijkse) boodschappen te kunnen doen.	gesprek met de vervoerders om tarieven en kortingen bespreekbaar te maken en bieden we alternatieve mogelijkheden zoals deelvervoer of verbeteren we de fietsinfrastructuur zodat het ook aantrekkelijke wordt om gebruik te maken van de fiets.
6.	Het afsluiten van toegangswegen maakt dat het ontsluiten van Utrecht-Overvecht verandert in het opsluiten van Utrecht-Overvecht: in combinatie met de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht zijn er te weinig routes die manoeuvreren door de wijk en de wijkdelen mogelijk maken. Zeker mensen die veelvuldig hun auto moeten gebruiken, zoals wijkverpleging en thuiszorg, zullen meer tijd in de auto doorbrengen dan dat ze daadwerkelijk zorg kunnen bieden.	8. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
7.	De belofte van HOV maakt niet dat openbaar vervoer goedkoper is dan autorijden. Zelf mét parkeren in de binnenstad (HC P1 €15 per dag via online reserveren) is een gezin van 5 personen goedkoper uit met de auto dan met de trein of bus.	
8.	Zoals de HOV-lijn van Station naar winkelcentrum is ingetekend rijdt de bus dwars over het Cruyff veldje in Park de Watertoren. Wat gaat daarmee gebeuren?	
9.	Het is heel fijn dat de parken meer aaneengesloten worden, maar hoe wordt de veiligheid daar gewaarborgd? Ook als daar doorgaande fietsroutes doorheen komen? (Of ben u Ilona Németh vergeten?)	9. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt.
10.	In de omgevingsvisie wordt gesproken over nieuwbouw én over ruimte aan Overvechters om wooncarrière te maken. Het zou fijn als dat daadwerkelijk zo is en dat er wel voor de Overvechter betaalbare koopwoningen gebouwd worden. Het beleid slaat de plank mis als er woningen gebouwd worden van €550.000kk (zoals the Mix, Ivoordreef, Antoniuskwartier). Voor een hypotheek van €400.000 heb je minimaal een brutojaarinkomen nodig van €77.500 tot €83.500 (hypotheekvisie.nl).	10. In de nieuwbouw wordt zowel in het sociale huursegment als in het middensegment als in het dure segment woningen toegevoegd. De grenzen voor de sociale huur en het middensegment (zowel huur als koop) worden door het Rijk vastgesteld. Binnen deze segmenten willen we doorstroming mogelijk maken, door bijvoorbeeld regelgeving in de sociale huur en in het middensegment op toe te laten passen. Maar ook door gericht te bouwen voor jongeren en ouderen, zodat zij binnen Overvecht een alternatief hebben.

Nr.	Reactie	Antwoord
588	In algemene zin ben ik als bewoner van Overvecht (al met al zo'n twintig jaar) blij dat er geïnvesteerd gaat worden in de wijk, in de leefbaarheid, veiligheid, het groen en zeker ook de economische kracht. En ik snap dat er woningen bij moeten komen vanwege de grote opgave in de stad - en in het land. Maar ik begrijp wel de zorgen van buren over de bereikbaarheid; het zou goed zijn als jullie daar een betere balans in vinden lijkt me. Ik heb wel een concretere reactie - en zorgen - bij het specifieke deel van het plan dat mijn eigen buurtje aangaat. Ik woon met mijn vrouw en jonge dochtertje sinds vorig jaar in een koophuis aan de Koeweitdreef (daarvoor woonden we op de Haitidreef). Een belangrijke reden was dat we hier in een fijn rustig straatje wonen, met achter ons huis ook een heel fijn afgeschermd binnenplaatsje voor de buurtkinderen om te spelen en met het groen in zelfbeheer van al de buren eromheen. In de omgevingsvisie Tigrisdreef duiden jullie het hele buurtje - ons huis en de aanpalende rijtjes aan - met een roze kleur, voor de zonering 'dienstencluster.' Er staat bij: 'We verbeteren het buurtcentrum. Er komen meer woningen en voorzieningen.' Ik heb zoals gezegd uitgebreid met uw medewerkers hierover gesproken. Ik begrijp dat er nog geen concrete plannen zijn maar dat met deze zonering wel een project ontwikkeld kan worden komende jaren. En dat geldt in principe voor het hele buurtje: de bestaande winkeltjes, de parkeerplaats met de garages eromheen, ons plantsoentje achter en al de rijtjeshuizen aan Koeweitdraaf, Minaretdreef en Bagdaddreef. Ik heb er met meerdere mensen over gesproken en het lijkt jullie vooral te doen over het eerste deel aan de kant van de Gangesdreef. Ik probeer mij voor te stellen wat het dan zou kunnen worden. Ik zou het begrijpen en ik ben ook wel blij als het deel waar nu winkels zijn wordt vernieuwd en mogelijk ook uitgebreid met woningen. Ik begreep dat er tot twee bouwlagen woningen bij kunnen komen en dat is op die plek vast wel in te passen, in goede samenspraak met direct omwonenden. Op zich is vernieuwing/uitbreiding op de parkeerplaats met garages achter de winkels ook nog wel voorstelbaar wat mij betreft (het is een	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu ook passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Algemeen uitgangspunt in de omgevingsvisie is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beetje kil pleintje en zeker 's nachts een beetje schimmig/onveilig), alhoewel ik me afvraag of de garage-eigenaren hun garages zouden willen afstaan. Maar uw medewerkers gaven aan dat de kans dat het plantsoentje achter ons huis zou worden ingepast erg onwaarschijnlijk is, omdat het nu al een functie heeft en er ook eigenlijk nauwelijks ruimte is om iets te ontwikkelen. Laat staan dat de omwonenden (en vooral ook de buurtkinderen) daar blij mee zouden zijn. Wij zelf in iedereen geval niet. Ik begrijp na alle gesprekken nog niet steeds zo goed waarom het hele gebied aangemerkt is als 'buurtcentrum' en er dus mogelijk (nieuwe) diensten en woningen zouden komen. Voor het grootste deel is het roze gebied nu een aantal rijtjes koophuizen met een woonfunctie. In gesprek met een buurvrouw realiseerde ik me ook dat onze huizen nu allemaal een onzekere status hebben - want in theorie zouden jullie als gemeente ook met een plan voor alle rijtjes kunnen komen. Die onzekerheid geeft mij eerlijk gezegd een onrustig gevoel - ik vind het onlogisch en onwaarschijnlijk (want het zijn koopwoningen), maar ik weet nu dus niet waar ik aan toe ben. En bovendien zou deze onzekere status dat de waarde van ons huis kunnen verminderen, omdat we die onzekerheid over de plannen de komende jaren houden. En dat schrikt potentiële kopers af. Dat geldt dan voor alle bewoners, gauw zo'n 40/50 huishoudens. Mijn verzoek is dus of u de zonering 5 van Tigrisdreef e.o zou kunnen aanpassen: - Laat daar de rijtjeshuizen op Koeweitdreef, Minaretdreef en Bagdaddreef buiten beschouwing voor het 'dienstencluster.' Laat het de woonfunctie behouden die het nu heeft. - Laat het plantsoentje achter die rijtjes buiten beschouwing voor het dienstencluster. Laat het een rustig, groen speelplekje blijven voor de buurtkinderen.	
589	Waar het gaat om het groen, kan ik dit zeker ondersteunen. Ook ben ik het ermee eens dat er woningen bij moeten komen, de woningnood is groot en er zijn stukken in Overvecht waar prima gebouwd kan worden.	De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station

Nr.	Reactie	Antwoord
	Echter als het gaat om het stationsgebied kijk ik daar (deels) anders naar. Prima dat het parkeerterrein plaats maakt voor woningen (met parkeerruimte eronder), maar 1000 woningen en hoogbouw tot 70 meter is bizar. Dat is 23 - 25 verdiepingen. Dat er bij het centraal station dergelijke torenflats staan, kan ik begrijpen gezien de omgeving, bij station Overvecht vind ik dit buitenproportioneel. Voor de Katherijn van leemputdreef, de Albert Thaerlaan waar veelal eengezinswoningen staan en allerlei bewoners om de genoemde straten heen is dat een enorm kolos. In ontwerp deel A staat: "stedelijke laag van 6 lagen is de basis(lager indien nodig wegens bezonning)" Wat denken jullie dat een gebouw van 70 meter doet met o.a. bezonning? Verder ben ik van mening dat er niet eerlijk en open gecommuniceerd wordt. Geruime tijd geleden hebben we een brief ontvangen dat de parkeerplaats bij het station is aangewezen als optie voor het bouwen van 100 tijdelijke woningen. Ondanks de brieven die zijn verzonden hebben we er niets meer over gehoord. Nu is het tijdelijke verdwenen en kan het maar liefst 70 meter hoog worden. De inloopbijeenkomst wekte bij mij vooral veel ergernis op. De man die over de bouw "alles" wist, stond het m.i. allemaal vooral te bagatelliseren met uitspraken als: "het is maar een visie", "in een andere gemeente waar ik bij betrokken was, werd er op een zelfde stuk 2000 woningen gebouwd, dus het valt best mee", "er moet eerst nog een projectontwikkelaar zijn, die is er niet", "het is maar een visie, er is nog niets concreet" en meer van dat soort uitspraken. De bewoners van de Arnodreef moesten er zelf achter komen dat hun huizen blijkbaar worden gesloopt en plaats moeten maken voor hoogbouw. Ook daar laat de communicatie te wensen over! In een bijeenkomst die alsnog gehouden is met die bewoners is aangegeven, dat het parkeerterrein het eerste is waar gebouwd gaat worden en dat daar ook al plannen/tekeningen van zijn.	aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. De stedenbouwkundige betekenis en een goede ruimtelijke inpassing van het accent bepaalt de uiteindelijke hoogte, niet op elke plek is dezelfde hoogte passend. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, voor andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	Volgens de mijnheer bij de inloopbijeenkomst, was het "alleen nog maar een visie" niets zou concreet zijn, er zou geen planning zijn, etc etc. Kortom er is geen eerlijke, open communicatie. In de ene bijeenkomst wordt iets anders gezegd dan in de andere bijeenkomst.	mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. De omgevingsvisie zal worden uitgewerkt in verschillende plannen. Soms is de gemeente eigenaar, vaak zal dat een andere partij zijn. In het geval van de P+R locatie is de gemeente eigenaar. Het ontwikkelen van een plan voor deze locatie - met mogelijk woningen - is hiermee dus één van de eerste plannen die op basis van de omgevingsvisie worden uitgewerkt. Bij deze planuitwerking worden uiteraard ook de buurt en andere belanghebbenden betrokken.
590	Ik huur sinds 2016 met veel passie en plezier een tuin, eerst alleen en al vrij snel samen met mijn partner. De tuinen van Ons Genot zijn een geweldige plek!! Het is niet alleen voor mij en mijn partner een “ hobby”, het is een manier van leven, een plek om te zijn, om in contact te zijn met mede tuinierders en om met trots te laten zien aan familie en vrienden. (die ook graag een dagje langs komen, mee helpen of een bakje koffie komen doen). Wij wonen in een appartementencomplex, dus in de zomer biedt Ons Genot ons de broodnodige verkoeling en frisse lucht. Ons Genot is een levendige actieve vereniging, er is sinds ik een tuin huur veel ontwikkeld. Om wat te noemen: de prachtige paddenpoel, wormenhotel, we maken zelf mest, snoeicursussen worden gegeven. En zo worden er nu ook stekjes verkocht, is er een tuinwinkel en sinds kort de zadenbieb. Er wordt circulair getuinierd, wij proberen de natuur en biodiversiteit te versterken en zowel jong als oud loopt hier rond. Mijn vrienden en familie zijn positief verrast door de schoonheid, de rust, de sfeer en het prachtige complex. Dit is naar mijn mening niet zomaar te verplaatsen!! Tuinieren, het “ op de tuin zijn “ , de contacten met mede tuinierders betekent	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	enorm veel voor mij: ontspanning, beweging, een plek om buiten te zijn (ik woon in een appartement) en een stuk bijdragen aan het koesteren en behouden van natuur.	
591	Wij zijn inwoners van de wijk Tuindorp en deze zienswijze heeft betrekking op de onderdelen van de ontwerp omgevingsvisie die deze wijk raken, te weten de aanleg van fietstunnels onder het spoor en de knip in de Mr. Tripkade. In dat kader willen wij graag het volgende naar voren brengen. **Tunnels onder het spoor** In de ontwerp omgevingsvisie is opgenomen dat twee fietstunnels aangelegd zullen worden onder het spoor naar de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Onze verwachting is dat dergelijke fietstunnel ervoor zullen zorgen dat de verkeersonveiligheid in de wijk aanzienlijk toeneemt. De fietstunnels zullen naar onze verwachting bijvoorbeeld leiden tot en doorgaande fietsroute door de wijk door de Prof. Ritzema Boslaan richting het centrum van de stad. - *Verkeersveiligheid* Wij zien in het ontwerp niet terug dat er deugdelijk onderzoek is gedaan naar welke gevolgen de toename van fietsverkeer, waaronder ook scooters, elektrische (bezorg)fietsen en (elektrische) fatbikes zullen vallen, voor gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid in de wijk. Het wegennet binnen Tuindorp is in onze optiek niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen, met gescheiden fietspaden van de weg. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties in Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

- *Algemene veiligheid*

In de wijk Overvecht is statistisch gezien sprake van meer criminaliteit. De recente ‘rellen’ rondom het winkelcentrum Overvecht zijn daar een illustratie van. Als gevolgen van meer doorgangen van Overvecht naar Tuindorp bestaat er een aanzienlijke kans dat die criminaliteit zich zal verplaatsen naar de wijk Tuindorp. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie niet terug dat daar onderzoek naar is gedaan.

- *Financiën*

De aanleg van twee fietstunnels onder het spoor is een enorm kostbare aangelegenheid. In aanmerking genomen dat de gemeente Utrecht er financieel al bijzonder slecht voor staat, valt niet in te zien wat de meerwaarde is van de aanleg van deze fietsverbindingen. Bovendien zijn er bestaande verbindingen tussen de wijken Overvecht en Tuindorp die prima functioneren. Ons inziens de schaarse middelen die de gemeente tot zijn beschikking heeft beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen.

De knip in de Mr. Tripkade

Het aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal ons inziens tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer met name in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Het aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat autoverkeer uit het westen van de wijk Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie ook niet terug dat onderzoek is gedaan naar de verkeerkundige gevolgen van deze aanpassing en welke effecten dat heeft op de verkeersveiligheid.	
592	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
593	Met deze zienswijze wil ik mijn bezorgdheid uiten over het voorgenomen plan om amateurtuindersvereniging Ons Genot te verplaatsen ten behoeve van de aanleg van nieuwe sportvelden. Ik ben van mening dat dit plan onwenselijk is vanwege de belangrijke rol die de tuindersvereniging speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het behoud van het naastgelegen Natuurgebied Zuilen. Deze zienswijze is gebaseerd op twee hoofdargumenten: het belang van biodiversiteit en de ecologische waarde van de locatie in relatie tot het natuurgebied. **1. Belang van Biodiversiteit** De amateurtuindersvereniging Ons Genot draagt significant bij aan de biodiversiteit binnen de gemeente Utrecht. In de Omgevingsvisie Utrecht 2040 wordt benadrukt hoe belangrijk het is om biodiversiteit te bevorderen en te beschermen. De tuinen van Ons Genot bieden een gevarieerd landschap waar een breed scala aan planten en dieren kan gedijen. Deze groene oase draagt bij aan de ecologische diversiteit en fungeert als een toevluchtsoord voor diverse insecten, vogels en andere kleine dieren.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het verplaatsen van deze tuinen voor de aanleg van sportvelden zou een aanzienlijke vermindering van de biodiversiteit betekenen. Het is van groot belang dat de gemeente haar eigen visie op biodiversiteit naleeft door bestaande groene ruimtes, zoals die van Ons Genot, te behouden en te beschermen. **2. Ecologische Waarde en Verbinding met Natuurgebied Zuilen** Ons Genot grenst direct aan het Natuurgebied Zuilen, een waardevol en kwetsbaar ecosysteem. Dit natuurgebied staat bekend om zijn rijke flora en fauna en speelt een cruciale rol in het behoud van lokale biodiversiteit. De tuinen van Ons Genot fungeren als een bufferzone en verlengstuk van dit natuurgebied. Ze bieden extra habitat en voedselbronnen voor de dieren en planten die ook in het natuurgebied voorkomen. Het verlies van deze tuinen zou niet alleen de biodiversiteit in de tuinen zelf schaden, maar ook negatieve gevolgen hebben voor het aangrenzende natuurgebied. Door de tuinen te behouden, wordt de ecologische waarde van het gehele gebied versterkt en wordt een natuurlijke verbinding gewaarborgd, wat essentieel is voor de migratie en het voortbestaan van verschillende soorten. **Conclusie** Gezien de cruciale rol die amateurtuindersvereniging Ons Genot speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het ondersteunen van het Natuurgebied Zuilen, verzoek ik de gemeente Utrecht dringend om af te zien van het plan om deze tuinen te verplaatsen ten behoeve van sportvelden. In plaats daarvan zou de gemeente moeten zoeken naar alternatieve locaties voor de sportvelden die geen negatieve impact hebben op de biodiversiteit en de ecologische integriteit van de omgeving.	
594	Ik ben woonachtig in een appartement aan de Tiberdreef in de directe omgeving van het station, en maak een aantal van de bekende problemen in Overvecht aan den lijve mee; met name het vaak hard rijdende autoverkeer. Bij de informatieavond bleek een ander probleem minder bekend: het grote aantal automobilisten die (gratis) in Overvecht parkeert om het laatste stukje naar het	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	centrum van Utrecht met de trein te gaan. De P+R parkeerplaats is elke dag vanaf een uur of acht vol, en ook de straten in de omgeving. In het algemeen ben ik positief over de groeiplannen m.b.t. het aantal woningen in Overvecht. Er is woningnood in Nederland, en vooral ook in Utrecht; ik heb hier zelf mee te maken omdat een dochter weer thuis is komen wonen omdat ze zelf geen woonruimte kan vinden. Ook ben ik positief over versterking van het grootsteedse karakter van stationsomgeving en winkelcentrum (enige tijd geleden was in het nieuws dat Utrecht verschillende 'stadscentra' zou gaan krijgen, waarvan dit gebied er één is). Hieronder noem ik een aantal punten die ik graag onder uw aandacht breng. **Verkeersstromen** Tijdens de informatieavond herkende ik in de visie voor mobiliteit in Overvecht de manier hoe Houten is opgezet, en de ambtenaar met wie ik sprak, bevestigde dat Houten een inspiratiebron is. Ik heb zelf zo'n 16 jaar in Houten gewoond en ben erg positief over de opzet met (in de situatie van Houten) een rondweg voor autoverkeer, waardoor de fiets altijd de snelste optie is om binnen het stadsdeel van A naar B te komen. Ik denk dat dit in Overvecht heel goed kan werken, hoewel het voor veel mensen natuurlijk flink wennen zal zijn. Wel denk ik dat er extra aandacht zal moeten zijn voor de doorstroming op de noordelijke rondweg. Wellicht kan hier een scheiding worden gemaakt tussen verkeer binnen Overvecht en verkeer dat de wijk vooral voorbijrijdt. Ook pleit ik voor meer ongelijkvloerse oversteken voor voetgangers en fietsers: stoplichten zorgen voor veel oponthoud voor zowel snel- als langzaam verkeer. Ook pleit ik ervoor om specifieke maatregelen te nemen om verkeer van forenzen naar station Overvecht tegen te gaan. Ik begrijp dat de P+R plaats op de nominatie staat om te verdwijnen: goed idee. Zelf zou ik er last van hebben om moeilijker van mijn straat naar de snelweg vv te komen, wellicht is het mogelijk om alleen een 'kiss & ride' plek over te houden en het gebied verder te reserveren voor bestemmingsverkeer.	Op dit moment wordt onderzocht hoe de noordelijke randweg (NRU) in de toekomst moet worden ingericht. Hierbij wordt ook gekeken naar de effecten van maatregelen in Overvecht. De P+R staat inderdaad op de nominatie om herontwikkeld te worden. Hoe het stationsgebied er verder uit komt te zien en welke beperkingen worden toegepast voor het autoverkeer moet nog worden uitgewerkt in concrete plannen. Bedankt voor uw positieve reactie over het groen in de omgevingsvisie. Volgens ons zijn uw opmerkingen in de lijn met wat er in de omgevingsvisie staat. De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. Als er initiatiefnemers projecten uitwerken of ontwikkelen voor dit gebied kan de gemeente medewerking verlenen aan verbeteringen zoals u voorstelt. Dit vraagt uitwerking tot concrete projecten door eigenaren en/of andere initiatiefnemers. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Het is ons bekend dat deze flats bijzondere reliefs hebben. Wij gaan hier zorgvuldig mee om.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen Ik ben positief over de plannen om verschillende groenstroken meer met elkaar te verbinden. Ik vind het belangrijk dat de fiets- en wandelpaden langs het spoor behouden blijven (bijv. van station naar fort Blauwkapel). Ik pleit er ook voor om het Noorderpark te behouden en te beschermen als groenzone voor de bewoners van Overvecht. De vestiging van een golfclub is een gemiste kans, deze ruimte had beter gebruikt kunnen worden om meer wandelpaden e.d. te realiseren. **Bedrijvigheid stationsgebied** De direct omgeving van het station is op dit moment bepaald geen visitekaartje voor de wijk: twee vestigingen van het Leger des Heils, een kantoor van de kinderbescherming, en een (anoniem) belastingkantoor. Het zou goed zijn om te investeren in betere voorzieningen, bijvoorbeeld in de plint van het CNV kantoor. Ook de opzet van de fietsenstalling is niet handig, omdat iedereen die op de fiets naar het station komt, op een anonieme plek uitkomt. **Verbinding Tuindorp** Het spoor is op dit moment een grote barrière tussen de twee wijken. Ik heb in de plannen al een of twee extra doorgangen gezien onder het spoor, en hier geldt: hoe meer, hoe beter. Bijvoorbeeld door de doorgang bij het station open te houden in plaats van afgesloten met poortjes. Betere bereikbaarheid van de Overvecht-kant van het station vanuit Tuindorp zorgt hopelijk tot meer draagvlak voor voorzieningen (winkeltjes, hippe koffietentjes en dergelijke). **Tannhauser dreef** Een klein puntje tot slot: de grote flats aan de Tannhauser dreef zien eruit alsof ze groot onderhoud nodig hebben. Deze flats beschikken over monumentale reliefs, die best wat meer aandacht mogen krijgen en vooral behouden moeten blijven. Niet slopen dus!	
595	Als verontruste mede-eigenaar van een tuin op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot, wilik u het volgende in overweging geven:	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onze vereniging bestaat al 70 jaar. Velen die hier tuinieren, doen dit al tientallen jaren en behoren inmiddels tot de categorie ouderen. In mijn werk als Praktijkverpleegkundige Ouderen in een huisartsenpraktijk houd ik mij 0.a. bezig met het zo lang mogelijkfithouden van mensen boven de 75 jaar. Ik probeer hen te stimuleren dingen te ondernemen, contacten te leggen met anderen, te bewegen! Dit is niet alleen goed voor de lichamelijke conditie maar houdt ook het brein gezond. Dit draagt bij aan kwaliteit van leven en zorgt ervoor dat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen. Op onze tuindersvereniging wordt door iedereen hard gewerkt. Tuineren is zwaar maar bevredigend werk. Daarbij heb je veel contact met eigenaren van andere tuinen, men helpt elkaar bij het doen van zwaardere klussen en er is altijd genoeg stof tot praten/overleggen. En dit is juist wat ik als Praktijkverpleegkundige Ouderen graag zie! Dit houdt mensen fit en draagt bij aan levensvreugde. Het geeft mensen het gevoel dat ze ertoe doen! Dit gezegd hebbende is het natuurlijk ook zo dat tuindersvereniging Ons Genot een prachtig gebied is. Het is een oase aan de rand van een drukke stad. Ik verzoek u daarom dit prachtige stuk natuur niet te vernietigen maar het te behouden. Daar vaart iedereen wel bij!	voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
596	Ik schrok natuurlijk wel een beetje toen we te horen kregen dat manage t'Hoogt al een champagne bijeenkomst organiseerde, omdat ze schijnen te weten dat ze zelf niet de ongelukkige zijn waar de voetbalvelden gaan komen. Zal het waar zijn, is het een trucje? Hoe komt het dat de manege dit al weet? Allerlei vragen spoken door mijn hoofd. De andere plek is een volkstuinpark, zo te zien. Ik wilde eigenlijk helemaal geen mail sturen. Ik ben bang dat het op hele andere manieren wordt uitgespeeld. Het gaat dus (zo lijkt het) een volkstuinpark worden wat plaats moet maken voor 1 soort gras. Mijn dochter heeft op voetbal gezeten vorig jaar, er was heel snel een team en er zijn best verenigingen in de buurt te vinden waar ze terecht kon. Gelukkig stopte het en keek ze meer naar de vogels in de lucht, de sfeer op de vereniging was niet zo prettig. Langs de lijn werd er veel geschreeuwd.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik reed vandaag door Noord - Holland langs velden vol met dezelfde bloemen. Gastarbeiders plukten ze vanaf 7 uur 's ochtends. 1 soort bloem, de hele dag. U weet net zo goed als ik hoe beroerd we er in Nederland voor staan, rondom diversiteit en bodemkwaliteit enzo. Mono -cultuur wint het van diversiteit. We vinden elkaar niet meer zo goed, de diversiteit in mensen die je ontmoet neemt af. Dat maakt volkstuinieren nou zo leuk. Oudere mensen ontmoeten mijn dochter, Turkse gezinnen twee huisjes verder. De hoek waar je naar toe kan lopen vanaf de vecht doet zo oud - hollands aan. Het lijkt soms wel even op de jaren 90. Wat een prachtig stukje bos richting slot Zuilen. Ik ben heel benieuwd wat Belle van Zuylen zou schrijven over de tijd die we nu met elkaar beleven. Benieuwd of haar proza gelezen zou worden. Ik dien dus dan toch maar officieel hierbij een bezwaar in. Tegen de komst van voetbalvelden in het algemeen. Ik zou het echt heel erg vinden als Ons Genot plaats zou moeten maken voor voetbalvelden.	
597	Ik wil graag mijn standpunt kenbaar maken en hoop dat mijn persoonlijke verhaal bijdraagt aan het uiteindelijk heroverwegen van de intentie het complex te laten ontruimen om plaats te maken voor voetbalvelden. Ik wil u dringend verzoeken een alternatieve locatie te vinden voor het realiseren van sportvelden. In deze roerige tijd van globalisering, polarisatie en verstedelijking is een groene oasis zoals die op Ons Genot een groot goed. Mensen van alle leeftijden en achtergronden ontmoeten elkaar en delen de passie van samen tuinieren. Ze delen kennis maar ook lief en leed. Ze zetten zich vrijwillig in, maken de stad groener en meer divers. Ik woon inmiddels al meer dan 20 jaar in Utrecht en ben ontzettend dankbaar voor alle kansen die ik hier heb gekregen. Ik heb me hier goed kunnen ontplooien. Als dochter van een Nederlandse vader (vrachtwagenchaffeur) en Indonesische moeder (huisvrouw) heb ik me nooit echt thuis gevoeld in het dorp waar ik opgroeide. Pas toen ik in Utrecht ging studeren, muziek ging maken en uiteindelijk ook mijn liefde voor het tuinieren heb ontdekt, kon ik me echt ontplooien en worden wie ik nu ben.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Inmiddels heb ik een drukke baan en een gezin. Voor je het weet zit je in bubbel en ontmoet je alleen mensen die op je lijken, zit je vast op de route huis-werk- AH en school, ren je je rot en kom je tegelijkertijd geen stap verder. Toen in rond 2017 klachten van stress en oververmoeidheid ontwikkelde ben ik gaan tuinieren bij Ons Genot. Niet alleen het bezig zijn in de tuin maar ook alle waardevolle contacten hebben mijn leven en dat van mijn gezin ontzettend verrijkt. Inmiddels wonen ook mijn ouders in Zuilen. Zij hebben hun eengezinswoning verruild voor een kleine seniorenflat zonder tuin. Ik verleen mantelzorg en ook zij genieten ontzettend van de prachtige groene omgeving van het tuinencomplex, het tuinieren zelf en de nieuwe contacten die zij daar op hebben gedaan. De tuin die we samen verzorgen is door mijn voorganger meer dan 45 jaar onderhouden, er staan prachtige bomen en struiken op er leven veel verschillen dieren zoals eekhoorns, kikkers, salamanders en zelfs ijsvogels en we hebben de afgelopen twee jaar hard gewerkt aan een stukje moestuin waar we eetbare planten telen. Ik werk nu een jaar als vrijwilliger in de tuinwinkel waar ook regelmatig buurtgenoten langskomen die met hun kinderen in de speeltuin komen spelen of een vaste wandeling maken over het complex. Dit jaar bestaat de vereniging 70 jaar en we kijken uit om met zijn allen het glas te heffen op alle mooie initiatieven die we de afgelopen jaren hebben genomen (zelfs een zadenbieb) en alle initiatieven die de komende jaren gaan komen. Ik kan me niet voorstellen dat er over een aantal jaar sportvelden op deze bijzondere plek komen. Helemaal omdat het complex reeds omringd wordt door tennisvelden, voetbalvelden een atletiekbaan, een schaatsbaan en een boogschuttersvereniging.	
598	Let op: verwijzingen naar Utrecht monitor in tekst. **PlanMER** Allereerst gaan we in op de PlanMER. De PlanMER is opgesteld voorafgaand aan de Ontwerp Omgevingsvisie. In de PlanMER is sprake van twee alternatieven: • Gebundelde verdichting met een HOV-as • Gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk	Alternatief 2 wordt hoger beoordeeld op het onderdeel sport en bewegen dan alternatief 1, omdat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene fiets- en wandelverbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Daarom wordt alternatief 2 hoger beoordeeld op dit onderdeel dan alternatief 1.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een tekstuele opmerking: in het PlanMER worden de termen alternatief en variant door elkaar gebruikt. Dat is niet handig, omdat de betekenis van deze twee termen verschilt. “Variant” komt 5x voor, “alternatief” meer dan 500 keer. We pleiten voor een heldere keuze om in het PlanMER, de Omgevingsvisie en in bijlage B consequent één van beide woorden te gebruiken. In het PlanMER is uitgegaan van verdichting met 7.000 woningen, 4.300 arbeidsplaatsen in beide alternatieven. De alternatieven verschillen van elkaar v.w.b. de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt. In de Omgevingsvisie is de verdichting bijgesteld naar 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen. Na het opstellen van de Ontwerp Omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Kenmerken van Alternatief 1, gebundelde verdichting: • Centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto en HOV, inzet op totale mob transitie • Maximale inzet op OV • Carnegiedreef als centrale as • Autoluwe woonstraten met knips naar ontsluitingswegen Kenmerken van Alternatief 2, gespreide verdichting: • Bestaande structuur is uitgangspunt • Optimalisatie van bestaand OV aanbod • Auto maakt gebruik van bestaande verkeersstructuur Effecten van Alternatief 1, gebundelde verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Autoverkeer meer van wegen in de buurten naar gebiedsontsluitende wegen • Gunstig effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid, oversteekbaarheid • Gunstig effect op CO2 door ontmoedigen gemotoriseerd verkeer Effecten van Alternatief 2, gespreide verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Meer verkeer blijft in woonstraten • Negatief effect verkeersveiligheid t.o.v. referentie	Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. In de omgevingsvisie zijn diverse maatregelen opgenomen om fietsen te stimuleren en aantrekkelijker te maken. Met de omgevingsvisie richten we ons vooral op, ook door u aangedragen, ruimtelijke inrichting/maatregelen. Veel van de genoemde andere suggesties zijn terecht (aanbieden van fietsen, lessen fietsrepareren, etc), maar zijn geen zaken die we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Vanuit andere projecten/programma's werkt de gemeente hier wel aan De omgevingsvisie zet juist in op het verbeteren van de alternatieven voor de auto, waarbij de auto ruimte inlevert. Wij verminderen dus niet 'botweg' autoparkeerplaatsen. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht gaan we ook verder in op de strategie ten aanzien van het verminderen van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De door u aangehaalde maatregel voor het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto’s in de wijk te krijgen en de relatie met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer staat niet in de omgevingsvisie. Elektrische auto's zijn geen oplossing voor minder gemotoriseerd verkeer, wel voor schoner gemotoriseerd verkeer. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie. Daarnaast lezen wij in uw reactie nog een aantal vragen/wensen/standpunten. Hieronder deze vragen/wensen/standpunten door ons samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. 1. Worden de wegen en straten in Overvecht ook aangepast aan de lagere snelheid zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgdrag van de automobilisten (zonder handhaving)? Antwoord gemeente: Ja, in de uitwerking (bij bijvoorbeeld herinrichtingen of groot onderhoud) worden de wegen en straten aangepast en ingericht conform de principes van duurzaam veilig voor een 30 km/u (of 15 km/u erf) weg. 2. Klopt het dat de VRI’s op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan? Kunnen ook andere VRI’s verdwijnen door de lagere snelheid en minder autoverkeer?

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers wordt in beide alternatieven in het PlanMER gelijk, en positief, beoordeeld. En dat is fijn! In het PlanMER wordt alternatief 2, gespreide verdichting, hoger beoordeeld op gezondheid voor wat betreft sport en bewegen. We denken dat dat niet klopt, als het effect van meer wandelen en meer gebruik van de fiets wordt meegerekend. Dagelijks lopen en fietsen dragen nog veel sterker bij aan een goede gezondheid dan onregelmatig (intensief) sporten. Bovendien leidt minder autoverkeer in de wijk tot minder herrie en minder stank en vieze stoffen in de lucht, ook dat draagt met zekerheid bij aan een betere gezondheid. Omdat in alternatief 1 veel meer dan in alternatief 2 wordt ingezet op vervanging van autoritten door actieve mobiliteit, denken we dat de gezondheidswinst in alternatief 1 duidelijk groter is dan in alternatief 2, zowel door meer beweging als door minder herrie en minder vieze stoffen in de lucht. We lezen in uw reactienota graag hoe u de gezondheidswinst van minder autoverkeer en meer lopen en fietsen in alternatief 1, in vergelijking met alternatief 2, in het PlanMER meeweegt. Iets soortgelijks geldt voor sociale cohese: ook die waardeert het PlanMER in alternatief 2 hoger dan in alternatief 1, terwijl in alternatief 1 meer wordt gewandeld en gefietst. Fietsen en wandelen bieden veel meer mogelijkheden voor sociale interactie tussen weggebruikers dan autoverkeer; fietsen en wandelen dragen zo sterk bij aan het versterken van de sociale cohesie. Als mensen elkaar op het voetpad of fietspad tegenkomen, is het veel gemakkelijker om even contact te maken, elkaar aan te kijken, te groeten of zelfs een praatje te maken; dat lukt niet met mensen zich verplaatsen in auto's. Sociale interactie tussen automobilisten beperkt zich doorgaans tot het opsteken van middelvingers. Daarnaast is meermaals in onderzoek aangetoond dat mensen veel minder contact hebben met hun overburen naarmate een weg drukker is met autoverkeer en dus minder makkelijk oversteekbaar. Omdat alternatief 1 sterk inzet op een transitie van auto naar actieve mobiliteit, denken wij dat alternatief 1 veel sterker bijdraagt aan het versterken van de sociale cohesie dan alternatief 2. We lezen graag in uw reactienota hoe u hierover denkt. In het PlanMER worden mitigerende maatregelen genoemd. We gaan hier op enkele daarvan dieper in:	Antwoord gemeente: Het is op dit moment nog niet duidelijk of en welke VRI's in Overvecht kunnen worden verwijderd door de aanleg van de HOV-baan of andere herinrichting. Dat zal nader onderzoek aan moeten tonen als we aan de slag gaan met het ontwerp en de verdere uitwerking. 3. Bij de bouw van de VO-school wenst u een fiets- en wandelvriendelijke inrichting en auto's moeten op (grote) afstand parkeren. Daarnaast moeten er bij de school een overdekte (liefst inpandig) stalling komen met voldoende veilig fietsparkeerplaatsen op eigen terrein en vanaf de stalling een directe toegang naar de ingang van de school. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. In de uitwerking van de locatie en ontwerp van het gebied rondom de VO-school en de VO-school zelf zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 4. Bij de nieuwe werkplekken wenst u een maximale fietstoegankelijkheid in de vorm van veilige routes en voldoende en veilige stallingen. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. Bij de ontwikkeling van extra werkplekken zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 5. U geeft aan dat u graag ziet dat er geïnvesteerd wordt in voldoende en veilige stallingen bij het station en dat daarvoor de gesprekken met ProRail en NS tijdig opgestart moeten worden. Antwoord gemeente: Op dit moment lopen de gesprekken met ProRail en NS waarin we op zoek zijn naar een (haalbare) locatie bij het station waar extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Zodra de resultaten hiervan bekend zijn en gedeeld mogen worden, zullen we dat doen. 6. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen wilt u echt dat fietsen wordt gefaciliteerd. Antwoord gemeente: Wij delen uw standpunt en met de voorgestelde maatregelen in de omgevingsvisie v.w.b. lopen, fietsen, auto en OV willen we er ook voor zorgen dat de vervoersarmoede vermindert en de gezondheid verbetert.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Het planMER stelt voor om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Volgens het PlanMER leidt dit tot minder autoverkeer. Naar ons idee gaat die vlieger niet op, dit is veel te kort door de bocht. Er zal juist meer zoekverkeer komen, op zoek naar de laatste beschikbare parkeerplek, zolang het aantal auto's niet vermindert. Om autoverkeer effectief te verminderen is naar ons idee beleid nodig om autobezit te ontmoedigen. Dat kan bijvoorbeeld door het instellen van een parkeertarief (is al een plan voor de hele stad). Daarmee wordt autobezit duurder gemaakt. Maar dat treft juist in Overvecht de mensen die toch al aan of onder het bestaansminimum zaten en zich nauwelijks een auto kunnen veroorloven. We vinden het botweg verminderen van autoparkeerplaatsen, zonder aanvullend beleid om alternatieven te stimuleren, een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen graag uw reflectie hierop. • Om de CO2 uitstoot van het plan te verminderen stelt de PlanMER voor om elektrisch vervoer te stimuleren. Het plan stelt dat dat kan worden gedaan door extra laadpalen te plaatsen en lokaal energie op te wekken. Net zoals het verminderen van autoparkeerplaatsen volgens ons niet zal leiden tot minder autoverkeer, zo zal ook het plaatsen van laadpalen in Overvecht niet leiden tot de aanschaf van elektrische auto's. Daarvoor zal het bezit van dure dergelijke auto's zal gestimuleerd moeten worden. En dat is in een wijk als Overvecht, waar veel mensen aan of onder het bestaansminimum leven, veel teveel gevraagd. Bovendien zet de gemeente met de omgevingsvisie in op minder autoverkeer. Wij vragen u: hoe verhoudt het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto's in de wijk te krijgen zich met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer? Wij snappen het niet goed en vinden ook dit een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen ook hierop graag uw reflectie. We stellen andere (mitigerende) maatregelen voor: stimuleer het bezit en het gebruik van alternatieven voor de auto: • Bied mensen een fiets aan: zorg dat iedere volwassene en elk kind een fiets heeft, dat geldgebrek daar geen drempel voor vormt; • Bied gemakkelijk toegankelijke fietsenstallingen bij de bestaande en nieuwe woningen;	7. U geeft aan dat er volgens u nu onvoldoende oostwestverbindingen voor de fiets door de wijk zijn. En u vraagt zich af of op het kaartje het fietsnetwerk wordt weergegeven. Daarnaast vraag u zich af of de extra oost-west route door het groen op het kaartje, die aansluit op fietsbrug De Gagel klopt. Want dat zou volgens u positief nieuws zijn. Antwoord: het kaartje waar u aan refereert is inderdaad het fietsnetwerk zoals dat is gebruikt in de onderbouwing. Hierin is inderdaad een fietsverbinding opgenomen die aansluit op fietsbrug De Gagel. Echter, in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geven we aan dat de oost-west verbinding door het park nog niet vastligt en dat het vooral om een zoekgebied gaat. Maar dát er een oost-west verbinding moet komen ligt inderdaad vast. 8. Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Antwoord gemeente: Bedankt voor uw suggestie. In de uitwerking van het centrumplan Overvecht (zie Overvecht Centrum: plan maken | gemeente Utrecht) zal worden ingegaan op de routes voor de fiets in en door het centrum (lokale routes). We nemen uw wens hier in mee. Vanuit de omgevingsvisie wordt er geen hoofdfietsroute of doorgaande fietsroute gefaciliteerd door het winkelcentrum. 9. Binnen onze mogelijkheden dragen we graag bij aan het stimuleren en faciliteren van lopen en fietsen, zoals in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. Antwoord gemeente: Wij waarderen uw bijdrage aan de fietscoalitie 'Heel Utrecht Fietst'. Ook gaan we in de uitwerking van de omgevingsvisie u als fietsersbond betrekken. Dat doen we bijvoorbeeld nu al in het project 'Herinrichting Amazonekwartier'.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Bied veilige fietsinfrastructuur in de hele wijk;
- Bied fietsenstallingen dicht bij de werkplekken en (boven)wijkse voorzieningen (alle winkelcentra, scholen, gezondheidscentrum, zwembad, etc etc);
- Stimuleer fietsen met (financiële) beloningen, campagnes en andere prikkels en incentives;
- Zorg dat mensen een aangepaste fiets kunnen uitproberen en lenen als een gewone fiets voor hen niet (meer) mogelijk is;
- Bied ook een professioneel ingerichte plek met begeleiding waar mensen zelf hun fiets kunnen (leren te) repareren, we bedoelen zoiets als BikeKitchen op veel plekken in de wereld al doet.

Zet daar grootschalig op in. En verleid inwoners hiermee om de fiets te gebruiken. We lezen in de reactienota graag wat u vindt van deze ideëen en hoe u dat in de Omgevingsvisie vormgeeft.

Omgevingsvisie
We zijn blij met de doelen van de Omgevingsvisie, om het ‘groen’ en het ‘blauw’ te versterken. In een groene omgeving is het prettiger fietsen. Het plan voorziet in minder autoverkeer door de parken; daar keert de rust weer en wordt het veel fijner om de fietsen, hard te lopen en te wandelen. Dat de parken met fiets- en wandelroutes met elkaar worden verbonden maakt de situatie veel beter voor actieve mobiliteit.

We zijn ook blij dat de gemeente voorrang wil geven aan lopen, fietsen en OV. De auto domineert nu nog veel doorgaande wegen en buurtstraten in Overvecht, zowel stilstaand geparkeerd als (vaak te hard) rijdend over de Dreven. Dat beperkt de leefbaarheid en levendigheid in de wijk en zorgt ook voor verkeersonveiligheid. Betere (wandel- en) fietsroutes binnen de wijk en met rest van de stad maken het aantrekkelijker om te fietsen.
We zijn er blij mee dat het plan er in voorziet dat de Carnegiedreef en Zamenhofdreef autovrij worden gemaakt, een ingrijpende maatregel die er voor gaat zorgen dat de overlast door herrie en stank in de omgeving sterk verminderen. Dat leidt, zoals hiervoor bij de PlanMER al beschreven, tot een betere leefbaarheid en gezondheidswinst. Er zijn voor de auto voldoende

Nr.	Reactie	Antwoord
	alternatieven en heel veel verplaatsingen in de wijk én de stad zijn korter dan 7,5 km, die prima op de fiets gemaakt kunnen worden. De maximumsnelheid in de wijk wordt verlaagd naar 30 km/u (en op specifieke plekken tot 15 km/u). We willen dat er zo min mogelijk uitzonderingen komen op de verlaging naar 30 km/u. We zijn blij met de lagere snelheid, omdat een aanrijding van een fietser (of voetganger) door een auto bij deze snelheid veel gemakkelijker voorkomen kan worden, omdat er meer tijd is om af te remmen en omdat er minder tijd nodig is om tot stilstand te komen. En als er toch een aanrijding gebeurt, dan leidt dat tot veel minder ernstig letsel dan bij een hogere snelheid. *In Amsterdam is de maximumsnelheid stadsbreed in één klap verlaagd naar 30 km/u. We hebben met eigen ogen gezien dat in grote delen van de stad, ook op de grotere doorgaande wegen, de snelheid daadwerkelijk veel lager is geworden en er veel rustiger wordt gereden. Zelfs als maar een deel van de automobilisten zich er aan houdt, leidt dat tot grote navolging, omdat de mogelijkheden om in te halen heel beperkt zijn. De stad voelt veel vriendelijker aan.* We willen dat de inrichting van de wegen en straten in Overvecht wordt aangepast aan de nieuwe, lagere snelheid, zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgedrag van de automobilisten. Zodat de weg zonder handhaving al een V85 onder de 30 km/u heeft. En er indien nodig geloofwaardig gehandhaafd kan worden. Minder autoverkeer en de lagere snelheid in de wijk maakt dat volgens ons ten minste een deel van de verkeerslichten in de wijk kan verdwijnen. We gaan er vanuit dat de VRI’s op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan. Er staan dan nog VRI’s langs de NRU, de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en een enkele bij de goridaanse knoop naast het Overvecht Centrum. Op drukke kruispunten zijn verkeerslichten nodig om voldoende grote hiaten te maken in de kruisende verkeersstroom en een ordelijk verloop van het verkeer te borgen. Maar VRI’s zijn niet nodig als het rustig genoeg is. Verkeerslichten zijn niet de meest veilige	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kruispuntinrichting, zo liet de SWOV in eerder wetenschappelijk onderzoek zien. Uitzonderingen zijn onder meer verkeerslichten bij scholen waar grote groepen scholieren oversteken. Er dient afgewogen te worden of die helemaal weg kunnen, als oversteken ook zonder verkeerslicht voldoende veilig is (handhaaf het zebrapad), of dat het verkeerslicht tijdens de schoolspitsen moet blijven werken en daarbuiten uit (of op oranje knipperen) gezet kan worden. De Omgevingsvisie stelt voor dat een nieuwe VO-school wordt gebouwd. We willen dat de omgeving van de school fiets- en wandelvriendelijk wordt ingericht. Auto's in de nabijheid van de schoolingang leiden op veel andere plekken in de stad tot het gevoel dat het onveilig is om lopend of op de fiets naar school te komen. Daarom willen we dat auto's alleen op (grote) afstand van de ingang van de school mogen komen. En we gaan er vanuit dat, vanuit het hele principe van de Omgevingsvisie, de gemeente zorgt voor ruim voldoende en veilige fietsparkeerplekken op het terrein van de school. We lezen in de Omgevingsvisie dat het schoolplein buiten schooltijd openbare ruimte is, dat vraagt om extra aandacht voor (de veiligheid van) de stallingsmogelijkheden. We willen een overdekte stalling, liefst inpandig, met rekken met een aanbindmogelijkheid voor het slot van de fiets. Met een directe toegang vanuit de stalling naar de (hoofd)ingang van de school, zodat scholieren maximaal worden uitgenodigd om naar school te komen fietsen. Ook voor de nieuwe werkplekken in het gebied vragen we om maximale fietstoegankelijkheid. Veilige routes, voldoende en veilige stallingen moeten fietsen naar de werkplekken zoveel mogelijk faciliteren. Station Overvecht ligt ook binnen het gebied van de Omgevingsvisie. We willen veel betere mogelijkheden om fietsen te stallen. De inpandige stalling voelt nu onveilig en door zijn langgerekte vorm staan veel fietsen op grote afstand van de ingang van het station. Dat blijkt ook uit de grote aantallen fietsen die op het plein bij het station gestald staan. Dit biedt een rommelige en onverzorgde aanblik, dat maakt het gebruik van het station onaantrekkelijk. Laat hier zien dat u meent wat u in de Omgevingvisie opschrijft dat u inzet op het gebruik van het OV. Onze oproep: investeer in voldoende en veilige stallingen bij het station. Inpandig, verlicht, met veel doorzicht, bewaakt met menselijk toezicht, 24 uur gratis. Dit vraagt tijd en is de verantwoordelijkheid van niet alleen de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente. Er is nog best wat tijd tot het planjaar 2040, ga daarom nu al het gesprek aan met ProRail, de beheerder van de stationsomgeving. We vinden het belangrijk dat het autogebruik in Overvecht wordt ontmoedigd en het fietsgebruik wordt gestimuleerd. De wijk biedt een aanblik alsof “iedereen” het normaal vindt om “alles” met de auto te doen. Maar in Overvecht heeft maar 58% van de huishoudens een auto ter beschikking. Dat is minder dan gemiddeld in de hele gemeente (inclusief de binnenstad, waar autobezit nog veel lager is), 64% van de huishoudens in Utrecht heeft de beschikking over een auto. Dat het autobezit in Overvecht zo laag is, komt niet omdat het OV en de fiets een groot aandeel in de mobiliteit hebben, maar gewoon omdat auto’s duur zijn en de inkomens in Overvecht laag. Daardoor hebben Overvechters relatief veel last van vervoersarmoede. Daarnaast is de gezondheid van de bewoners van Overvecht gemiddeld veel slechter dan die van andere inwoners van Utrecht. De levensverwachting in goed ervaren gezondheid is in Overvecht slechts 56 jaar tegen 64 jaar gemiddeld in heel Utrecht. Problemen met rondkomen dragen sterk bij aan een lagere ervaren gezondheid. Als mensen geen auto nodig hebben, scheelt dat behoorlijk in de kosten en kunnen mensen hun geld aan andere zaken uitgeven. Daarnaast draagt voldoende beweging bij aan de gezondheid. Dat kan door bijvoorbeeld voor dagelijkse dingen de fiets te pakken. Beweging draagt bij aan het voorkomen en verminderen van o.a. diabetes, hart- en vaatziekten, depressie en diverse soorten kanker. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen willen we dat fietsen echt wordt gefaciliteerd! We spreken veel inwoners van de wijk die niet durven te fietsen vanwege hun beleving van de verkeersonveiligheid. Dagelijks gebruik van het openbaar vervoer is voor een grote groep inwoners van de wijk te duur. We werken er met de fietscoalitie ‘Heel Utrecht Fietst’ al drie jaar hard aan dat meer Overvechters over een volwassen- of kinderfiets kunnen beschikken en veilig leren fietsen. Zonder fiets is je wereld te klein! Met de Omgevingsvisie ondersteunt de gemeente de doelen die we als fietscoalitie nastreven. We weten dat er weerstand bestaat vanuit een deel van de inwoners. Hun idee is dat ze afhankelijk zijn van de auto. Met het hoge autogebruik in de wijk	

Nr.	Reactie	Antwoord

beperken ze de ontplooiings- en ontwikkelingsmogelijkheden van andere inwoners, die niet (kunnen) beschikken over een auto. De Omgevingsvisie ondersteunt een verschuiving in dat beeld: ook inwoners zonder auto moeten zich veilig door de wijk kunnen verplaatsen.

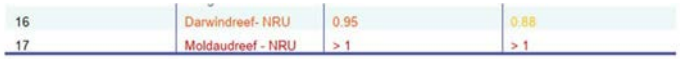
Het fietsnetwerk
We zijn blij dat het fietsetwerk een upgrade krijgt. Met name oostwestverbindingen door de wijk zijn momenteel onvoldoende aanwezig. Tussen de Paranadreef en de Japuradreef staan nu geen fietsverbindingen ingetekend op de kaart in het Mobiliteitsplan. Bij de herinrichting van het gebied rond de Amazonedreef bleek dat het niet mogelijk is om een fietsverbinding in te passen op de Rio Negrodreef die aan de eisen voor een hoofdfietsroute voldoet. Stellen de kaartjes rechtsonderaan pagina 167 van deel B het fietsnetwerk voor? Daar zouden we heel enthousiast over zijn! We zien een extra oost-west route door het groen, die aansluit op fietsbrug De Gagel.
En we zien in hetzelfde kaartje tussen de De Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug twee extra oeververbindingen over de Vecht. In de Omgevingsvisie deel A wordt expliciet aangegeven dat er een extra verbinding komt onder het spoor door en extra verbindingen over de Vecht. Dat vinden we hard nodig om Overvecht uit het isolement te verlossen én om ruimte te bieden aan het toenemend gebruik van de fiets.

Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen.
Niet alleen wij vinden dat de verkeersveiligheid verbetert door knips in de doorgaande autowegen. Dat bevestigde ook de rechter, nadat wij bezwaar en beroep hadden aangetekend tegen het verwijderen van de bussluis in de Amazonedreef. De rechter gaf ons gelijk4: als de bussluis zou moeten verdwijnen (zoals een burgerinitiatief vroeg), zou de gemeente kostbare aanvullende maatregelen moeten nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de extra geluidshinder op de gevels van de woningen te beperken. Hiermee willen we aangeven dat ook volgens een onafhankelijke rechter knips in doorgaande autowegen bijdragen aan betere

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersveiligheid en minder geluidhinder. Dat gunnen we de inwoners van Overvecht van harte en daarom ondersteunen we de knips die in de Omgevingsvisie worden voorgesteld. **Vervolg** Het vraagt moed en doorzettingsvermogen van de bewoners, ambtenaren, wethouder en raad om over de voorgenomen maatregelen in de Omgevingsvisie met elkaar het gesprek te blijven aan gaan. En met elkaar door te pakken om de Omgevingsvisie verder uit te werken en tot een succes te maken. Dat vraagt om een gedegen uitwerking van maatregelen. En dus niet, zoals hiervoor al betoogd, om het opheffen van parkeerplaatsen zonder een alternatief aan te bieden, want dat vergroot alleen de weerstand. En ook niet door elektrisch vervoer te stimuleren, want elektrische auto's zijn voorlopig nog veel duurder dan gewone auto's en de Omgevingsvisie wil juist minder gemotoriseerd verkeer. Publieke middelen kunnen veel beter besteed worden dan aan het subsidieren van "stekkerauto's". Start met het stimuleren van fietsen, met maatregelen zoals hiervoor in diverse bullets beschreven. In lijn met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie moeten juist fietsen en lopen worden gefaciliteerd en gestimuleerd. Begin daar nu al mee! Binnen onze mogelijkheden dragen we daar graag aan bij, in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. We blijven graag op de hoogte. En we kijken uit naar uw antwoorden in de reactienota op de hiervoor gestelde vragen.	
599	Bij deze willen we reageren op de omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht en dan specifiek op de 2 tunnels voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en de wijk Tuindorp. Uit de visie volgt dat er betere verbindingen moeten komen tussen beide wijken maar of dat met dit voorstel ook wordt gerealiseerd naast de tunnels die er al zijn, wordt niet duidelijk. De punten die we zien en waar meer inzicht in moet komen om een afweging te kunnen maken zijn: • Welk probleem wordt er opgelost? De route de wijk uit kan nu al via de Tripkade en de Eykmanlaan. • Er is al grote drukte rondom schooltijden van de 3 scholen en twee extra aanvoer verbindingen maakt het minder veilig.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Op de plek waar de tunnels nu getekend staan, staan nu veel mooie grote bomen die het uitzicht op het spoor tegenhouden, het geluid van de treinen minder maken en helpen tegen fijn stof en milieuvervuiling. Het verwijderen van dit groen staat niet in verhouding tot het mogelijke voordeel van een tunnel. • Op andere plekken in Utrecht is nu al bekend hoe duur tunnels zijn, dergelijke kosten staan niet in verhouding tot het voordeel van de tunnel. • Daarnaast maken we ons ernstige zorgen om de overlast die tunnels kunnen veroorzaken voor de omwoners. Denk hierbij aan herrie, vuurwerk misbruik en licht van de tunnel die altijd aan moet staan. Nog afgezien van de vele jaren werk om ze te realiseren met veel bouwoverlast op al drukke punten. Als eventuele oplossingen zien we dat bijvoorbeeld de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan ongelijkvloers wordt gemaakt en daarmee veiliger en sneller wordt. En misschien kan onderzocht worden of de toegangspoorten van de huidige doorgang van de NS op betere plaatsen gesitueerd worden?	
600	Graag wil ik dat de leefbaarheid binnen de wijk Overvecht omhoog gaat en toekomstbestendig is. De ontwerp visie die ter inzage is gelegd geeft aan dit ook voor de bestaande bewoners van de wijk Overvecht te willen doen, alleen geven de ingediende documenten dit niet aan. Hiermee wil ik ervoor zorgen dat huidige bewoners, zoals ik, ook niet worden gedupeerd door nieuwbouw van 5000 woningen en 3000 werkplekken. Indien de gemeente de visie heeft dat in Overvecht deze aantallen woningbouw bij kunnen komen, moeten ze ook harde eisen en niet alleen de ondergrens van regelgeving opschrijven waar ontwikkelaars aan moeten voldoen en onderbouwen dat het geen negatieve effecten heeft en dat de ontwikkeling ten goede komt van de Wijk Overvecht Regelgeving is de ondergrens waar je aan moet voldoen, en Overvecht is al een wijk die afgeschilderd wordt als ondergrens van de samenleving om te wonen binnen Utrecht. Laten we nu met deze ontwikkeling ervoor zorgen dat de Wijk Overvecht een fijne omgeving wordt om te wonen voor iedereen. **Parkeren** Ik verzoek om te kijken naar de parkeernorm, u geeft aan dat dit volgens de parkeernorm gemeente Utrecht gaat. Dit betekent bij de bouw van 5000 woningen dat er maximaal 500 parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden	Wij begrijpen dat de leefomgeving en het wooncomfort voor u en andere bewoners van Overvecht van groot belang is. Het is essentieel dat nieuwe woningen zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving. De beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht biedt ons de kaders die nodig zijn om de toekomst van de wijk vorm te geven. Als bij de verdere uitwerking van de plannen blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of dat initiatieven in strijd zijn met de waarden die we hebben vastgesteld, zullen we zorgvuldig bekijken hoe maatwerk mogelijk is. De waarden en principes die in de beleidsnota zijn geformuleerd, zijn ons vertrekpunt en dienen als leidraad in ons streven naar een fijne en leefbare wijk voor iedereen. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zonder reductie. , Hierdoor zullen parkeerproblemen ontstaan in andere straten dan de nieuwbouw waar huidige bewoners last van zullen krijgen. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat er afwijkend op de parkeernorm niet 0,1 maar minimaal 1 parkeerplek voor elke nieuwbouwwoning ongeacht de m2 of woonvorm die in Overvecht gebouwd wordt hieraan moet voldoen. **Betaald parkeren** De documenten geven aan om de nieuwbouwplan gerealiseerd te krijgen moet er betaal parkeren worden ingevoerd. Dit beleid is niet voor de bewoners van Overvecht zoals wordt beweerd,, maar voor het maken van nieuwbouwplannen. Indien betaald parkeren word doorgevoerd mag er geen nadelig effect optreden voor de huidige bewoners. Aangezien de Ontwerp-omgevingsvisie het over verwijderen van parkeerplekken heeft om groen te creëren en maximaal 1 parkeervergunning per huishouden zodat nieuwbouw doorgang kan vinden. Het is niet reëel om te denken dat een huishouden van een grondgebonden woning met volwassen kinderen met 1 auto kan functioneren. Ik verzoek om in het parkeerbeleid en de Ontwerpomgevingsvisie op te nemen dat bestaande woningbouw gebouwd voor 2018 veen parkeervergunning kunnen opvragen met de eerste 2 auto's laag tarief van 12 euro p/m en dat de tarieven nog worden herzien ten gunste van de bewoners. Ook dit is niet voor de bewoners van Overvecht, terwijl gemeente Utrecht het tegenovergestelde beweerd. **Aantallen nieuwbouw** Welke garantie kunt u geven dat de onderzochte 7000 woningen en 4200 werkplekken in de rapportages niet in een later stadium toch worden gerealiseerd? Ik verzoek om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat er maximaal 5000 woningen en 3000 werkplekken bijkomen. **Stikstofberekening** Wij verzoeken om te kijken naar de stikstofberekening en vast te leggen dat er een nieuwe stikstofberekening wordt opgemaakt. Deze nieuwe berekening met de laatste versie van Aerius calculator, verkeersgegevens die niet ouder zijn dan 2 jaar en de nieuw parkeernorm van minimaal 1 i.p.v. 0.1 per woning,Het	**Parkeren** Voor de nieuwe woon- en werkplekken geldt de gemeentelijke parkeervisie. Bij ontwikkelingen hanteren we de vastgestelde parkeernormen. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://parkeernormen.utrecht.nl/ Voor de hoogstedelijke gebieden en langs de Centrale as gaan we uit van lagere parkeernormen. **Betaald parkeren** Informatie omtrent betaald parkeren kunt u vinden op https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad . Invoer van betaald parkeren gaat stadsbreed en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. **Aantallen nieuwbouw** In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Als in de loop van de tijd blijkt dat er met behoud van de andere doelstellingen meer woningen gerealiseerd kunnen worden dan is dat niet uitgesloten. Hetzelfde geldt voor werkplekken. **Stikstofberekening** Voor de definitieve versie van de omgevingsvisie is geen nieuwe stikstofberekening uitgevoerd op basis van de laatste versie van de Aeriuscalculator. De stikstofberekening geeft een inschatting van de stikstofdepositie, maar bevat ook nog veel onzekerheden. Voor de afzonderlijke projecten worden te zijner tijd nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd in het kader van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning op basis van de op dat moment meest recente versie van Aerius. Ook zullen dan de op dat moment geldende richtlijnen voor de stikstofberekeningen worden gehanteerd. Indiener benoemt "40% reductie vanwege toekomst". Wij gaan ervan uit dat de indiener doelt op het uitgangspunt van de inzet van 40% elektrisch

Nr.	Reactie	Antwoord
	MER rapport gaat uit van verkeersgegevens uit 2015 die door Goudappel zijn bewerkt wat geen realistisch beeld geeft over de wijk Overvecht. Zo blijven de volgende vragen onbeantwoord: Zijn hier alle ontwikkelingen opgenomen die tussen 2015 en heden al zijn gerealiseerd, wat doet economische groei en Welvaart met een wijk als Overvecht wat een voornamelijk laag inkomen wijk was waardoor er nu veel meer huishoudens zijn die een auto kunnen permitteren in de periode van 2015 tm heden? Wij verzoeken u om te verbieden gebruik te maken van 40% reductie vanwege “toekomst”. Dit is niet aantoonbaar en hierin niet realistisch om te gebruiken, graag andere vorm van onderb ouwing gebruiken om de stikstof depositie terug te brengen.Wij verzoeken u om te verbieden dat er zoals opgenomen in de stikstofberekening betaald parkeren gehele dag wordt uitgevoerd, dit is in strijd met het besluit gemeenteraad betaald parkeren van gemeente Utrecht. **Mobiliteit** Oud verkeersrapport ‘Veilig en verbonden Overvecht, afsluiting wegen’ geeft een negatief effect op de bereikbaarheid van bestaande woningen. Daarbij is het in de Ontwerp-omgevingsvisie niet aangetoond dat het creëren van eilanden geen problemen geeft bij verkeersincidenten wat een infarct met zich meebrengt door ontbreken van tweede uitweg. In de Ontwerp-omgevingsvisie vastleggen dat een ‘verkeersrapport’ niet ouder is dan 2 jaar en welke effecten de nieuwe verkeersstromen met zich meebrengt in verschillende scenario’s. De Ontwerp-omgevingsvisie geeft niet aan hoe de problemen bij de verkeerskruispunten worden aangepakt. Onderstaande geeft al een probleem aan terwijl dit theoretische benaderingen zijn. In u Ontwerp-omgevingsvisie opnemen dat alle kruipunten met een >0,8 worden aangepakt om toekomstige doorstroming te garanderen. Alle mitigerende maatregelen moeten voor startbouw van de 5000 woningen en 3000 werkplekken worden gerealiseerd.  16 Darwindreef- NRU 0.95 0.88 17 Moldaudreef - NRU > 1 > 1 Effect op bereikbaarheid hulpdiensten naar bestaande woningen bij afsluiten wegen is niet aangetoond. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de inzet snelheid/aanrij tijden hetzelfde blijft of verbeterd voor alle woningen in Overvecht.	bouwmaterieel. De gemeente Utrecht is aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hiermee wordt stapsgewijs gewerkt aan de bouw emissieloos (en dus elektrisch) maken in 2030. Inzet van 40% elektrisch bouwmaterieel vinden wij daarom niet onrealistisch. Als input voor de Aeriusberekening zijn de verkeersgegevens uit het meest recente verkeersmodel VRU 3.4 gebruikt. Het basisjaar uit het verkeersmodel is 2015. De situatie van het basisjaar 2015 geeft een voldoende betrouwbare afspiegeling van de huidige situatie, omdat er tussen 2015 en 2024 geen grootschalige (infrastructurele) wijzigingen hebben plaatsgevonden in (de directe omgeving) van Overvecht. Er zijn in de tussentijd wel (woning)bouwprojecten gerealiseerd, maar dit zijn relatief kleine projecten die niet tot grootschalige wijzigingen leiden. **Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Natuur** De groenkaart in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 voor de groenberekening is niet de groenbeleidskaart van 2017. In de kaart laten we het huidige groen in de wijk zien. Hierbij maken we onderscheid of het groen in de hoofdgroenstructuur (conform beleids) valt of daar buiten. De doelen uit de omgevingsvisie zijn deels dezelfde als uit het groenbeleid maar zijn veel ambitieuzer. De ambitie vanuit de omgevingsvisie is ook dat alle nieuwe bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels en intensieve groene daken zijn hiervoor goede voorbeelden. **Nieuwbouw/schaduw** In de omgevingsvisie nemen wij geen norm op voor bezonning. Deze zijn al opgenomen in de stedenbouwvisie. Ten aanzien van bezonning staat hier: "Voor elke ontwikkeling moet de bezonning op omliggende woningen worden getoetst op basis van twee bezonningsuren per dag, met als toetsingsdatum 21 maart of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verminderen van parkeerplaatsen heeft het meeste effectieve effect om verkeer te verminderen en problemen met doorstroming te verminderen. Dit spreekt als een middel om te ontwikkelen en niet als een oplossing voor de bewoners van Overvecht. Wij verzoeken u om andere mogelijkheden te zoeken dan het inperken van de in Overvecht bewoners levensstijl. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat alle kruispunten worden onderzocht om hier doorstroming te verbeteren. Beginnen met de kruispunten die >0,8 zijn. alle mitigerende maatregelen moeten gerealiseerd zijn voor start met de ontwikkeling van de 5000 woningen en 3000 werkplekken. Wij verzoeken u om te verbieden de onderbouwing te gebruiken voor het mobiliteitsplan om sterke maatregelen te nemen om groei tegen te gaan met autoverkeer. Bereikbaarheid van de wijk Overvecht met de auto moet gegarandeerd blijven door de gehele wijk. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen welke impact de groei Overvecht heeft van 1970 t/m 2022 als vertrekpositie te nemen in uw beoordeling. Deze periode is niet inzichtelijk gemaakt, is deze groei meegenomen op de reeds ontworpen wijk in 1970? Hierin hebben we een groei van 52 jaar wat niet wordt meegenomen in de ontwikkeling. **Natuur** Groenplan berekening gaat uit van een plan 2017, hierin is niet aangetoond dat de plannen in het plan van 2017 ook gerealiseerd zijn. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie een rapport bij te voegen dat aangetoond is dat de plannen uit 2017 ook gerealiseerd zijn. Daarbij ook de doelstelling groen herzien en bij nieuwe ontwikkelingen eisen meegeven dat groene gevels en Intensief groendak gebruikt moeten worden bij nieuwbouw. **Nieuwbouw** Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie aan te tonen wat 70m hoogbouw doet bij grondgebonden woningen die in de omgeving liggen. Profiel doorsnede van grondgebonden woning en parkwatertoren ontbreekt. Onderstaand afbeelding geeft aan dat de grondgebonden woningen aan de Lemnosdreef in een overgangszone zitten van hoogbouw. Aantonen wat de effecten zijn op de grondgebonden woningen en worden deze woningen uitgekocht om dit te realiseren?	21 september. " In de omgevingsvisie volgen we deze kwalitatieve uitgangspunten. **Water & riolering** De gemeente spant zich in om schade als gevolg van wateroverlast te voorkomen bij een neerslag van 80 mm/u. Deze 80 mm kan als het ware alsvolgt worden verdeeld: - 15 mm kan worden geborgen in infiltratievoorzieningen (90 % van de jaarlijkse neerslag) - 20 mm/u wordt afgevoerd middels een hemel- of infiltratiewaterriool; - 45 mm wordt tijdelijk geborgen in het straatprofiel; Door de hoeveelheid verharding zo klein mogelijk te maken zal de hoeveelheid neerslag die tot afstroming komt ook verminderen. **Fasering bebouwing Overvecht** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Geur** Het rapport waar u naar vraagt is te vinden in de bijlage bij het betreffende bestemmingsplan: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01/b_NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01_tb7.pdf . Het aspect geur wordt, indien relevant, in de uitwerking van projecten meegenomen. In de omgevingsvisie Overvecht zijn er per gebiedstype spelregels opgesteld. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over

Nr.	Reactie	Antwoord
	Schaduw Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november in midden vensterbank binnenkant raam of bij aanwezigheid van een buitenruimte tot 3m uit de gevel in die betreffende buitenruimte. Nergens in de Ontwerp-omgevingsvisie wordt aangetoond wat de nieuwbouw massa's voor schaduwwerking hebben op de bestaande omliggende woningen. **Water & riolering** Nieuws en metingen geven steeds meer verontrustende beelden. Aangehouden eis om minimale waterberging van 20mm indien er al gevallen zijn van 94mm per één uur neerslag en op één dag van 160mm. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de eis voor waterberging eenmaal per jaar 50mm voor één uur moet zijn en 120mm eenmaal per 100 jaar in één uur. Riolering van mijn woning geeft nu al problemen bij hevige regenval wat bij meer woningen, verhard oppervlakte, alleen maar meer problemen gaat geven. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat voor realisatie van de nieuwbouw eerst mitigerende maatregelen moeten worden gerealiseerd voor starten van nieuwbouw werkzaamheden. **Fasering bebouwing Overvecht** Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen als de bouwplannen worden uitgevoerd niet teveel hinder is bij uitvoering. Bouwmethodes zo vriendelijk mogelijk voor de omliggende bewoners. Vastleggen om trillingvrije methodes te gebruiken bij fundering, aanvoertransport geen hinder, belasting op bouwlocatie door modulaire bouw in plaats van traditionele bouw om bouwperiode te verkorten en overlast te verminderen voor de wijk Overvecht. **Geur** Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije MER-beoordeling voor bestemmingsplan NPDstrook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis	sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De omgevingsvisie Overvecht is geen basis voor een dergelijke procedure. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit u het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van onderzoek van onderzoeksbureau LBP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht. Graag wil ik u vragen dit rapport openbaar te maken en als bijlage bij te voegen. De Ontwerp-omgevingsvisie leidt tot alleen maar nieuwbouw en geen verbetering voor de wijk als er geen eisen aan de nieuwe ontwikkeling worden gesteld. Deze eisen en wanneer mitigerende maatregelen moeten worden doorgevoerd zijn in de Ontwerp-omgevingsvisie niet terug te vinden. Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Indien er geen rekening gehouden wordt met de huidige bewoners van Overvecht zal ik bezwaar indienen en een planschadeprocedure opstarten. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie niet vast te stellen tot bovenstaande bezwaren inzichtelijk zijn gemaakt en onderbouwd voordat er door gemeente raad een definitief besluit wordt genomen.	
601	Als inwoner van Overvecht, zou ik langs deze weg willen laten weten dat ik tegen het Omgevingsvisie Overvecht 2040-plan ben. Wij (als Overvechters uit de wijk) willen onze bewegingsvrijheid beschermen en ik zie o.a. dat met deze planmakerij dit extreem ingeperkt wordt. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen daarom graag kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht. Al met al verzoek ik u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
602	Hierbij wil ik een eerste reactie geven op de omgevingsvisie Overvecht. Ik ben zeker geen voorstander van het sluiten van wegen. De wijk moet gewoon open en bereikbaar blijven voor dagelijks verkeer, en met behoud van voldoende parkeerplekken. Diverse mensen zouden in een isolement komen doordat er minder bezoek komt, of dat je niet meer met de auto boodschappen kan doen etc.. Ik vind het een benauwend ideee. Verder zou door het sluiten van hoofdwegen het verkeer omgeleid worden. Dit betekent dat het verkeer nogal	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000

Nr.	Reactie	Antwoord
	zal toenemen rond Overkapel, en de Wolgadreef. Om de snelheid van het verkeer te verlagen ben ik wel een voorstander van (50 - 30 kliometer), al vind ik 15 kilometer wel weer te ver gaan. Er wordt regelmatig veel te hard gereden (ook joyrijden Wolgadreef en Donoudreef), en er zou dan juist controle uitgeoefend moeten worden op deze automobilisten. Hoezo 5000 woningen erbij bouwen in Overvecht? Dit zal een benauwende boel worden, een prettige en rustige leefomgeving is toch echt van belang. Overvecht is een probleemwijk, de kans dat de leefomstandigheden zal verslechteren en de criminaliteit zal toenemen, is naar mijns inziens zeer groot bij het dicht bouwen van de wijk. Verder staat er dacht ik tot mijn schrik een rode vlak (stedelijk hoogbouw) bij de Wolgadreef, tegen over mijn huis op de Kastordreef. Dit blijkt dus volgen. [Medewerker gemeente Utrecht] die ik telefonisch heb gesproken een roze vlak te zijn. Dan nog is het niet duidelijk wat hier staat te gebeuren. Het verstuurde plan is niet concreet. Wat is de reden dat er niet voor gekozen is om de omringende bewoners hier meer in te betrekken. Wat is de reden dat niet iedereen in de gelegenheid is gesteld om een vragen lijst in te vullen. Bewoners hebben niet voldoende inspraak mogelijkheden gekregen. Ook denk ik dat het het omgevingsvisieplan door veel mensen niet word begrepen. Nogmaals: het verstuurde omgevingsvisieplan is niet concreet, en de plannen benauwen mij nogal. Deze mail is dus een eerste reactie, en ik zou hier later nog op terug willen komen als er meer duidelijk is geworden.	extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De roze vlakken zijn bestaande danwel wenselijke voorzieningenclusters. Er was bij meerdere mensen verwarring over. We hebben dit aangepast: de aanduiding voor voorzieningenclusters is op de kaart met een arcering aangegeven zodat de kleur van het gebiedstype met de spelregels weer goed afleesbaar is. Per gebiedstypen kunt u de spelregels voor ontwikkeling lezen in hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters

Nr.	Reactie	Antwoord
		besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november 2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken.
603	Ik sluit me aan bij de zienswijze van [indiener 514], zoals attached. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.”	De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
604	Bij deze wil ik aangeven dat ik en mijn vrouw aansluiten bij de zienswijze van onze buren [indiener 514] De zienswijze die zij hebben opgesteld en verzonden hebben is ook namens ons. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*:	beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
605	**Geachte lezers** Graag begin ik met een introductie van mezelf. Waaruit zal blijken dat ik niet een anonieme bewoner ben die uit gewoonte overal tegen is, maar dat ik een weloverwogen mening heb. **Kennismaking** Mijn naam is [NAAM], ik ben hoog opgeleid en woon al 40 jaar in Overvecht, eerst in een flat en later in een eengezinswoning. Ik woon en woonde altijd met veel plezier in Overvecht en heb me regelmatig verdedigd tegen het negatieve image van de wijk. Mijn reactie was om dan alle pluspunten te benoemen zoals: ik heb een heel fijn huis met voor stedelijke begrippen een grote tuin, in no time kan ik wandelend of fietsende de natuur bereiken, in de winter ben ik heel dicht bij natuurijs en in de zomer bij de plassen om te recreëren. En waar ik ook naar toe wil of dat nu het noorden van Nederland is of het zuiden, Amsterdam, België of Duitsland, ik zit zo op de snelweg. Ook is het heel fijn is dat het centrum van Utrecht zeer goed per fiets bereikbaar is, want ik ben een groot liefhebber van alles wat de stad Utrecht te bieden heeft.	We vinden het heel belangrijk om in contact te zijn met bewoners van Overvecht en te horen wat zij belangrijk vinden voor de wijk. We waarderen daarom uw betrokkenheid en de moeite die u heeft genomen om naar bijeenkomsten te komen en uw mening te geven. We begrijpen dat sommige keuzes in het ontwerp van de omgevingsvisie zorgen kunnen oproepen. Een omgevingsvisie is een redelijk abstract plan voor de ruimtelijke indeling van de wijk. Eén van de uitdagingen was dan ook om de ideeën van bewoners te vertalen naar dit abstracte niveau. In het begin van het proces waren de ideeën en oplossingen meer algemeen en gericht op de hele wijk. Later in het proces werden deze ideeën concreter en meer gericht op specifieke buurten. Tijdens de tweede Visiedenkersbijeenkomst hebben we deze keuzes op buurtniveau besproken. Het afgelopen jaar hebben we op verschillende momenten de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie met u gedeeld. Voor sommige thema’s, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel steun. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was dat minder het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toen het echter tot mij doordrong wat de omgevingsvisie precies behelst - en dan heb ik het in eerste instantie over het voorstel voor een rigoureuze wijziging van het verkeersnetwerk met ongelofelijk veel beperkingen voor het auto verkeer- kantelde mijn gevoel totaal. Als dit werkelijk tot uitvoer wordt gebracht, wil ik subiet verhuizen. Immers ik wordt op gesloten in mijn eigen wijk! Weg is mijn vrijheid om zo te leven zoals ik zelf wil. Het zal duidelijk zijn dat ik zo meteen in mijn stuk kritiek zal leveren op de plannen, toch wil ik graag dat u van mij ook het volgende weet: ik vind dat we goed voor onze aarde moeten zijn, ook zeker voor toekomstige generaties. Ik ben voor het behalen van klimaatdoelen op diverse gebieden en manieren. Ik heb een aantal keren op de partij voor de dieren gestemd en ook wel eens op Groen links. Ik lever ook al mij eigen bijdrage: ik vlieg bijna niet, heb een goed geïsoleerd huis en zonnepanelen, ben altijd zuinig met water, ga bijna nooit met de auto naar het centrum en gebruik ook zo min mogelijke de auto voor korte afstanden. Wat mij betreft kan het auto gebruik in zijn algemeenheid zelfs ontmoedigt worden. Echter het is niet ok om dit zo extreem te doen voor een wijk als Overvecht. En de wijze waarop de gemeente Utrecht dit vorm probeert te geven en probeert door te drukken is ronduit schandalig te noemen. **Kritiek op de wijze waarop** De manier waarop de gemeente de omgevingsvisie presenteert (het blijkt een vervolg op het Omgevingsprogramma dat niet goed was verlopen) en hoe ze haar ideeën bij de Overvechtse bevolking probeert door te drukken is op vele manieren niet ok: Er is sprake van misleiding, er worden oneigenlijke en gelegenheidsargumenten gebruik, er worden inspraak momenten georganiseerd zonder dat die leiden tot werkelijke inspraak, mensen worden in enquêtes in een de richting gemanoeuvreerd die wenselijk is voor de gemeente, enzovoorts. Daarbij moet gezegd worden dat, ondanks de pogingen van de gemeente om de Overvechters op grote schaal te infomeren, dit absoluut niet gelukt is. Om met het laatste te beginnen: **Overvechters blijken een moeilijk te bereiken doelgroep** Tot voor kort denk ik dat meer dan 95% van de bewoners van Overvecht niet of nauwelijks van de omgevingsvisie op de hoogte was en zeker niet van de	geval. Dit is ook terug te lezen in het participatieverslag. Waar mogelijk, hebben we het ontwerp aangepast aan wat belangrijk is voor de bewoners van Overvecht. In het verslag kunt u lezen hoe we dat hebben gedaan. Soms zijn er echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege bredere belangen in de stad of omdat experts dit nodig vinden om de wijk ook in de toekomst leefbaar te maken en houden. We zijn altijd open geweest over deze afwegingen. Bij het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk bewoners te betrekken. Dit proces kende echter beperkingen, zoals beschikbare tijd en middelen. Binnen deze grenzen denken we voldoende bewoners te hebben gesproken om een goed beeld te krijgen van wat belangrijk is voor Overvechters en wat zij van bepaalde ideeën vinden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Veel Overvechters hebben aangegeven het groen in de wijk erg te waarderen. Het groen zou volgens hen niet mogen verdwijnen voor bijvoorbeeld woningbouw. En als er veel gebouwd wordt, dat er dan ook genoeg groen is voor huidige en nieuwe bewoners.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rigoureuze wijzigingen voor het autoverkeer. Ik heb dat enkele keren gepolst in de omgeving van waar ik woon (misschien dat de recente petitie, demonstratie en publiciteit daar nog iets aan veranderd hebben). Ik schat dat van de 35.000 mensen slechts enkele honderden (redelijk) goed op de hoogte zijn. Op grond van deze getallen kan de gemeente geen conclusies trekken over wat de Overvechters vinden en daarbij is het grootste deel zeker niet blij met alle plannen en is er veel kritiek. Diverse mensen hebben dit op diverse manieren en op diverse tijdstippen geuit. (zoals onder anderen het NAAM). De gemeente beroept zich op de resultaten uit een enquête, maar die was zo op gesteld dat er eigenlijk alleen antwoorden konden ontstaan die wenselijk waren voor de gemeente. Ik heb zelf 3x geprobeerd het in te vullen, maar kon mijn eigen mening en kritiek er absoluut niet in kwijt. *De gemeente gebruikt (of misbruikt) de enquête alsof de plannen voortkomen uit de Overvechters zelf. Zoals mevrouw van Hooijdonk tegen me zei over het veranderen van de infrastructuur voor auto's: de Overvechters willen dit, want bij hen staat veiligheid op nummer 1! Dat was haar conclusie over de ingevulde vragenlijst over de omgevingsvisie. Op de wijze van argumentatie kom ik nog terug…* Ik beaam dat Overvechters niet een gemakkelijk te bereiken doelgroep zijn, maar dat geeft de gemeente niet het recht onjuiste conclusies te trekken en op grond daarvan onjuiste informatie te verspreiden. Omdat de gemeente zich er wel van bewust is dat ze de meeste mensen niet bereikt heeft, zal ze daar dus meer haar best voor moeten doen. Dit door zich allereerst te realiseren wat voor mensen er in de wijk wonen en wat maakt dat er weinig reacties komen. Bij het her en der navragen hoorde ik het volgende: er wonen veel allochtone mensen die de taal niet goed beheersen en bovendien de cultuur van inspraak en invloed in Nederland niet kennen. Er zijn veel ongeletterden, veel mensen met psychiatrische problemen, veel gehandicapten, veel mensen met psychische problematiek, veel mensen die zo bezig zijn met overleven dat ze geen aandacht kunnen hebben voor iets dat buiten hen ligt, mensen die denken het zal mijn tijd wel duren (het is pas in 2040), mensen die denken toch	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Op dit moment blijkt dat circa 53% van alle verplaatsingen in Overvecht met de auto wordt uitgevoerd (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Door de aanleg van o.a. de HOV verbinding en de maatregelen voor fiets en lopen in de omgevingsvisie daalt dit aandeel fors. Het aantal OV-reizigers ter hoogte van Overvecht centrum neemt naar verwachting toe met 14.500 - 17.000 reizigers. Door o.a. deze toename vinden wij dat het aanleggen van een HOV verbinding wel degelijk een verbetering is voor de mensen in Overvecht. Verder blijven alle voorzieningen, woningen en bedrijven met de auto bereikbaar. Ook blijft er parkeergelegenheid beschikbaar. Wij begrijpen dat u vindt dat de huidige fietspaden en wandelroutes in Overvecht voldoende zijn en dat extra investeringen op dit gebied wellicht overbodig lijken. Toch kiezen we voor uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers in de omgevingsvisie. Toekomstbestendigheid: De groei van de bevolking en de toename van het aantal fietsers en voetgangers vragen om een toekomstbestendige infrastructuur. We willen ervoor zorgen dat de routes ook op lange termijn voldoende capaciteit bieden, comfortabel en toegankelijk blijven, zonder congestie en met voldoende veiligheid voor alle gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen invloed te hebben. Mensen die slechten ervaringen hebben met de gemeente of specifiek met mevrouw van Hooidonk. Zij zeggen de gemeente luistert toch niet naar bewoners bijvoorbeeld: In onze straat hebben we een paar jaar geleden gevraagd om drempels omdat er een paar gekken waren die steeds hier keihard reden, maar de gemeente heeft er op geen enkele manier gehoor aangegeven. Andere inwoners hadden gevraagd om extra stoplichten op bepaalde plekken na een ongeluk, dit gebeurde ook niet. Sommige mensen zeggen laten ze maar eerst mijn dak goed repareren of benoemen iets anders wat voor hen prioriteit heeft. Ondanks deze moeilijk te bereiken doelgroep is draagt gemeente toch de verantwoordelijkheid om de belangen van al haar inwoners te behartigen dus ook van deze wijk waarvan de bewoners dat zelf niet goed kunnen. Overvecht is in veel op zichten een kwetsbare wijk en daar moet ook goed voor gezorgd worden. *Opmerkelijk:* *In een gesprek met een raadslid van Groen links werd als verdediging van de niet effectief gebleken aanpak gesteld: 'Maar Overvecht is helemaal geen kwetsbare wijk'. Dat vond ik het stuitend. En niet getuigen van inlevingsvermogen of van besef welke grote invloed politieke besluiten hebben in de praktijk.* **Vraag is de gemeente wel echt geïnteresseerd in de mening van de Overvechters?** Ik was zelf een van de mensen die als 'Visiedenkers' waren benoemd. Er waren twee bijeenkomsten belegd, bij de eerste waren zo'n 80 mensen aanwezig en bij de tweede zo'n 50. Ik moet zeggen dat zeker de eerste keer alles heel goed georganiseerd was door een bureau. Allerlei onderwerpen kwamen aan bod en het leek net alsof iedereen kwijt kon was hij of zij wou. Het was de verwachting van de aanwezigen dat veel van wat gezegd was in de toekomstige plannen terug te vinden zou zijn (en ooit terug te zien in de wijk). Echter bij de tweede bijeenkomst was er al niet veel meer over. De eerste keer had ik trouwen al	Veiligheid en Comfort: Hoewel er momenteel diverse routes beschikbaar zijn, willen we de veiligheid en het comfort van deze routes verbeteren. Dit betekent bredere paden, betere verlichting, en veiliger oversteken, wat vooral belangrijk is voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Verbindingen en Toegankelijkheid: Nieuwe fiets- en wandelpaden kunnen betere verbindingen creëren tussen verschillende delen van de wijk en andere wijken, en toegang tot belangrijke voorzieningen zoals scholen, winkels en recreatiegebieden verbeteren. Duurzaamheid: Door het aanmoedigen van fietsen en wandelen willen we bijdragen aan een duurzamer en milieuvriendelijker vervoerssysteem, wat ook past binnen bredere doelstellingen van de gemeente op het gebied van klimaat en leefbaarheid. We begrijpen uw zorgen over de kosten van deze projecten. Het is echter belangrijk om te benadrukken dat investeringen in fiets- en wandelinfrastructuur vaak resulteren in brede maatschappelijke baten, zoals betere gezondheid, minder verkeersdruk, en een aantrekkelijkere leefomgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord

stemmen gehoord die zeiden:' we kunnen hier wel van alles zeggen, maar het is toch al lang besloten'. Ik kom dat niet eerst niet geloven, maar nu wel. Alles stond in hoofdlijnen al lang vast, de input van bewoners gold slechts enkele details. De bijeenkomsten hadden ten doel om als gemeente te kunnen zeggen dat ze formeel aan alle procedures hadden voldaan.

Eigenlijk zijn we met zijn allen in de fuik gezwommen die de gemeente voor ons had klaar gelegd.
Dat begint al met de introductie van het plan: De omgevingsvisie zou ten doel hebben om van de wijk Overvecht te 'verbeteren', want schreef de gemeente: het wordt nog fijner, socialer, groener. En oja er moeten wel 5000 woningen bijgebouwd worden maar dat schept ook weer extra kansen voor Overvecht. Pas na verloop van tijd kwam ik erachter dat we niet alleen te maken krijgen met de ingrijpende toename van de bevolking met een kwart tot een derde, maar dat op slinkse wijze er ook in het plan vervat zit de hele wijk autoluw te maken. Dit als uitvloeisel van de politieke koers van Groen Links, wat door velen trouwens opgevat wordt als vooral de drijfveer en politieke ambitie van mevrouw van Hooijdonk, die wel erg strikt en rechtlijnig haar eigen koers volgt.

Er werd continue gesuggereerd, bij verschillende bijeenkomsten aangaande omgevingsvisie, en ook bij de enquête dat van alles mogelijk zou zijn voor Overvecht. Maar in feite werd alles zo gemanipuleerd dat bij het verzamelen van informatie, via antwoorden op vragen, slechts twee antwoorden mogelijk waren. Bijvoorbeeld de vraag wordt gesteld: er moeten 5000 woningen worden gebouwd, wilt u dit in de vorm van laagbouw of hoogbouw? Het antwoord staat dan van te voren als vast en de gemeente krijgt het antwoord dat ze wil. Dat is hoogbouw, iedereen weet immers dat zoveel woningen niet te realiseren zijn in laagbouw.

Ook wordt gebruikt gemaakt van een uitspraak dat als een mantra wordt gehanteerd: 'niet bouwen in het groen'. Maar waar dan wel gebouwd moet worden en welke negatieve consequenties dit heeft, daarover spreekt men niet. Zoals verdichting volgens ontoelaatbare normen en absurde ideeën.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het zelfde gebeurt bij het onderwerp verkeersveiligheid in Overvecht.
Het is een open deur dat iedereen een veilige wijk wil, dus je zegt ja, maar niet wordt benoemd dat dit antwoord leidt tot plannen die zeer ingrijpend zijn, die totaal over de top zijn, onnodig en absurd en op geen enkele manier in relatie staan tot het benoemde. Want hoeveel mensen zullen ervanuit gaan dat dit omgezet wordt in een verregaande maatregelen en zoals het afsluiten van meerdere hoofdaders voor verkeer, het instellen van bloemkoolwijken het overal omlaag brengen van de maximum snelheid naar 30 of zelf 15 km. Maatregelen die al het auto verkeer binnen Overvecht en naar buiten Overvecht zo goed als onmogelijk maken.

Als het de gemeente **werkelijk** om verkeersveiligheid gaat, hadden ze 25 jaar geleden al moeten ingrijpen of 10 jaar geleden of 5 jaar gelden of **nu.** En dat is eerder op diverse manieren door diverse bewoners aangevraagd!

Om de eigen zin door te kunnen drijven worden diverse gelegenheids- en **oneigenlijke argumenten** gehanteerd. Ik noem enkele: als argumentatie voor het afsluiten van de Carnegiedreef is genoemd: Voor de veiligheid (dat kan ook met minder ingrijpende maatregelen), het is een weg door een woonwijk (dit klopt niet er staan heel weinig huizen aan). Deze weg wordt gebruikt als sluipverkeer (dat lijkt mee niet logisch want het is een route die vooral door Overvechters (en mensen die er werken) gebruikt wordt. En voor zover er wel wat (sluip) verkeer van de ringweg is, dan ontlucht dat de ringweg tenminste een beetje (de Carnegiedreef heeft van dat verkeer niet of nauwelijks last).

Niet is onderzocht: wat de consequenties zijn van alle auto maatregelen.
Het afsluiten van meerder hoofdaders en doorgaande routes, het instellen van bloemkoolwijken (met 1 in – en uitgang), snelheidsbeperking tot 15 of 30 km, het versmallen van wegen en het maken van eenrichtingswegen (dit is nu al een groot probleem bij de Marnixbrug). Het afsluiten van en van de twee belangrijke viaducten en essentiële verbinding met de stad bij station Overvecht. Dit alles zal tot een grote en onoplosbare verkeerschaos leiden. Want het verkeer dat geblokkeerd wordt kan nergens anders naar toe. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente suggereert dat dit verkeer naar de rondweg moet, maar die staat nu al voor het grootste deel van de dag vol. Er gaat een zeer penibele en niet acceptabele situatie ontstaan dat je je eigen wijk niet meer in of uit kunt komen. Dat kan namelijk wel uren gaan duren! Hoe laat kom je dan op je werk aan of bij een(hulpverleners) afspraak. Hoeveel tijd gaat boodschappen doen kosten, het ophalen van kinderen en allerlei anderen zaken? *Kijk eens naar de verkeerschaos die in Amsterdam ontstond na het afsluiten van 1 weg.* *Dat kon nog terug gedraaid worden. Maar als de flats op de Carnegiedreef er eenmaal staan en de rest van weg in beslag wordt genomen door de hoge snelheidslijn, is dit* ***onomkeerbaar.*** Als argument om het autoverkeer zo goed als onmogelijk te maken in Overvecht wordt ook gebruikt dat Overvechters hun auto vaak gebruiken voor korte afstanden. Ik weet niet of dit klopt maar stel dat het waar is, is het antwoord dan: foei dat mag niet daarom sluiten we voor straf alle wegen af?? **Wat zijn de verwachtingen eigenlijk van de gemeente?** Denkt de gemeente dat het voor mensen zo maar mogelijk is om van hun auto af te zien? Er zijn heel veel reden waarom de auto voor mensen belangrijk kan zij:. Voor hun werk, voor vervoer van anderen (kinderen), voor mensen die slecht ter been zijn (in Overvecht wonen heel veel ouderen), voor mensen die op een andere manier gezondheidsproblemen hebben. Voor als je spullen moet vervoeren of als je überhaupt niet kunt tillen, voor als je veel taken hebt en openbaar vervoer veel te veel tijd in beslag neem of als je mantelzorger bent. Als je naar moeilijk bereikbare bestemmingen gaat of op vakantie. Voor als het slecht weer is, of je heel moe bent. Ook is auto verkeer nodig voor de mensen die met gehandicapten vervoer of regio taxi's worden op gehaald. Openbaar vervoer kost zijn algemeenheid (zeker bij overstapsituaties) heel veel meer tijd en is ook best heel duur. *Een voorbeeldje: van de week moest ik met openbaar vervoer van een locatie in Ede naar mijn huis in Overvecht dat is 53 km. Het heeft mij 3 uur gekost, 2*	

Nr.	Reactie	Antwoord

uur voor de reis zelf, maar omdat ik moest wachten op iemand die mijn naar het station (in Lunteren) wilde brengen nog een uur extra.
Dus je kunt wel willen dat mensen hun auto laten staan, maar veel mensen zullen daar niet toe in staat zijn en/of niet toe bereid. En wat als over enkel jaren alle auto's elektrisch rijden???

Mensen worden misleid door te beginnen met prachtige woorden en beloften.
We worden in de diverse vormen van berichtgeving (waaronder de omgevingsvisie zelf) gepaaid met boodschappen als: het wordt groener in Overvecht. En mocht er wat groen weg gaan door nieuwbouw dan komt het elders terug. Dat klink wellicht aanlokkelijk maar wat is dit voor rare belofte? Hoeveel Overvechters hebben geklaagd dat ze te weinig groen ervaren? We staan juist bekend weliswaar als een flatten-wijk maar wel met veel groen. Op enkele plekken waar dit niet zo is; lijkt het me geen probleem om het daar wat groen toe te voegen. En weer is hier de fuik: **als je het groener wilt dan moeten er wel parkeerplaatsen weg**. Maar waarom? Er is nog ruimte genoeg in de ooit heel ruim opgezette wijk.?

Wat is de verwachting van hoge snelheidslijn?
Blijkbaar leeft het idee bij de gemeente (verantwoordelijken van de totstandkoming van de omgevingsvisie) dat op dit moment heel veel mensen de auto gebruiken om naar het centrum te gaan (stad of station) en dat als de hoge snelheidslijn er is ze dit niet meer zullen doen. Maar om hoeveel mensen zou dit nu **werkelijk** gaan? Wie gaan er nu dagelijks met de auto naar het centrum of het station? Ik denk dat dit maar heel weinig mensen doen. Bijna iedereen gaat nu ook al met de fiets of het openbaar vervoer. Daar zal met een HSL weinig verandering in komen. Wat kan dan het rendement worden van die nieuwe lijn?. Zo'n lijn zal heel veel geld kosten maar niet tot veel meer passagiers leiden. Dus wat kan de HSL opleveren en voor wie is dit een verbetering?
Wellicht wordt gedacht dat de nieuw inwoners (van de nog te bouwen huizen), massaal van de HSL gebruik gaan maken en geen auto meenemen naar Overvecht. Maar zullen ze dat gaan doen? Denkt de gemeente echt dat ze mensen min of meer kunnen dwingen tot het uitsluitend gebruik van het

Nr.	Reactie	Antwoord

openbaar vervoer? Zullen mensen dat die een (vaak) duur huis kopen ermee akkoord gaan dat ze hun auto hier praktisch niet kunnen gebruiken?

Gemeente luistert niet echt naar haar inwoners
Ik vind het ernstig dat de gemeente continu doet of ze de mening van haar bewoners belangrijk vindt, maar keer op keer laat zien dat ze er niet of nauwelijks naar hen luistert.
Ik heb dit zelf ook al meerdere keren meegemaakt. Ik heb diverse brieven geschreven waarin ik mijn kritiek heb verwoord, diverse keren heb mevrouw van Hooidonk aangesproken op de plannen (tijdens bijeenkomsten). Ook heb ik heb een gesprek geregeld met wethouder Streefland. Ik word aangehoord, maar verder gebeurt er niets. Ik moet het doen met algemene ontkennende en afwijzende en vage antwoorden zoals: we kunnen nou eenmaal niet iedereen tevreden houden.

Een recent voorbeeld van het niet luisteren naar de bewoners.
Ik woon in een doodlopende straat. Er zijn parkeerplekken in de straat die dwars op de onze staat. Hier waren al 2 laadpalen voor auto's, om de hoek zijn nog twee en nog iets verder nog eens twee. Toen we als bewoners hoorde dat er nog 2 laadpalen bij geplaatst zouden worden hebben we daar tegen geprotesteerd met goede redenen: Van de acht palen wordt vaak niet eens gebruikt. Soms staat 1 auto te laden en een keer zag ik dat het er twee waren (ik controleer dit bijna dagelijks). Toen we de gemeente hiermee confronteerde en vroegen waarom nog meer laadpalen geplaats werden, kregen we te horen dat er wel iemand daar wel gevraagd zou hebben. (een leugen).
Naar onze bezwaren werd niet of nauwelijks geluisterd en er is in elk geval niets mee gedaan. Omdat de wijk deze parkeerplekken nog niet kan missen zoeken de bewoners alternatieven: ze parkeren hun auto in hun kleine (betegelde) voortuintjes, of schots en scheef in de doodlopende weg. Dit brengt de speelplek van kinderen in gevaar, die bijna geen plek meer hebbben en het achteruitrijden is zeer risicovol voor de kinderen (en zeer lastig voor een aantal bewoners).
Dit geeft geen vertrouwen in de gemeente.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vertrouwen Wat ook niet vertrouwenwekkend is, is dat in 2019 bewoners te horen kregen dat Overvecht van het aardgas af moest en dat ze hun huis moesten isoleren en een warmtepomp moesten aanschaffen (en dat dit hen 30.000 tot 60.000 zou kosten. In een latere fase werd de wens van de bewoners niet gevolgd om het een hybride pomp te laten zijn. Daarna zou het een aansluiting op het warmtenet worden. En nu blijkt het warmtenet niet door te kunnen gaan zegt van Hooijdonk in een interview op tv en is het op eens zorgelijk is dat zoveel mensen een warmte pomp hebben….. **Ook nog een voorbeeld van een prachtige belofte:** Er komen allemaal fiets paden en wandelpaden bij (‘kijk toch een hoe fijn Overvecht wordt’.) Maar ook dit is een onderdeel van de fuik. De nadruk wordt gelegd op iets positiefs om te verhullen waar de negatieve impact van het totale plan zal zijn. Er is geen gebrek of probleem op dit onderwerp, want je kunt nu ook al prima door Overvecht fietsen en overal naar toe. Ik denk dat ik minstens op 6 verschillende manieren naar de stad kan fietsen, waaronder best leuke routes (zoals langs de Vecht). Voor wandelen geldt het zelfde. Er zijn diverse mogelijkheden en langs parken, door de boomgaard, langs de vecht, door de weilanden enzovoort. Wellicht kan er nog iets hier een daar iets toegevoegd worden maar een groot fietsen of voetgangersplan is onnodig en echt zonde van het geld. **Tot slot** Ik pleit er voor dat de voorgenomen ingrijpende verkeersmaatregelen die de auto moeten verdrijven uit Overvecht allemaal niet doorgaan. Dat goed doordacht wordt wat wel mogelijk is. En ik doe een beroep op alle betrokkenen van de gemeente, de burgemeester wethouders en de raadsleden om zich bij hun plannen goed in te leven in de mensen die te maken krijgen met deze maatregelen. En dat zij er zelf voor zorgen dat ze de consequenties van al deze maatregel afzonderlijk en ook gezamenlijk overzien.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mag toch echt niet kunnen dat met name het politieke programma van met name een partij en wellicht zelfs van een persoon in het bijzonder, in zo'n grote mate het dagelijks leven van een hele grote groep mensen (ter grootte van een heel dorp) gaat bepalen en zij ernstig beperkt gaan worden in hun dagelijks leven en vrijheid en geïsoleerd raken van hun omgeving. Deze plannen zoals verwoord in de omgevingsvisie zij extreem ingrijpend en moeten als onaanvaardbaar worden beschouwd. Ik hoop dat de inspanningen van de mensen die een zienswijze hebben ingediend niet voor niets is geweest.	
606	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De inperking van uw bewegingsvrijheid heeft alleen (en beperkt) betrekking op het gebruik van de auto. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, alleen inderdaad soms via een andere/langere route. Deze ingrepen hebben voor de bewegingsvrijheid lopend, fietsend of met het openbaar vervoer en de leefbaarheid sterk positieve effecten.
607	[indiener 514] heeft namens bewoners een brief verzonden aan u, zie mijn bijlagen In deze bijlage staat een visie verwoord waarin ik mij geheel kan vinden. Daarom wil ik dat deze visie ook als namens mij verzonden wordt beschouwd.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er

Nr.	Reactie	Antwoord
		woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
608	Helaas kon ik niet naar de bijeenkomsten die jullie in april hadden georganiseerd (in een eerder stadium heb ik me wel laten informeren op het winkelcentrum). Op de RTV Utrecht app zag ik dat er nog deze week gereageerd kan worden op de plannen. De plannen voor het centrum zelf (qua woningen, een plein etc) zien er mooi uit. Wel wil ik benadrukken dat er zoveel mogelijk bomen behouden zouden moeten worden. Dat de Carnegiedreef aangepakt gaat worden verbaast me. Het is een mooie laan die (volgens mij) goed functioneert. Goed hoe racegedrag wordt	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegengegaan. Handig voor een tussendoor route als je naar de jumbo of Karwei gaat en een keer de auto nodig hebt. Wat als een ieder via de Einsteindreef en buitenring moet (Waar het nu al verschrikkelijk druk is op bepaalde momenten). Zeker voor oudere mensen lijkt het me fijn als er een tussendoormogelijkheid blijft. Succes met het verwerken van alle opmerkingen en verder bouwen aan de plannen.	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
609	1. Tussen mijn woning aan de Tannhauserdreef (eerste verdieping, woonkamer aan de Winterboeidreef) en het spoor zijn er plannen voor hoogbouw. Voor mij een verschrikking: als er iets voor mij belangrijk is, is het zonlicht, en ik zou het heel erg vinden als dat door (hoog)bouw wordt weggenomen. Extra minpunt: wij betalen hier verplicht veel geld voor de verwarming(stadsverwarming) en dat wordt 's winters voor een deel gecompenseerd door de zon: als die schijnt (de woonkamers liggen hier op Zuid-Oost) is de woning toch redelijk opgewarmd. 2. Ik heb nooit anders gehoord, dan dat het bestemmingsplan voor de spoorzone is: groen, met daarin plaats voor utilitaire gebouwen zoals scholen, kerken en moskee's. Geen woningen. Laat dat alstublieft zo blijven. 3. Er wordt gesproken over winkels. Van de winkels die er nu zijn, lopen er maar een paar goed: (Marokkaanse) bakker en groenteboeren/slagers. Ik heb er geen vertrouwen in dat winkels het hier goed gaan doen en dan krijg je leegstand en verloedering. Het Groot Winkelcentrum Overvecht (zo heet het in de volksmond nog steeds, maar officieel is het Shopping Center Overvecht) is hier op loopafstand en daar doen de mensen hun boodschappen (op drie drie genoemde winkels na). 4. Als ik mij de plannen voorstel (vier torenflats hier ertussen) zie ik dat er veel groen verdwijnt, en dat op het stukje rond de vijver/sloot/Cléophasschool straks niet tien, twintig of dertig mensen gaan recreëren, zoals nu, maar driehonderd, vierhonderd of vijfhonderd. Daar is uiteraard geen plaats voor op dat kleine stukje. Weg leefbaarheid.	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De omgevingsvisie geeft hier uitgangspunten voor. De beoogde verdichting geeft draagvlak voor goede voorzieningen, een HOV-buslijn, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken. In de planuitwerking van de van de omgevingsvisie krijgt groen een belangrijke plek. Dit gebeurt wel op verschillende manieren in de verschillende kleuren gebiedstypen. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. De opgave bij verdere verdichting van het stationsgebied is het inpassen van een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied. Op de kaart zijn hiervoor

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. Overvecht is al een wijk die veel zorgen geeft. Waarom moet nu juist Overvecht ook weer de prijs betalen van hoogbouw bij het station Overvecht? Ik vermoed namelijk dat u de wijk Tuindorp met rust laat. Ik zie geen enkel voordeel voor onze wijk, alleen veel nadelen. Ik hoop dat u in uw wijsheid zult besluiten deze groenstrook met rust te laten. Ook fijn voor de bezoekers van de moskee en de scholen.	groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken.
610	Het enige argument wat ik heb gehoord is dat er een verbinding tussen deze twee wijken moet komen. De reden hiervoor en wie hier om gevraagd heeft is mij niet duidelijk geworden. Verder heeft het me onaangenaam verrast dat er geen communicatie is geweest met de bewoners van de betrokken wijk, zeker omdat de gemeente Utrecht burgerparticipatie zeer belangrijk vind. Ik wil graag helderheid op de volgende vragen: Welk probleem denkt de gemeente op te lossen met het realiseren van deze tunnels? Wat ligt er op de tafel bij de gemeente waarom ze vinden dat deze tunnels gaan bijdragen aan een verbetering van de woonomgeving voor de bewoners van de betrokken wijken Overvecht / Tuindorp? Wat maakt dat verbetering van woonomgeving niet gerealiseerd kan worden in de bestaande structuur? Wat is het alternatief voor aanleggen tunnels, welke opties zijn er nog meer die niet in dit visieplan zijn opgenomen? Ik uit hierbij mijn bezorgdheid en teken bezwaar aan tegen de beoogde fiets/wandel tunnels onder het spoor door tussen Overvecht en Tuindorp, met name met betrekking tot de geplande locaties waar deze tunnels zouden moeten uitkomen omdat: Binnen een straal van maximaal 1500 meter bestaan reeds drie uitstekende passages. Via het NS-station is er een prima looproute onder de sporen door, compleet met lift- en OV-chip mogelijkheden. Daarnaast zijn er nog twee veilige en snelle	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsroutes via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, die niet alleen aansluiting bieden op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berenkuil) maar ook een veilige verbinding bieden naar het Rietveld College en Speeltuin De Pan. De verbinding met Overvecht voor onder andere het winkelcentrum en de donderdagmarkt is ook via deze passages makkelijk, snel en veilig te bereiken. Mijn voornaamste bezwaar betreft de geplande uitgangen van deze tunnels bij de Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het ontbreekt hier aan een logisch vervolg van de fietsroutes, er is geen aansluiting op een fietsroute naar elders. De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor de fietsers en wandelaars. Bovendien komen deze uitgangen uit op eenrichtingsstraten waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan, wat de situatie nog gecompliceerder maakt. Als de tunnels in Tuindorp uit komen, zou dit op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Echter, dit brengt meerdere problemen met zich mee. Ten eerste is er geen ruimte voor de uitgangen, en ten tweede kan dit in conflict komen met de groenstrook langs de gehele A.Thaerlaan, die mede door bewoners wordt onderhouden en belangrijk is in de groenvisie van Tuindorp. Tijdens de begin-en eindtijden van de 3 basisscholen neemt de verkeersdrukte toe. Zowel op de Magnuslaan (beide kanten) als A.Thaerlaan staan auto’s geparkeerd waardoor de ruimte smal is. Hierdoor is het zicht op de verkeerssituatie Magnuslaan, A.Thaerlaan en verdere straten die hier op uitkomen zeer beperkt. Tegemoetkomende auto’s kunnen elkaar niet passeren en voor fietsers (veel kinderen) ontstaan gevaarlijke situaties. Ik maak me ook ernstig zorgen over de veiligheid van de wijk Tuindorp. De tunnels zullen snel plekken worden waar criminaliteit ontstaat, geen toezicht is en geluidsoverlast gaat optreden. Het is niet ondenkbeeldig dat inbraak, diefstal en vernielingen van auto’s toenemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tuindorp is hier nu al ‘gevoelig’ voor en het risico dat handhaving lastiger wordt door deze tunnels (vluchtroutes) is te verwachten. Het aanleggen van deze tunnels zal een grote investering worden. Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht maak ik mij, als burger die gemeentebelasting betaalt, ernstig zorgen over de besteding. Waar vind ik de verantwoording van deze investering?	
611	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.). Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen. <u>Groen</u> Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een “levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. <u>Veilig en verbonden</u> Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn. Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt).	<u>Groen</u> De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een groene verkeersader. In 2040 kan de Carnegiedreef een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade zijn die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. In de definitieve versie van de Omgevingsvisie omschrijven we hoe de centrale as in de toekomst gaat functioneren. <u>Veilig en verbonden</u> Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te

Nr.	Reactie	Antwoord
	De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen. Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch. Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren.	verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De auto wordt niet verbannen en Utrecht of Overvecht wordt niet autovrij gemaakt. Het gebruik van de auto blijft gewoon mogelijk. Wel zetten we in op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen. <u>Ruimte voor groei</u> De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, waarvan minimaal 5000 in Overvecht. Dat heeft de gemeenteraad besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht in 2021. Overvecht heeft een woningdichtheid van ongeveer 35 woningen per hectare. Dat is vergeleken met andere wijken in de stad een redelijk gemiddelde woningdichtheid. Sinds de bouw van de wijk is de woning bezetting afgenomen en tegelijk het percentage kwetsbare mensen in de wijk gegroeid. Verdichting kan zorgen voor behoud van voldoende draagvlak voor de voorzieningen en daarmee de aantrekkelijkheid van de wijk te vergroten en kan zorgen voor verbetering vd leefbaarheid. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. De nieuwe woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken. <u>Ruimte voor groei</u> Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan. 5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement. Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen?	woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). De mate waarin dat kan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. We gaan daarbij uit van het behouden wat goed is en aanpakken wat beter kan. De locaties die u noemt in het centrum behoren ook tot de 'rode gebieden' en komen dus ook in aanmerking voor verdichting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer C02 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt. In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren. Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En {Is er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals 't Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
612	Ten aanzien van het Centrum Overvecht plan zijn de uitingen van de gemeente die nu gepresenteerd worden in optimistische zin enorm overdreven. Er wordt geen realistisch beeld gegeven van wat hier staat te gebeuren. Op grond van deze schets ontstaat een vals uitgangpunt. Immers: We hebben hier te maken met een heel klein stukje Overvecht waarop duizenden woningen zouden moeten worden gerealiseerd. De suggestie dat dat een vrolijke boel wordt met pleintjes en leuke straatjes is onzinnig. Zeker in combinatie met de enorme hoogbouw. Te zien is hoe de straatjes ongeveer net zo breed zijn als de straatjes tussen de onlangs in hetzelfde gebied gerealiseerde flats. Ga daar eens tussen staan en probeer je vrolijk te voelen. Tel er daarna nog 10 verdiepingen bij op. Pleinen? Mercado? Groen? Het zal in de praktijk allemaal klein, donker en tochtig prutswerk worden als je tegelijkertijd duizenden woningen in hoogbouw realiseert op dit piepkleine stukje Overvecht. De moodboard-achtige afbeeldingen zijn echt onzinnig icm de ambitie. Maar misschien is dat nog niet het ergste aspect van dit plan. Het plan gaat voorbij aan de enorme extra belasting die de dichtbevolkte (probleem)wijk van Utrecht (Overvecht) opnieuw in de schoenen geschoven krijgt. 5000 nieuwe inwoners op een oppervlakte van 200x400 meter. Tel daar de bezoekers van het WC die van buitenaf komen bij. Als we vandaag dit aantal personen verdelen over het betreffende oppervlak ziet het er uit als een goed bezochte demonstratie op het Museumplein. Een probleemwijk is er nooit beter van geworden als de bevolkingsdichtheid wordt vergroot. Dit plan wrijft in een vlek. Utrecht gaat met dit plan voor laaghangend fruit. Een matig lopend winkelcentrum dat nodig een upgrade nodig heeft en relatief weinig eigenaren kent die mee moeten in het plan. Hier valt een betrekkelijk eenvoudige deal te maken waarvoor de bewoners van Overvecht weer even in moeten schikken.	Uw reactie vatten we samen in de volgende punten: 1. Waarom zoveel verdichting in Overvecht? 2. Kan de wijk dat wel aan? 3. Uw bedenkingen bij het Masterplan Overvecht Centrum (te krap, donker, hoogbouw, voorzieningen) 4. Sloop-nieuwbouw. Hieronder geven we per onderdeel antwoord: - Waarom zoveel verdichting in Overvecht? De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. - Kan de wijk dat wel aan? De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid,

Nr.	Reactie	Antwoord
	De wijk die langzaam weer wat op adem begon te komen wordt weer opgeschud en krijgt er (in totaal) nog eens rond de 10.000 inwoners bij. Daarover wordt niet gesproken. In plaats daarvan zien we vrolijke tekeningetjes. In vals perspectief getekende torenflatjes en praten we over gezellige pleintjes en groene boompjes tussen gebouwen van 70 meter. Uiteraard kan het WC een upgrade gebruiken. En dat er iets meer terugkomt dan er staat is logisch in deze tijd. Een flinke torenflat op de parkeerplaats naast C&A zou volkomen logisch zijn en slechts zeer weinigen in de weg staan. Er is best iets te realiseren. Maar het huidige plan kan onmogelijk uit de koker van bewoners van Overvecht zijn gekomen, dan wel met hun instemming tot stand zijn gekomen. Dus als de vraag van de Gemeente Utrecht (zoals onlangs geformuleerd) is 'wat hebben we gemist?': gezond verstand, inlevingsvermogen, inzicht in de consequenties, realistische tekeningen, de ambitie om Overvecht niet weer op te zadelen met extra mensen en problemen. Als Overvecht opnieuw een bijdrage moet leveren bij de oplossing van een Utrechts probleem dan moet dat ingekaderd zijn binnen grenzen van de sociale haalbaarheid. Hoeveel veerkracht heeft deze wijk nog te bieden. Daarbij moet gekeken worden naar artsen (groot verloop), thuiszorg, handhaving, sociale voorzieningen, opvang voor ontsporende jongeren etc etc. Hoewel ook van belang, moet deze discussie niet starten bij de slagschaduw van een flatgebouw of het aantal boompjes dat overleeft tussen 70 meter hoge torenflats. De discussie moet starten bij het absorptievermogen van Overvecht. Kan Overvecht deze ambitie aan? Zijn dit soort megalomanie plannen, 5000 nieuwe inwoners op 200x400 meter binnen een probleemgebied, realistisch? Wie dit plan ondanks alles toch wil realiseren moet vele woningen slopen. Dat kan ook elders. Dat hoeft niet op Overvecht. Twee voor de hand liggende suggesties: Tuindorp, een zeer inefficiënte wijk. Een logistiek drama gekenmerkt door auto’s op alle stoepen, met slecht geïsoleerde, 90 jaar oude, woningen. Bewoners die voor uitkijken op hun auto en achter uitkijken op hun schutting. Ondanks dat trotse bewoners met slagkracht en denkkracht. Lastig te doen met	klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, betere ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. - Masterplan Overvecht Centrum In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (in 2023 door de gemeenteraad vastgesteld) staat de visie van de gemeente op de toekomst van de stad. Behalve in Overvecht, willen we op veel andere plekken in de stad zorgen voor meer woningen, groen, werkplekken en voorzieningen. Zo willen we zorgen dat Utrecht een fijne stad blijft om in te wonen. Voor de gemeente is Overvecht Centrum een belangrijk onderdeel van de verdere groei van de stad. Overvecht Centrum is door de gemeente aangewezen als een belangrijke verdichtingslocatie voor de stad Utrecht als een nieuw stedelijk knooppunt van de wijk, met veel nieuwe woningen en voorzieningen. Hierdoor kan Overvecht Centrum in de toekomst een veel aantrekkelijker gebied gaan worden met meer voorzieningen, betere verblijfskwaliteit, hogere (sociale) veiligheid en meer woningen voor mensen uit Overvecht en Utrecht waar veel behoefte aan is. In het

Nr.	Reactie	Antwoord
	al die blije eigenaren daar natuurlijk. Maar waarom eigenlijk niet? De eigenaren die boven het WC wonen willen ook niet weg! Niet kijken naar de sloop in verouderde wijken, maar wel kijken naar Overvecht is meten met twee maten. Tuindorp te moeilijk? Denk dan eens aan de goudkust op Oost. In oppervlak groter dan het Winkelcentrum met omliggende parkeerterreinen. Een stuk of 150 vooral oude villa-woningen. Zeer lage bevolkingsdichtheid. Uitstekende ligging nabij de Uithof en snelwegen. Wie dat onrealistisch vindt moet uitleggen waarom het wel realistisch is in een dichtbevolkte wijk als Overvecht huizen te slopen en er zo veel voor terug te bouwen. De uit Oost verdreven bewoners zijn overigens van harte welkom in kostbare penthouses boven het WC Overvecht, te realiseren in een nieuw plan. Het huidige plan is een plan waar we, na realisatie, enorme spijt van krijgen. Slecht doordacht, te belastend voor de omgeving en het gaat ook nog eens niet brengen wat nu wordt voorgespiegeld. Daarmee timmert het hard aan de weg als het gaat om de onbetrouwbare overheid. Het zou fijn zijn als alle pr en reclame-jongens en meisjes het podium nu verlaten zodat we een realistische discussie kunnen hebben over de implicaties die dit plan heeft. Een dergelijke discussie kan eigenlijk alleen goed starten als we aan de start daarvan het huidige plan in zijn volledigheid ten grave dragen en met een schone lei beginnen. Ik bied mij graag aan als ceremoniemeester voor de plechtigheid…	Masterplan Overvecht Centrum onderzoeken we hoe dit kan en hoe we met deze uitgangspunten tot het beste plan kunnen komen. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt een aparte formele inspraakperiode gehouden waarbij u een formele zienswijze kunt indienen. Daarbij kunt u ervoor kiezen om aan te geven dat we uw brief van 28 maart 2024 gebruiken of ervoor kiezen om op dat een nieuwe brief in te sturen met betrekking tot het Masterplan Overvecht Centrum. - Sloop-nieuwbouw In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Zo is bijvoorbeeld in Overvecht Centrum sloop-nieuwbouw nodig en geldt in de gele woonbuurten “geen sloop, tenzij...” Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering.
613	Vorige week is tijdens twee inloopmomenten het toekomstplan voor Overvecht Centrum voor het eerst gepresenteerd. Hierbij maak ik bezwaar tegen de wijze van communicatie over het plan en tegen het plan zelf. **Communicatie en informatie** Op dinsdagavond 12 maart 2024 was ik, als omwonende op een afstand van 300 meter van het gebied, aanwezig bij een van de twee 'inloopmomenten' in café Oproer, waar borden met de plannen op tafels stonden. Ook was er een maquette die voor het eerst getoond werd en goed liet zien hoe het plan eruit komt te zien. Ik ben geschrokken van de massale bouw van de talloze flats in dit plan. De maquette is overigens en voorzover bekend niet zichtbaar in de wijk: niet in het wijkbureau, niet in de bibliotheek, niet in het winkelcentrum en ook niet online. Hierdoor krijgen omwonenden geen goed beeld in hoeverre het gebied van het huidige	In uw brief noemt u verschillende onderdelen van het toekomstplan voor Overvecht Centrum waartegen u bezwaar maakt: 1. U heeft bezwaren tegen de manier waarop de gemeente over het toekomstplan communiceert. 2. U heeft kritiek op de organisatie en de opzet van de informatiebijeenkomsten die u heeft bezocht. 3. U heeft grote inhoudelijke bezwaren tegen de mate van verdichting en u vreest de gevolgen hiervan voor de wijk Overvecht. Inmiddels heeft u in een brief van 6 mei 2024 antwoord ontvangen van ons op bovengenoemde punten. Met betrekking tot punt 3 geven wij antwoord vanuit de Omgevingsvisie voor heel Overvecht: De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentrum wordt volgebouwd. Bij het inloopmoment stonden naast de borden ongeveer 10 ambtenaren aan wie bewoners vragen konden stellen. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld krijgen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Het verbaasde me overigens dat wethouder Van Hooijdonk, die bestuurlijk verantwoordelijk blijkt voor dit project, met de jas aan als een medebewoner tussen de bewoners stond en niet, zoals de overige medewerkers van de gemeente met een button zichtbaar was als iemand van de gemeente en op die wijze verantwoordelijkheid draagt voor dit plan. Pas later na het inloopmoment, eenmaal thuis, begreep ik dat zij de wethouder was. In folders en op de site zegt u dat de inwoners kunnen reageren. Maar als ik wil reageren, word ik via diverse links naar de ‘denk mee’-pagina geleid waar ik alleen een korte opmerking kan invoeren op een detailplek op een plattegrond, nadat ik eerst ben ingelogd. Nergens is een (email)adres te vinden waar ik een reactie zoals deze naar toe kan sturen. Hierdoor belemmert u de inwoners en omwonenden om op een toegankelijke manier te reageren op dit plan. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van 2.500 woningen te bouwen in dit centrumplan is het meest ingrijpende bouwplan dat vorige week ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er staat niets over in de media: niet het Utrechts Nieuwsblad, niet in het wijkblad Op dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. **Geen Manhattan** Maar liefst 6800 woningen worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgepland, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo’n 2.500 stuks, worden in uw	komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo’n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting voor bewoners van Overvecht en andere woningzoekenden. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. De uitwerking en impact hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	centrumplan bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht: The Fizz dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast kan zomaar tien jaar duren, werd duidelijk in de uitleg op het inloopmoment. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd. Ik maak bezwaar tegen dit bouwplan, omdat: - de massaliteit van de flats en torenflats de troosteloosheid van deze flatwijk verder versterkt - er geen voldoende ruimte en licht meer is, zoals het geval is bij het huidige winkelcentrum - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor plek waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2 voetafdruk op deze kleine ruimte enorm zal zijn - deze massale woningbouw in deze wijk helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - de luchtvervuiling hierdoor zal toenemen - de flats niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto's te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is **Overvecht heeft genoeg (van) flats** Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze probleemwijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat 'verdichten'	spelregels en uitgangspunten. In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Mocht er voor u nog aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden. De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden 's nachts om 03.00 uur dronken vanaf de balkons vanaf hun speciaal aangelegde feestterras over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats eruit gaan, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: we krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied een toekomst tegemoet met een menselijke maat.	
614	Wellicht nog op de valreep Helaas eerder geen tijd gehad te reageren Ik sluit me volledig aan bij onderstaande zienswijze van [indiener 514]. Het is betreurenswaardig dat deze plannen steeds weer uit de koelkast worden gehaald en dat er niets geleerd wordt van de zetten uit het verleden Het moge duidelijk zijn dat de wijk in zijn algemeenheid en wij als buurt heel specifiek absoluut niet achter de voorgestelde plannen van de gemeente	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief

Nr.	Reactie	Antwoord
	kunnen staan om waar dan ook woningen of andere bebouwing te realiseren in bestaand groen. Wij zullen er dan ook alles aan doen dit te voorkomen.	als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
615	Om het maar gelijk over de zienswijze te hebben, in de meegenomen toekomstige ontwikkelingen met tuinders vereniging Ons Genot gelegen aan de 2e Polderweg. De kans dat Ons Genot moet gaan verhuizen is behoorlijk in mijn gezin aangekomen. Natuurlijk is er bij besluiten vaak emotie niet uit te sluiten dus ook met ondergetekende niet. Het is een oase van rust, zeer afwisselende biodiversiteit zeer veel kleuren groen, waar vooral vele Utrechters en daarbuiten dagelijks te vinden zijn in alle seizoen van het jaar. De tuin met huisje die ik heb, kijk uit op de 2e Polderweg en over het weiland. Op dit complex kom ik zo'n 61 jaar dus als kind aan papa's handje het complex is begin jaren 60 ingericht. Toen kaal zo ook een groot gedeelte daaromheen. Mijn ouders hebben daar 45 jaar getuinierd (de weckpotten moesten vol natuurlijk.) met huisje. Uiteindelijke hebben vele gezinnen en ook wij gezin met	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	6 kinderen onze jeugd daar doorgebracht. In de schoolvakantie sliepen we, dat was onze vakantie! Ikzelf heeft degenen van mijn vader, inmiddels zelf ook 40 jaar actief op mijn tuin 6. Gehuwd, in principe zijn onze 3 kinderen daar ‘’geboren’’ tig vakanties doorgebracht waarbij wij de kantine van onze vereniging 15 jaar hebben gerund. Mijn vader was terreinmeester van de daarnaast gelegen 16 sportvelden die later is ingekrompen voor uitbreiding industrieterrein. Als laatste wat ik had verwacht in deze op handen zijnde ontwikkelingen is de Ons Genot nu plaats moet maken voor de 4 sportvelden! (Ik had eerder verwacht dat industrieterrein ermee zou uitgebreid worden). Natuurlijk de wijzen waarop tuinen tegenwoordig van Ons Genot in beheer worden geven verschilt nogal in mijn tijd. Vele van de overige 14 tuincomplexen zijn voorzien van riool en elektra, Ons Genot heeft anno 2024 dat niet. Aanleg daarvan zou in mijn ogen voordeliger zijn, dan dit complex te laten verhuizen. Vandaar dit schrijven met mijn kijk op het geheel (met de nodige emotie). Ik probeer ook mee te denken; als er toch sportvelden moeten komen in deze regio. Is er wel eens aan gedacht om Flora’s Hof te verplaatsen? Natuurlijk daar zitten ze ook niet wachten op een verhuizing. Dit park is relatief nog jong te noemen zo’n 35 jaar. Voor rust en beleving van flora & fauna is dit niet een fijne locatie de Zuilensering ligt er direct aan. Sportvelden daar lijkt mij een beter (voordelige) locatie, in het verlengde van de bestaande sportvelden lijkt het mijm efficiënter.	
616	Namens [redacted] schrijven we deze brief op de plannen welke er nu liggen wellicht anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z’n allen onze leefomgeving anders moeten inrichten, lees meer groen, minder bewegingen op fossiele brandstoffen. Ons winkelgebied heeft dermate een functie in “onze” omgeving naast de dagelijkse behoeften ook de verbinding met elkaar, in de plannen welke er nu liggen is de “verbinding” anders in te delen.	Dank voor uw aanbod om in geval van concrete projecten in uw omgeving uw kennis en ervaring in te brengen namens de buurt. We hebben zeker oog voor de impact van plannen op buurten in Overvecht en gaan daar als dit zich in uw buurt aandient graag verder met jullie over in gesprek.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde wijken en ondernemers. U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit om met ons de plaatselijke argumenten te bespreken.	
617	Ik schrijf u naar aanleiding van de recent ontvangen plannen voor de verbetering van verkeersveiligheid en groenvoorziening in de Wolga en Douna omgeving. Allereerst wil ik mijn enthousiasme uiten over deze plannen, die ongetwijfeld een positieve impact zullen hebben op onze buurt. Echter, na het bestuderen van de ontvangen plannen, wil ik graag een aanvullend voorstel ter verbetering van de verkeerssituatie inbrengen. Het betreft het lang gerekte parkje / weg dat loopt van de Katharijne van Leemputdreef naar de Anna van Burendreef, zoals aangeduid op Google Maps als fietspad. Dit weggetje wordt momenteel gebruikt door verschillende fietsers, brommers en flitsbezorgers die met hoge snelheid door het gebied rijden. Naar mijn mening is de bestrating primair bedoeld voor bewoners om toegang te krijgen tot hun achterom, wat ook te voet kan gebeuren. Het huidige gebruik van het weggetje door snelle fietsers leidt tot gevaarlijke situaties, vooral gezien het feit dat er veel kinderen spelen en mensen met honden wandelen in het gebied. Ook zijn er veel zakelijke wandelaars te vinden die een blokje om tijdens het werk maken. Het weggetje vormt bovendien een belangrijke verbinding naar de groenvoorziening van de Kronosdreef. Daarom zou het een fantastische aanvulling zijn om de volgende punten op te nemen in de plannen: Vervanging van de groene paaltjes/ balken (afrastering) door houtwerk met versmalling, soort zigzag, waardoor fietsers moeten afstappen om er doorheen te komen. Dit zal de snelheid van fietsers verminderen en de veiligheid voor	Hartelijk dank voor uw compliment, fijn om te horen dat u de plannen ziet als een verbetering voor de wijk. Het genoemde parkje valt niet binnen het plangebied van de herinrichting Donaudreef. We nemen uw suggesties om van het langgerekte ‘Parkje’ tussen de Anna van Burendreef en Katherijn van Leemputdreef een verkeersveiligere omgeving te maken mee bij een toekomstige aanpak van deze locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	andere gebruikers van het weggetje vergroten. Het weggetje niet langer als fietspad aan te merken, zodat het niet meer gebruikt kan worden door flitsbezorgers, scooters en opgevoerde e-bikes. Het aanvullen van het bestaande groen en er een prettig parkje van maken. Ik ben ervan overtuigd dat deze aanpassingen de verkeersveiligheid in onze buurt aanzienlijk zullen verbeteren en tegelijkertijd het groene karakter van het gebied zullen behouden.	
618	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele omgevingsvisie Overvecht is niet aan de orde.
619	**Waarom de Verkeersplannen van Wethouder Lot van Hooijdonk voor Overvecht tot Verstikking van de Leefsituatie zullen leiden** Wethouder Lot van Hooijdonk heeft ambitieuze verkeersplannen gepresenteerd voor de Utrechtse wijk Overvecht. Hoewel deze plannen gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit, zullen ze in werkelijkheid leiden tot verstikking van de leefsituatie in deze wijk. Hier zijn de belangrijkste redenen waarom deze plannen problematisch zijn: **1. **Verkeersdrukte en Congestie** **a. Versmalling van Hoofdwegen** - Het plan omvat het versmallen van belangrijke verkeersaders om ruimte te maken voor fietspaden en openbaar vervoer. Dit leidt onvermijdelijk tot verhoogde verkeersdrukte op de resterende rijstroken, wat resulteert in langere reistijden en meer files.	1. Verkeersdrukte en congestie Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Met de omgevingsvisie zetten we juist ook in op de alternatieven voor de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. Vermindering van Parkeerplaatsen - Door het aantal parkeerplaatsen te verminderen zonder adequate alternatieven te bieden, zullen bewoners en bezoekers langer rondrijden op zoek naar parkeerplekken. Dit verhoogt niet alleen de verkeersdrukte, maar ook de uitstoot van schadelijke stoffen. **2. **Toegenomen Luchtvervuiling**** **a. Meer Stilstaand Verkeer** - De versmalling van wegen en het verhogen van verkeersdrukte zullen leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer. Auto's in de file stoten meer schadelijke stoffen uit, wat de luchtkwaliteit in de wijk aanzienlijk zal verslechteren. **b. Gezondheidseffecten** - Overvecht is al een wijk met gezondheidsuitdagingen, en een toename van luchtvervuiling zal deze problemen verergeren. Bewoners, vooral kinderen en ouderen, lopen een groter risico op aandoeningen zoals astma en andere luchtwegaandoeningen. **3. **Negatieve Impact op Lokale Economie** **a. Bereikbaarheid van Bedrijven** - Lokale ondernemers zijn afhankelijk van de toegankelijkheid van hun winkels en bedrijven. Verkeersbeperkingen en verminderd parkeren kunnen klanten ontmoedigen om naar Overvecht te komen, wat de lokale economie schaadt. **b. Vermindering van Bevoorradingsefficiëntie** - Het moeilijker maken voor vrachtwagens om te leveren, door beperkingen op wegen en parkeermogelijkheden, zal de efficiëntie van bevoorrading verminderen en de operationele kosten voor lokale bedrijven verhogen. **4. **Sociaal-Economische Gevolgen** **a. Verhoogde Ongelijkheid** - Overvecht is een diverse wijk met veel bewoners die afhankelijk zijn van de	2. Toegenomen luchtvervuiling Wij begrijpen uw bezorgdheid dat de versmalling van wegen kan leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer, wat een negatieve impact kan hebben op de luchtkwaliteit in de wijk. De gezondheid en het welzijn van de bewoners van Overvecht staan centraal in onze plannen en om die reden zetten we in de uitwerking in op de volgende maatregelen: - We implementeren in de uitwerking daar waar mogelijk geavanceerde verkeersmanagementsystemen om de doorstroming van verkeer te optimaliseren en files te minimaliseren. Dit helpt om stilstaand verkeer en de bijbehorende uitstoot te verminderen. - Door betere en efficiëntere openbaar vervoersopties aan te bieden (zoals HOV), willen we het gebruik van de auto verminderen. Minder auto's op de weg betekent minder uitstoot en betere luchtkwaliteit. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur moedigt meer mensen aan om de fiets te nemen in plaats van de auto, wat eveneens bijdraagt aan een schonere lucht. - We willen meer bomen en planten toe voegen langs wegen en in de wijk, wat kan helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren door het absorberen van schadelijke stoffen. 3. Negatieve impact op lokale economie We zullen in de uitwerking maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de door uw genoemde aspecten niet negatief worden beïnvloed door de nieuwe plannen. Zo blijven bijvoorbeeld alle voorzieningen met de auto bereikbaar en blijft het mogelijk om te parkeren op een acceptabele loopafstand van de voorziening. Het is op dit moment nog niet duidelijk of bijvoorbeeld knips ook gaan gelden voor het bevoorradingsverkeer. Dat zal in de toekomst verder onderzocht moeten worden. Maar ondanks dat, wordt ook ingezet op het implementeren van slimme logistieke oplossingen om de bevoorradingsefficientie te bevorderen. Zie bijvoorbeeld het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/20718e1c-5108-4413-8ec1-a5e5d893b54e a) De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer

Nr.	Reactie	Antwoord
	auto voor hun werk en dagelijkse activiteiten. Het beperken van autoverkeer zonder voldoende alternatieven treft vooral de lagere inkomensgroepen, die minder toegang hebben tot flexibele mobiliteitsoplossingen. **b. Sociale Onrust** - Veranderingen die het dagelijks leven van bewoners verstoren zonder hun betrokkenheid en instemming, kunnen leiden tot sociale onrust. Het gevoel dat beslissingen van bovenaf worden opgelegd zonder rekening te houden met de lokale behoeften, kan tot verzet en onvrede leiden. **5. **Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen** **a. Beperkte Openbaar Vervoersopties** - Hoewel het stimuleren van openbaar vervoer een nobel doel is, zijn de huidige openbaar vervoersopties in Overvecht mogelijk niet voldoende om de vraag op te vangen. Zonder significante verbeteringen in frequentie en bereik, blijft het openbaar vervoer een ontoereikend alternatief. **b. Inadequate Fietsinfrastructuur** - Het is niet realistisch om aan te nemen dat alle bewoners zullen overstappen op fietsen, vooral gezien de diverse bevolkingsgroep en de specifieke behoeften van ouderen en gezinnen met jonge kinderen. **Conclusie** De verkeersplannen van wethouder Lot van Hooijdonk, hoewel goedbedoeld, zullen leiden tot aanzienlijke problemen voor de bewoners van Overvecht. De toename in verkeersdrukte en luchtvervuiling, de negatieve impact op de lokale economie en de sociaal-economische ongelijkheid die deze plannen met zich mee zullen brengen, zullen de leefsituatie in deze wijk verstikken. Het is essentieel dat de gemeente Utrecht de plannen heroverweegt en kiest voor een benadering die echt rekening houdt met de behoeften en wensen van de bewoners van Overvecht, en die duurzame mobiliteit bevordert zonder de negatieve bijwerkingen die nu dreigen.	geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. Zeker voor bewoners die bijvoorbeeld voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. b) we hebben ons best gedaan om zo veel mogelijk mensen te bereiken, maar zijn ons ervan bewust dat niet iedereen gesproken is. Vanuit alles wat we hebben opgehaald tijdens de participatie, hebben we keuzes moeten maken voor de toekomst van Overvecht. Daarbij hebben we lokale behoeften meegewogen, maar keuzes die gemaakt zijn, zullen niet altijd ten goede komen aan individuele belangen. 5. Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen Om de vraag op te vangen wordt bijvoorbeeld ingezet op een HOV verbinding. Een HOV verbinding is in de praktijk een verbinding waarbij de frequentie en het bereik groter is dan nu het geval. Het doel is ook niet om iedereen over te laten stappen op de fiets. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
620	**Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De omgevingsvisie biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger. Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G. Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over** **Tigrisdreef e.o**.	Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle

Nr.	Reactie	Antwoord
	• het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.**	wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht. We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd. • Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:**	Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	
621	Om zoveel geld te steken in een tunnel lijkt mij volledig onnodig en een geldverspilling. Immers er zijn al twee verbindingen binnen de 900m. De smalle straten in Tuindorp zijn niet geschikt voor een extra verkeersstroom van fietsers. Er zijn prima al verbindingen naar de Uithof of het centrum. Voor wandelaars is er meer groen in Overvecht dan in Tuindorp, waar er slechts straten zijn. Hopelijk bekijkt u de situatie nog eens met een wat kritischer blik.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
622	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg delen wij zienswijze met u. Nadat wij zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen wij dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stellen wij voor: · De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. · De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. · Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. · Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. · Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. · Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo’n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stellen wij voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	

Nr.	Reactie	Antwoord

3. **Veiligheid**
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.
· De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
· Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt.
· Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.
· Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
· De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
· In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en

Nr.	Reactie	Antwoord
	via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. · Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. · Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. · In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. · Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. · Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stellen wij voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het belangrijk om	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denken wij met u mee en stellen wij alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. · De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Bijlage 2:

Zienswijze 466
op concept Omgevingsvisie Overvecht

Aan: gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Per mail: omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

Kopie aan: overvechtcentrum@utrecht.nl - griffie.gemeenteraad@utrecht.nl

Betreft: **zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht**

Utrecht, 19 mei 2024

Geachte raadsleden,

Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie.

1. [redacted]

De [redacted]

Daarnaast heeft [redacted] Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum.

[redacted] Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de indirecte werkgelegenheid in meegeteld, zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk.

Zeer laat aangehaakt

[redacted] hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes [1] in 2023 **géén uitnodigingen**, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september '23 kregen wij *van het team Masterplan Overvecht Centrum* bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht.

Twee zienswijzen

In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte

[1] Fasen 1, 2 en 3 zoals genoemd in par.2 van het Participatieverslag

negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een *best of both worlds*-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten.

In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller.

Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.

2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader

Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de **kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum**, die voor [redacted] (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen.

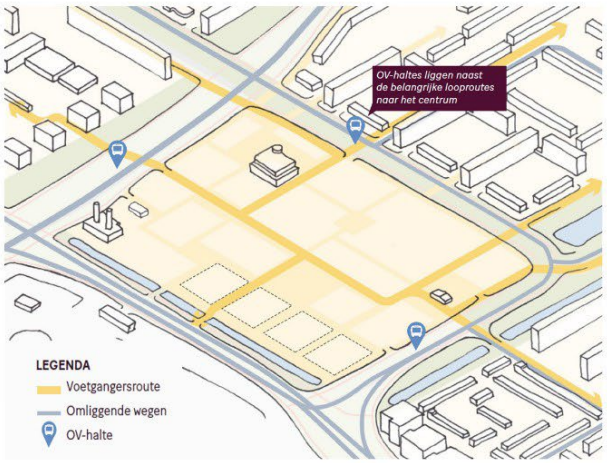


Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de **Gebiedsopgave** ('stuurdocument voor het Masterplan') voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd:
3.2 ***Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid****:* "De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto's."

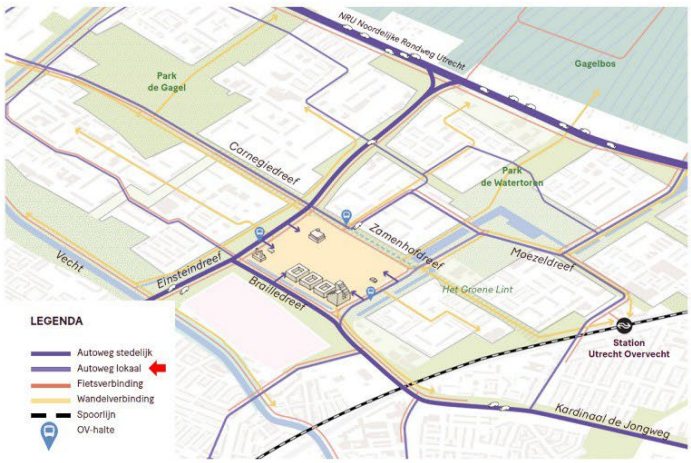


Eind 2022 is de **Ruimtelijke Basisstructuur** tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is '***Verbonden centrum*** (er naar toe gaan en er komen)'. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: "*Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt;* ***het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto****. Maar*

Ruimtelijke basisstructuur Masterplan Overvecht Centrum – Verbonden centrum



Openbaar vervoer



Auto

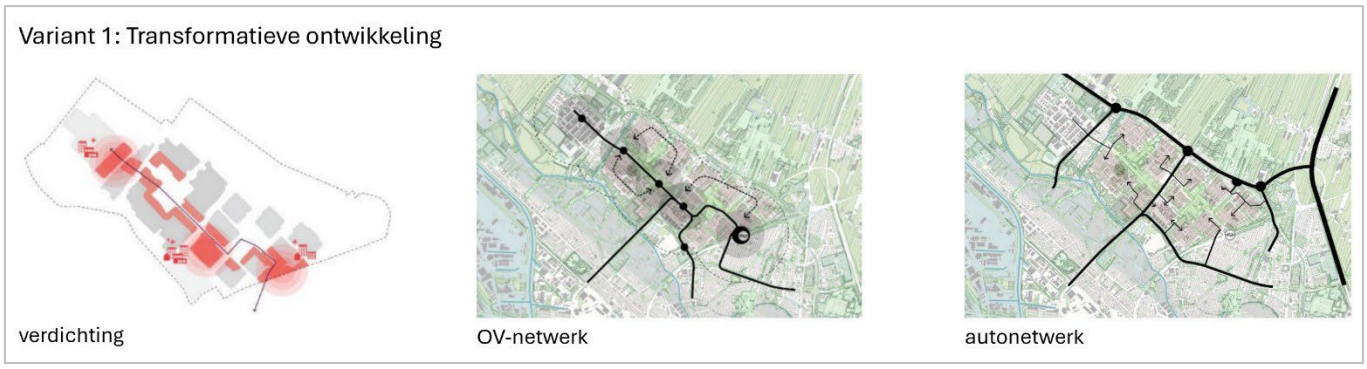
veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied."

Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te zien is dat de **lokale autoverbindingen** (rood pijltje in de legenda) hier het **uitgangspunt** zijn!

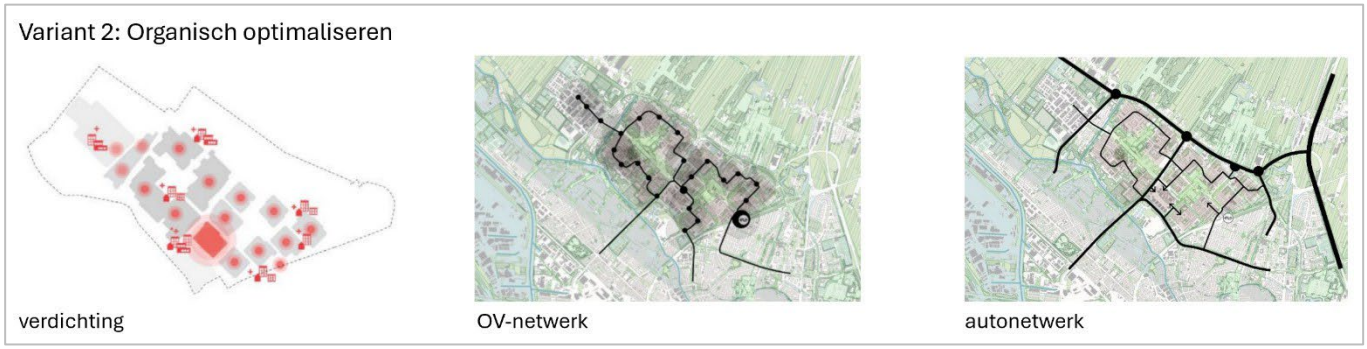
3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg **twee in hoofdzaak verschillende varianten** uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer.

Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. *Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.* (citaat PlanMER)



Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. *In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur.* (citaat PlanMER)



4. De twee varianten - PlanMER

Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.

De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**.

Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.

Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing.

Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER.

5. De twee varianten en het participatieproces

Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd.

Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel:

- dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel
- dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk.

Maar bij het **deelaspect 'Veilig en verbonden**' komt een **duidelijk beeld** naar voren: dat men *enerzijds* zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men *anderzijds* het behoud wil van de autoverbindingen *tussen* buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto's ontsloten blijven. Er is in **(grote) meerderheid negatief response** gegeven op de suggestie om allerlei **'knips' in het autonetwerk** te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur [2] voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips.

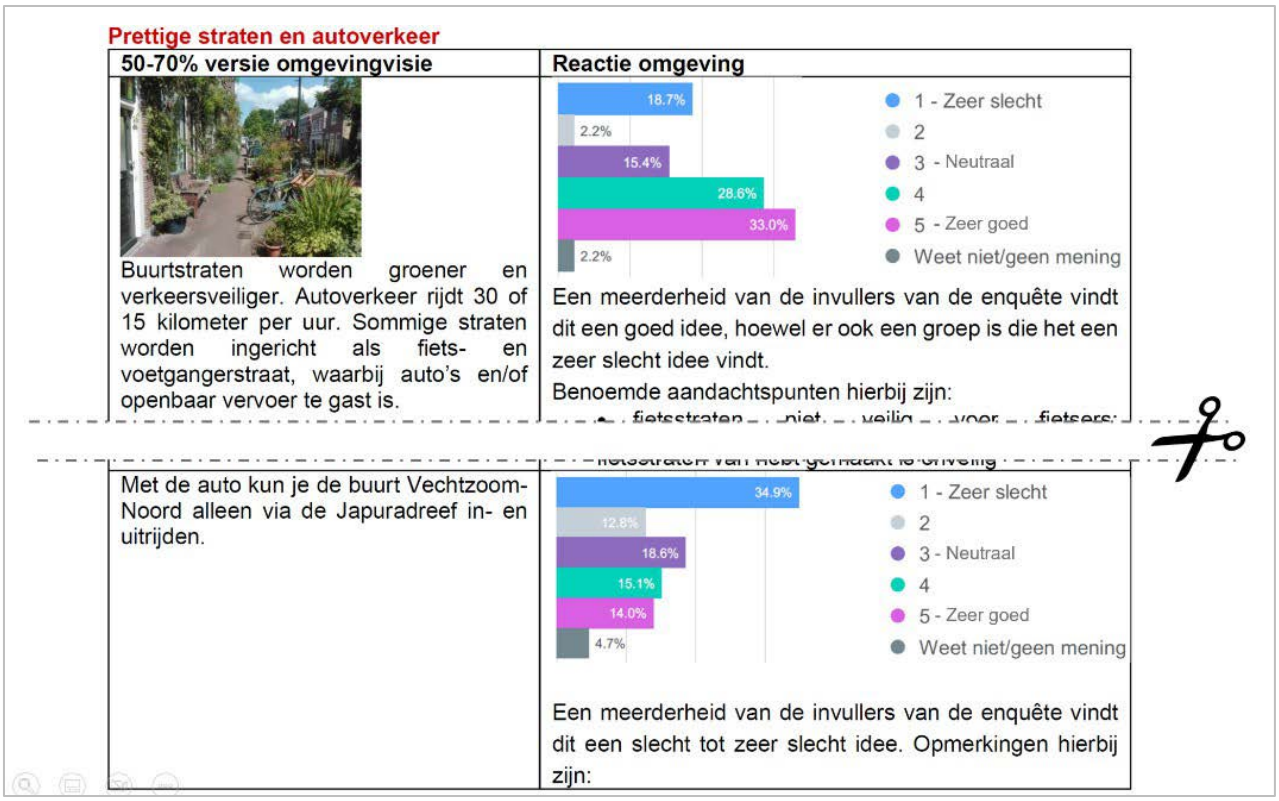
Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid **tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1**, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van **Variant 2**.

Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober '23.

Er wordt **zeer positie**f gereageerd op deze tekst:
"*Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer*."

Maar er wordt **overwegend negatief** gereageerd op deze tekst:
"*Met de auto kun je de buurt* <naam buurt> *alleen via de* <naam dreef> *in- en uitrijden.*"

[2] Zie Participatieverslag, p.15/p.16



Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt *hoe* een vraag gesteld wordt, *wat* er wordt *gecombineerd* in een vraagstelling, en dus *welke conclusie* je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of 'ophaalrondes'.

Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: "*Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder 'verbeteren van de verkeersveiligheid'). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden*."
Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: ***voor wie is de gemeente*?**

Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om 'het vinkje te kunnen zetten' op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden).

6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze

Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is 'opgehaald' en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de **onnavolgbaarheid van de keuze** om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1.

Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): *Er zal spanning zitten tussen verschillende thema's zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt.*

Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de 'Onderbouwing' (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen.
Dus waar kan de raad dan nog 'afgewogen keuzes' over maken?

Fase 1. In Fase 1 zijn **veel waarden en deeloplossingen** aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus **niet terug komen in de concept Omgevingsvisie**. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers.

Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn **veel reacties, suggesties en nuances** gegeven die **niet terug komen in de concept Omgevingsvisie**. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: *De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden.*

Fase 3. In deze fase is een '50-70%-versie' van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is **gebracht als** een **resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval**. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes.

Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de 'opbrengst' van bovenstaande fasen.

7. Het effect op reistijd – voor bewoners

Noch in het PlanMER, noch in de 'Onderbouwing' (Deel B) is **onderzoek** gedaan naar het **effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd** om als wijkbewoner met de auto bij verschillende **wijk- en buurtvoorzieningen** te kunnen komen.

In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker):
"*Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU [3] om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef [4] en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger [5]. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto* enkele minuten *toeneemt*."

De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De 'enkele' minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een 'boodschappenmoment' (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend:

- Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU.

[3] Een simpele test in Google Maps (zie bijlage 5) laat zien dat het, na invoering van de knips, vaak nog sneller is om via Zuilen of Tuindorp te rijden dan via de NRU. Maar deze omrijdroutes zijn niet in beeld bij de gemeente en ook niet onderzocht in het PlanMER.
[4] In de concept Omgevingsvisie staat dat de Einsteindreef wordt aangepast naar 2 x 1 rijstrook ('stadsboulevard' genoemd). In de regel kan een weg met 2x1 rijstrook 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel leiden tot filevorming in de spitsen. (bron: pagina 180 van deel B). Welnu: uit het PlanMER blijkt dat de intensiteiten op de Einsteindreef (noord) in Variant 1 oplopen naar 27.900 motorvoertuigen per etmaal (fors boven de kritieke grens) terwijl deze in Variant 2 op 22.800 uitkomen (tussen 'goed' en 'ook nog mogelijk').
[5] Dat de buurten alleen 'rustiger en veiliger' worden door per buurt nog maar één in- en uitgang te hebben en geen verbindingen met andere buurten (Variant 1) is nergens onderzocht of onderbouwd. Het is een stelling, een aanname en het is vervolgens hét 'argument' (of zo je wilt een doelredenering) waarmee in 'deel B' wordt toegeschreven naar Variant 1. Terwijl ook in Variant 2, met de juiste aanpassingen in wegprofiel en inrichting, de buurten rustiger en veiliger gemaakt kunnen worden.

- Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten (via de NRU). Dat is dus veel meer dan de “enkele minuten” extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat.

- Op blad 8 een *special:* ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut.

- Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU [6] of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard).

Tenslotte: er is **geen onderzoek gedaan** (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de ‘onderbouwing’) of de énige in- en uitgang per buurt (de ‘inprikker’ in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt.

8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht

Belang van autobereikbaarheid

Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk *kunnen* komen, en zij moeten er ook *willen* komen. De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale *modal split*.

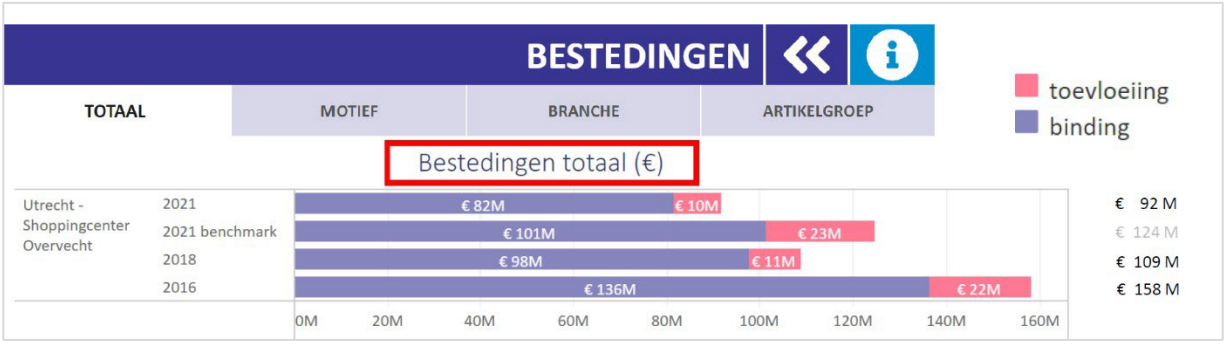
Huidig beeld SC Overvecht *modal split*

Het belang van omzet uit ‘het eigen Utrecht‘ is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kan gekeken worden in het Koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl.

Totale bestedingen.

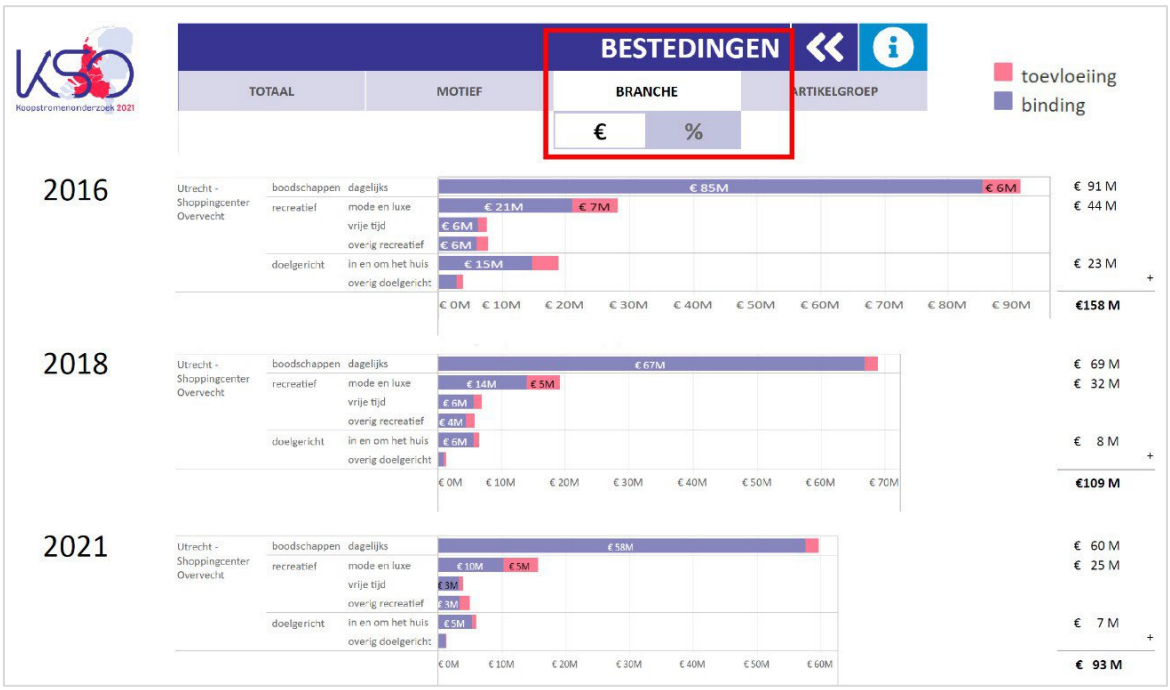
Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar € 92 miljoen.

De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen. Ofwel, **het aandeel ‘van buiten Utrecht’ in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%.** Andersom is de binding (de omzet uit het ‘eigen’ verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. Zie onderstaande figuur.



[6] Via de NRU kan men op deze route straks niet meer ‘heen’, alleen maar ‘terug’, als gevolg van de plannen voor de NRU en het ‘half maken’ van de aansluiting van de Moldaudreef op de NRU.

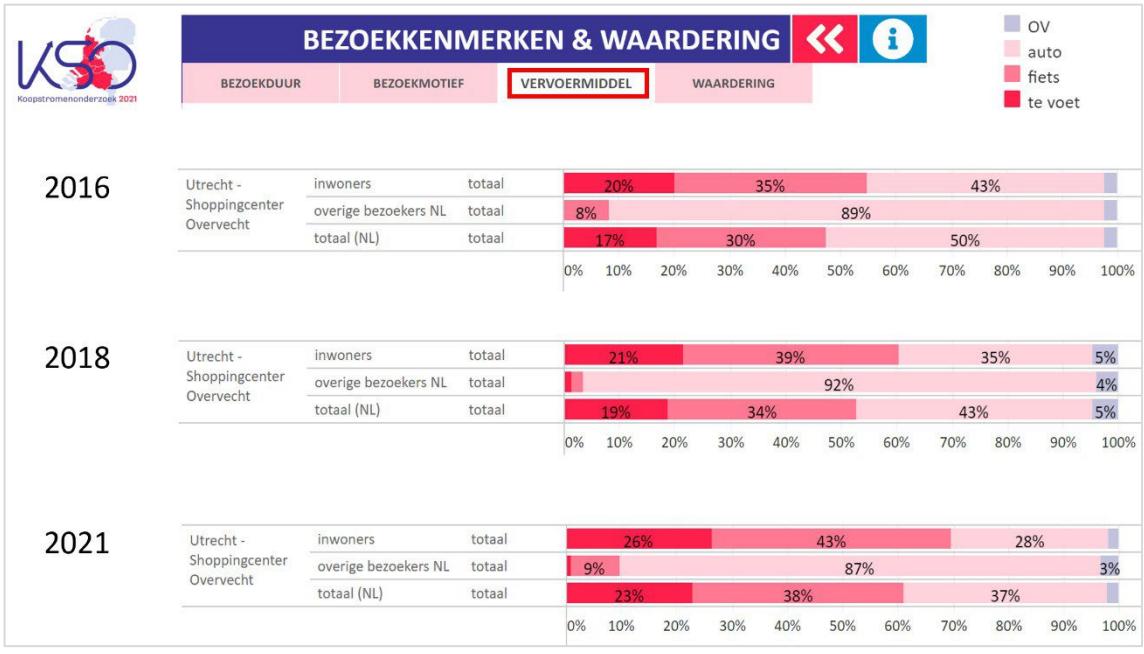
In de sector **dagelijkse** bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de **binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%**. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen ('boodschappen') in de totale brancheringsmix ook



groter is geworden: in 2016 was 'dagelijks' goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de 'stadsdeelcentra' boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer 'dagelijks' profiel. De rol van 'niet dagelijks' wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online.

Bezoekkenmerken: vervoermiddel

Het aandeel van het **aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%.** Zie onderstaande figuur.
Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een **autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt** dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV.



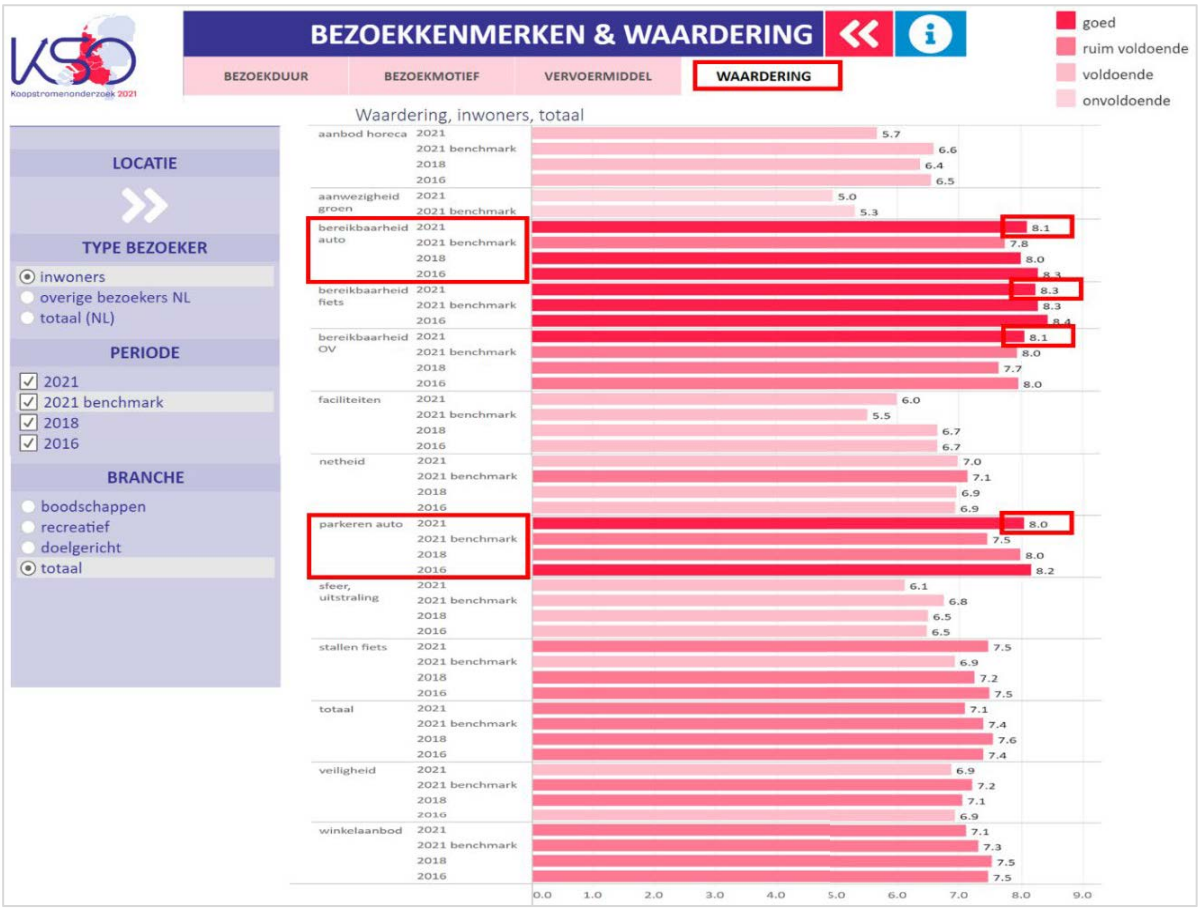
Bezoekkenmerken: bezoekmotief

Wanneer we kijken naar het *motief* om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: **het dichtst bij huis gelegen**. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is 'het dichtst bij huis' het motief om SC Overvecht te bezoeken.



Bezoekkenmerken: waardering

Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er **vier aspecten waar SC Overvecht een 'goed'** op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur.



Toch nader onderzoek

Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fiets of met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een

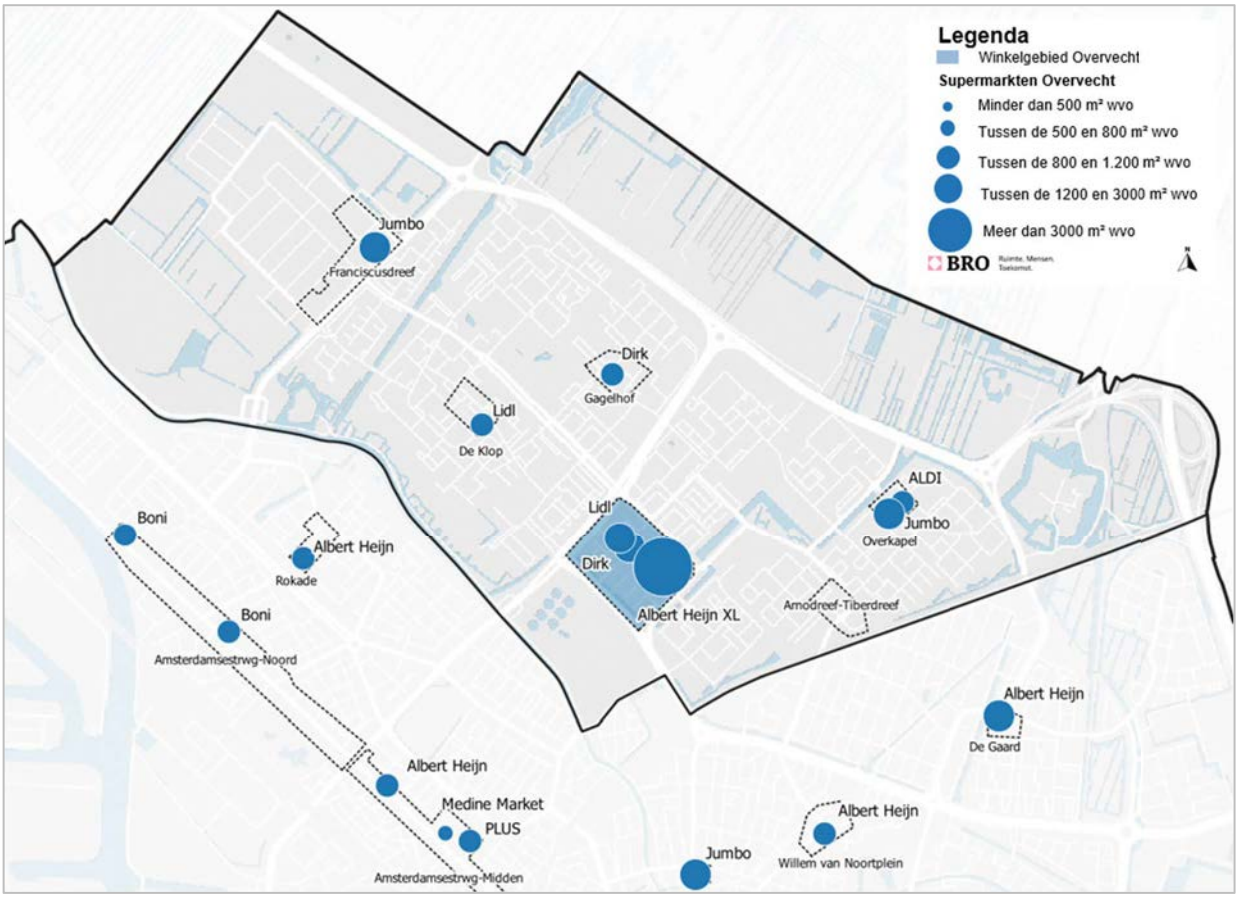
winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij **oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten** van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de **rol zal kunnen waarmaken** die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: **een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt**. [7]

Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips.

[redacted] Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn **nog niet afgerond**. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen.

Op basis van het KSO blijkt dat **boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief** is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod.

In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht.



Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de ‘knips’ op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende

[7] Zie p.73 van Deel A

boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. **De oplopende reistijden spreken voor zich.**

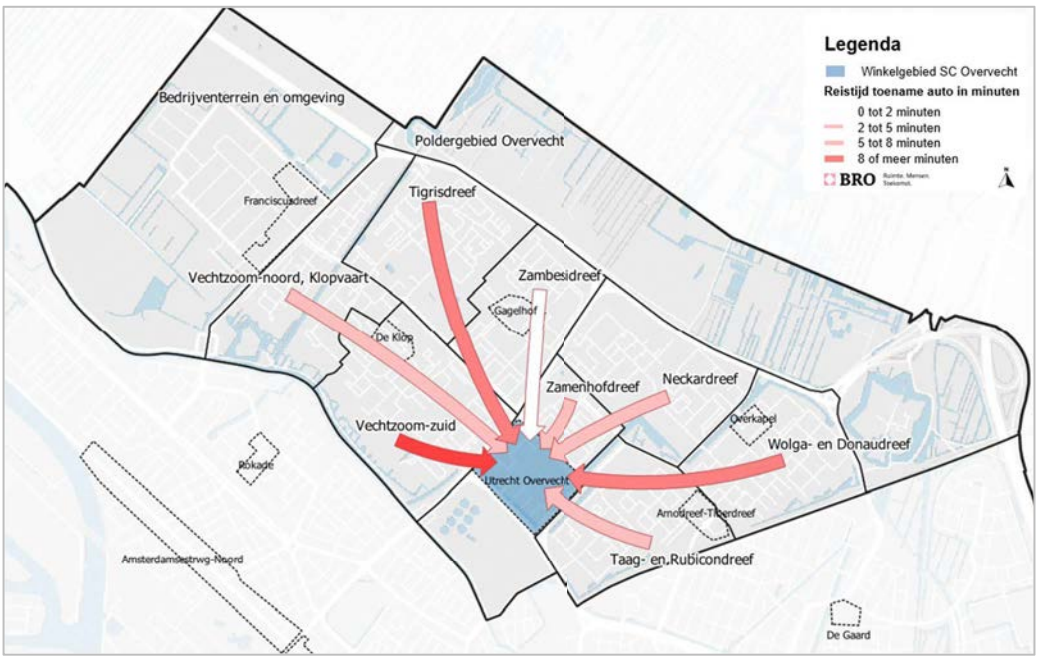
Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	100%	125%	140%	33%	250%	0%	0%	0%	17%
Wolga- en Donaudreef	140%	159%	0%	15%	33%	0%	29%	0%	10%
Zamenhofdreef	75%	227%	150%	0%	140%	25%	0%	44%	0%
Neckardreef	60%	171%	175%	0%	200%	50%	0%	89%	0%
Vechtzoom-Zuid	150%	0%	89%	238%	153%	50%	38%	91%	0%
Vechtzoom-Noord	56%	0%	32%	62%	60%	33%	0%	26%	0%
Zambesidreef	15%	170%	62%	0%	100%	0%	45%	33%	54%
Tigrisdreef	100%	0%	88%	200%	87%	23%	0%	52%	0%

Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	03:00	10:00	07:00	02:00	10:00	00:00	00:00	00:00	02:00
Wolga- en Donaudreef	07:00	13:30	00:00	01:00	01:00	00:00	03:30	00:00	01:00
Zamenhofdreef	03:00	12:30	06:00	00:00	07:00	02:00	00:00	04:00	00:00
Neckardreef	03:00	12:00	07:00	00:00	08:00	04:00	00:00	08:00	00:00
Vechtzoom-Zuid	09:00	00:00	08:30	09:30	11:30	06:00	03:00	10:30	00:00
Vechtzoom-Noord	04:30	00:00	03:30	04:00	06:00	04:30	00:00	03:30	00:00
Zambesidreef	01:00	08:30	04:00	00:00	06:00	00:00	04:30	03:30	03:30
Tigrisdreef	08:00	00:00	07:30	08:00	06:30	03:00	00:00	06:30	00:00

Buurt	Overvecht	Klop	Overkapel	Gagelhof	Tiberdreef	De Gaard	Rokade	Jan van Galen	Jumbo
Taag- en Rubicondreef	06:00	18:00	12:00	08:00	14:00	08:30	09:30	07:30	14:00
Wolga- en Donaudreef	12:00	22:00	02:00	07:30	04:00	03:00	15:30	06:30	11:00
Zamenhofdreef	07:00	18:00	10:00	03:00	12:00	10:00	10:30	13:00	08:30
Neckardreef	08:00	19:00	11:00	04:00	12:00	12:00	11:00	17:00	10:30
Vechtzoom-Zuid	15:00	02:00	18:00	13:30	19:00	18:00	11:00	22:00	07:30
Vechtzoom-Noord	12:30	04:00	14:30	10:30	16:00	18:00	06:00	17:00	04:00
Zambesidreef	07:30	13:30	10:30	02:00	12:00	11:30	14:30	14:00	10:00
Tigrisdreef	16:00	04:00	16:00	12:00	14:00	16:00	09:30	19:00	06:30

Verschil reistijden o.b.v. bereikbaarheidsmaatregelen tussen buurt en winkelcentra (huidige situatie = 100%).
Boven: in % (extra t.o.v. huidig).
Midden: in absolute extra reistijd.
Onder: Verwachte toekomstige reistijden o.b.v. bereikbaarheidsmaatregelen tussen buurt en winkelcentra

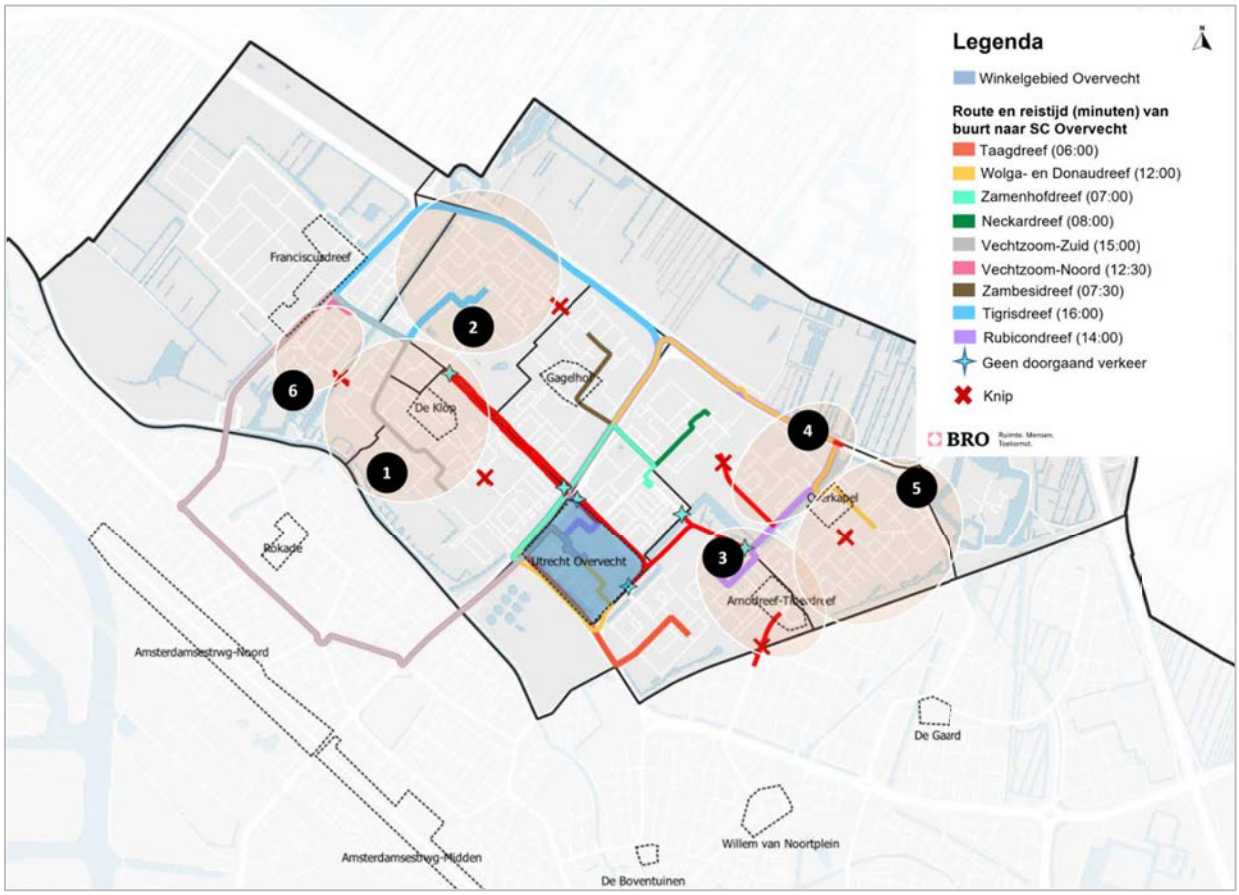
Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de **extra reistijden** per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp-Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht **"enkele minuten" zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing**.



De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken?

Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het ‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt.

Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen.



De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft **bovenstaande kaart wel een eerste gevoel**.

En dat gevoel is niet goed.

9. Het effect van een keuze voor ‘Variant 1’ op het Masterplan Overvecht Centrum

Als [redacted], dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij [redacted] – ons voor gesteld zien:

- De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de ‘eigen wijk’ steeds belangrijker.
- ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect

hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen.

De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale *modal split*. **De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg**.
De kans is groot dat daardoor de **basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt.**

Wij zouden dit zeer betreuren.

10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'

Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen.

Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):

- P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.

- P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd.
  → Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit?
  → Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)?
  → En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU?

- P.12:: Hier staat: "Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips."
  → toevoegen: "*waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt.*"

- P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: "*koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU*".
  → deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips!

- P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER!

- Hele rapport: Bij alle 'Onderbouwingen' (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

- P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen 'bedacht'via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A).

- P167/170: Diverse keren wordt de 'buurtbinnenring' van Variant 2 getypeerd als "meer asfalt door de wijken heen".
  → Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en *framing*!
  Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is.
  Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan....

- P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.”
  → Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet?
  → Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1!

- P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk.
  → Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant.

- P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk
  → Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1.



- P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan.

- P.185: Hier komt de aap uit de mouw!
  → De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1.
  → Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar!
  PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer.

- P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling:
  → Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur.

11. Deel A, de concept Omgevingsvisie

Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen.

Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):

- P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan.
  → De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties.

- P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.”
  → De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!!

- P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart

(p.28/29) alles in elkaar over.
→ voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt.

- P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.
  → Het is van groot belang dat de branchebeperking 'perifere detailhandel' goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4).

- P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: "Hier bouwen wij geen woningen."
  → Toevoegen "en staan wij geen detailhandel toe."

- P50/51: In de legenda van de kaart staat 'Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail'
  → Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt.

- P.72: Bij toe te voegen woningen:
  → In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor.

- P.97: "De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen."
  → Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat ten principale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie.

12. Samenvattend

We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren').

Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van:
(1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van
(2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld.

Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum.

Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

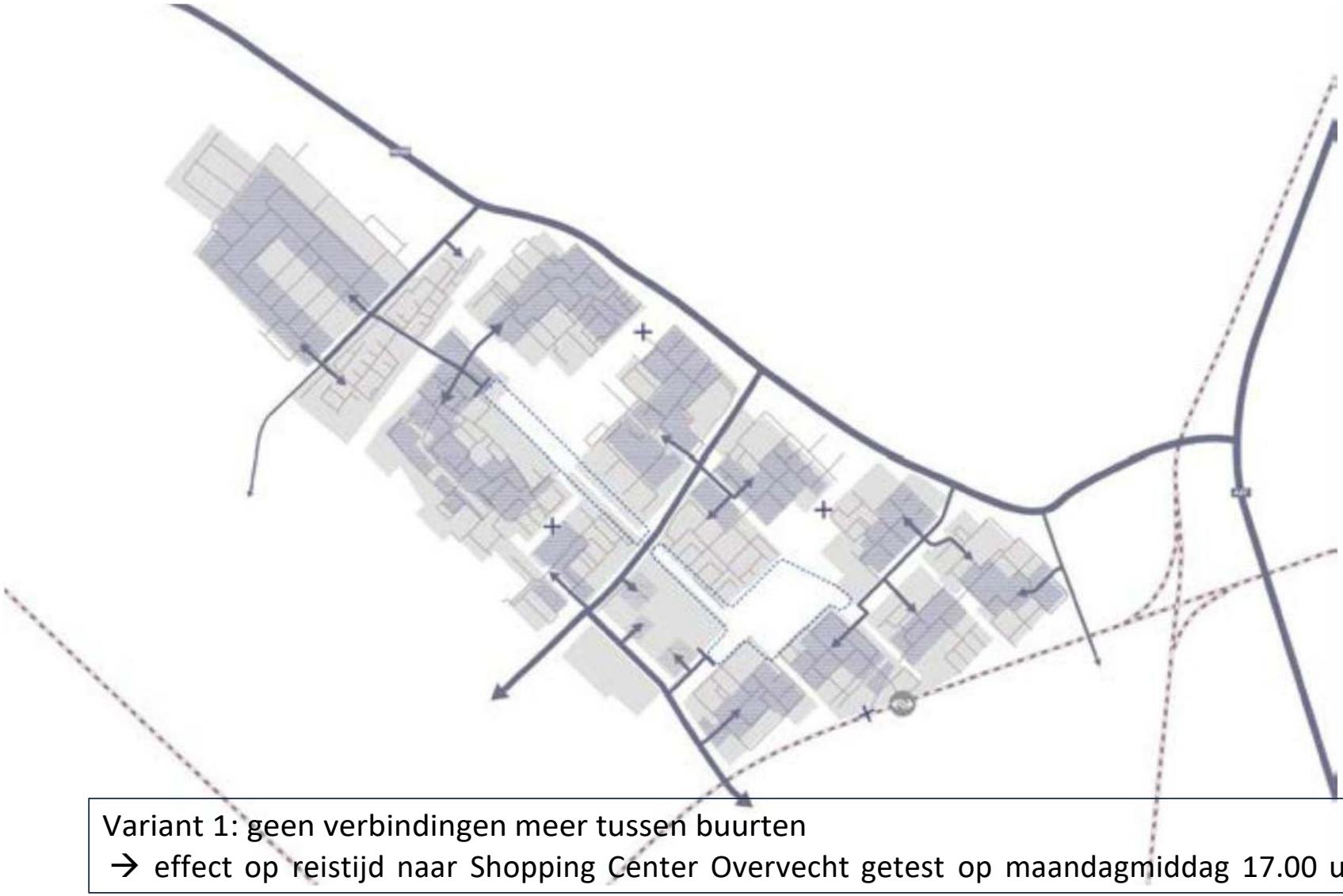
[redacted] gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.

Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

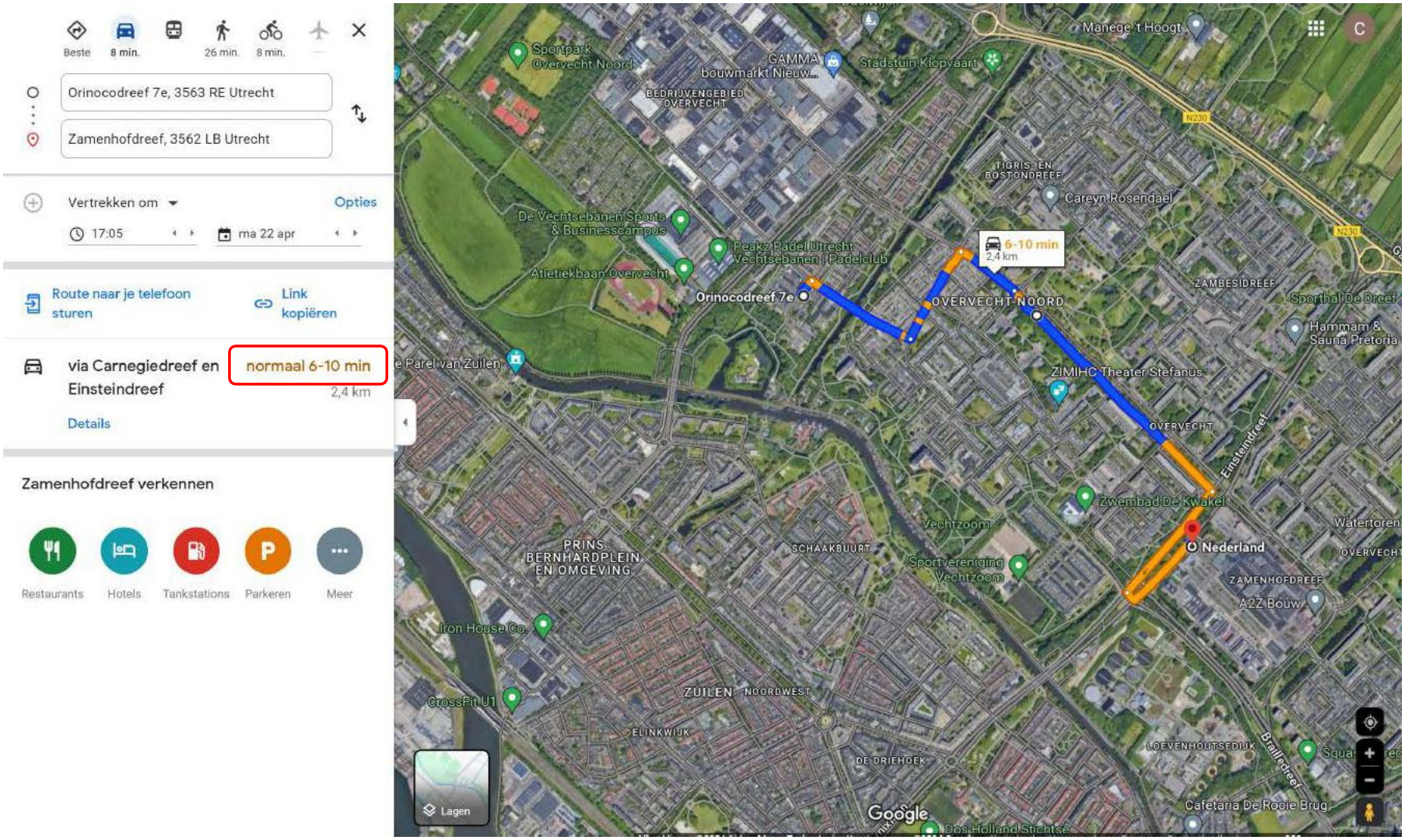
[redacted]

Bijlagen:

1. annotaties bij het participatieverslag
2. annotaties bij de ‘opbrengst’ van de participatiefasen
3. effect op reistijden
4. Deel B met annotaties
5. Deel A met annotaties
6. De knips zichtbaar gemaakt



Variant 1: geen verbindingen meer tussen buurten
→ effect op reistijd naar Shopping Center Overvecht getest op maandagmiddag 17.00 uur


Beste
8 min.
26 min.
8 min.
Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Carnegiedreef en Einsteindreef
normaal 6-10 min
2,4 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
Sportpark Overvecht Noord
GAMMA bouwmarkt Nieuw...
Stadstuin Klopvaart
Manege 't Hoogt
BEDRIJVENGEBIED OVERVECHT
TIGRIS- EN BOSTONDREEF
Careyn Rosendael
De Vechtsebanen Sports & Businesscampus
Peakz Padel Utrecht Vechtsebanen | Padelclub
Atletiekbaan Overvecht
Orinocodreef 7e
6-10 min
2,4 km
OVERVECHT-NOORD
ZAMBESIDREEF
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
ZIMIHC Theater Stefanus
OVERVECHT
Einsteindreef
Zwembad De Kwakel
Vechtzoom
Watertoren
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
Sportvereniging Vechtzoom
O Nederland
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
Iron House Co.
CrossFit U1
ZUILEN NOORDWEST
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Brailledreef
Cafetaria De Rooie Brug
Dos Holland Stichtse
Lagen
Google

Beste 9 min. 48 min. 15 min.

Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht

Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht

Vertrekken om Opties

17:05 ma 22 apr

Route naar je telefoon sturen

Link kopiëren

via Franciscusdreef normaal 7-14 min

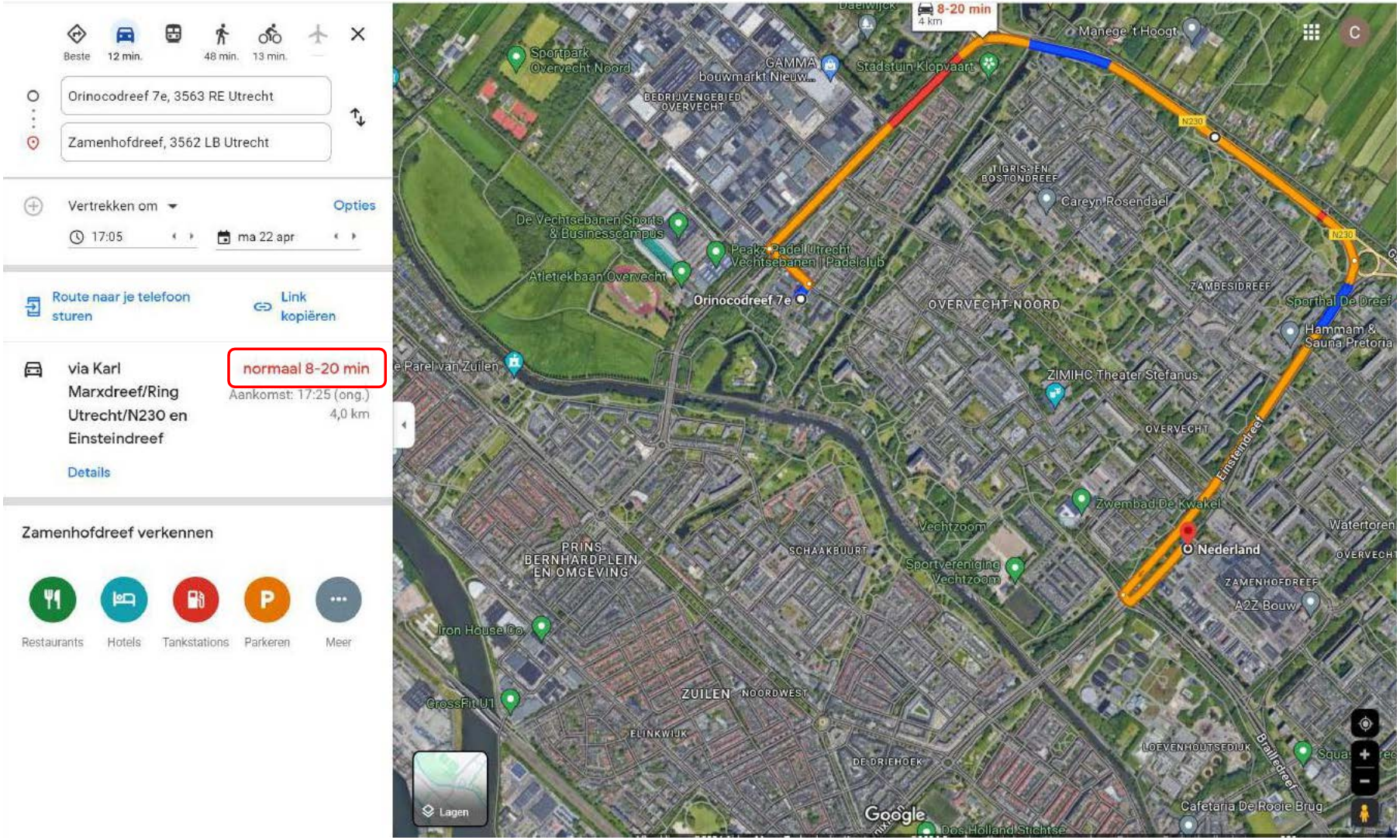
3,6 km

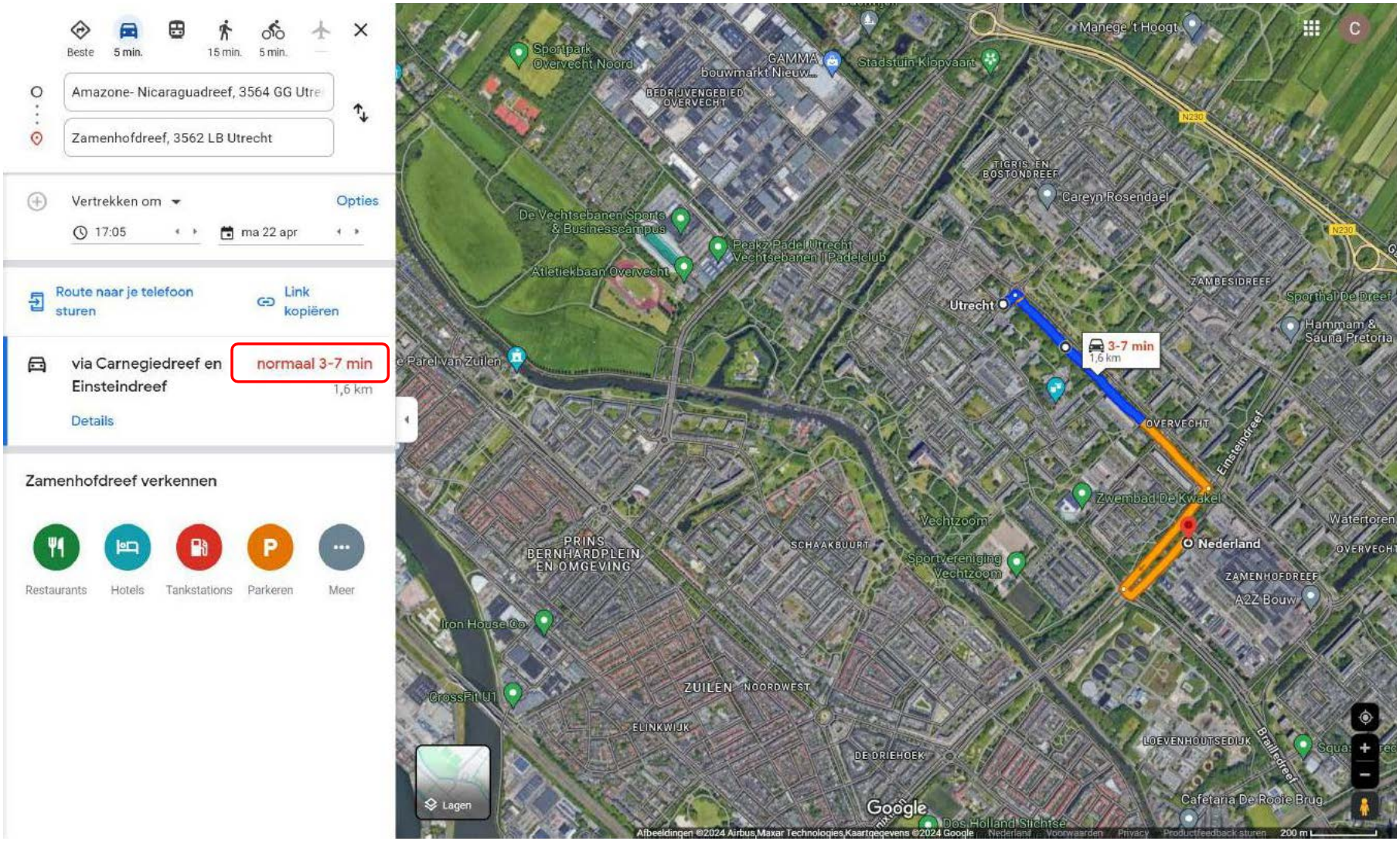
Details

Zamenhofdreef verkennen

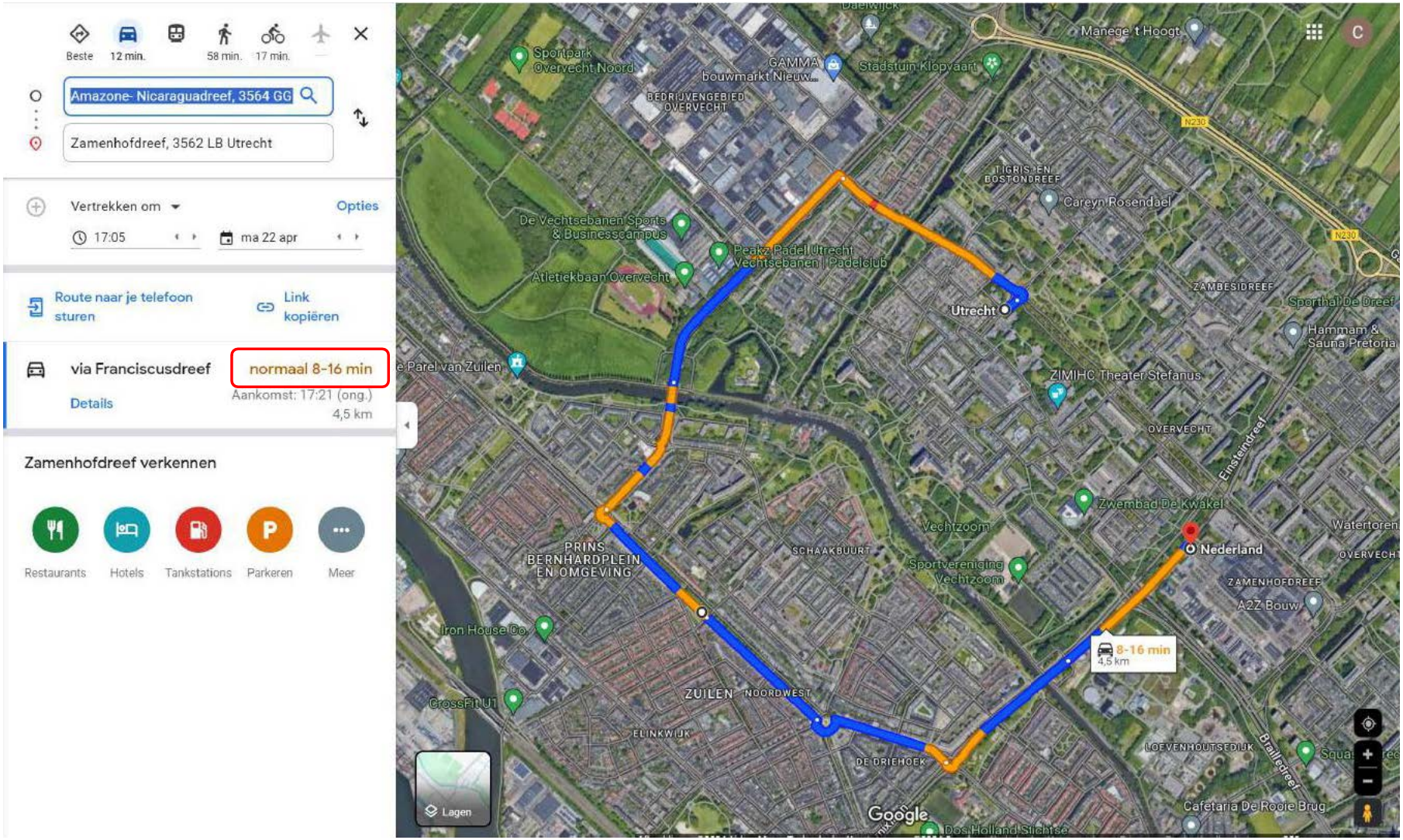
Restaurants Hotels Tankstations Parkeren Meer



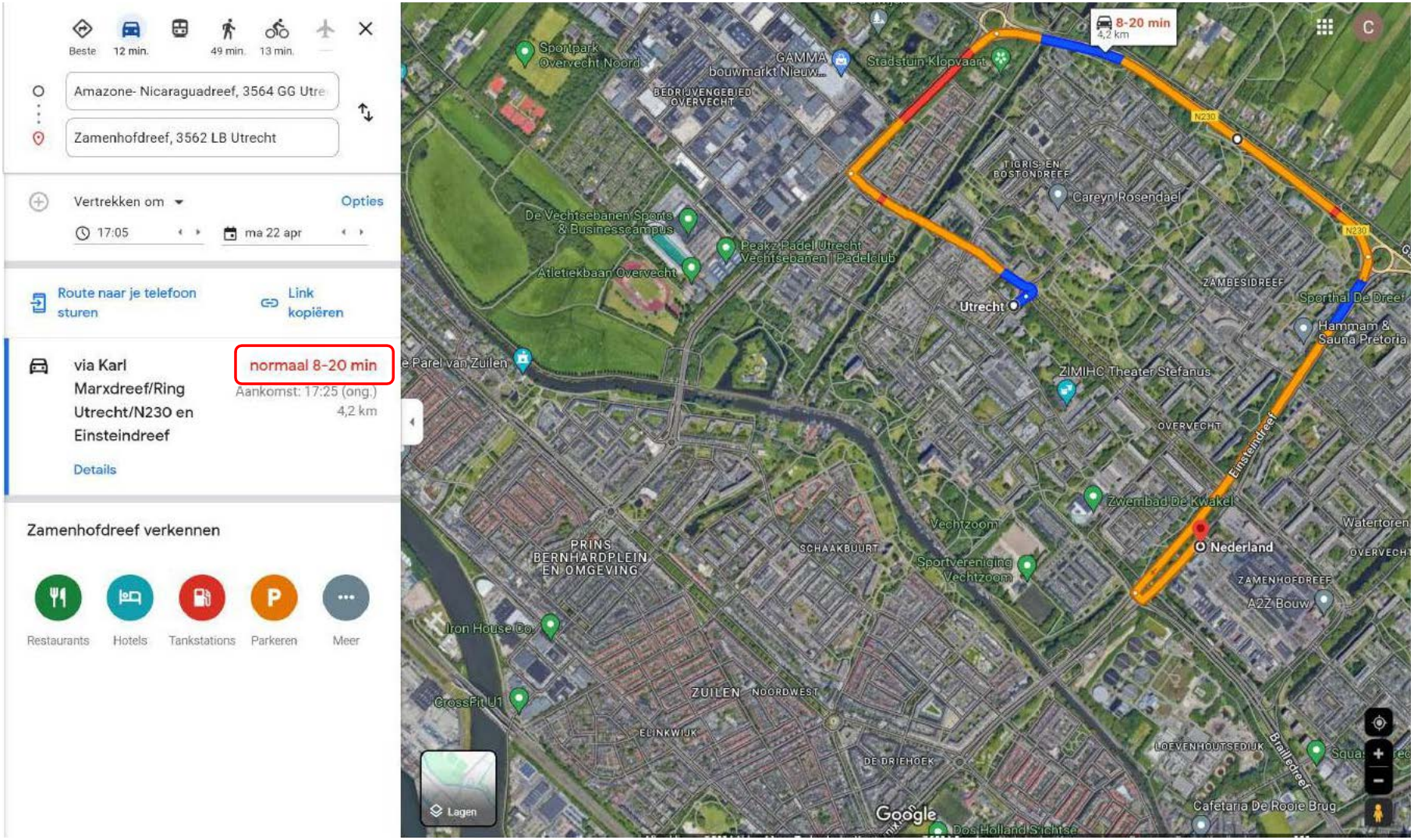

Beste
12 min.
48 min.
13 min.
Orinocodreef 7e, 3563 RE Utrecht
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Karl Marxdreef/Ring Utrecht/N230 en Einsteindreef
normaal 8-20 min
Aankomst: 17:25 (ong.)
4,0 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
8-20 min
4 km
Orinocodreef 7e
OVERVECHT-NOORD
ZUILEN NOORDWEST
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
OVERVECHT
ZAMENHOFDREEF
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Einsteindreef
Brailledreef
N230
Lagen
Google


Beste
5 min.
15 min.
5 min.
Amazone- Nicaraguadreef, 3564 GG Utre
Zamenhofdreef, 3562 LB Utrecht
Vertrekken om
Opties
17:05
ma 22 apr
Route naar je telefoon sturen
Link kopiëren
via Carnegiedreef en Einsteindreef
normaal 3-7 min
1,6 km
Details
Zamenhofdreef verkennen
Restaurants
Hotels
Tankstations
Parkeren
Meer
Sportpark Overvecht Noord
GAMMA bouwmarkt Nieuw...
Stadstuin Klopvaart
Manege 't Hoogt
BEDRIJVENGEBIED OVERVECHT
TIGRIS EN BOSTONDREEF
Careyn Rosendael
De Vechtsebanen Sports & Businesscampus
Peakz Padel Utrecht Vechtsebanen | Padelclub
Atletiekbaan Overvecht
ZAMBESIDREEF
Sporthal De Dreef
Hammam & Sauna Pretoria
Utrecht
3-7 min
1,6 km
OVERVECHT
Einsteindreef
Zwembad De Kwakel
Vechtzoom
Watertoren
Nederland
PRINS BERNHARDPLEIN EN OMGEVING
SCHAAKBUURT
Sportvereniging Vechtzoom
ZAMENHOFDREEF
A2Z Bouw
Iron House Co
CrossFit U1
ZUILEN NOORDWEST
ELINKWIJK
DE DRIEHOEK
LOEVENHOUTSEDIJK
Cafetaria De Rooie Brug
Lagen
Google
Afbeeldingen ©2024 Airbus,Maxar Technologies,Kaartgegevens ©2024 Google
200 m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

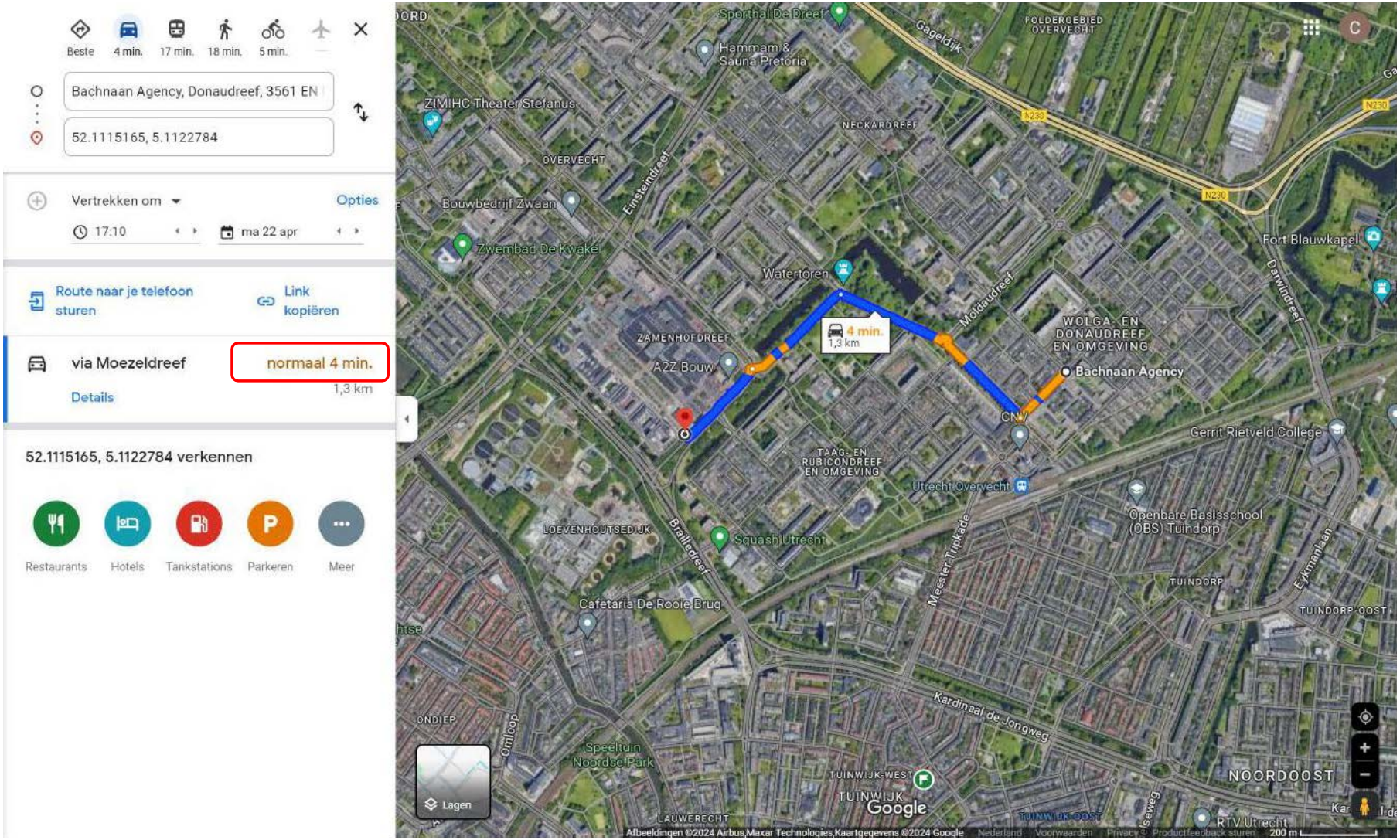


DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



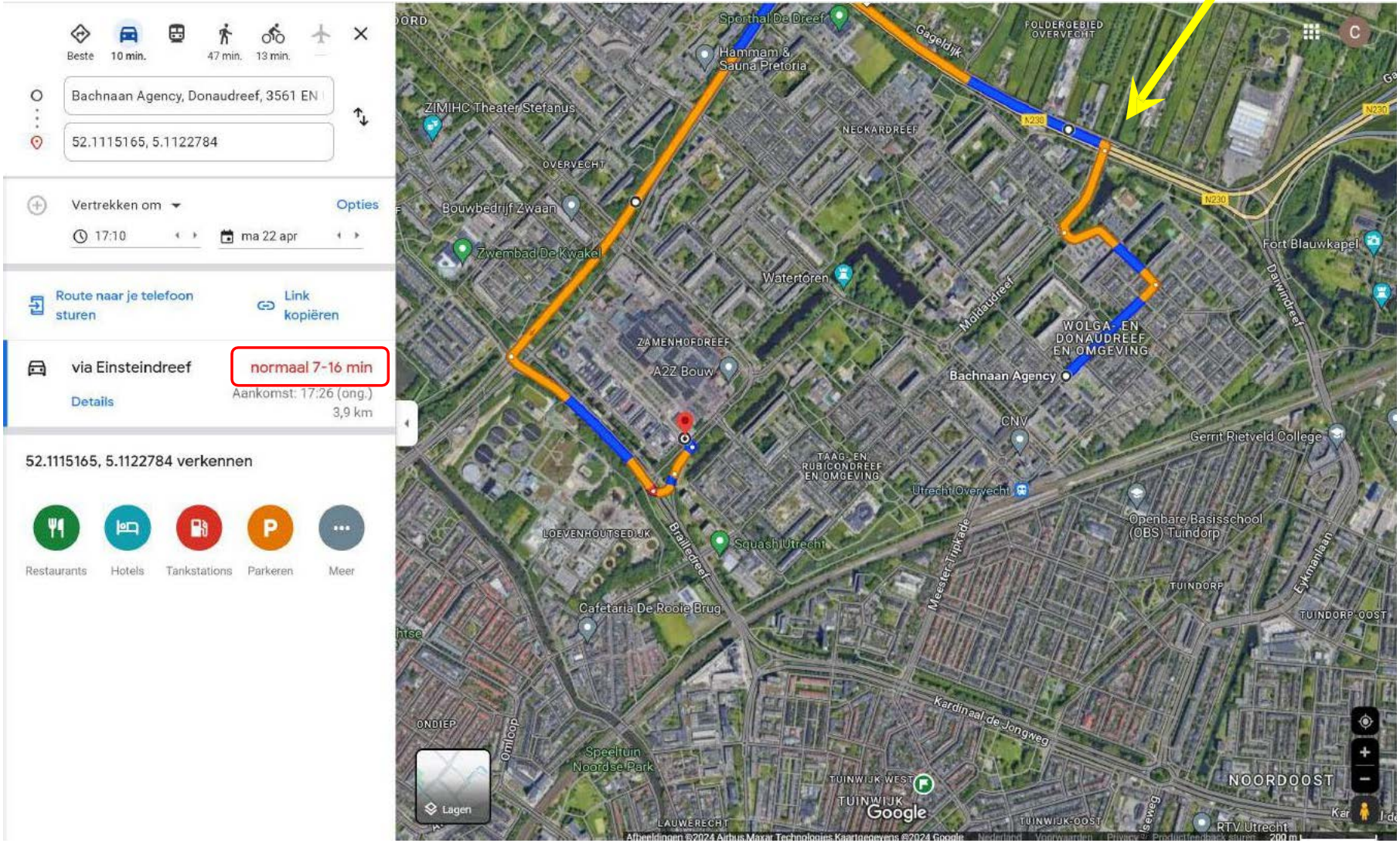
Variant 2: als er wél verbindingen blijven tussen buurten!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

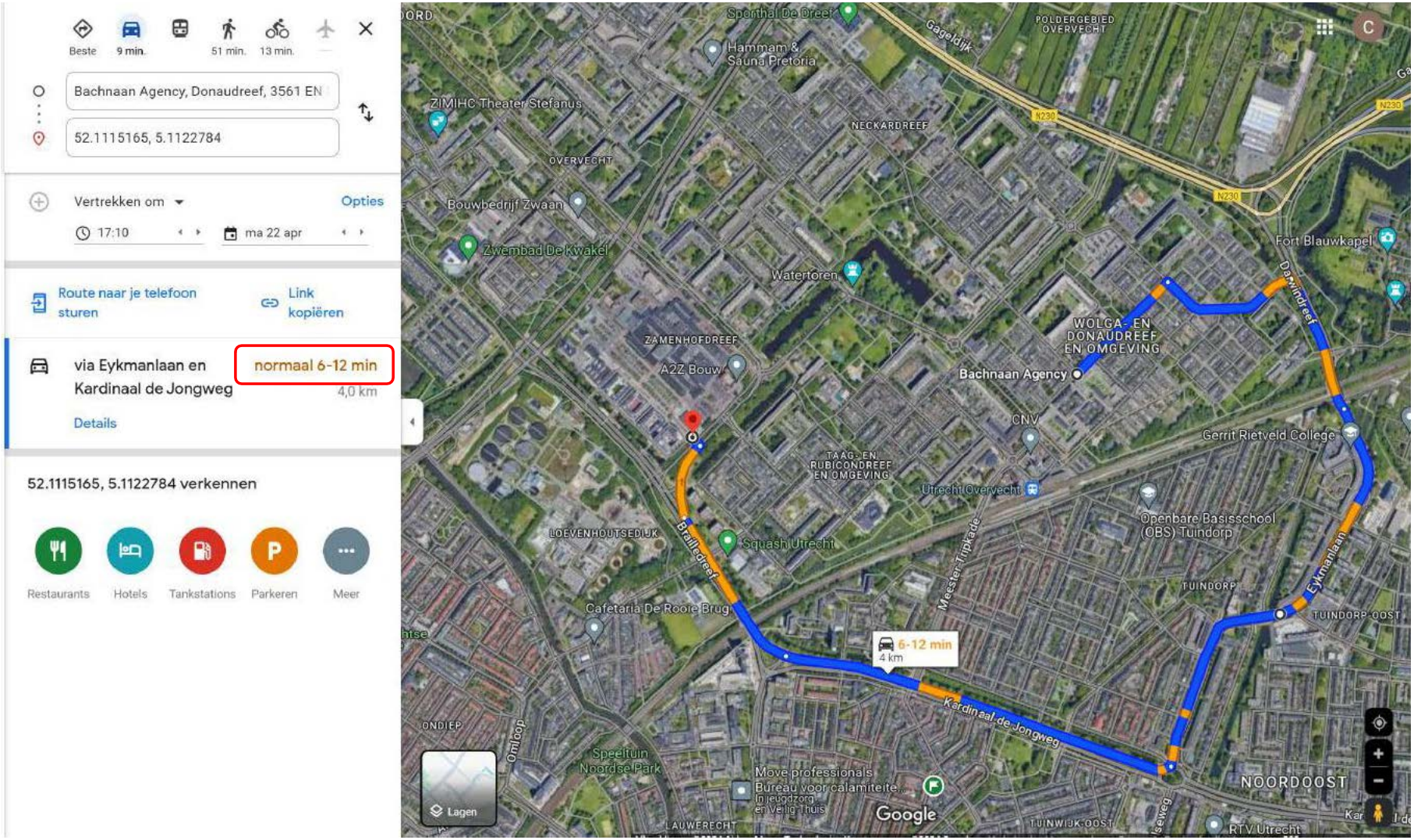


DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

!! Aansluiting Moldaudreef op A.Schweitzerdreef (NRU) straks alleen op zuidelijke baan !!



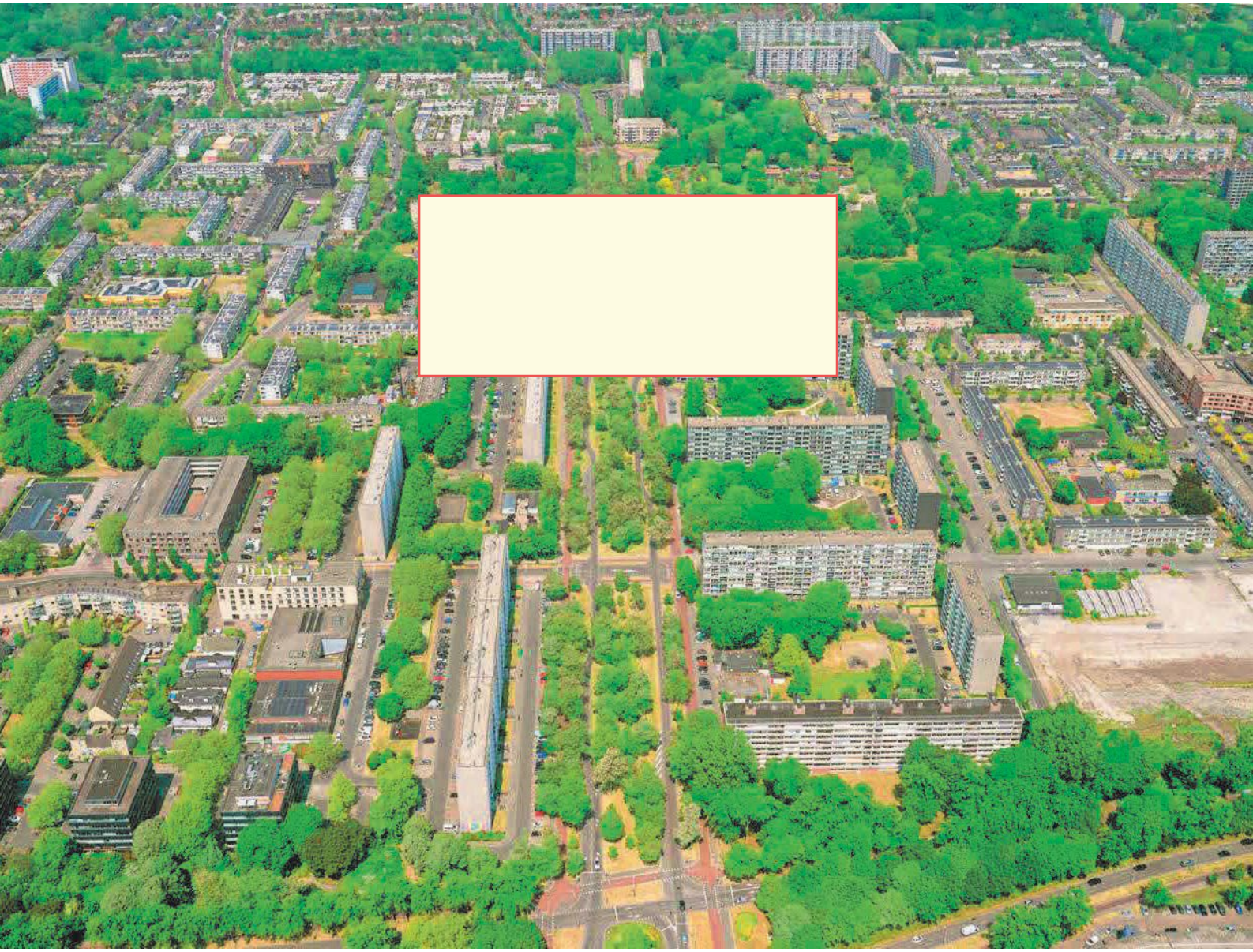
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

bijlage 4

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Deel B: Bijlagen

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Inhoudsopgave

1. Uitvoeringsstrategie 4

2. Onderbouwing ruimte voor groei en behoud 38

3. Onderbouwing groen en profielen 54

4. Onderbouwing mobiliteit 160

5. Onderbouwing wonen 186

6. Onderbouwing werken 196

7. Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven 202

8. Reflectie op Uitgangspuntennotitie 210

Colofon 222

Hier staat steeds de term 'onderbouwing'. Maar van een onderbouwing is hier zeker geen sprake. Per thema wordt een beschrijving gegeven van de uitwerking zoals die wordt voorgesteld. Alleen bij de thema's

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

1

Uitvoerings-strategie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Uitvoeringsstrategie

In deze uitvoeringsstrategie beschrijven we hoe we komen tot de uitvoering van de ambities de zijn beschreven in deel A van de Omgevingsvisie Overvecht 2040. Deze uitvoering zal stap voor stap plaats vinden. Mensen zullen delen van de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.

De omgevingsvisie is een:
Afwegingskader
- Toetsingskader voor in- en externe initiatieven;
- Voor het stellen van prioriteiten op korte en (middel)lange termijn.

Perspectief voor samenwerking:
- Om helderheid te geven over de ambities en verwachtingen, zowel intern als extern;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om een verleidelijk perspectief te bieden richting eigenaren en mogelijke investeerders in het gebied waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;

In dit hoofdstuk komen de volgende onderwerpen aanbod:

Uitgangspunten: We beginnen met het beschrijven van een aantal algemene uitgangspunten. Omdat bij de ingrepen in de openbare ruimte en de mobiliteitstransitie veel komt kijken besteden we daar apart aandacht aan.

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken: Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in

Algemene uitgangspunten

Relatie met lopende projecten
Het vaststellen van de omgevingsvisie kan effect hebben op verdere planvorming, afhankelijk van de fase van besluitvorming van lopende projecten en nieuwe initiatieven. De projecten waar al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, gaan uiteraard door. Nieuwe initiatieven die gelijktijdig lopen met de besluitvorming over de omgevingsvisie krijgen al zoveel

Omgevingswet
Met ingang van 1 januari 2024 is de Omgevingswet van kracht. De bestaande bestemmingsplannen zijn onderdeel geworden van het omgevingsplan voor de stad Utrecht. In het omgevingsplan staat wat er op welke plek mag. Sommige ontwikkelingen en voorstellen passen in het huidige omgevingsplan (zoals de herinrichting van de openbare ruimte)

de omgevingsvisie zijn veel verschillende partijen nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen.
Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid: De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen.
We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen.
De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren.

Fasering: De verwezenlijking van de omgevingsvisie vindt plaats aan de hand van vele projecten en initiatieven. Projecten en initiatieven die al in gang zijn gezet, waarvan we weten dat ze komen (de vervangingsopgave van de riolering en wegverharding) maar ook nieuwe projecten en initiatieven. In dit hoofdstuk beschrijven we de volgorde en samenhang van de projecten en voorgestelde ingrepen.

mogelijk van het gedachtengoed mee. Voor initiatieven die na vaststelling van de omgevingsvisie in beeld komen, geldt de omgevingsvisie als concreet afwegingskader.

Integrale afweging
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. Niemand weet welke nieuwe uitdagingen er de komende jaren bijkomen en opgelost worden. Daarom is enige mate van lexibiliteit nodig. De omgevingsvisie schept kaders en benoemt belangrijke waarden maar is geen blauwdruk. Als bij uitwerking blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of er initiatieven strijdig zijn met bepaalde waarden dan zal gekeken worden in hoeverre maatwerk mogelijk is.
Vertrekpunt zijn de waarden en principes die in de omgevingsvisie zijn geformuleerd. Er zal vervolgens een integrale afweging moeten worden gemaakt waarbij alle belangen worden gewogen (dat kan bijvoorbeeld door het doorlopen van de stappen in het Utrechts Planproces waarbij de afweging en de wenselijkheid van het initiatief bestuurlijk wordt voorgelegd).

DocuSign Envelope ID: 90EC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

projecten en initiatieven worden getoetst aan het omgevingsplan. Als een plan niet past kunnen we een proces starten om het omgevingsplan aan te passen of kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd om te mogen afwijken. De Omgevingsvisie vormt dan de inhoudelijke onderlegger. De visie maakt de gewenste ontwikkelingen en beoogde (bouw)plannen, die niet passen, planologisch nog niet mogelijk.

Groeien in balans

De wijkaanpak Samen voor Overvecht is per deinitie een langjarige aanpak, waarbij een goede afstemming nodig is tussen de verschillende projecten die achtereenvolgens uitgevoerd worden. We streven ernaar elk moment in de ontwikkeling een positief tussenresultaat voor de wijk te behalen. Dat betekent dat bijvoorbeeld groen, mobiliteit, wonen, collectieve voorzieningen en het ondersteunen van lokale initiatieven gelijk op moet lopen met de vastgoedontwikkeling. Het is immers altijd ongewis hoe snel er weer een volgende stap gezet zal kunnen worden. Door projecten binnen de wijk aan elkaar te

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

koppelen ontstaat er samenhang die een positieve verandering in gang zet.
De groei van het aantal woningen moet dus in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen.

Als de gewenste aantallen niet binnen een zone worden gerealiseerd, dan onderzoeken we of het mogelijk is om een verplichting tot een integrale aanpak met andere ontwikkelingen in dezelfde zone op te leggen waar deze wel kunnen worden gerealiseerd. Als dit niet past en we af moeten wijken van de richtlijnen vraagt dit om een bestuurlijk besluit.

Monitoring
Tijdens de uitvoeringsfase wordt de omgevingsvisie gevolgd op twee niveaus:

1. Outcome niveau: daarbij sluiten we aan bij de monitor Samen voor Overvecht. Jaarlijks wordt de voortgang op de vijf ambities en wijkbreed gevolgd en geduid in kenniskringen. Indicatoren zijn vastgesteld in november 2019 als onderdeel van het actieprogramma Samen voor Overvecht.
2. Output niveau: daarbij sluiten we in eerste instantie aan bij het MPR en de monitoring waarin gevolgd wordt of we op koers liggen met de doelen uit de RSU.

Openbare ruimte

Integrale aanpak en werk met werk maken
De openbare ruimte in heel Overvecht vraagt de komende 20 jaar om een grootschalige integrale aanpak. Stadsbedrijven investeert circa 240 miljoen euro in de vervanging van de riolering en wegverharding in de hele wijk. Om met deze vervangingsopgave de openbare ruimte meteen in één keer goed aan te leggen en daarmee de gemeentelijke ambities op het gebied van energie, klimaat, groen en mobiliteit te behalen zijn aanvullende middelen nodig. Met een integrale aanpak van de openbare ruimte kunnen we de volgende doelen realiseren:

- Verbeteren leefbaarheid: een goede, veilige en schone openbare ruimte levert een belangrijke en noodzakelijke bijdrage aan de wijkverbetering van Overvecht en sluit aan op de ambities van de wijkaanpak Samen voor Overvecht (zie de groenberekening op pagina 105).
- Mobiliteit: verbetering van de verkeersveiligheid. Tijdens het participatieproces van de Omgevingsvisie Overvecht is verkeersveiligheid als belangrijkste thema benoemd. Met minder verharding in de straten en meer vergroening zal de verkeersveiligheid toenemen. Indien mogelijk laten we de herinrichting samengaan met het opheffen van doorgaande autoverbindingen.
- Klimaatadaptatie en vergroening: de nu zeer versteende buurten worden klimaatadaptief gemaakt en sterk vergroend. De herinrichting van de bovengrond en ondergrond maakt ruimte voor (verlaagd) groen zodat hemelwater goed kan afwater in groenvakken om vervolgens (waar mogelijk) te iniltreren in de bodem (zie ook hoofdstuk 3).
- Energietransitie: aanleg van het warmtenet, waarmee Overvecht aardgasvrij wordt.
- Verdichting: de gewenste verdichting conform de RSU (+5000 woningen en + 3000 werkplekken) vraagt om herinrichting van de buurten. De vergroening van de straten is nodig om aan de groenopgave behorend bij het toevoegen van het aantal woningen te kunnen voldoen. De mobiliteitstransitie is voorwaardelijk om de extra woningen en werkplekken te kunnen realiseren.

Dat moet niet alleen zijn als het 'technisch mogelijk' is, maar ook pas als:
- noodzakelijke / gewenste aanpassingen NRU uitgevoerd
- financiering voor HOV en flankerend buurt-OV op orde
- geen bedreiging voor Masterplan Overvecht Centrum

Bij de aanpak van de openbare ruimte hanteren we een aantal principes:

1. De ambitie van Overvecht Noord aardgasvrij biedt kansen om tot een integrale aanpak van de openbare ruimte te komen.
2. De ontwikkelingen van woningcorporaties bieden kansen om tot een integrale ontwikkeling van de openbare ruimte te komen. In meerdere buurten gelijktijdig starten en binnen buurten gelijktijdig werken is nodig om voor 2040 klaar te zijn. Rekening houdende met werkbare weken en uitvoering in een 'treintje' zouden we pas over circa 30 jaar de riolering vervangen kunnen hebben.
3. In Overvecht zuid volgen we zoveel mogelijk de geplande renovaties van de corporaties en gebiedsontwikkelingen. Zo groot mogelijke gebieden in een keer aanpakken is nodig om voor 2040 de openbare ruimte in Overvecht getransformeerd te hebben.
4. Een governance op maat uitgaande van een integraal dedicated team, uitvoeringsorganisatie met mandaat, eigenaarschap, waarmaakcapaciteit in mankracht en tijd, koers houden zijn essentiële voorwaarden om de beoogde doelen en planning te behalen. De principeproielen van de Omgevingsvisie voor de woonstraten gaan daarbij helpen zodat niet bij ieder project hiervoor opnieuw kaders geformuleerd dienen te worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Beheer
Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de **Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte** en het **Handboek Openbare Ruimte**. De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het beheer, zoals bepaald in de **Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering**.

Circulair
Utrecht wil in 2050 volledig circulair zijn. In 2030 willen we al op de helft zijn. De manier waarop mensen nu met grondstoffen omgaan is niet langer houdbaar. Het is nodig om slimmer en zorgvuldiger om te gaan met grondstoffen, materialen en producten. Wanneer we dit doen maakt het Utrecht niet alleen een ijnere en gezondere plek om te wonen en werken, maar leveren we ook onze bijdrage aan verschillende maatschappelijke uitdagingen van dit moment.

De gebiedsontwikkeling en de vervangingsopgave van de riolering en verharding in Overvecht bieden kansen om de openbare ruimte circulair te beheren en te ontwikkelen. Hergebruik van materialen wordt als uitgangspunt meegenomen in het ontwerpproces. We houden in het ontwerpproces ook rekening met de bestaande situatie en integreren dit waar dat mogelijk en gewenst is in het ontwerp. We behouden zo veel mogelijk bestaande gezonde bomen en waar mogelijk wordt het huidige wegproiel gehanteerd om de bestaande wegfundering te kunnen hergebruiken.

Mobiliteitstransitie

Met de groei van het aantal woningen en werkplekken in Overvecht zal ook het aantal verkeersbewegingen in de wijk toenemen. Om ook in de toekomst de wijk bereikbaar te houden en tegelijkertijd andere doelen, zoals verbetering van de verkeersveiligheid en vergroening van de wijk, te realiseren, zetten we in op de mobiliteitstransitie. Dit betekent dat we een verschuiving willen naar ruimte-eiciënte, gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, ietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen.

6terNer ¿ets- en wandeOnetwerN
We maken ietsen en wandelen zo vroeg mogelijk een aantrekkelijk alternatief. Daarom stellen we voor om op korte termijn binnen Overvecht de kwaliteit van routes voor ietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen. In een later stadium breiden we dit uit met nieuwe verbindingen naar de omgeving. Lopen wordt prettiger door de herinrichting van de straten.

2. Opschaling van het openbaar vervoer
De toevoeging van een HOV-route (U-link), in combinatie met buurtgericht OV, speelt een belangrijke rol in het beter en sneller verbinden van Overvecht met de omgeving. Daarbij moet voorkomen worden dat deze HOV-bus pas gaat rijden nadat een groot deel van de nieuwe woningen is gerealiseerd en nieuwe bewoners toch voor een eigen auto kiezen. We kiezen er daarom voor de HOV-bus zo vroeg mogelijk te laten rijden, zonder grote infrastructurele maatregelen. Door de bus in eerste instantie samen te laten rijden met het autoverkeer is dit mogelijk. Pas in een later stadium ontwikkelt het tracé tot een volwaardige HOV-verbinding, waarbij de bus over een grotendeels autovrije centrale as zal rijden. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig.

3. Herinrichting buurtstraten
Buurtstraten krijgen een nieuwe verkeersveiligere inrichting waarbij er meer ruimte komt voor groen, spelen, lopen en ietsen en juist minder ruimte voor de auto (rijdend en stilstaand). Bij het herinrichten liften we mee met de geplande werkzaamheden voor bijvoorbeeld rioolvervanging en de aanleg van het warmtenet.

4. Aanpassen autocirculatie
Om meer ruimte te kunnen geven aan groen, lopen, ietsen en het openbaar vervoer worden twee soorten knips voorgesteld: knips op/rond de centrale as (een autovrije Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef), en knips tussen de buurten (Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef). De autovrije centrale as realiseren we om het hoogwaardige openbaar vervoer snel en betrouwbaar te maken, meer ruimte en kwaliteit te bieden voor lopen en ietsen (de modelberekeningen laten een enorme toename van het aantal ietsers over deze as zien) en om Park de Gagel (Overvecht-Noord) en Park de Watertoren (Overvecht-Zuid) middels een groene herkenbare as te verbinden.

? niet bekend / in te zien (ook niet in PlanMER)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Dat hoeft niet per se met knips, dat kan ook met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen.

De knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef) zijn nodig **om de hoeveelheid (doorgaand)** autoverkeer door de buurten te verminderen en daarmee de buurtstraten verkeersveiliger in te kunnen richten. Deze twee soorten knips zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Wanneer alleen de knips tussen de buurten worden uitgevoerd zal het autoverkeer zich verplaatsen

naar de centrale as, waarmee we daar bijvoorbeeld niet de gewenste groene HOV-

, iets- en wandel-as kunnen realiseren. Wanneer alleen de centrale as autovrij

wordt gemaakt, zal het autoverkeer juist

over de parallelle routes door de buurten gaan rijden. De knips gaan gefaseerd ingevoerd worden. Daarbij volgen we

de planning van de vervangingsopgave riolering (herinrichting buurtstraten) en leggen we de koppeling met het rijden van HOV in de wijk. Voordat knips gerealiseerd

kunnen worden zal eerst onderzoek plaats vinden naar effecten van de knips.

5. Minder parkeren op straat

- Bij de grotere ontwikkelingen zoals de Hoogstedelijke gebieden en de Stedelijke buurten van nieuwe woningen en werkplekken is het uitgangspunt dat parkeerplekken gebouwd moeten worden uitgevoerd. De hiervoor geldende parkeernorm zal, afhankelijk van de locatie, worden teruggebracht als gevolg van de introductie van betaald parkeren en afstand tot een (H)OV-verbinding.

transformeren naar andere functies. De (financiële) haalbaarheid en organisatie hiervan zal onderzocht moeten worden.

- Om ook in de bestaande buurten de buitenruimte beter te kunnen benutten en te kunnen vergroenen, zetten we in op het verminderen of verplaatsen van het aantal straatparkeerplekken en de invoering van betaald parkeren.

Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is

afhankelijk van meerdere factoren. We verwachten bijvoorbeeld dat als gevolg

van de invoering van betaald parkeren

de parkeerdruk verlaagd zal worden. W hebben beperkt inzicht in de parkeerdru in Overvecht. In de afgelopen jaren zijn

in het kader van projecten wel enkele parkeeronderzoeken gedaan:

- Bij verschillende gebieden is er ruim om parkeerplekken op te heffen of

- Alle nieuwe parkeervoorzieningen dienen toegankelijk te zijn voor collectief gebruik. Waar mogelijk worden deze parkeervoorzieningen zo ontworpen dat ze op termijn kunnen

Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU?

"waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt."

Maatwerk is daarom nodig. Onderscheid is gemaakt tussen de grote ontwikkelingen en de overige ontwikkelingen. Denk bij grotere ontwikkelingen aan de hoogstedelijke en stedelijke gebieden. Bij grotere ontwikkelingen is het uitgangspunt dat parkeerplaatsen conform de geldende parkeernorm moeten worden gerealiseerd. Voor een kleinere ontwikkeling (initiatief of ontwikkeling per buurt) geldt dat we

op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren,

het aanbieden van deelauto's en overige mobiliteitsmaatregelen zoals

de verbetering van OV, iets en lopen

bepalen of parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Hierna zal in beeld worden gebracht of het overblijvende parkeren

inpandig of op maaiveld kan/moet worden opgeheven.

Er is een grote relatie tussen de diverse

beperkt programma bij komt, op te vangen. Als dat niet haalbaar is, wordt de mogelijkheid voor een zelfstandige buurthub onderzocht.

worden bij de komende herinrichting al parkeerplekken opgeheven.
Bijvoorbeeld bij herinrichting Taagdreef eo, Donaudreef en Amazonekwartier.

- Bij de Kaap Hoorndreef en omgeving is recent een parkeeronderzoek gedaan waarbij de parkeerdruk op het drukste moment laag is. Dat geeft aan dat er daar relatief veel ruimte is om parkeerplekken op te heffen.
  Tegelijk zijn er ook gebieden waarvan we weten dat de parkeerdruk hoog is omdat er veelvuldig op de trottoirs wordt geparkeerd (meldingen en verzoek om meer plekken te maken). Voorbeelden hiervan zijn Zambesidreef, Muylenborchdreef, omgeving Rubicondreef en de Klopvaartbuurt.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

mobiliteitsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld de introductie van snelle en betrouwbare HOV, verbeteringen in het netwerk, aantrekkelijke autoluwe openbare ruimte voor lopen) en het kunnen toepassen van lagere parkeernormen. Omdat de mobiliteitsmaatregelen niet allemaal op korte termijn maar in de periode tot 2040 stap voor stap worden ingevoerd zal het aantal parkeerplaatsen per buurt geleidelijk verminderd worden. Het behalen van de groenopgave is daardoor zeer ambitieus. Waar mogelijk worden parkeerplekken net als in andere delen van Utrecht ondergebracht in de gebouwde, collectieve parkeervoorzieningen bij nieuwe ontwikkelingen. In deze ontwikkelingen streven we naar het realiseren van extra capaciteit om zo een deel van het straatparkeren uit buurten waar slechts

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Groen- en watertransitie

In het hoofdstuk 3 van deel B Omgevingsvisie staat de onderbouwing over de mogelijke toevoeging van groen in relatie tot de parkeerstrategie.

De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal te verminderen parkeerplaatsen op straat. Bijvoorbeeld: bij 25% minder parkeren kan 10% van de totale openbare ruimte vergroend worden in de Overvechtse buurten en als er geen parkeren meer op straat plaatsvindt kan zelfs 20% van de totale openbare ruimte vergroend worden in de Overvechtse buurten (zie de groenberekening op pagina 100).

De hoogstedelijke gebieden zullen straks grotendeels autovrij moeten zijn om een mooie groene buitenruimte en nieuwe gebouwen te kunnen maken. Het groen wat er is gaan we dus minimaal terugbrengen en nog meer vergroenen door bijvoorbeeld groene daken te maken. Het groen zal vooral openbaar en deels openbaar toegankelijk zijn. Groen op daken en gevelgroen zijn niet openbaar toegankelijk.

De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting is zullen we de parkeerstrategie volgen en gekoppeld daaraan stap voor stap geleidelijk groener worden.

Op het bedrijventerrein zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden.

Voor de parken en groene verbindingen is de vergroeningsopgave geen generieke werkwijze maar maatwerk per locatie. In de parken zal het weren van doorgaand autoverkeer mogelijkheid bieden om veel bestaande verharding te vergroenen maar ook het verplaatsen van functies in het groen. In de groene verbindingen is met name het versmallen van huidige wijkwegen en het compacter bouwen op bestaande bouwlocaties en het grotendeels vergroenen van de kavels.

Noorderpark/Vechtscheg

Voor de 47 ha groen heeft geen berekening plaatsgevonden. Hier gaan we uit van een taakstellende opgave. Bij Natuurgebied Zuilen is hiervoor een apart traject georganiseerd. Bij het Noorderpark is hier nader integraal onderzoek voor nodig om te bepalen de gewenste 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.

Energietransitie

Voor de groei en verduurzaming van de stad is stroom nodig. Hiervoor loopt stadsbreed het Uitvoeringsprogramma Electriciteitsinfrastructuur en netcongestie. Onderdeel hiervan is de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsinfrastructuur. Voor de uitbreiding van het midden- en laagspanningsnet zijn verdeeld over de stad circa 1.000 extra traforuimtes nodig, dus ook een deel in Overvecht. Bij de zoektocht naar nieuwe traforuimtes of warmteonderstations bij een ontwikkeling, renovatie of verbouwing van een pand hanteren we de volgende principes:

1. Het trafostation of warmteonderstation moet in principe intern worden geplaatst (in een gebouw) of op eigen terrein van de respectievelijke ontwikkeling. Tevens moet worden onderzocht of het nutsobject ook een wijkfunctie kan vervullen.
2. Wanneer blijkt dat dit niet mogelijk is dan gaat de voorkeur uit naar een locatie achter de rooilijn. De traforuimte kan geclusterd kunnen worden met een ander gebouw of op een (parkeer) hof en/of binnenterrein terecht komen.
3. Wanneer gemotiveerd kan worden dat clustering, (parkeer) hof en/of binnenterrein niet kan, pas dan wordt een locatie in de openbare ruimte onderzocht. Dit bij voorkeur op een reeds verharde plek.
4. Als geen verharde plekken beschikbaar zijn, pas dan kan een traforuimte of warmteonderstation in aanmerking komen om op een groenstrook of -zone geplaatst te worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken

Naar een ontwikkelmodel
Deze uitvoeringsstrategie schrijft geen samenwerkings- of ontwikkelmodel voor, maar dient wel om gemeente en andere ontwikkelende partijen uit te nodigen tot een gezamenlijke, integrale aanpak. Door in een vroeg stadium te experimenteren, kan het model in vervolgontwikkelingen verder worden verijnd. De Werkplaats is daar een voorbeeld van en we gaan in overleg welke volgende stap we gaan zetten.

Het uitwerken van een passend ontwikkelmodel begint bij het deiniëren van het gebied waar het betrekking op heeft. Het bestaat uit een kritische massa om een werkelijk integrale aanpak toe te passen. Wanneer het gebied is bepaald, kunnen partijen een alliantie smeden voor een langjarige samenwerking voor gebiedsontwikkeling. We volgen hierbij het motto van Samen voor Overvecht: plek, kans en coalitie. Selectie van partijen voor ontwikkelingen op gemeentegrond is het uitgangspunt.

Wijkakkoord
In het wijkakkoord Overvecht (dat op 1 februari 2022 is ondertekend) staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen de gemeente Utrecht, twee bewonersorganisaties en de projectontwikkelaars, beleggers en woningbouwcorporaties uit de Werkplaats Overvecht. Met het wijkakkoord geven deze partijen aan samen te willen werken aan integrale wijkverbeteringen. Andere partijen die ook als partners willen bijdragen aan Overvecht kunnen zich in overleg aansluiten bij deze samenwerking. Bij de uitvoering van de Omgevingsvisie zijn deze afspraken het vertrekpunt.

Rol van gemeente
De gemeente vervult verschillende rollen als het gaat om fysieke ingrepen:

- Stimulerend/ faciliterend: vanuit een faciliterende rol begeleiden we als gemeente initiatieven die op natuurlijke momenten in verschillende buurten en bij verschillende partijen ontstaan. In een aantal gebieden nemen we zelf het initiatief om zo ontwikkelingen van de grond te krijgen. Dat gebeurt bijvoorbeeld nu al in Overvecht Centrum. Ook wil de gemeente deze rol pakken in het stationsgebied en rondom de Carnegiedreef. In deze gebieden gaat het steeds om maatwerk in de samenwerking.
- Kaderstellend: met deze Omgevingsvisie geven we de kaders aan voor de ontwikkelingen in Overvecht.
- Regisserend: We sturen in samenhang op de verschillende projecten en initiatieven. En hebben de mogelijkheid Overvecht te laten ontwikkelen in het gewenste 2040 beeld.
- Toetsend: we toetsen of initiatieven voor ruimtelijke ontwikkeling passen binnen de kaders en prioritering. Alleen in dat geval krijgt een initiatiefnemer de mogelijkheid zijn initiatief verder te ontwikkelen.
- Uitvoerend: we realiseren en onderhouden een groot deel van de openbare ruimte en de voorzieningen.
- Informeren en participeren: we informeren en participeren over voorgenomen initiatieven en projecten en zorgen voor een overzicht van deze initiatieven en projecten en volgen de afspraken over samen stad maken.

Woningcorporaties
De woningcorporaties Woonin, Bo-Ex en Portaal zijn eigenaar van meer dan twee derde van de woningen in Overvecht. De corporaties zijn mede daarom voor de zeer lange termijn aan Overvecht verbonden als eigenaar, ontwikkelaar en als beheerder. De woningen van de corporaties worden momenteel op grote schaal door hen gerenoveerd. De corporaties zien door strengere toewijzingsregels een instroom van meer kwetsbare bewoners, waardoor de gemiddelde sociaaleconomische status van de bewoners van Overvecht daalt. Sociale problematiek neemt daardoor sterk toe. Met de Omgevingsvisie geven we kaders en mogelijkheden om deze trend te keren en de leefomstandigheden in de wijk te verbeteren. Voor de woningcorporaties is deelname aan de Werkplaats Overvecht ook een middel om samen te werken met ontwikkelaars en beleggers om zowel nieuwe sociale huurwoningen als woningen in het midden- en hoge segment te realiseren.

Wooncoöperaties
Naast de bestaande partijen (woningcorporaties, ontwikkelaars) willen we vooral ook lokale bewonersinitiatieven ruimte bieden en faciliteren. De wooncoöperatie is één van de manieren die een directe bijdrage kan leveren aan versterking van de leefbaarheid in buurten. Ook kunnen wooncoöperaties een bijdrage leveren aan het toevoegen van meer gevarieerde woningen, die ook op de langere termijn bereikbaar blijven voor lagere en middeninkomens. In Overvecht zijn al dergelijke vormen te vinden zoals Overhoop en de Experimentele lats. Gemeentebreed willen we het gemakkelijker maken voor wooncoöperaties. Zo zijn we gestart met het uitgeven van kavels, zorgen we voor begeleiding en ondersteuning en onderzoeken we de mogelijkheden voor gedeeltelijke inanciering. Ook in Overvecht zien we kansen voor bewonersinitiatieven die aan de slag willen met coöperatief wonen. Inzet van onze eigen grondposities kunnen daaraan bijdragen.

Werkplaats Overvecht
Werkplaats Overvecht bestaat uit 10 partijen: de woningcorporaties Bo-Ex, Woonin en Portaal, de projectontwikkelaars AM, ERA Contour, BPD en Heijmans en de beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam. De Werkplaats Overvecht is in 2018 ontstaan omdat diverse partijen ruimtelijke opgaven signaleerden die een bijdrage kunnen leveren aan het gevoel van veiligheid, gezondheid en sociale cohesie in Overvecht. Deze partijen committeren zich voor de lange termijn aan wijkverbetering van Overvecht. Hun focus ligt op de ambitie plezierig wonen in een meer gemengde wijk. De partijen kennen Overvecht goed en werken in een aantal ontwikkelingen al succesvol samen met de gemeente. Concrete projecten waaraan deze partijen (of een aantal daarvan in een combinatie) nu werken of betrokken zijn: de Ivoordreef, De Mix en Overvecht Centrum. De Mix wordt nu gebouwd. Daarnaast loopt een haalbaarheidsonderzoek voor het ‘Gagelkwartier’; dit is een combinatie-aanpak van verschillende locaties in Overvecht-Noord.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid

Beschikbare middelen

De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels inanciële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) inanciële middelen, Deze zijn deels te vinden in de begrotingsprogramma's aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed en het budget voor onderhoud en vervangingen van de verharding is opgenomen.

Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar inanciële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor inanciële middelen voor beschikbaar zijn.

Transformaties (veranderingen, zoals herinrichting van straten en nieuwbouw) spelen een belangrijke rol in het verwezenlijken van de ambities. Op die locaties kunnen we dan de ruimtelijke en inanciële koppeling maken tussen de transformatie en de verbetering van de openbare ruimte. Ontwikkelende partijen, corporaties en andere initiatiefnemers investeren in de wijken. Hun plannen worden getoetst aan de omgevingsvisie. Door middel van kostenverhaal kunnen ingrepen in de openbare ruimte (mede) worden geinancierd. Deze kosten hebben betrekking op bovenwijkse voorzieningen.

Subsidies en lobby

De Wijkaanpak Samen voor Overvecht is onderdeel van het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid. Het Rijk is partner in de wijk. Dit biedt kansen om aanspraak te maken op rijkssubsidies en een lobby op te organiseren. Binnen het NPLV met een netwerk met 20 stedelijke focuswijken is gezamenlijk optrekken in opgaves mogelijk.
Naast de kansen en mogelijkheden die het NPLV biedt, worden de volgende activiteiten voorgesteld om onze ambities te realiseren:

- Subsidiescan externe bijdragen en subsidies Europa, Rijk en provincie. De omvang van de subsidie is afhankelijk van de beoogde integrale doelen. De subsidiescan kan duidelijkheid geven over kansen voor subsidie, hoogte subsidies, mogelijkheid tot stapelen en benodigde inspanning;
- Lobbytraject Europa, Rijk en provincie;
- Onderzoek verdienmogelijkheden overheid-markt.

Gemeentelijke coinanciering is benodigd om externe middelen te verkrijgen. Hiervoor benutten we bestaande budgetten en reserves. (Rijks)subsidies gaan ook vaak uit van coinanciering vanuit de gemeente.

Grondbeleid

We zullen proactief kansen moeten signaleren en benutten die aan het behalen van de opgaven bijdragen, juist ook op het vlak van ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe woonconcepten. Actief grondbeleid speelt daarin een cruciale rol. Het kan invulling geven aan de noodzakelijke gemeentelijke regierol. We gaan daarom ook verkennen hoe we de instrumenten uit de gereedschapskist en onze grondprijzen in kunnen zetten om meer betaalbare woningen te realiseren door bijvoorbeeld het stimuleren van nieuwe (woon-) concepten zoals wooncoöperaties. Dit betekent een noodzaak tot het voeren van een actief grondbeleid waarin het hebben en houden van grip en regie door de gemeente centraal staat.
Door middel van actieve inzet van ons grondbeleidinstrumentarium trachten wij dit doel te bereiken. Inzet van onze eigen grondposities kunnen bijdragen aan het invullen van onze ambities. Deze posities zijn echter wel beperkt.

De beleidsnota grondbeleid biedt de kaders en uitganspunten waarmee invulling kan worden gegeven aan het voeren van een afgewogen actief grondbeleid. Inhoudelijke programmatische bijsturing en actief inzetten op externe dekkingsbronnen door middel van (rijks-)subsidies kan leiden tot een sluitende business case. Desondanks verwachten wij dat voor toekomstig te openen grondexploitaties inanciële ruimte nodig is om geprognosticeerde tekorten te kunnen dekken, dan wel voor de benodigde co-inanciering in relatie tot rijkssubsidies.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fasering

De fasering heeft als doel om de relaties en de volgordelijkheid van de mogelijke ingrepen in beeld te brengen. De uitvoering van de omgevingsvisie zal gefaseerd plaatsvinden. De exacte fasering is van verschillende factoren afhankelijk, zoals de beschikbaarheid van inanciële middelen, samenwerking tussen verschillende stakeholders, initiatieven ontwikkelaars en de uitvoeringssnelheid van de verschillende ontwikkelingen. Als gevolg hiervan kan de fasering in de toekomst nog wijzigen.

Om inzicht te bieden in de fasering van de verschillende ontwikkelen, onderscheiden we vier ontwikkelfases. Deze fases dienen niet om exacte jaartallen voor te schrijven per ontwikkeling, maar wel om de onderlinge afhankelijkheden en prioritering te beschrijven.

We onderscheiden grofweg de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk.
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Fase 1: Nu

?

Maar zie p.97 van Deel A: "Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht."

De eerste ontwikkelfase richt zich met name op ontwikkelingen die niet (of slechts beperkt) afhankelijk zijn van andere projecten of aanvullende inanciering. Daarom kan op korte termijn al met een deel van deze ontwikkelingen worden gestart. In deze fase is het van belang te starten met de eerste gebiedsontwikkelingen, de HOV-verbinding te laten rijden en de wandel-/ietskwaliteit in de wijk te verbeteren.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
  - Verschillende gebiedsontwikkelingen bevinden zich al in de plan- of ontwikkelfase. In de tabel op de volgende pagina zijn alle projecten met een aanzienlijk aantal woningen en de openbare ruimte projecten opgenomen. De nummers corresponderen met de projecten op de kaart.
- Faciliteren externe bestaande en nieuwe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
  - De omgevingsvisie vormt het kader om ontwikkelingen en initiatieven aan te toetsen. Ook hierbij geldt dat de koppeling met andere ontwikkelingen dient te worden gezocht.
- Initiëren gebiedsontwikkelingen (geldt ook in de vervolgfases)
  - De gemeente initieert verschillende gebiedsontwikkelingen (denk bijvoorbeeld aan Masterplan Overvecht Centrum)

Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)

- Om verdichting en vergroening op het bedrijventerrein mogelijk te maken, gelden voor nieuwe gebruikers en ontwikkelaars richtlijnen voor passend programma en toename van dichtheid en/of aantal werkplekken.
- Daarnaast brengt de gemeente, samen met de ondernemersvereniging, de transformatiebehoefte van bestaande gebruikers in beeld om zo te kunnen sturen op het bundelen van verschillende initiatieven tot een integrale ontwikkeling.
- Onderzoeken of een parkeerhub Nieuw Overvecht als een gedeelde hub voor zowel de sportfuncties als overige functies in de omgeving kan functioneren. De bestaande parkeergarage Vechtsebanen zal bij dit onderzoek betrokken worden. Het realiseren van deze hub dient als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in de gemengde (roze) zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Taagdreef e.o., Amazonedreef noord, Nijldreef e.o., Tigrisdreef Oost, Tigrisdreef West, Kwangodreef e.o.
- Bij de aanpak van de openbare ruimte wordt ook in beeld gebracht of dit kan worden gekoppeld aan de verdichting en/of herontwikkeling van de buurtcentra.
- Starten met locatie-onderzoek alternatieve locaties RWZI.

Mobiliteit

- Introductie nieuw OV-systeem met minimale ruimtelijke maatregelen
  - De HOV-bus start zo vroeg mogelijk met rijden over bestaande auto-infrastructuur (samen met autoverkeer). Ook buiten Overvecht kijken we naar verbetering aan het HOV-netwerk. Over de HOV maatregelen maken we afspraken met de Provincie Utrecht. Tegelijkertijd willen we doorgaan met het voorbereiden van het Wiel met Spaken.
  - Nieuwe haltes op de in visie aangewezen plekken
  - Buurtgericht OV introduceren in de buurten
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Zuid
  - Hiermee wordt aangesloten op de stadsbrede planning voor de introductie van betaald parkeren.
  - Daarnaast wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verlaagde parkeernormen in de zones rondom de HOV-haltes.
- Collectieve parkeervoorzieningen
  - Vanaf begin inzetten op collectief gebouwde parkeervoorzieningen (met name bij nieuwe

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

ontwikkelingen) om ruimte te creëren om straatparkeren deels op te heffen.

- Toevoegen ontbrekende schakels wandel-/ietsnetwerk in de wijk
  - Fietsverbinding Park de Gagel: combineren met herinrichting park
- Verbeteren oversteekbaarheid Franciscusdreef en Einsteindreef
  - Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef met eenvoudige maatregelen
  - Onderzoeken of het zuidelijk deel van de Franciscusdreef en verbeteren van de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen gerealiseerd kan worden, vooruitlopend op deinitieve herinrichting in Fase 2.
- Introduceren deelmobiliteit

Voorzieningen

- Optimaliseren gebruik en bezetting van bestaande sportaccommodaties.

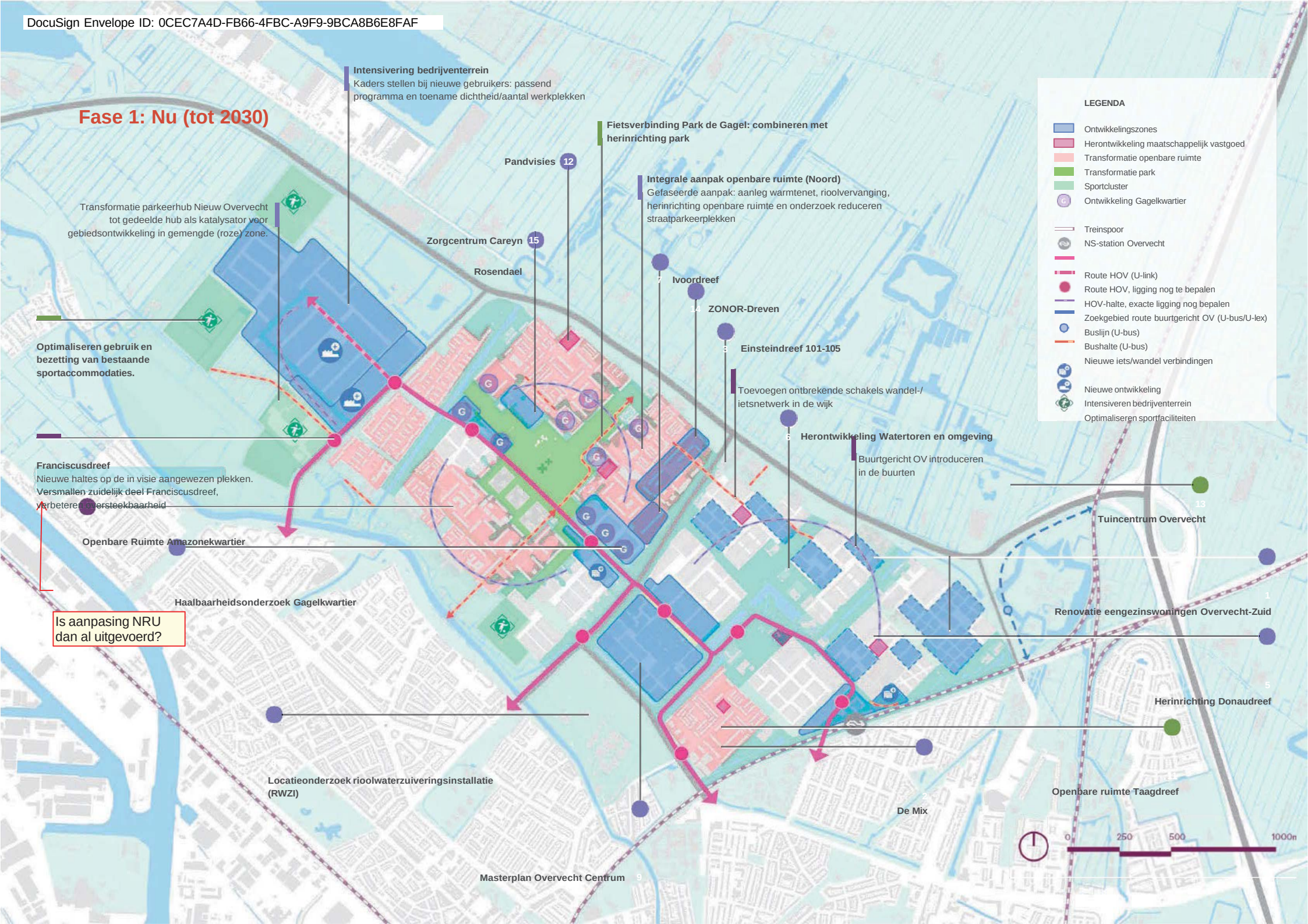
Groen en buitenruimte

- Onderzoek haalbaarheid programmering Noorderpark.
- Herinrichting en vergroenen Zandpad,
- Maken route van Zuilen naar Noorderpark, koppelen aan herinrichting delen van Park de Gagel en opknapbeurt van Vechtzoompark

	Projectnaam	Omschrijving
1	Renovatie eengezinswoningen Overvecht-Zuid	Renovatie van 1000 eengezinswoningen in Overvecht-Zuid door Woonin. In combinatie met de renovatie kijken we naar mogelijke plekken om de buurten te verbeteren.
2	De Mix	Sloop van 90 sociale huurwoningen en nieuwbouw van 1 1 middeldure huurwoningen en herinrichting openbare ruimte. Elders in de stad worden 135 sociale huurwoningen ter compensatie gerealiseerd. Dit plan is in uitvoering.
3	Einsteindreef 101-105	Transformatie van pand aan de Einsteindreef naar woningen
4	Haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier	Onderzoek naar een gebiedsontwikkeling in Overvecht-Noord in de buurten rondom Park de Gagel. Een zestal partijen vanuit de Werkplaats Overvecht voeren samen met de gemeente een haalbaarheidsonderzoek uit naar verschillende ontwikkellocaties rondom Park de Gagel in Overvecht Noord. De haalbaarheidsonderzoeken gaan in op kansen voor wijkverbetering d.m.v. ruimtelijke ingrepen, zoals woningbouw, ruimte voor voorzieningen en herinrichting van de openbare ruimte. Het haalbaarheidsonderzoek moet een antwoord geven op de vraag of goede pn financieel haalbare plannen mogelijk zijn, die bijdragen aan wijkverbetering voor zowel nieuwe als bestaande bewoners van Overvecht. Het initiatief ligt bij de marktpartijen en woningcorporaties, maar de voorstellen voor nieuwbouw liggen op grond in bezit van de gemeente. We onderzoeken hier dus ook de mogelijkheid om 1-op-1 gronduitgifte te doen. Dit moet ook onderbouwd worden in de haalbaarheidsfase. De haalbaarheidsfase wordt verder uitgewerkt binnen de kaders van de omgevingsvisie
5	Herinrichting Donaudreef	Herinrichting van de straat ter verbetering van de verkeersveiligheid
c	Herontwikkeling Watertoren en omgeving	Realisatie van woningen en werkplekken in de watertoren en de realisatie van een horecapaviljoen. Aansluitend aan de herontwikkeling van de Watertoren, wordt een deel van het park heringericht.
7	Ivoordreef	Sloop 10-hoogflat en bouw 160 sociale en 5 middeldure huurappartementen en 5 koopwoningen. Tussen bebouwing komt een groot plein voor spelen en ontmoeting. In het parkeergebouw komt speelveld en maatschappelijke ruimte.
8	Locatieonderzoek rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)	De gemeente zoekt met eigenaar Hoogheemraadschao De Stichtse Rijnlanden (HDSR) naar een nieuwe locatie voor de RWZI.
9	Masterplan Overvecht Centrum	Integrale gebiedsontwikkeling van en rondom shoppingcenter Overvecht, samen met de grond-/pandeigenaren en omgevingspartijen.
10	Openbare Ruimte Amazonekwartier	Herinrichting openbare ruimte in Amazonekwartier ter verbetering van verkeersveiligheid, groen, klimaatbestendigheid. In combinatie met rioolvervanging
11	Openbare ruimte Taagdreef	Herinirichting openbare ruimte ter verbetering van verkeersveiligheid, leefbaarheid, groen en verblijfskwaliteit van de Taagdreef en omgeving. Groot onderhoud aan riolering.
12	Pandvisies - Rhonedreef 40 - Jeanne d'Arcdreef 1 - Moezeldreef 127 - Scharlakendreef 3 - Pagodedreef 49 - Gambiadreef 60	De herontwikkeling van gemeentelijk/ maatschappelijk vastgoed op verschillende plekken in Overvecht.
13	Tuincentrum Overvecht	De herontwikkeling van het terrein van tuincentrum Steck.
14	ZONOR-Dreven	0ogelijke locatie voor een VO-school in combinatie met een onderzoek naar sloop/ nieuwbouw van sociale woningbouw. Ook onderzoek naar renovatie van de woningen. Er wordt ook onderzoek gedaan naar andere locaties voor een VO-school
15	Zorgcentrum Careyn Rosendael	Herontwikkeling van zorgcentrum Rosendael (Indusdreef) van zorginstelling Careyn met daarbij woningen voor ouderen.

Tabel lopende projecten

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fase 2: Straks

In de eerste fase is gestart met de eerste gebiedsontwikkelingen en rijdt het nieuwe OV-systeem over de bestaande infrastructuur. Om verdere ontwikkeling mogelijk te maken, is in deze fase de voorbereiding van de herproilering van de hoofdontsluitingswegen zoals de Einsteindreef en de Franciscusdreef en de verbetering van de kwaliteit van de belangrijkste buitenruimtes gepland.
Zo blijft de wijk bereikbaar en groeit de (groen)kwaliteit gelijk mee met het aantal woningen.

In iedere fase wordt de uitwerking van de verschillende maatregelen gemonitord. Op basis hiervan dient de fasering te worden verijnd en aangescherpt.

Gebiedsontwikkeling

- Faciliteren lopende projecten (geldt ook in de vervolgfases)
- Faciliteren externe initiatieven (geldt ook in de vervolgfases)
- Initiëren gebiedsontwikkeling stedelijke verdichtingszones (geldt ook in de vervolgfases)
  - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor de belangrijkste zones, zoals het stationsgebied en de omgeving van de HOV-haltes.
- Intensivering bedrijventerrein (geldt ook in de vervolgfases)
- Stimuleren gebiedsontwikkeling roze gemengde zone zoals beschreven in de uitvoeringsstrategie (geldt ook in de vervolgfases)
  - Koppel de gebiedsontwikkeling aan de herinrichting van het proiel van de Franciscusdreef. Benut de kwaliteitsverbetering en de verbeterde oversteekbaarheid als katalysator voor de gebiedsontwikkeling in deze zone.
  - Nodig grond-/vastgoedeigenaren uit tot het maken van een gezamenlijke ontwikkelvisie voor deze zone.

Integrale aanpak openbare ruimte

- Integrale aanpak van de openbare ruimte in de volgende buurten: Neckardreef Zuid, Wolgadreef e.o., Neckarddreef Noord, Donaudreef e.o.

Groen en buitenruimte

- Herinrichting Noorderpark
  - Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking)
  - Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg iets-/wandelverbindingen
- Herinrichting Park de Watertoren
  - Inpassing HOV-tracé
  - Verwijderen auto uit Park de Watertoren
- Herinrichting Park de Gagel
  - Verwijderen auto uit Park de Gagel (Gangesdreef): combineren met herinrichting park.
- Stationsplein
  - Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Mobiliteit

- Herinrichting Einsteindreef
  - Herinrichten proiel: versmallen en bundelen
  - Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum
  - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone aan de Kaap Hoorndreef
- Herinrichting Franciscusdreef
  - Integrale gebiedsontwikkeling met de ontwikkelzone beide zijden van de Franciscusdreef.
- Herinrichting Carnegiedreef/ Zamenhofdreef
  - Centrale as exclusief maken voor HOV: Zamenhofdreef, Park de Watertoren en Moezeldreef. Dit kan eventueel in twee stappen gebeuren (Overvecht zuid en noord)
  - Herinrichting kruising Carnegiedreef-Einsteindreef
  - Aanleg van ononderbroken groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
  - Ontwikkeling van ‘superhaltes’: HOV-haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte en voorzieningen in omliggende gebiedsontwikkeling.
- Opheffen doorgaande verbindingen tussen buurten
  - Om verdrukking van het autoverkeer van de Carnegiedreef naar de buurten te voorkomen, wordt deze ingreep in deze fase gekoppeld aan het opheffen van de doorgaande autoverbindingen op de Amazonedreef en Meester Tripkade.
  - Aanvullend kunnen de Tigrisdreef en Neckardreef worden opgeheven als doorgaande verbindingen tussen de buurten om zo tot het gewenste totaalnetwerk te komen. Dit kan ook in Fase 3 gebeuren.
- Verbeteren/toevoegen iets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
  - Koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU.
- Invoeren betaald parkeren in Overvecht Noord en bedrijventerrein

Deze koppeling is ook randvoorwaardelijk voor

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Fase 2: Straks (t/m 2035)

Deze koppeling moet óók gelden voor eventuele knips en ombouw naar stadsboulevard!

Ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg iets-/wandelverbindingen

Herinrichting Noorderpark
Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals eventuele verplaatsing volkstuinen, aanleg sportvelden of energieopwekking)

Start gebiedsontwikkeling gemengde zone Franciscusdreef

Herinrichting proiel Franciscusdreef, verbeteren oversteekbaarheid

Verbeteren/toevoegen iets-/wandel verbindingen onder spoor en over NRU en Vecht
Koppelen aan **transformatie NRU**: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU

Is aanpasing NRU dan al uitgevoerd? Randvoorwaarde!

Einsteindreef
Herinrichten proiel: versmallen en bundelen, verbeteren oversteekbaarheid

Exclusief HOV in Park de Watertoren: combineren met herinrichting park Knip Gangesdreef in combinatie met herinrichitng Park de Watertoren

Ontwikkeling 'superhaltes'
haltes inrichten met hoogwaardige openbare ruimte
Kwaliteitsverbetering kruising met HOV-as

Start gebiedsontwikkeling HOV-halte Carnegiedreef en Rio Brancodreef

Deze twee knips zijn NIET meeberekend in de effectbeoordeling in het PlanMER!

Einsteindreef
Aanleg oversteek vanuit Overvecht Centrum

Centrale as exclusief voor HOV

Gekoppeld met knips op Amazonedreef en Meester Tripkade

Integrale aanpak openba
Gefaseerde aanpak: aanle herinrichting openbare ruim straatparkeerplekken

Herinrichting openbare ruimte tot aantrekkelijk stationsplein

Drie manieren om knips/ afsluitingen weer te geven. Daardoor geen overzichtelijk en inzichtelijk kaartbeeld.

LEGENDA

- Ontwikkelingszones
- Ontwikkelingszones vorige fase
- Herontwikkeling maatschappelijk vastgoed
- Transformatie openbare ruimte
- Transformatie openbare ruimte vorige fase
- Transformatie park
- Sportcluster
- Herinrichting proiel
- Herinrichting Noorderpark
- Ontwikkeling Gagelkwartier
- Treinspoor
- NS-station Overvecht
- Route HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-lex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)
- Nieuwe iets/wandel verbindingen
- Fiets/wandel verbindingen vorige fase
- Herinrichting hoofdweginfrastructuur
- Knip voor auto's in bestaande wegenstructuur
- Geen doorgaande autoverbinding
- Autovrije zone
- Nieuwe ontwikkeling
- Intensiveren bedrijventerrein
- Kans voor nieuwe voorzieningen

0 250 500 1000m

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Nader te onderzoeken

Uitbreiding sportprogramma
Onderzoeken op welke manier het sportprogramma kan worden uitgebreid, best passend bij de andere ruimtelijke ambities (kwaliteit, bereikbaarheid, erfgoedstatus Noorderpark). Het Maximapark is een goed voorbeeld als het gaat om de combinatie tussen park en sport. Het Lint wordt zeer veel gebruikt voor sport en beweegactiviteiten als wandelen, hardlopen, skeeleren en fietsen. Ook is er gekoppeld aan deze beweegroute een Calisthenicspark dat intensief wordt gebruikt. Daarnaast zijn er drie grote zeer druk bezette sportparken binnen het park ingepast. Het gaat om de sportparken De Vrijheit, Fletiomare en Paperclip met velden voor onder andere voetbal, hockey, tennis, honkbal en ook een sporthal.
De volgende denklijn hanteren wij bij het onderzoek:

1. Onderzoek mogelijkheden voor uitbreiding op bestaande sportcomplexen.
2. Onderzoek de mogelijkheden voor een nieuw sportcomplex in het Noorderpark.
3. Indien Noorderpark niet haalbaar blijkt: onderzoek vervolgen naar locatie Ons Genot.

Uitwerking Noorderpark
Haalbaarheidsonderzoek van mogelijke programma's voor het Noorderpark. Nadere definitie van het programma voor het Noorderpark, rekening houdend met de ambitie voor extensief gebruik, de landschappelijke kwaliteiten en de erfgoedstatus van het gebied. Zowel sport-, recreatie- of energiefuncties dienen hierbij aan te sluiten. Uitgangspunt hierbij is het voeren van een afgewogen actief grondbeleid.

Wegprofiel hoofdontsluitingswegen
Op basis van daadwerkelijke verkeersdruk en modelstudies dient te worden onderzocht welk wegprofiel (aantal rijstroken, ontwerp kruisingen) wenselijk is voor de herinrichting van de Einsteindreef, en Franciscusdreef. Uitgangspunt is een profiel van één rijstrook per richting.

Lijnvoering openbaar vervoer
Dient te worden afgestemd met de provincie binnen de OV-alliantie.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

2

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing ruimte voor groei en behoud

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

3

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing groen en profielen

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

4

Dit is het énige hoofdstuk waarin Variant 1 en Variant 2 in beeld zijn en met elkaar worden vergeleken.

Onderbouwing mobiliteit

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Onderbouwing mobiliteit

Utrecht groeit hard, maar wil dit graag op een duurzame en gezonde manier doen. De huidige wijk Overvecht is gebouwd tussen de jaren 1960 en 1970. Kenmerken van Overvecht zijn de ruimte opzet, het grootte aandeel groen in de wijk en dat er relatief veel lats zijn gebouwd. In 2019 stonden er ruim 15.500 woningen met circa 34.000 inwoners. Om de woningbouwopgave in de stad op te vangen, is de gemeente voornemens om in Overvecht te verdichten. Een verdichting in een bestaand gebied vereist een grote samenhang tussen ruimtelijke keuzes en mobiliteitskeuzes.

1.1 Huidig mobiliteitsnetwerk in Overvecht

Het mobiliteitsnetwerk van Overvecht is belangrijk voor een verbonden en inclusieve stad. Maar de huidige situatie is suboptimaal, door de op auto ingerichte openbare ruimte, groot ruimtebeslag door parkeren, hoge snelheden, onveiligheid en barrièrewerking. Op het schaalniveau van de stad is een beter gebalanceerde ordening van netwerken nodig, zodat actieve mobiliteit een sterkere rol krijgt (verbonden en fijnmazig micronetwerk). Op wijkniveau zijn prettige en veilige verbindingen met voorzieningen (winkels, groen, voorzieningen, OV-knopen) van belang, met keuzevrijheid tussen snelle, directe (en drukkere) routes of luwe routes, voor verschillende doelgroepen. Op straatniveau moet de openbare inrichting ruimte bieden voor de menselijke maat.

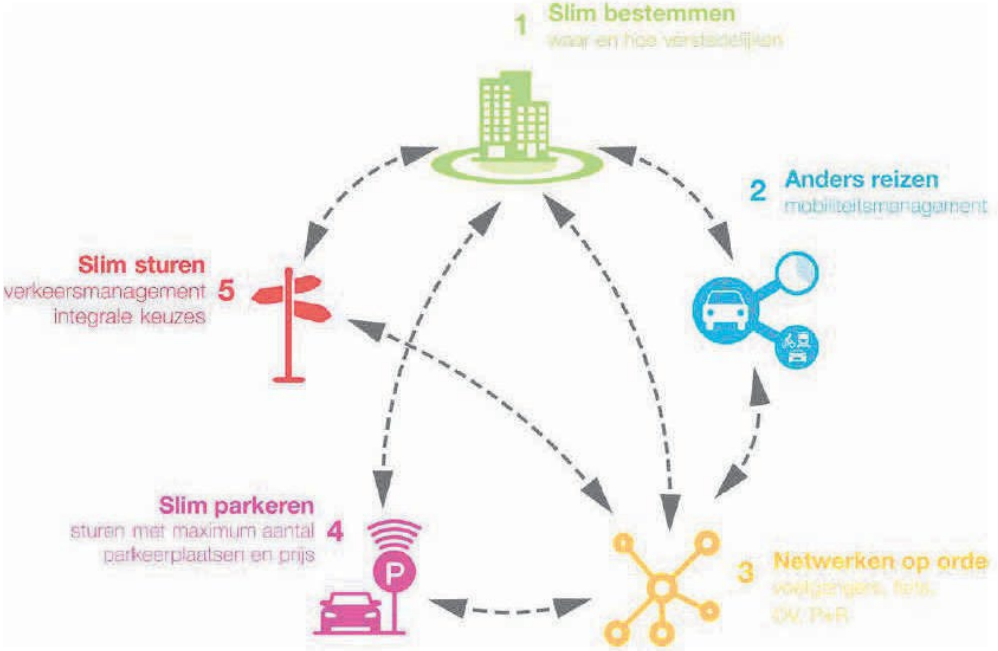
Binnenstedelijke transformatie vraagt dus om integrale mobiliteitskeuzes die verder gaan dan alleen het aanleggen van ontsluitingsstructuren. Mobiliteit als integraal onderdeel van een goede ruimtelijke visie. Vandaar dat we voor het onderzoeken van de gewenste mobiliteitsstructuren in Overvecht aansluiten bij de principes van het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040. Hierin worden vijf hoofdaspecten onderscheiden:

1. Slim bestemmen: hoe mensen reizen hangt deels af van de ruimtelijke ordening. Hoge dichtheden, functiemenging en voorzieningen vlakbij zorgen ervoor dat mensen minder ver hoeven te reizen;
2. Netwerken op orde: als voorzieningen dichtbij zijn gaan mensen eerder lopen, fietsen of met het OV. Het is daarom van belang om de inrichting van de openbare ruimte volgens het STOMP-principe te doen;
3. Slim parkeren: beïnvloeding van gedrag met o.a. passende parkeernormen voor fiets en auto voor het gebied;
4. Anders reizen: inzetten op mobiliteitsmanagement, smart mobility en deelmobiliteit;
5. Slim sturen: inzet van dynamisch verkeersmanagement (DVM) om het actuele verkeersaanbod zo slim mogelijk te sturen.

Mooi woord! Keuzevrijheid ook voor de auto?

1.2 Leeswijzer

Voor het opstellen van de omgevingsvisie is gewerkt met twee varianten. Hiermee kunnen de effecten in beeld worden gebracht van de verschillende keuzes die worden gemaakt. Allereerst wordt in hoofdstuk 2 de kenmerken van de varianten besproken. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de voor- en nadelen van de twee planvarianten toegelicht. Hoofdstuk 4 en 5 staan in het teken van verdieping. Hier wordt nader ingegaan op de afweging voor met name het OV- en autonetwerk. Ten slotte vormt hoofdstuk 6 de conclusie en aanbeveling.



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

2. Kenmerken varianten

Planvariant 1: transformatieve ontwikkeling (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)
Planvariant 1 staat voor één centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en (H)OV, waar wordt ingezet op een maximale mobiliteitstransitie. De hiërarchie binnen het wegennetwerk speelt in deze variant een grote rol. Vanuit een sterk verdichte centrale as door het hart van Overvecht, zal stapsgewijs worden afgebouwd in verkeersintensiteit en mate van verdichting.



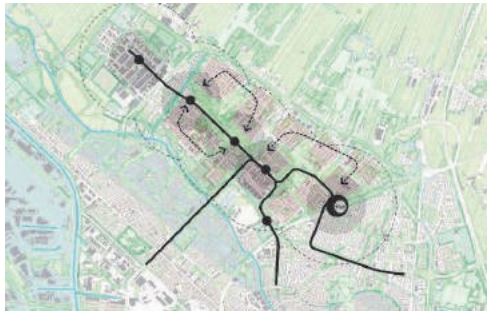
Openbaar vervoer
In variant 1 wordt maximaal ingezet op het gebruik van OV, waar de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol zal vervullen. Door middel van een HOV-verbinding over de Carnegiedreef wordt een sterke verbinding gerealiseerd tussen het industrieterrein in Overvecht-Noord en Station Overvecht. Door middel van 'superhaltes' aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurt-OV. Een ontsluitende (buurt)bus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht, worden in deze variant geweerd.

Auto
Variant 1 zet in op autoluwe woonstraten. Doorgaand verkeer door de wijken zal niet meer mogelijk zijn. De sub-wijken binnen Overvecht zijn apart toegankelijk via inprikkers vanaf de stedelijke verbindingswegen[1]. Binnen de woongebieden wordt een maximale snelheid gehanteerd van 15 of 30 km/h. Hiermee worden parkgebieden vrijgespeeld en krijgt de groenstructuur binnen Overvecht meer ruimte. Betaald parkeren wordt ingevoerd voor 24 uur per dag. Doordat er met een inprikker-systeem wordt gewerkt, kan autoverkeer aan de rand van de wijk worden afgevangen in HUB's, waardoor er een nagenoeg autovrij binnenmilieu kan ontstaan

Fiets & voetganger
De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide varianten een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een 'kloppend hart'. Het is belangrijk om binnen elke buurt de voorzieningen en attractiepunten toegankelijk te maken door middel van een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk.



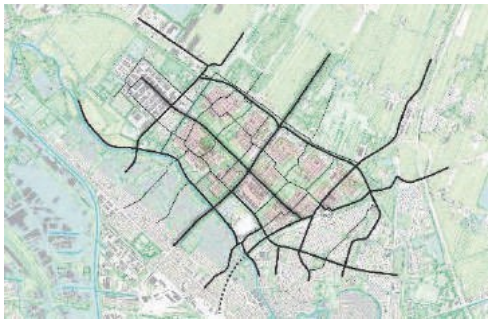
Dit zijn onleesbaar kleine priegelplaatjes



Twee extra knips uit Deel A ontbreken hier
--> zijn ook niet mee-berekend in PlanMER



Twee omrijdroutes niet in beeld
niet in beeld



[1] Autonetwerk in de figuur op deze pagina is doorgerekend met het verkeersmodel. Dit netwerk verschilt in beperkte mate van het autonetwerk als opgenomen in de Omgevingsvisie, waar een optimalisatieslag is verricht. Het principe van het netwerk en de conclusies uit de berekeningen blijven echter hetzelfde.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Planvariant 2: organisch optimaliseren (voor de berekening is uitgegaan van 7.000 extra huishoudens)

In planvariant 2 verspreid de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur wordt hierbij benadrukt en geoptimaliseerd. Waar variant 1 inzet op een maximale mobiliteitstransitie, zorgt variant 2 ervoor dat Overvecht op een organische manier transformeert naar een bereikbare wijk met hoogwaardige fiets- en wandelnetwerken.



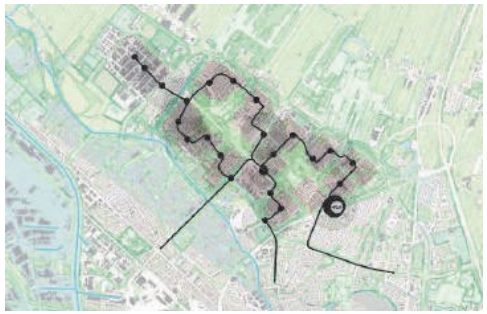
Openbaar Vervoer

Variant 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Via een verspreid stratennetwerk en korte looproutes is het OV voor iedereen in Overvecht dichtbij. Geen centrale as door Overvecht, maar een OV-verbinding door de wijken van Overvecht voorziet het gebied van een goede OV-bereikbaarheid. Het gespreide OV wordt hierbij gekoppeld aan de wiel/ spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak tussen Overvecht Noord en Utrecht Centraal, en anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht.

De manier waarop het OV invulling krijgt binnen Overvecht in variant 2 vergt ruime infrastructuur in de wijk. Om de vervoersbehoefte ook na de programmarealisatie te kunnen voorzien is fors materieel noodzakelijk. Echter, gezien de beschikbare ruimte in de 'bouwstempels' is dit in de vorm van een bus.

Dat is wellicht geen must, en hangt af van het type bus dat je laat rijden.

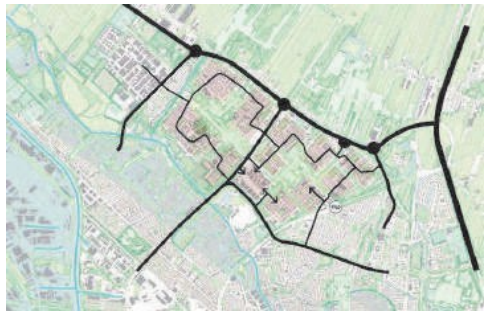
Toch, als je ook luistert naar wat men in de participatie vraagt: men wil nabij kunnen opstappen, en géén overstap. --> Is er dan geen combinatie denkbaar van een iets meer slingerende HOV-lijn



Auto

Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In variant 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. Voor deze routes is een GOW-30 profiel nodig. Variant 2 kenmerkt zich dus door meer asfalt door de wijk heen.

Deze typering is verre van neutraal en riekt naar vooringenomenheid en *framing*!
Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken - alleen wordt dát niet benoemd



Fiets & voetganger

Net zoals in variant 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. Het is belangrijk dat de bestaande fiets- en wandelnetwerken worden geoptimaliseerd, zodat wandelen en fietsen een volwaardige en meest voor de hand liggende optie wordt. Ook de verbinding tussen deze sub-wijken, het OV en de omliggende groengebieden in Utrecht zijn goed te bereiken met fiets- en te voet. De Carnegiedreef/ Zamenhofdreef vormen een belangrijke noord-zuidroute voor fietsverkeer, net zoals in variant 1. De realisatie van een autoloze HOV-corridor over de Carnegiedreef biedt kansen om een kwaliteitsimpuls te geven aan één van de belangrijkste fietsverbindingen van Overvecht.





DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

3. Voor- en nadelen varianten

Nu de kenmerken van de planvarianten zijn besproken is het mogelijk onderscheid te maken tussen beide varianten. Variant 1 en 2 hebben elk een eigen karakter, vragen een andere mate van investering en leveren andere opbrengsten op. Dit hoofdstuk brengt de verschillen tussen beide varianten kwalitatief aan het licht en biedt een waardering van de twee planvarianten.

Variant 1

Zoals eerder beschreven in deze notitie staat planvariant 1 voor een ingrijpende, ambitieuze mobiliteitstransitie. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van 'grote wegen' met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruikers zijn. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. **De centrale HOV-as levert** naar verwachting ook een significante **exploitatiebesparing op.** Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden. De gestrekte lijn maakt het mogelijk meer reizigers te vervoeren met minder reistijd richting Station Overvecht en het centrum. Ook de parkmilieus van Overvecht krijgen in variant 1 meer ruimte.

[2] Toenames ten opzichte van autonome groei 2030.

Waar de groenstructuur van Overvecht in de huidige situatie veelal omringd is door steen en beton, liggen er in variant 1 kansen om een samenhangende groenstructuur te realiseren die niet onderbroken wordt door autoverkeer.

Daarnaast laten de modelberekeningen zien dat de fietsintensiteiten op de Carnegiedrieef/Zamenhofdreef in planvariant verdubbelen t.o.v. van de autonome situatie, van 6.000 naar 12.000 fietsers per etmaal. Ook in het licht van deze ontwikkeling is het belangrijk in te zetten op meer ruimte en kwaliteit voor de fiets. Een **autoloze HOV-as over de** Carnegiedreef biedt de mogelijkheid een kwaliteitsimpuls te geven aan het fietsnetwerk van Overvecht

De keerzijde van het weren van doorgaand verkeer door woonstraten is dat autoverkeer zich concentreert op de hoofd- **en randwegen van Overvecht**. Er zijn sterke toenames in autoverkeer te zien[2] op de Franciscusdreef (+6.200), Einsteindreef (+15.100) en NRU (+7.800), zie de figuur op de volgende pagina. Het is mogelijk (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.

verkeer uit de wijk goed kan verwerken

De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht, en heeft daarmee ook een grote rol op de leefbaarheid van de wijk en de omgeving. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Dergelijk sterke toenames op de ontsluitende wegen van Overvecht maakt een ambitieus parkeerbeleid noodzakelijk.

Los van deze toenames brengt variant 1 ook een andere logistieke uitdaging met zich mee. Buurt-OV, nood- en hulpdiensten moeten toegang hebben tot het hele gebied. Een mogelijke uitkomst hiervoor is het gebruik van camera's om toegang te verschaffen voor deze weggebruikers.

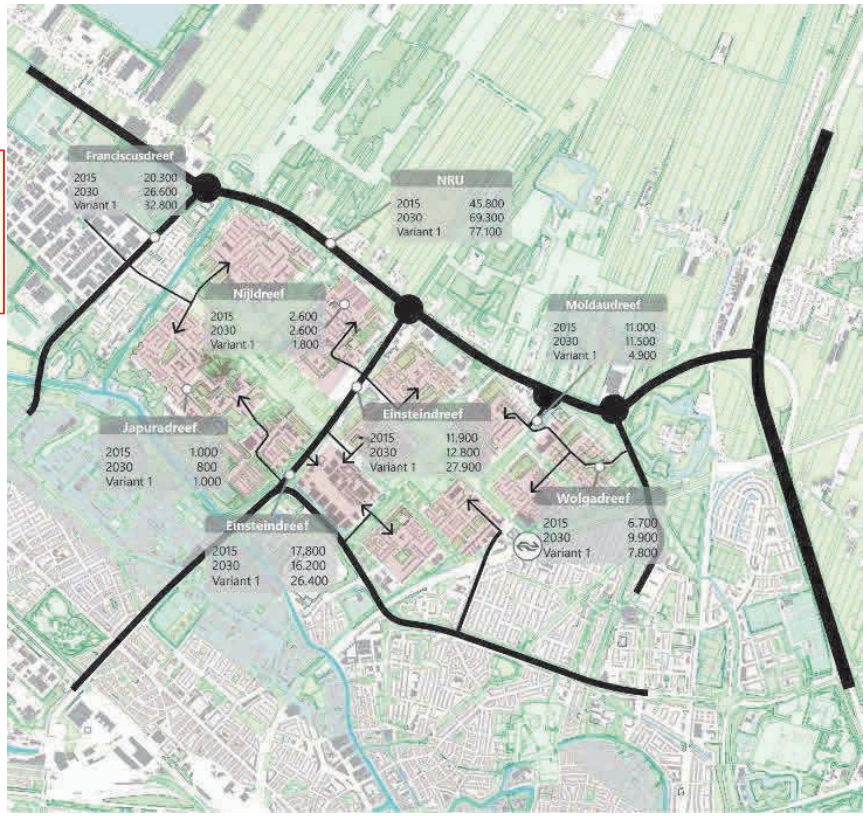
Is dat de enige mogelijkheid?

Dan zul je toch éérst die NRU-studie moeten doen vóórdat je daadwerkelijk de keuze kunt maken voor Variant 1 !

En wat te denken van logistiek/ bevoorrading, pakketdiensten, verhuizingen,...

Wij hebben altijd begrepen dat de Utrechtse raad daar zéér terughoudend in is.

Waar wordt die besparing mee bereikt, en kan daar ook op gerekend worden?



Figuur 3.1: Verschillen in verkeersintensiteiten tussen huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 1

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Variant 2

Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van het huidige OV-netwerk in plaats van een nieuwe structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat de afstand van de voordeur tot het OV kort houdt. De huidige autostructuur blijft bestaan en het doorgaand verkeer door de wijken heen blijft mogelijk. Aansluiten op het bestaande houdt een vorm van logica in het netwerk van de wijk. In de beleving van buurtbewoners kan dit wellicht prettiger zijn dan een ingrijpende netwerkverandering binnen de wijk. De wijk blijft op deze manier toegankelijker en beter bereikbaar voor de auto, waar in planvariant 1 de fietser en voetganger dominanter zijn. Ook biedt variant 2 kansen voor het vrijspelen van het groengebied aan de Carnegiedreef. De Carnegiedreef kan in dit scenario ontwikkel worden tot exclusief parkmilieu, dat toegankelijk is voor fietser en voetganger. Auto- en bus worden uit deze 'groene strook' geweerd.

Ook in variant 2 worden de gebiedstoegangswegen van Overvecht zwaarder belast door auto's, maar in mindere mate dan variant 1. De Franciscusdreef (+3.100), Einsteindreef (+10.000) en NRU (+4.600) nemen toe in intensiteit[3], maar ook doorgaande wegen in de wijk zoals de Nijldreef (+1.300) en Wolgadreef (+1.200) worden drukker. Net als in variant 1 vormt ook in variant 2 de NRU een knelpunt voor de leefbaarheid van Overvecht. De belangrijke rol van de NRU voor de leefbaarheid van Overvecht maakt een betere verkeersafwikkeling op de NRU noodzakelijk voor een toekomstbestendig autonetwerk van Overvecht, Om de auto's en grote stadsbussen te kunnen voorzien op deze een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Ook in variant 2 zullen fysieke ingrepen op het autonetwerk nodig zijn om een goede doorstroming te voorzien. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. De wegfuncties van doorgaande route (auto en bus) en een veilige leefomgeving conflicteren met elkaar. Hoewel de afstanden tot het OV kort zijn, biedt deze variant geen HOV-product. De reistijden naar station Overvecht en het centrum nemen daardoor niet dusdanig af als in variant 1.

Dat is de vraag! Denk aan de extra overstap

Modal split

Om de verdeling van vervoerswijzen per variant in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per variant. De effecten van beide varianten op de modaliteitenverdeling binnen Overvecht wordt op deze manier inzichtelijk gemaakt. Het autogebruik in wegen, zijn er meer wegen nodig met

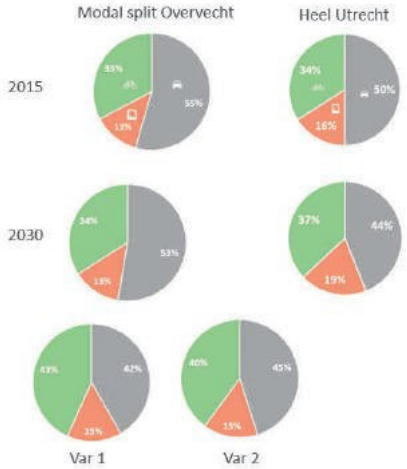
Deze typering is verre van neutraal en riekt naar vooringenomenheid en *framing*!

Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje hiernaast te zien is.

Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken - alleen wordt dát niet benoemd.

fietsgebruik, waar in variant 1 het aandeel fiets toeneemt met 9/ en in variant 2 met 6%. Het OV-gebruik neemt in beide varianten toe met 2%. De keuze om de woonstraten van Overvecht autoluw te maken of toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer heeft invloed op de mate waarin mensen de fiets gebruik als vervoersmiddel. Autoluwe straten bieden meer ruimte voor fiets- en voetganger.

Beide varianten sturen actief richting een afname in autogebruik en stimuleren fietsgebruik in Overvecht.



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

ja het wordt wél
procent van de vervoersbewegingen, circa
benoemd, op p.183
5% hoger dan het autogebruik in de gehel
bovenaan....

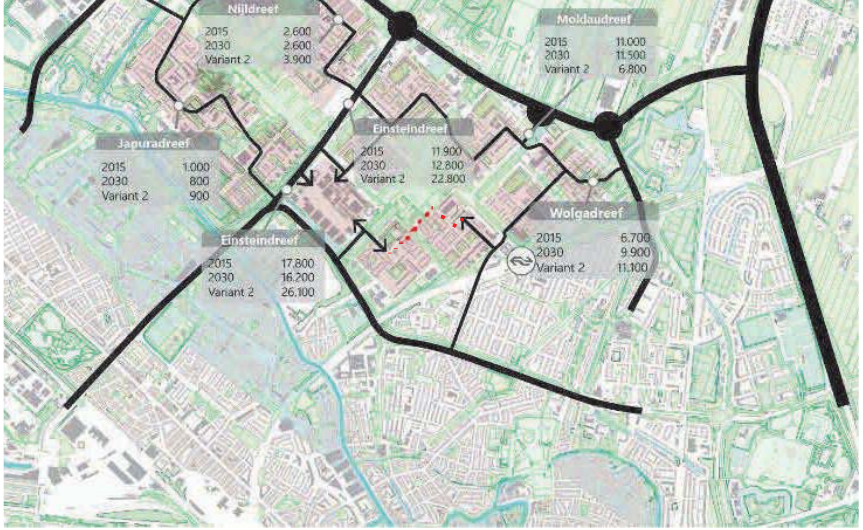
g
e
m
e
e
n
t
e
U
t
r
e

[3] Toenames ten opz

In deze paragraaf: nergens een beschouwing op het maatschappelijk effect van het moeten omrijden als autorijder naar wijkvoorzieningen.
Ook geen beschouwing op het economisch effect van langere reistijden en mogelijk uitwijkeffecten (verschuiven van omzet naar andere winkelcentra). En nergens een beschouwing op het effect van omrijden níet via de NRU maar door Zuilen, Ondiep of Tuindorp.

hoogte in verhouding tot het Utrechts gemiddelde. Het OV-gebruik ligt ca. 3% lager dan het stadsgemiddelde.

Wanneer we de modal split van Overvecht in de situatie van autonome groei 2030 afzetten tegen de twee varianten, zien we een aantal aanzienlijke veranderingen. Allereerst neemt het autogebruik van Overvecht af als gevolg van zowel variant 1 (- 11%) als variant 2 (-8%). Uit deze data blijkt dat het inzetten op een centrale HOV-as en het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een grotere afname in autogebruik dan variant 2. Dit is ook terug te zien in het



Figuur 3.2: Verschillen in verkeersintensiteiten in huidig (2015), autonoom (2030) en planvariant 2

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

? Dat is raar. Dit hoofdstuk heet 'afweging OV-netwerk'. Dan verwacht je een onderbouwing van de keuze voor de ene of de andere variant. Niet meteen de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant.

4. Afweging OV-netwerk

Eén van de grootste verschillen tussen de varianten is de vormgeving en inpassing van het OV. Waar variant 1 zich kenmerkt door een belangrijke HOV-as over de Carnegiedreef, gaat variant 2 uit van een optimalisatie van de huidige situatie, namelijk een buslijn door de woonwijken heen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de vormgeving en inpassing van de varianten. Hierbij ligt de nadruk op variant 1, aangezien dit een verandering is t.o.v. de huidige situatie.

4.1 HOV op Carnegiedreef (planvariant 1)

In variant 1 wordt autoverkeer geweerd en ontstaat er een exclusieve HOV-corridor op de Carnegiedreef (naast loop- en fietsverbindingen). Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de inpassing van de HOV-lijn op de Carnegiedreef en rondom park De Gagel.

4.1.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 1 wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. Dit is in het vorige hoofdstuk ook terug te zien in de modal split van het OV t.o.v. de autonome groei. In onderstaande tabel is terug te zien hoeveel OV- reizigers er in variant 1 op diverse trajecten te verwachten zijn t.o.v. de autonome situatie.

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 1
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	20.000 – 23.000
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	10.000 – 15.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	5.500 – 6.500
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	7.000 – 8.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	10.000 – 13.300
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	8.400 – 10.200
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	9.500 – 11.000
Japuradreef	2.300	600 – 2.200
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	900 – 2.300

Tabel 4.1: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 1 t.o.v. autonome situatie

Om te beoordelen welk type OV het meest geschikt is bij welke reizigersaantallen maken we gebruik van het 'willen – kunnen – moeten' principe. Er zijn drie kantelpunten te onderscheiden:

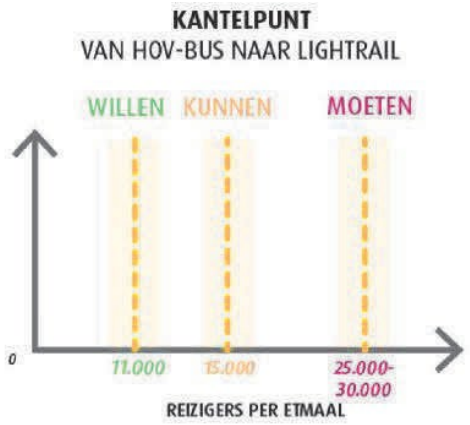
1. Willen – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail;
2. Kunnen – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem;
3. Moeten – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.

1. Willen

Het kantelpunt "Willen" geeft de ondergrens weer voor reizigersaantallen wanneer gedacht kan worden aan een lightrailsysteem. Dit kantelpunt ligt rond de 11.000 reizigers per werkdag etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).

2. Kunnen

Het kantelpunt "Kunnen" geeft het kantelpunt vanaf welke reizigersaantallen een lightrailsysteem passend is. Dit kantelpunt ligt rond de 15k reizigers per etmaal (reizigers per gemiddelde werkdag op lijnniveau, drukste doorsnede, som van beide richtingen).



3. Moeten

Daar waar de kantelpunten "Willen" en "Kunnen" opgebouwd zijn vanuit de exploitatie, is het kantelpunt "Moeten" benaderd vanuit de capaciteitskant. Deze capaciteit bestaat uit twee aspecten:

- Voldoende capaciteit op de infrastructuur voor het aantal voertuigen;
- Voldoende capaciteit in de voertuigen om de reizigers te vervoeren.

De reizigersaantallen voor planvariant 1 (transformatieve ontwikkeling) tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers zijn. Enkel op het stuk tussen de Carnegiedreef en station Overvecht liggen de reizigersaantallen structureel boven de 10.000 per etmaal, waarbij alleen rond Overvecht Centrum de reizigersaantallen boven de 15.000 liggen. Deze as trekt significant meer reizigers door de aantrekkelijkere rijtijd (kortere route, grotere halte-afstand). Echter betreft dit maar een klein deel van de route, en het aantal reizigers komt nog niet tot het 'moeten' kantelpunt. Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

Haalbaarheid lightrail

Het is op basis van deze modelberekeningen lastig te bepalen hoeveel extra woningen er nodig zijn zodat lightrail een haalbare optie wordt in Overvecht. Dit is van meerdere factoren afhankelijk (o.a. extra woningen, mobiliteitstransitie (parkeertarieven, kwaliteit loop- en fietsroutes). Door toevoeging van 7.000 extra woningen en aanpassingen in het autonetwerk neemt het aantal OV reizigers toe, zoals is te zien in tabel 1. Zeker op de HOV-as in Overvecht zelf zijn deze toenames aanzienlijk (bijv. rond het winkelcentrum tot wel vier keer zo veel reizigers). Om minimaal op de gehele lijn tot het aantal reizigers te komen wat bij 'willen' past., lijkt een verdichting van 10.000 – 12.500

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

woningen in Overvecht noodzakelijk te zijn (uitgaande van dezelfde modal split). Daarbij ligt het het meest voor de hand om in te zetten op de OV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Inzetten op het doortrekken van het wiel richting in Zuilen is niet kansrijk. Hiervoor zijn de reizigerstallen te laag waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is.

4.1.2 Halteafstand

Bij een HOV-product is het van belang om een snelle en betrouwbare dienstregeling aan te bieden. Het is daarom wenselijk om niet teveel haltes binnen een korte afstand in te passen. Dé optimale halteafstand is er niet. Dit is afhankelijk van de inbedding in de omgeving.

Haltes komen over het algemeen bij een knooppunt in het stedelijk weefsel. In het geval van Overvecht is dit bijv. ter hoogte van het winkelcentrum en op twee plekken op de Carnegiedreef. Qua afstand tussen de haltes kan bij voldoende verdichting gedacht worden aan 500-600 meter. Zijn er minder bestemmingen in de omgeving (bijvoorbeeld noordelijker in Overvecht ter hoogte van het bedrijventerrein), dan is de halteafstand logischerwijs ook groter.

4.1.3 Vormgeving

De vormgeving van de HOV-verbinding is belangrijk, zodat weggebruikers weten dat er sprake is van een vrijliggende OV-structuur. De inpassing van een HOV-busbaan of lightrail en de bijbehorende vormgeving is afhankelijk van de beschikbare ruimte (profielbreedte) en de kenmerken van de omgeving.

De uiteindelijk inrichting van de HOV-verbinding is afhankelijk van de rijsnelheid, aantal oversteken en ligging. Bij de inrichting is het nemen van gepaste veiligheidsmaatregelen als omheining een belangrijk aandachtspunt. Als de beschikbare ruimte het toelaat, is het op sommige plekken niet altijd nodig om hekken of heggen toe te passen. Dit is bijvoorbeeld het geval indien er maar aan één zijde van de OV-rijbaan een fiets- en/of voetpad is of er slechts aan één zijde voorzieningen zijn. In dat geval hebben fietsers en voetgangers ook niet de urgentie om over te steken. Een praktijkvoorbeeld hiervan is de busbaan Parkwijk rond het Amaliapark in Leidsche Rijn.



Figuur 4.1: Busbaan Parkwijk in Leidsche Rijn

De HOV-route die bij planvariant 1 voorzien is, gaat door verschillende gebieden heen. Rondom het winkelcentrum kan worden aangesloten op de vrijliggende OV-structuur die er al ligt. Op de Carnegiedreef zal een nieuwe vrijliggende OV-structuur komen. Gezien de verdichting die langs de as voorzien is, en de functies aan weerszijden van de rijbaan (park de Gagel, stadsboerderij, woningen, voorzieningen) is een afscheiding middels heggen hier aan te bevelen.

4.1.4 Buurt-ontsluitend OV

Het inzetten op een HOV-lijn door het hart van Overvecht (Carnegiedreef, Zamenhofdreef) levert voor het merendeel van de OV-reizigers reistijdwinst op. De consequentie is echter dat de doorgaande lijnen door de buurt heen verdwijnen. Het is echter wel van belang dat ook oudere of minder valide inwoners van Overvecht met het OV kunnen reizen. Daarom dient er in scenario 1 een ontsluitende (buurt) bus door de wijk te komen, als aanvulling op de snelle HOV-as. Dit kan in de vorm van een kleine flexbus (zie afbeelding) of een stadsbus van maximaal 12 meter lang. Een ontsluitende buurtbus zorgt ervoor dat de centrale HOV-as goed bereikbaar is voor iedereen binnen de sub-wijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen uit de buurten van Overvecht snel bij de superhaltes of station Overvecht kunnen komen.

Een buurtbus rijdt in principe een vaste route. In het geval van de wijk Overvecht kan de buurtbus reizigers naar de ‘superhaltes’, het winkelcentrum of station Overvecht brengen. Dergelijke vormen van op maat gemaakt ontsluitend vervoer worden al toegepast in en rond Utrecht. Zo rijdt er een buurtbus tussen Utrecht Overvecht en Maarssen en in Vijfheerenlanden. Ook kan er, indien de dienstregeling het toe staat voor gekozen worden om na de vaste ronde mensen thuis af te zetten. Dit principe wordt bijvoorbeeld in Brabant toegepast. Daarmee wordt een vaste route gecombineerd met een flexibel persoonsgebonden reisaanbod.



Voor dit type buurtbus hoeft niet 'meer asfalt' aangelegd te worden!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

En het voorbeeld op vorige pagina (p.175) dan? Stel: kleinere bussen maar hogere frequentie? Is dat onderzocht?

4.2 OV door de wijk (planvariant 2)

De tweede OV variant kenmerkt zich door het OV wat door de wijk heen gaat. Dit betreft een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. Dit betekent dat er in de buurtstraten meer ruimte nodig is, aangezien deze ook geschikt moeten zijn voor stadsbussen (zie voorbeelden hiernaast). Als gevolg van het verwijderen van de voorrang in combinatie met vergroening en snelheidsremmende maatregelen kunnen de verkeersveiligheids en leefbaarheidsdoelstellingen wel behaald worden. Deze inrichting biedt minder ruimte voor verblijven en spelen op straat. Qua inrichting kan worden aangesloten op de weginrichting die nu ook al van toepassing is. Wegen zoals de Nijldreeg Japuradreef, Tigrisdreef, Neckardreef en Donaudreef zijn in de huidige situatie ook al ingericht voor stadsbussen.





4.2.1 Aantal reizigers en type OV

Bij variant 2 wordt ingezet op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt t.o.v. de autonome situatie in 2030. Waar dit in variant 1 ook te maken had met versnelde rijtijden komt dit hier voornamelijk door de verspreide verdichting in de wijk. De verschillen op de verschillende routes zijn terug te zien in onderstaande tabel.

Traject / locatie	Referentie (autonoom 2030)	Planvariant 2
Overvecht Centrum (Zamenhofdreef)	5.500	18.000 – 19.300
Carnegiedreef	1.500 – 2.000	2.100 – 4.000
Overvecht Noord / bedrijventerrein	1.000 – 5.000	3.600 – 5.000
Overvecht Centrum - Zuilen	200 – 1.200	5.000 – 9.000
Overvecht Centrum – station Overvecht	5.300 – 7.000	4.000 – 6.500
Brailledreef / Taagdreef	4.000 – 5.000	12.500 – 13.600
Kardinaal de Jongweg	2.400 – 3.000	5.000 – 7.000
Japuradreef	2.300	3.000 – 4.700
Tigrisdreef	2.200 – 2.900	3.000 – 4.700

Tabel 4.2: Bandbreedte aantal reizigers per etmaal in planvariant 2 t.o.v. autonome situatie

Eerlijk is eerlijk: in deze alinea wordt voor het eerst een visie uitgesproken, waar dan een conclusie op volgt. De conclusie volgt alleen niet logisch uit al het voorgaande (en het PlanMER).

4.3 OV-varianten versus verdichtingskeuzes

In deze paragraaf wordt ingegaan in hoeverre de OV-varianten gekoppeld zijn aan de verdichtingsvarianten. Voor Overvecht is er naast de keuze voor een OV-variant immers ook de keuze voor een verdichtingsvariant (zie hoofdstuk 1: kenmerken varianten). Indien de keuze valt op een HOV-verbinding via de Carnegiedreef is het logisch om de verdichting hierbij aan te laten sluiten en voornamelijk rondom dat gebied woningen en voorzieningen te realiseren. Dit sluit het beste aan bij het aspect 'slim bestemmen' uit het mobiliteitsplan. Goede afstemming van mobiliteit (in dit geval de HOV-lijn) met ruimtelijke verdichting en functiemenging (in dit geval transformatieve verdichting rond de Carnegiedreef), voorkomt onnodige mobiliteit. Indien er wordt gekozen om verdichting meer te spreiden over het hele gebied, past dit het best bij een optimalisatie van de huidige OV-structuur door de wijk heen.

En hóe komen we dan tot die keuze?!

Het is eventueel mogelijk om de verdichting te verspreiden en wel al meteen in te zetten op HOV-as. OV-reizigers kunnen dan lopend of met de fiets naar de 'superhaltes' aan de Carnegiedreef. Eventueel kan dan bij een verdere verdichting meer het accent rond de HOV- as komen liggen. Een combinatie van het in stand houden en optimaliseren van OV door de wijk heen in combinatie met verdichting op de as langs de Carnegiedreef is niet logisch. De verdichting sluit dan niet aan bij de OV-route, die tevens een langere reistijd kent.

Dit staat hier zo, maar hoe verhoudt zich dat tot de tekst op de volgende pagina ("*Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden*") en de tekst op p.97 van Deel A: "*Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht.*" ?

4.4 Conclusie OV-netwerk

In dit hoofdstuk is nader ingegaan op het OV-netwerk in de twee planvarianten. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Planvariant 2, waarbij OV net als in de huidige situatie door de wijk gaat, is op termijn niet meer haalbaar. Het is ingericht als 1 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het te veel als 'standaard OV' ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht.

Daarnaast komen er door de verdichting vele nieuwe OV-reizigers bij. Een principe keuze voor meer 'OV op maat' lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as over de Carnegiedreef vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV, met ongelede stadsbussen van maximaal 12 meter lang. Het buurtgerichte openbaar vervoer is onderdeel van het reguliere openbaar vervoer in de stad. Het HOV systeem is afgestemd met de Provincie Utrecht. Waar en hoe vaak bussen rijden wordt periodiek bepaald. De provincie Utrecht maakt daarvoor afspraken met de vervoerbedrijven.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

? Dat is raar. Dit hoofdstuk heet 'afweging autonetwerk'. Dan verwacht je een onderbouwing van de keuze voor de ene of de andere variant. Niet enkel een beschrijving van de ene en de andere variant, zoals hieronder gebeurt, met een *kennelijke* maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1.

Een autoloze HOV- as over de Carnegiedreef biedt daarnaast meer ruimte aan/kwaliteit voor fietsers en voetgangers.

Daarbij ligt het voor de hand om in te zetten op een HOV verbinding tussen Overvecht Noord en Utrecht Science Park (wiel wat overgaat in spaak), aangezien die in variant 1 net wat meer reizigers trekt dan de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal. Deze verbinding kent immers ook concurrentie van de trein (sprinter Overvecht – Utrecht Centraal). Mogelijk kan bij voldoende reizigerspotentie de wielverbinding doorgetrokken worden naar Lage Weide, waar veel arbeidsplaatsen gevestigd zijn. In de huidige berekening komt naar voren dat de reizigerstallen hiervoor te laag zijn waardoor dit uit het oogpunt van exploitatie geen haalbare optie is. Met de verbinding Overvecht – station Overvecht – USP worden nieuwe woonmilieus verbonden met een kennislocatie en wordt rekening gehouden met de belangen om Utrecht Centraal te ontlasten. Als 2de stap kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de verbinding tussen Overvecht en Utrecht Centraal geüpgraded worden tot HOV-kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef).

Uit de modelberekeningen kwam naar voren dat het OV-gebruik van planvariant 2 percentueel gezien op hetzelfde niveau ligt als planvariant 1. Hoewel dit niet in de lijn der verwachting lag, is een mogelijke verklaring hiervoor dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken t.o.v. het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten. Planvariant 1 biedt echter een unieke kans om de woonstraten van Overvecht vrij te spelen van doorgaand auto- en vrachtverkeer. Vrijgespeelde woonstraten leiden tot een meer veilige leefomgeving en meer ruimte voor voetganger/fiets. Dit gegeven, in combinatie met een sterk toegenomen fiets- en OV-gebruik ten opzichte van de autonome situatie, leidt ertoe dat planvariant 1 de voorkeur heeft. Gezamenlijk met de Provincie zal bepaald en berekend worden in hoeverre het HOV in variant 1 geoptimaliseerd kan worden.

Dit wordt gebracht alsof in Variant 2 alle woonstraten belast blijven worden door doorgaand auto- en vrachtverkeer. Dat is natuurlijk niet zo.

Het zou fair zijn om bij dat aspect van 'vrijspelen en veilig maken' een beeld te geven waar, in Variant 2, die woonstraten *niet* worden vrijgespeeld. Het lijkt alleen te gaan om de 'binnenringstructuur' (zie bijvoorbeeld fig. 3.2)

Maar je hébt ook een andere keuzemogelijkheid. Alleen wordt daar niet op in gegaan.

Het is niet onderzocht (zie PlanMER) of de capaciteit van deze inprikkers op alle delen van de dag toereikend is voor alle in- en uitgaande buurtverkeer.

5 Afweging auto-netwerk

Variant 1 en 2 geven allebei een andere invulling aan de rol van de auto in Overvecht. Wanneer verkeer op één plek verdwijnt, leidt dit tot verkeerstoenames op andere plekken in het netwerk. In het geval van Overvecht betekent dit dat de intensiteiten op de Einsteindreef, Brailledreef en Franciscusdreef in beide varianten aanzienlijk toenemen. Hoewel dit in beide varianten het geval is, leidt de maximale inzet op de mobiliteitstransitie in variant 1 tot een sterkere toename van intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht.

Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen die de varianten voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te compenseren is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, en waar nodig fysieke netwerkingrepen, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het s om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV.

5.1.1 Verschuiving verkeer

In variant 1 wordt doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht geweerd door het toepassen van inprikkers. Doorgaand verkeer via straten zoals de Nijldreef, Japuradreef en Neckardreef is daarmee niet meer mogelijk. Daarnaast wordt in variant 1 de Carnegiedreef afgesloten en uitsluitend gebruikt voor voetgangers, fietsers en de HOV-verbinding. Het gevolg hiervan is dat dit verkeer zich concentreert op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)).

Bij planvariant 2 wordt de bestaande stratenstructuur voor autoverkeer benut. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld van autoverkeer. Sommige routes behouden een sterkere verkeersfunctie vanwege het OV door de wijk. Ook in deze variant wordt de Carnegiedreef afgesloten voor autoverkeer. Inzet op extra scherpe parkeernormen is nodig om de toenames op de doorgaande (gebiedsontsluitende) wegen beperkt te houden.

Daarnaast is de doorstroming op de NRU een belangrijk aandachtspunt in beide varianten. De NRU heeft een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

5.1.2 Gebiedsontsluitingswegen

Het is belangrijk om te voorkomen dat het afsluiten van routes leidt tot overmatig sluipverkeer door de buurten van Overvecht. Enerzijds is het in dit kader van belang dat de ontsluitende routes in het netwerk hun functie goed kunnen vervullen, zodat sluipverkeer minder aantrekkelijk wordt gemaakt. Een goede verkeersafwikkeling op de hoofdwegen van Overvecht is immers een aantrekkelijk alternatief voor sluipverkeer. Daarentegen kunnen slecht ingerichte hoofdwegen met lange wachtrijen sluipverkeer aanmoedigen. Het is dus belangrijk om de doorstroming op deze wegen te voorzien.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

en, met name Variant 1, een toename op de 'omrijdroutes' door Zuilen, Ondiep en Tuindorp.

Deze wegvakken kunnen de intensiteiten met een 2x1 vormgeving voldoende afwikkelen, mits in combinatie met dynamisch verkeersmanagement. Beide varianten kennen een toename op de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht).

Anderzijds kan sluipverkeer worden voorkomen door het plaatsen van fysieke barrières op straat. Een automatische inzinkbare verkeerspaal met cameratoezicht kan hiervoor een oplossing zijn. Of het toepassen van een bussluis zodat OV en nood- en hulpdiensten nog wel door het gebied heen kunnen. Op deze manier worden bepaalde routes in Overvecht alleen toegankelijk voor vergunningshouders/bestemmingsverkeer.

5.1.3 Inrichting gebiedsontsluitingswegen

De toenemende intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht vragen aandacht voor de inrichting van deze wegen. Het doel is om autogebruik te verlagen, de weginrichting speelt hier een belangrijke rol in. Tegelijkertijd gaan de gebiedsontsluitende wegen een belangrijkere rol vervullen door de netwerkkeuzes in Overvecht. Zeker in variant 1 is dit het geval. Voorbeelden van vergelijkbare wegen kunnen worden gevonden op andere locaties in Utrecht zoals 't Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard (Marnixlaan, Sint-Josephlaan, Cartesiusweg). Deze wegen hebben een vergelijkbare functie met de Franciscusdreef, Einsteindreef, Carnegiedreef en Brailledreef en zijn (of worden) aangepast qua wegprofiel. Om autoverkeer op deze wegen te verminderen is er voor gekozen om de Einsteindreef en de Fransiscusdreef ten zuiden van de Orinocodreef in te richten als 2x1 weg. Eén rijstrook per richting verlaagt de capaciteit en biedt meer ruimte voor fiets, voetganger en groenvoorziening. De weg blijft echter wel een belangrijke gebiedsontsluitende functie houden en behoudt ook de functie van voorrangsweg.

Is dit gekozen specifiek bij Variant 1 of voor beide varianten?

Tabel 5.1 geeft een overzicht van de intensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen van Utrecht in 2015 (basisjaar verkeersmodel).

Voor een weg met één rijstrook per richting (2x1) wordt in de regel gehanteerd dat deze 20.000 motorvoertuigen per etmaal goed kan verwerken. Eventueel is 25.000 ook nog mogelijk, maar dat kan wel tot congestie in de spitsen leiden. Bovenstaande tabel laat zien dat op deze wegen die als stadsboulevard zijn ingericht (of waar dit op de planning staat) de capaciteit ofwel onder de 20.000 ligt, of rond de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. Samen met dynamisch verkeersmanagement is een vormgeving met 2x1 rijstroken hier goed mogelijk.

Zie intensiteiten in tabel 5.2 hiernaast. Dat gaat dan toch niet goed?



Figuur 5.1: nieuwe inrichting 't Goylaan



Figuur 5.2: Locatie wegvakken Overvecht

Onderstaande tabel 5.2 geeft weer hoeveel verkeer er op de gebieds-ontsluitingswegen door Overvecht rijden (de locaties van de wegvakken zijn weergegeven in figuur 5.2). De NRU wordt hierbij buiten beschouwing gelaten, aangezien deze weg een nog belangrijkere rol vervult waarbij 2x2 rijstroken noodzakelijk zijn. Op de helft van de wegvakken ligt de intensiteit in de huidige situatie rond of onder de 15.000 mvt/etm. Zoals reeds is vermeld nemen de intensiteiten op deze wegen als gevolg van de keuzes in de wijk zelf (fors) toe. Op de helft van de uitgelichte wegvakken ligt de etmaalintensiteit in de planvarianten op of boven de 30.000 motorovertuigen. Dit is met name rondom de aansluitingen met de NRU. Een transformatie naar één rijstrook per richting lijkt hier niet realistisch. Op de andere wegvakken liggen de intensiteiten rond de 25.000 of net onder de 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze wegen bieden wel de mogelijkheid voor transformatie naar 2x1 rijstrook. Het is van belang dit in combinatie met inzet op dynamisch verkeersmanagement (slim sturen), mobiliteitsmanagement (anders reizen) en strengere parkeernormen (slim parkeren). Daarmee wordt de groei op de gebiedsontsluitingswegen als gevolg van variant 1 of 2 nog verder verlaagd.

!! Deze wegvakken en aantallen verschillen met de wegvakken en aantallen in het PlanMER ! (zie tabellen 6.7 en 6.9).

Straatnaam	Intensiteit
Sint-Josephlaan	26.000
Cartesiusweg	25.500
Marnixlaan	24.500
Joseph Haydnlaan	19.000
't Goylaan	18.000

Tabel 5.1: intensiteiten gebiedsontsluitingswegen 2015

Nr.	Straatnaam	Autonoom	Planvariant 1	Planvariant 2
1	Franciscusdreef (zuid)	13.500	19.500	16.000
2	Franciscusdreef (noord)	26.500	33.000	30.000
3	Einsteindreef (zuid)	31.000	30.000	33.000
4	Einsteindreef (midden)	16.000	28.000	26.000
5	Einsteindreef (noord)	26.500	32.000	31.500
6	Brailledreef	15.000	18.500	19.000

Tabel 5.2: Verkeersintensiteiten in mvt/etm op de belangrijkste ontsluitingswegen in Overvecht, vergelijking tussen autonome situatie en de planvarianten

Hoeveel strenger? Dat is terug te lezen voor de (zeer) goede lezer in het PlanMER (p.57)

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zie vorige pagina's 180/181. Die 'kans' lijkt helemaal niet logisch.

Op termijn kunnen dan wellicht ook andere delen van de Franciscusdreef of Einsteindreef getransformeerd worden tot stadsboulevard.

De mobiliteitstransitie in Overvecht biedt dus kansen om de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht te transformeren tot stadsboulevard, zoals ook op andere plekken in Utrecht is gedaan (zie het voorbeeld van de oude en nieuwe situatie van de Marnixlaan hiernaast en op de volgende pagina). Er ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groen-voorziening.

Concreet?

Daarnaast wordt dynamisch verkeers-**management ingezet** om te zorgen dat de stadsboulevard, ook op drukke momenten, leefbaar en goed oversteekbaar blijft.





Figuur 5.3: oude (2x2 rijstroken) en nieuwe inrichting Marnixlaan als stadsboulevard

5.1.4 Inrichting erftoegangswegen

In variant 1 wordt ingezet op woonstraten. Voor doorgaand verkeer is hier geen rol meer weggelegd. Het realiseren van één centrale HOV-as over de Carnegiedreef speelt de buurten van Overvecht vrij van 'grote wegen' met bus- en autoverkeer. Deze variant leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers. Het weren van (zwaar) autoverkeer door de woonstraten van Overvecht komt de leefbaarheid op straatniveau ten goede. Woonstraten worden ingericht als woonerf waar de fietser en voetganger de hoofdgebruiker is. Daardoor lenen de woonstraten zich ook meer voor veilig spelen op straat voor kinderen. Een voorbeeld hiervan is te zien in de figuur hiernaast.



Figuur 5.4: Voorbeeld woonstraat / erftoegangsweg

Bij planvariant 2 wordt het huidige OV-netwerk geoptimaliseerd, i.p.v. van een nieuwe HOV structuur. De stadsbus stopt in deze variant ook in de woonwijken, wat gevolgen heeft voor de mogelijke profielen op deze straten. Deze moeten namelijk toegankelijk zijn voor busverkeer. Daarnaast blijft doorgaand verkeer door de wijken heen mogelijk. Transformatie van deze wegen in de wijk naar 30 km/u is mogelijk, maar kent dus wel beperkingen

Zo kan het dus ook !

Maar dat is hier weer uit beeld !

vanwege de aanwezigheid van de bus. Een voorbeeld van hoe deze wegen kunnen worden ingericht is zoals de Maliesingel in de binnenstad van Utrecht. Deze weg is heringericht waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is, maar kent een profiel waar ook de bus gebruik van kan maken.



Figuur 5.5: Inrichting Maliesingel (GOW30)

5.2 Conclusie auto-netwerk

In beide varianten verandert het auto-netwerk aanzienlijk. Planvariant 1 zet in op een systeem van inprikkers, waardoor doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Planvariant 2 zet in op een optimalisatie van de huidige structuur. Om de auto's en grote stadsbussen te kunnen voorzien, zijn er meer wegen nodig met een GOW30-inrichting. Dit betekent dat er meer asfalt in de wijk zal liggen. Variant 2 leidt daarmee tot een grotere diversiteit in wegtypen. Het faciliteren van doorgaand auto- en busverkeer door de woonstraten in variant 2 conflicteert met het voorzien van een veilige leefomgeving. Met oog op deze veilige leefomgeving is doorgaand verkeer door de woonstraten van Overvecht onwenselijk.

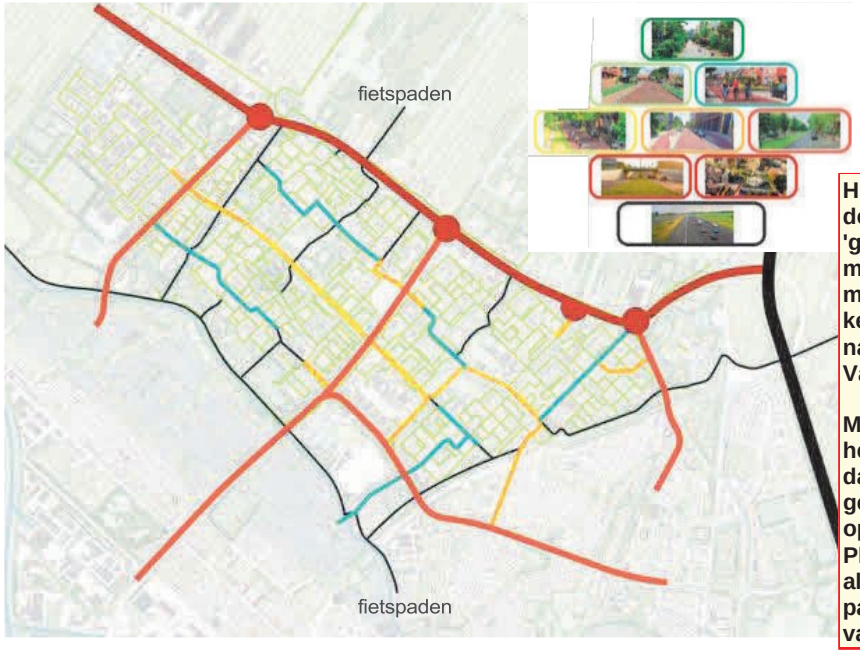
In beide varianten worden de hoofdgebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker, dit is een logisch gevolg van de netwerkaanpassingen (o.a. autovrije Carnegiedreef) die de varianten voorstellen. Om niet te veel verkeer in Overvecht zelf te krijgen is het van belang om in te zetten op dynamisch verkeersmanagement en goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Is dít dan de doorslaggevende reden om te kiezen voor Variant 1 ? Het lijkt meer op een doelredenering.

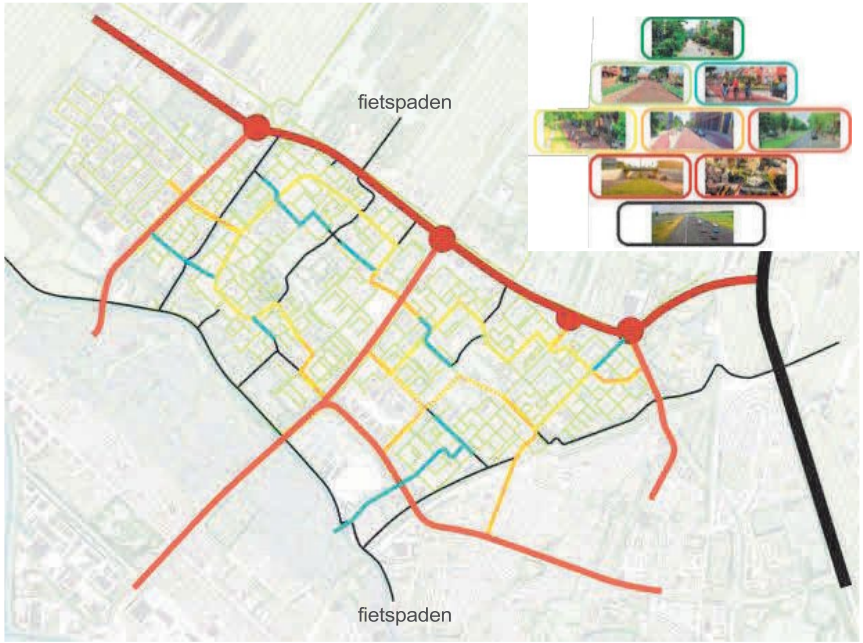
De gebiedsontsluitingswegen zullen dus een belangrijke rol krijgen. Voor een deel van deze wegvakken (Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef) is een herinrichting tot stadsboulevard mogelijk. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de voetganger, fietser en groenvoorziening. De toenames zijn echter dusdanig dat dit niet overal direct mogelijk is. Inzet op extra scherp parkeerbeleid, dynamisch verkeersmanagement en **mobiliteitsmanagement** is nodig om de groei beperkt te houden. Het integrale mobiliteitsbeeld van de netwerken is te zien in onderstaande figuren.

Wat betekent dit feitelijk?

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



Figuur 5.6: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 1



Figuur 5.7: Integraal mobiliteitsbeeld netwerken variant 2

Hier komt de aap uit de mouw. De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1.

Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van 'n jaar.

Sub: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer.

6. Conclusie en aanbeveling

In deze notitie zijn de kenmerken van de verschillende varianten en bijbehorende mobiliteitskeuzes en de voor- en nadelen ervan toegelicht. **Vanuit de gewenste** mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is **hoogwaardig OV een randvoorwaarde** als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit.

Het **huidige OV systeem** in Overvecht is ingericht als 1 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product **niet optimaal richting de toekomst** en de ambities in Overvecht.

Een principe keuze voor meer **‘OV op maat’** lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale **HOV-as over de Carnegiedreef** vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV.

níet als je moet opverstappen

Wat betreft de verdere lijnvoering van het OV en belangen om Utrecht Centraal te ontlasten lijkt een verbinding tussen **Overvecht – station Overvecht – USP** heel krachtig (hart op hart verbinden van nieuwe woonmilieus met kennislocatie). Tevens biedt dit invulling van een **wielverbinding** in noordoostkant van de stad. Met deze keuze blijft er flexibiliteit op de spaakverbinding (Overvecht – Utrecht CS). Ook het reguliere OV vanuit Utrecht CS naar Overvecht kan profiteren van de upgrade van HOV in Overvecht (meerijden). Uiteindelijk kan bij voldoende reizigerspotentie dan ook de spaakverbinding geüpgraded worden tot HOV- kwaliteit. De basis hiervan ligt er dan al met een stevige HOV-infra in Overvecht zelf (rond het winkelcentrum, station en de Carnegiedreef). Ook de sterke woon-werkrelatie tussen Overvecht en **Lage Weide** maakt het interessant in de toekomst een opwaardering tot HOV- verbinding tussen deze locaties te verkennen.

Vanuit de modaliteit **auto** is een hoge ambitie zonder meer nodig voor de gemeentelijke **mobiliteitsambitie** in combinatie met de **verdichtingsopgave** in Overvecht (meer mensen op de beschikbare vierkante meters vraagt stevige keuzes). Om de leefbaarheid in de wijken te verhogen is het nodig om in te zetten op een herinrichting naar erftoegangswegen en GOW30 profielen. Ook is het belangrijk voor de afwikkeling van autoverkeer in Overvecht om in te zetten op goed functionerende ontsluitingswegen van Overvecht.

Op basis van de modelberekeningen komt naar voren dat er een **uitwerkingsopgave** is op het gebied van parkeerbeleid. De toenames van het gemotoriseerd verkeer op de doorgaande wegen zijn dusdanig dat het nodig is om een **extra scherp parkeerbeleid bij nieuwe ontwikkelingen** te kiezen dan nu in het model is gedaan. Hiermee leiden nieuwe routekeuzes voor auto’s (Carnegiedreef is immers niet meer mogelijk) tot een beperkte groei op de overblijvende gebiedsontsluitingswegen. Het is dus van belang om maximaal in te zetten op een **modal shift** (meer lopen, fietsen en OV) waardoor er **minder autoverkeer op wijkniveau** is en je letterlijke ruimte/lucht maakt op de doorgaande autostructuren. Deze kunnen dan het resterende autoverkeer vanuit de wijkstraten opvangen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

5

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing wonen

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Onderbouwing wonen

In deel A is voor iedere buurt opgenomen wat de ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Deze ontwikkelrichting komt voort uit een analyse van de bestaande situatie. Hieronder wordt per buurt aangegeven wat opvalt ten aanzien van de huishoudenssamenstelling en hoe de huidige verdeling sociale huur, particuliere huur en koop is.

In alle buurten met een percentage sociale huur boven de 60 procent, mag dit aandeel dalen. In buurten waar juist minder dan 40 procent sociale huur is, moet het aandeel stijgen.

Het middensegment is er in algemene zin te weinig in Overvecht. Dat betekent dat dit aandeel in bijna iedere buurt gewenst is (aangegeven met een dubbel plus-teken).

Het hoge segment heeft een enkel plus-teken. Dat wil zeggen dat er bij nieuwbouw ook ruimte is voor dure woningen, maar dat dit percentueel geen groot aandeel moet worden.

Het actuele woonbeleid geeft invulling aan de genoemde segmenten.

** Op buurtniveau ontbreken cijfers over het aandeel middeldure huur. Het percentage geeft het aandeel particuliere huur aan.*

Vechtzoom-Noord

Kenmerken bewoners:
- Meeste 55+ van Overvecht
- 1/3 gezinnen
- Gemiddeld hoogste inkomen wijk
- Ca. 30% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Relatief veel grote woningen: 40% >100 m2 GBO

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**60%**	**10%**	**30%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	++	+	+	+

Vechtzoom-Zuid

Kenmerken bewoners:
- Redelijk evenwichtige verdeling leeftijdsgroepen
- Inkomen iets hoger dan gemiddeld wijk
- Ruim 35% in laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- >80% woningen tot 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**64%**	**19%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	-	+	++	++	+

Tigrisdreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Meeste gezinnen van Overvecht (ca. 40%)
- Ca. 50% in laagste inkomensgroep
- 8/ geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- Redelijke mix van kleine woningen, middelgrote woningen en grotere woningen

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**78%**	**2%**	**19%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	+	+	+

Zambesidreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 50% alleenstaand
- Ca. 30% met kinderen
- Gemiddeld inkomen één na laagst
- Ca. 60% laagste inkomensgroep

Kenmerken woningen:
- Ca. 2/3 65-99 m2 GBO
- 20% kleiner, 15% groter

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	**76%**	**9%**	**15%**		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zamenhofdreef e.o

Kenmerken bewoners:
- <65% alleenstaand
- <50% 18-34 jaar
- Salaris gemiddeld
- Hoogste aandeel hoogopgeleid

Kenmerken woningen:
- 44% woningen <65 m2
- 44% 65-99 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	22%	55%	22%		
Ontwikkel-richting (%)	++	-	+	+	+

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- > 35% huishoudens met kinderen, kwart inwoners kind
- Ca. 50% alleenstaand
- 2/3 laagste inkomensgroepen

Kenmerken woningen:
- 20% woningen tot 65 m2
- 12% woningen > 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	81%	4%	15%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Neckardreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 20% 65+, 30% gezinnen
- Gemiddeld laagste inkomen Overvecht (2020)
- 50% valt in laagste inkomensgroep
- ⁄ geen startkwalificatie

Kenmerken woningen:
- 30% woningen tot 65m2
- 90% woningen tot 99m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	80%	9%	11%		
Ontwikkel-richting (%)	--	++	++	++	+

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

Kenmerken bewoners:
- Ca. 60% alleenstaand, ca. 30% gezinnen
- Relatief weinig kinderen, veel 18-34 jarigen
- Één na hoogste gemiddelde inkomen wijk
- Redelijke mix inkomensgropen en opleiding

Kenmerken woningen:
- Ca. 10% woningen <65 m2
- 20% groter dan 100 m2

	Sociale huur	Middeldure huur*	Betaalbare koop	Midden koop	Dure koop
Huidige verdeling	39%	35%	26%		
Ontwikkel-richting (%)	=	=	+	+	+

Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Richtinggevend woonprogramma
In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 woningen. Deze woningen moeten bijdrage aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling in de woningvoorraad van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector, om een betere balans in woningtypen aan te bieden dan in de huidige situatie. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar meer een gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren of om binnen de sociale huur een ander prijsbeleid te hanteren. Zo worden ook bestaande complexen meer gemengd.

Kleine toevoegingen in bestaande (sociale) buurten
De ontwikkeling leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt. Dat kan op verschillende manieren:
- Bouw van middeldure en duurdere woningen
- Bouw type sociale huurwoningen dat nu nog ontbreekt, waarbij in bestaande bouw ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld middenhuur.
- Ruimte voor bijzondere woonconcepten zoals wooncoöperaties, gemengd wonen, CPO.

Herontwikkeling en transformatie
Wanneer een locatie en/of gebied grootschaliger wordt aangepakt, onder andere met sloop-nieuwbouw, gelden de volgende uitgangspunten:
• Het aantal sociale huurwoningen komt in principe terug in de nieuwbouw.
• De ruimte voor extra woningen wordt benut voor het middensegment (minimaal 50%) en de vrije sector (maximaal 50%).

• In de vrije sector hebben koopwoningen de voorkeur boven dure huurwoningen. Er is meer vraag naar koopwoningen dan naar dure huur.

Grotere gebiedsontwikkelingen vormen op zichzelf een gemengd woonmilieu
Ontwikkelingen vanaf ca. 300 woningen moeten op zichzelf een gemengd woonmilieu vormen. Dat betekent dat nieuwbouw in die gebieden bestaat uit:
- Minimaal 30 - 35% sociale huur
- Minimaal 25 - 40% middensegment
- Maximaal 25 - 40% vrije sector

Voor wie bouwen we in Overvecht?
Het toevoegen van 5.000 woningen biedt ruimte om verschillende woonwensen ruimte geven in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Vanuit de bevolkingsontwikkeling, participatie en het woonwensenonderzoek in Overvecht zien we een paar specifieke aandachtsgroepen.

Ouderen
Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen, woonbehoeften en verschillende culturele achtergronden. Het gaat om mensen met een sociale huurwoning of koopwoning die graag doorstromen naar een kleinere woning, maar ook om mensen die behoefte hebben aan zorg en/of ondersteuning. Vanuit de wijk horen we dat de mogelijkheden om door te stromen op dit moment onvoldoende zijn. Daar moet de nieuwbouw aan bijdragen. We benutten de mogelijkheden om een gedeelte van de nieuwe woningen met voorrang toe te wijzen aan ouderen in Overvecht.

Zoveel mensen, zoveel wensen. Ook als we ouder worden. Dat betekent dat we inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen. Een aantal voorbeelden:
- Toegankelijke woningen in buurten waar veel ouderen in relatief grote gezinswoningen wonen.
- Geclusterde woonvormen gericht op het bevorderen van sociaal contact.
- Verpleegzorgplekken: zorggeschikte woningen met extra voorzieningen.
- Toegankelijke woningen nabij voorzieningen. We zien hier zowel kansen bij Winkelcentrum Overvecht, als bij herontwikkeling van kleinere voorzieningenclusters.
- Woonvormen gericht op bepaalde leefstijlen en/of culturele achtergrond. Denk aan woonvormen die nadrukkelijk aansluiten bij de behoefte van ouderen met een migratieachtergrond.
- Net als ieder woningbouwproject in Overvecht, vragen we extra aandacht voor ontmoeting en gemeenschapszin bij ontwikkeling van nieuwe woningen.

(Thuiswonende) Jongeren
Een andere doelgroep die extra aandacht verdient, zijn de jongeren van Overvecht. Overvecht bestaat voor een groot gedeelte uit relatief grote woningen. Jongeren die nog thuis bij hun ouders wonen hebben beperkte mogelijkheden voor een eigen plek in de wijk. Daarom zoeken we in Overvecht meer ruimte voor betaalbare woonruimte voor één of tweepersoonshuishoudens, waaronder betaalbare woningen voor jongeren. We zien met name kansen op de nieuwe bruisende, dynamische plekken van Overvecht. Denk aan Overvecht Centrum en bij ontwikkelingen nabij de HOV-knooppunten.

Studenten
Ook onder studenten is het woningtekort groot. Studenten kunnen een bijdrage leveren aan de draagkracht van Overvecht. Het is daarmee kansrijk om ook ruimte te blijven creëren voor deze doelgroep. We zien hiervoor met name ruimte in Overvecht Zuid, waaronder bij het station. Ook het winkelcentrum is een geschikte plek voor studenten. Het complex The Fizz zorgt echter al voor een groot aantal studenten op deze plek. Verdere uitbreiding zien we daarom vooral op andere plekken in Overvecht Zuid. We gaan voor onzelfstandige studentenwoningen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Middeninkomens

Tot slot willen we in de nieuwbouw nadrukkelijk ruimte bieden aan middeninkomens. Het gaat dan om de doelgroep met een inkomen van ca. één tot twee keer modaal. Deze groep komt voor een groot deel net niet in aanmerking voor een sociale huurwoning, en het beschikbare aanbod in de koopsector wordt door stijgende prijzen steeds lager.
Het gaat om een zeer diverse groep van alleenstaanden, stellen en gezinnen. Het vraagt daarmee om een variatie aan type woningen qua oppervlakte, segment (zowel huur en koop) en type locaties.

Onder andere voor deze doelgroep kunnen coöperatieve woonvormen kansen bieden. Als gemeente zelf wijzen we specifieke locaties aan waar ruimte is voor coöperatieve woonvormen. Daarnaast nodigen we ontwikkelende partijen uit om woonconcepten te ontwikkelen waar de gemeenschap voorop staat. Dit kan ook als onderdeel van grote ontwikkelingen.

Huisvesting kwetsbare doelgroepen

Door het grote aandeel sociale huurwoningen, wonen er in Overvecht relatief veel meer kwetsbare doelgroepen in Overvecht. Het gaat dan bijvoorbeeld om statushouders, mensen die uitstromen uit een opvanglocatie of mensen die op een andere manier extra ondersteuning en/of zorg nodig hebben. De gemene deler is dat deze doelgroepen zijn aangewezen op een sociale huurwoning. Er worden afspraken gemaakt met corporaties over het aandeel te huisvesten kwetsbare doelgroepen in sociale huurwoningen in de stad. Omdat het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht groot is, worden hier in vergelijking met andere wijken, relatief veel kwetsbare doelgroepen gehuisvest.

Samen met corporaties zetten we de komende jaren in op het versterken van de wijk. We zien kansen om gemengde woonconcepten toe te voegen die ruimte bieden aan meer en minder kwetsbare mensen. In buurten en/of complexen waar de leefbaarheid onder druk staan, zien we ruimte om de toewijzing juist te richten doelgroepen die zijn aangewezen op sociale huurwoningen boven de 2e aftoppingsgrens en/of middenhuur. Uitgangspunt is dat het aantal sociale huurwoningen niet mag dalen in Overvecht. Toevoeging van nieuwe sociale huurwoningen is nodig om ruimte te creëren om bestaande woningen in het middensegment te verhuren.

Gentrificatie

Het investeren in een gemengde wijk kan leiden tot zorgen over gentrificatie. Letterlijk betekent gentrificatie 'verandering van de sociale structuur van arme wijken door de instroom van rijkere nieuwkomers' (Van Dale, 2024). In de praktijk gaat het veelal om de vraag of huidige bewoners niet worden weggedrukt, hun wijk blijven herkennen, zich thuis blijven voelen en in hoeverre mengen alleen de statistiek van de wijk verbetert, of ook werkelijk het leven van de meer kwetsbare inwoners. Instroom van hogere inkomens zorgt bijvoorbeeld dat het gemiddelde inkomen in Overvecht stijgt, maar niet dat de laagste inkomens meer te besteden hebben.

Deze zorg speelt ook in Overvecht. Het uitvoeren van de omgevingsvisie leidt tot verandering. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe bedrijvigheid, nieuwe voorzieningen en nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.

Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we de lessen uit het woononderzoek van december 2023 uitgevoerd in opdracht van het Wijkplatform gebruiken) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

6

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

Onderbouwing werken

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Samenvatting visie werken

Uitgangspunt voor deze omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Denk bijvoorbeeld aan horeca, een bedrijfsverzamelgebouw of een huisartsenpost. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. We streven met deze omgevingsvisie naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040.

Beleidscontext
Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Het is daarom belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de (beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs (RSU). Wat dit precies voor Overvecht betekent vraagt nader onderzoek.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Nieuw Overvecht is een uniek werkgebied binnen Utrecht. Het wordt door de huidige gebruikers goed gewaardeerd, voornamelijk vanwege de (stedenbouwkundige) kleine korrelgrootte en de goede betaalbaarheid. Gemeente Utrecht zet in op behoud en uitbreiding van de bestaande werkgelegenheid.

Daarnaast is intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten noodzakelijk, omdat we de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers willen blijven faciliteren, terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijventerreinen meer bijkomen in Utrecht. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan om ruimte te behouden voor het intensiveren van werkfuncties. Zo voorkomen we conflicten tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. De potentie voor het maken van een aantrekkelijk woonmilieu is in dit gebied bovendien beperkt.

Bedrijven die impact hebben op het milieu en de luchtkwaliteit liggen in een omgeving waar ze passen. We voorkomen overlast door geur, stof, gevaar en geluid zoveel mogelijk en zoeken daarom naar passend aangrenzend programma welke niet direct hinder ondervinden van de bedrijven met deze milieuruimte.

Met de Omgevingsvisie bieden we ruimte voor verdichting in de vorm van (meerlaagse) bedrijfsbebouwing. Dit intensievere ruimtegebruik ondersteunt de gewenste groei van het aantal banen per hectare. Daarbij dient onder andere onderzocht te worden hoe gestapelde, collectieve parkeervoorzieningen kunnen worden ingezet om ruimte voor ontwikkeling te creëren. Het straatparkeren wordt waar mogelijk verminderd en in

nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde collectieve voorzieningen opgelost.

Gemengde zone Nieuw Overvecht
Langs de Franciscusdreef wordt een functioneel gemengd gebied beoogd met menging van verschillende functies. Zo wordt optimaal gebruik gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. Ook in deze gemengde zone is wonen niet mogelijk.

Het bestaande sportcluster bij Vechtsebanen, David Lloyd en de

atletiekbaan heeft een belangrijke stedelijke functie voor Utrecht, hierop wordt voortgebouwd in de verdere ontwikkeling die deze Omgevingsvisie faciliteert. In deze zone bieden we met deze Omgevingsvisie ruimte aan sport als hoofdfunctie en identiteitsdrager van de zone, aan sportgerelateerde voorzieningen als fysiotherapie of lichaamsgerichte coaching en onderwijs. Uitbreiding en verbetering van dit cluster leidt tot meer banen in de sport- en voorzieningensector.

In de zone met grootschalige detailhandel aan de Franciscusdreef richt de ontwikkeling die de Omgevingsvisie faciliteert zich op de menging van deze detailhandel met overige werkfuncties.

In de zone met grootschalige detailhandel

Maak expliciet dat hier géén uitbreiding met reguliere detailhandel mogelijk wordt gemaakt.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Ruimte voor werk in de woonbuurten

Gemeente Utrecht zet zich in voor meer ruimte voor werkgelegenheid in de buurten. Daaronder valt de werkgelegenheid die verspreid door buurten aanwezig is. Denk daarbij bijvoorbeeld aan: docenten op scholen, zorgmedewerkers in zorgcentra, een loodgieter of timmerman met een garagebox voor zijn opslag etc. De Omgevingsvisie zet in op functioneel gemengde buurten en biedt in de plannen daarom ook ruimte voor lokale bedrijven en voorzieningen. Zo draagt de Omgevingsvisie bij aan het faciliteren van meer werkgelegenheid.

Op buurtniveau gaat dit voornamelijk over extra maatschappelijke voorzieningen, zorg, onderwijs, maar ook commerciële functies als een bedrijfsverzamelgebouw, een fysiotherapiepraktijk uitvaartzorg. Transformatieprojecten bieden vaak kansen voor het realiseren van werkruimte voor creatieven/ broedplaatsen en startende ondernemers. De Omgevingsvisie biedt kaders voor de her- en doorontwikkeling van diverse delen van de wijk. De haalbaarheid van een broedplaats in een te transformeren gebied wordt per transformatieproject bepaald.

Winkelcentra Overvecht

Shopping Center Overvecht, de Gagelhof, de Klop en Overkapel zijn de belangrijkste winkelgebieden van de wijk. Daarnaast zijn er enkele ondersteunende winkels verspreid over de wijk, o.a. aan de Arnodreef-Tiberdreef, Theemsdreef en Gangesdreef. Dit zijn zogenaamde buurtstrips. Hier kunnen bewoners nu en in de toekomst dichtbij hun woning boodschappen doen en andere dagelijkse voorzieningen vinden. Maar door toenemende online aankopen hebben winkels in de wijk het vaak steeds moeilijker. De winkels in de buurtstrips ervaren waarschijnlijk het meeste de effecten van de toenemende online aankopen.

Voor het centrumgebied Overvecht (Shopping Center e.o.) wordt samen met de eigenaren een herontwikkeling onderzocht. Dit biedt mogelijkheden voor meer woningen en meer voorzieningen en werkplekken. Voor de buurtstrips geldt dat deze door hun kleinschaligheid minder toekomstbestendig zijn. Hier biedt de transformatie van winkels naar horeca of andere werkfuncties mogelijk kansen.

Dit is een heel belangrijke uitspraak.Daar hoort ook een schematisch kaartje bij. De omschrijving in bovenstaande alinea is akkoord.

Stationsgebied/HOV locaties

Rondom het NS-station blijft ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen. Bij de nieuwe HOV-haltes ontstaan nieuwe kansen om bedrijvigheid en voorzieningen te ontwikkelen. Wegens de goede bereikbaarheid met openbaar vervoer wordt op deze locaties vooral ingezet op grotere werklocaties en voorzieningen met een wijk- of stedelijke functie. Ook bieden deze locaties kansen voor flexwerkplekken of multi-tenant bedrijfsgebouwen.

Tijdelijke werklocaties en broedplaatsen

Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

Type banen

Extra werkgelegenheid wordt deels gecreëerd door intensivering van bestaande bedrijven, het toevoegen van nieuwe voorzieningen en het aantrekken/ vestigen van nieuwe bedrijven in Overvecht. Een deel van de nieuwe werkplekken bevindt zich aan huis en landt dus in de nieuw te realiseren woningen; het gaat hierbij om circa 1/6 van alle nieuwe woningen (ruim 800 banen bij toevoeging van 5000 woningen). Voor de ongeveer 2200 resterende banen zal dus ruimte in de wijk moeten worden gecreëerd (circa 1 werkplek voor iedere 2 nieuwe woningen). Door richtlijnen mee te geven voor het te ontwikkelen programma per deelgebied, wordt gestuurd op het realiseren van de gewenste functiemix.

Rondom het winkelcentrum, de buurtcentra, het stationsgebied en op het bedrijventerrein worden de meeste werkplekken geclusterd. In de wijken worden vooral banen gerealiseerd door de buurtcentra programmatisch uit te breiden met bijvoorbeeld horeca, retail of kleinschalige dienstverlening (kapper, bakker, kleine ondernemers). Retailprogramma is alleen mogelijk binnen de retailhoofdstructuur

Per buurt is uitgewerkt hoeveel banen toegevoegd dienen te worden om tot het gewenste totaal te komen, met een toelichting op de typen banen per buurt., Dit staat in deel A van de omgevingsvisie.

Voor geheel Overvecht geldt bovendien een compensatieplicht: werkplekken die als gevolg van herontwikkeling of transformatie verdwijnen moeten worden teruggebracht. Als dat niet lukt op dezelfde locatie, dienen afspraken te worden gemaakt over compensatie op een nabijgelegen locatie.

	bij woningen	andere werkplekken	totaal
Centrum Overvecht	400	750	1150
Nieuw Overvecht	0	800	800
Stationsgebied	80	400	480
Verspreid over de wijk	515	500	1015
Totaal	995	2450	**3445**

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

7

Onderbouwing maatschappelijke voorzieningen en sociale opgaven

In dit hoofdstuk is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

8

Relectie op Uitgangspunten-notitie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

bijlage 5

Omgevingsvisie Overvecht 2040



Gemeente Utrecht

Deel A: Omgevingsvisie

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



Inhoudsopgave

Inleiding 4

1 Ambities voor Overvecht 6

2 Het Overvecht van 2040 12

3 Buurten 54

Conclusie en hoe verder? 94

Colofon 103

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Inleiding

Overvecht is een ruim opgezette, groene stadswijk van Utrecht. De wijk kent veel kwaliteiten, maar ook problemen. De wijk groeit mee met de stad. We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden. En tegelijk bouwen we aan meer woningen, voorzieningen, werkgelegenheid, sportvelden en een groene, veilige en prettige buitenruimte. Met de wijkaanpak Samen voor Overvecht werken we hard aan het versterken van de kwaliteiten en het aanpakken van de problemen. Zo bouwen we samen aan een betere wijk. Waar mensen met plezier wonen en werken, waar kansen zijn voor jongeren en waar het veilig is. Een wijk waar je trots op bent.

De stad Utrecht krijgt meer inwoners. Het klimaat verandert. Mensen willen graag een huis, maar kunnen dat niet altijd vinden. We willen graag dat Utrecht ook in 2040 een aantrekkelijke, gezonde stad is voor iedereen. Hoe kunnen we dat samen bereiken?



Een antwoord op die vraag staat in een document met de titel Ruimtelijke Strategie Utrecht (hierna: RSU). De RSU geeft richting aan de ontwikkeling van de hele stad tot 2040. Utrecht blijft 'Utereg me stadje'; een prachtige stad met een lange en rijke geschiedenis. Maar het moet ook een stad zijn die goed in kan spelen op klimaatverandering en de wooncrisis. Een stad waarin alles wat je nodig hebt dichtbij is; op tien minuten afstand. Genoeg huizen, scholen, parken, voorzieningen en sportvelden. Waar ook voldoende ruimte is voor ondernemers en initiatiefnemers. Dat wil de gemeente graag voor en met inwoners, ondernemers en andere betrokken partijen bereiken met de RSU. Wat voor de stad geldt, geldt ook voor Overvecht. Dus als we aan de slag willen om Utrecht gezond, groen en prettig leefbaar te houden, nu en in 2040, doen we dat ook voor Overvecht.

In deze omgevingsvisie beschrijven we de toekomst voor Overvecht. We werken hier in stappen naar toe. We behouden wat goed is en laten zien waar we de wijk kunnen veranderen en versterken. Bijvoorbeeld waar we willen bouwen en waar meer groen komt en hoe we die voorstellen voor verschillende buurten in Overvecht verder uitwerken. Op die manier beschermen we de wijk ook tegen ontwikkelingen die we niet willen. Als we met elkaar in de omgevingsvisie afspreken dat een plek groen blijft, mag je daar niet gaan bouwen. In dit document lees je daar van alles over.

Dat kunnen wij *niet* bevestigen!

De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties

Wat vind je in dit document?

Dit document is het resultaat van het werk van de gemeente en van de suggesties, ideeën en voorstellen van veel inwoners, **eigenaren en ondernemers uit de wijk.** Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. **Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan.** De gemeente maakt deze omgevingsvisie.

Dit document is een deinitief concept. In 2024 kan iedereen meepraten en meedenken tijdens de oiciële inspraakperiode. Daarna buigt de gemeenteraad zich over de omgevingsvisie Overvecht en neemt de besluiten. Dat zal eind 2024 gebeuren.

In dit document lees je het volgende:

- Ambities: wat willen we algemeen bereiken voor, met en in de wijk?
- Overvecht 2040 per onderwerp: groen en blauw verbeteren, veilig en verbonden, ruimte voor groei en behoud, verschillend en voor iedereen en duurzaam en toekomstbestendigheid.
- Overvecht 2040 per buurt.
- Conclusies en hoe verder?

Belangrijk om te weten

We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners.

ja. pas nádat wij ons in oktober'23 zelf meldden bij het projectteam

Participatie Omgevingsvisie Overvecht:

Er zijn in totaal 15 bijeenkomsten georganiseerd om ideeën, voorstellen en reacties op te halen. Daarnaast zijn meer dan 250 gesprekken in de wijk gevoerd, op verschillende momenten en plekken, waaronder:

- Buurtcentrum De Dreef
- Johannescentrum
- ZIMIHC Theater Stefanus
- Younity
- Careyn Rosendael
- Vechtsebanen
- Seinedreef 1
- Shoppingcenter Overvecht
- Wijkbureau Overvecht
- Hart van Overvecht, Overkapel, Gagelhof, de Klop
- Ondernemersloket Overvecht, Manitobadreef 7c

Naast deze bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal hebben 2433 bewoners en ondernemers uit Overvecht deze enquêtes ingevuld.



Bijeenkomst Visiedenkers, 1 juni 2023

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



1

Ambities voor Overvecht

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Ambities voor Overvecht

Opgave vanuit de stad

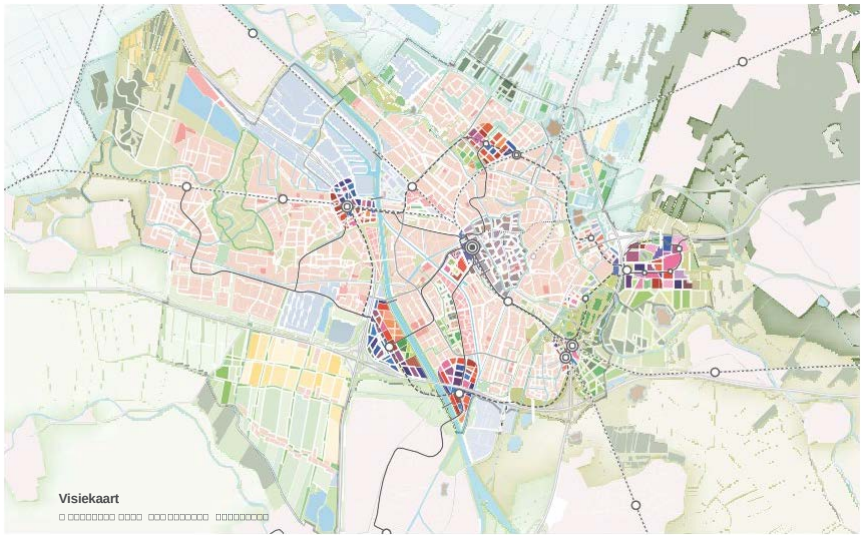
Utrecht groeit. Van een stad met 368.000 inwoners in 2023 naar ongeveer 450.000 inwoners in 2040. Dat betekent ook voor Overvecht dat er meer nodig is. De omgevingsvisie legt ambities voor de wijk vast. Dat zijn:

+ Toevoeging van minimaal 5000 woningen
+ Toevoeging van minimaal 3000 werkplekken
- Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare
- Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht
- Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3 à 4 voetbalvelden
- Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen)
- Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad
- Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer
- Verandering naar aardgasvrij en circul bouwen

Dus ook voor de auto?

daarvoor is goede bereikbaarheid met alle modaliteiten belangrijk (óók de auto!)





De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen 5.000 woningen landen in Overvecht (Visiekaart uit de Regionale Strategie Utrecht).

Wat willen we bereiken?

De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van Overvecht tot 2040. Wat we graag willen bereiken:

- Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden en van een kleine naar een grotere woning verhuizen. Hierdoor is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.
- Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven **en het is aantrekkelijk voor** ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.
- Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.
- Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.
- Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen, ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.
- Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden.
- Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.
- Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk wordt er circulair gebouwd. Wegen, pleintjes, groen en parken worden zoveel mogelijk ingericht en onderhouden door gebruik te maken van bestaand materiaal.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



2

Het Overvecht van 2040

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

De auto 'gaat uit het script'?!

In 2040 is Overvecht een diverse, veilige, groene en levendige wijk. Er is voldoende afwisseling tussen rustige woonbuurten en levendige plekken met voorzieningen en werkgelegenheid. De buurten zijn onderling goed met elkaar verbonden voor voetgangers, fietsers en met het OV

Een doorlopende groenstructuur ligt centraal in de wijk en het groen is vanuit iedere woning dichtbij. Er wordt veel gebruik gemaakt van de parken voor wandelen, sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten. Robuust groen zorgt voor schaduw en verkoeling waardoor de openbare ruimte in alle seizoenen een prettige plek is om je doorheen te bewegen of te verblijven.

Overvecht Centrum en het gebied rondom het station veranderen stap voor stap naar hoogstedelijke gebieden met veel nieuwe woningen, werkplekken en voorzieningen.

In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt.

Door de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen is het huidige verkeerssysteem niet meer houdbaar. Verkeersveiligheid is door bewoners van Overvecht bovendien als belangrijkste verbeterpunt genoemd. Daarom is de verkeersstructuur voor de auto, fiets en voetganger aangepast.

Deze kaart geeft weer hoe Overvecht er in 2040 uit kan zien en welke stappen er nodig zijn om dat te bereiken. In de volgende pagina's wordt de kaart stap voor stap toegelicht.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden

We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. We maken de weg vrij voor lopen, ietsen en openbaar vervoer. Bestaande park richten we zo veel mogelijk in voor spelen en verblijven. Verkeershinder, gel en uitstoot proberen we zoveel mogelijk te beperken. In 2040 zijn de Overve straten en ietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig.

2vervecKt blijft goed bereikbaar voor automobilisten en verbetert voor iets voetgangers. Herstructurering biedt ruimte aan groen, ontmoeting en verbet oversteekbaarheid van de grootste barrières. Aanpassingen in de verkeerss dragen daarnaast bij aan een gezondere leefomgeving (minder geluidsoverl luchtkwaliteit, meer ruimte voor bewegen).

Daar behoort autoverkeer *tussen buurten* toch ook toe?

Dit ene zinnetje is de énige rekenschap die deze ontwerp-Omgevingsvisie geeft op het effect van langere reistijden voor bewoners naar wijk- en buurtvoorzieningen!!

Wat is 'enkele minuten'?

Het is NIET onderzocht, noch in het PlanMER, noch in Deel B (de 'onderbouwing').

maar dit zal ook gaan omrijden door Zuilen, Ondiep en Tuindorp



Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijke opgave.



Door de groei van de wijk zijn de huidige parkeeroplossingen niet overal houdbaar.



Veilige en aantrekkelijke routes voor voetgangers en fietsers om actieve mobiliteit te stimuleren.



Goede verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad.

ets- en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk, stimuleren van beweging

We maken een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fiets- en wandelroutes door de wijk. Bij alle fiets- en looproutes wordt gestreefd naar voldoende (40% hoofdroutes, 30% overig). De werking van de grote dreven, Vecht, r en de NRU wordt verminderd door ng van nieuwe tunnels en bruggen.

hting buurtstraten

warmten nde werkzaamheden, bijvoorbeeld klimaata anging en de aanleg van het et, bieden veel kansen voor een daptieve en toekomstbestendige inrichting van de straten. Buurtstraten krijgen een nieuwe inrichting en worden autoluw. Dit betekent dat parkeerplaatsen op sommige plekken verdwijnen. Zo worden de straten veiliger en ontstaat meer ruimte voor groen. Afhankelijk van de soort straat gaat de maximumsnelheid verlaagd worden naar 30 km/u of 15 km/u.

Opschaling van het openbaar vervoer: sneller én lokaler

De grote bussen worden gebundeld en gaan rijden over een goed ingepaste Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)- as centraal door de wijk. De HOV-as zorgt voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter wachten en sneller en comfortabeler reizen. Voor snel en betrouwbaar HOV zijn ook verbeteringen aan het HOV-netwerk buiten Overvecht nodig. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.

Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner. Daarmee is de bus in de buurten minder bepalend voor de inrichting van de straten.

Minder doorgaande autoverbindingen tussen de buurten

Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.

Minder parkeren op straat

Grotere nieuwbouw ontwikkelingen in de wijk mogen niet tot meer parkeerdruk op straat leiden. Bij grotere nieuwbouw worden gebouwde parkeervoorzieningen gemaakt die collectief gebruikt kunnen worden. De route van de parkeerplek naar de woning is veilig en prettig, ook in het donker. In heel Overvecht wordt betaald parkeren ingevoerd. Bij nieuwbouw, zoals rondom (H)OV-haltes, worden lagere parkeernormen gehanteerd. Kleinere ontwikkelingen in de buurten (bijvoorbeeld het optoppen van bestaande lats) zien we als maatwerk. Verminderen van parkeerplaatsen wordt per buurt verder onderzocht. Zoals in heel Utrecht, blijft het voor mensen die slecht ter been zijn mogelijk om dichtbij huis te parkeren. Het stallen van fietsen, scooters en scootmobielen wordt in de nieuwbouw in de gebouwen ingepast en waar mogelijk bij renovatie meegenomen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden

Wat verandert er voor OV reizigers in Overvecht?

Overvechters die nu al gebruik maken van de bus kunnen dat in de toekomt doen zoals ze gewend zijn. Bussen die door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht, bijvoorbeeld van de woning naar een winkelcentrum, het station of naar familie of vrienden in de wijk. Voor verplaatsingen naar andere delen van de stad zijn deze buslijnen door hun lange route door de buurten relatief langzaam en daardoor onaantrekkelijk voor veel (potentiële) reizigers. Daarom komt er in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare buslijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Voor veel bewoners zal het naar de bushaltes van deze HOV-lijn verder lopen zijn, maar deze lijn biedt wel een snellere verbinding met Overvecht Centrum, Station Overvecht en andere delen van de stad zoals het Utrecht Science Park, de binnenstad, Leidsche Rijn en Lage Weide. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Zeker voor toekomstige bewoners van de nieuwe woningen die vooral rond de HOV-haltes worden gebouwd geldt, dat deze nieuwe lijn een aantrekkelijke en voor de hand ligge reiskeuze geeft.

Programma Vervoersongelijkheid

We werken aan het programma Vervoersongelijkheid. Onze ambitie is dat alle Utrechters zich kunnen verplaatsen in de stad. Een deel van onze inwoners ervaren hierbij echter drempels; bijvoorbeeld vanwege een smalle beurs of omdat ze een fysieke en/of mentale beperking hebben. Overvecht is een van de aandachtswijken in het programma Vervoersongelijkheid.

Aanpassingen NRU

De gemeente en provincie Utrecht werken samen met het Rijk aan een NRU die het autoverkeer kan verwerken en bijdraagt aan de leefbaarheid in Overvecht. Een goed functionerende NRU is nodig voor het alternatief voor de Ring Utrecht (ARU), een bereikbare regio, een robuust nationaal wegennet en de leefbaarheid van Overvecht. Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.

Prima dat dit komt! Echt wel. Maar het is geen panacee. De bus is niet voor elke persoon en voor elk bezoekdoel de oplossing. Wij missen reflectie en realiteitszin op dit gegeven.

Bijzonder klein en slecht leesbaar priegelkaartje voor zo'n ingrijpend onderwerp!

De borging van deze afspraken zal er toch echt

moeten zijn vóórdat je ten principale de keuze kunt maken voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!!

Fiets & voetgangers

Bestaande routes worden veiliger en aantrekkelijker ingericht. Ontbrekende routes in de wijk en nieuwe routes over de Vecht, NRU en onder het spoor worden toegevoegd. Een fietsroute in Overvecht Noord is in vergelijking met het Mobiliteitsplan geoptimaliseerd.

- Recreatieve hoofdfiets- en wandelroute
- Hoofdfiets- en wandelroute
- Doorgaande fiets- en/of wandelroute
- *ewenste nieuwe fiets-/wandelroute

Openbaar vervoer

De huidige busverbindingen die door de verschillende buurten rijden blijven, maar wel met kleinere voertuigen, mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. Deze buslijnen zijn straks vooral voor verplaatsingen binnen Overvecht. Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn centraal door de wijk via de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Bewoners en bezoekers van de bestaande buurten hebben dus straks de keuze tussen twee bus-types. Station Overvecht, Overvecht Centrum en Nieuw Overvecht worden belangrijke knopen in het OV netwerk.

- HOV (U-link)
- Route HOV, ligging nog te bepalen
- HOV-halte, exacte ligging nog bepalen
- Zoekgebied route buurtgericht OV (U-bus/U-lex)
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

Auto

Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar is niet langer overal met elkaar verbonden. Het parkeren op straat wordt waar mogelijk verminderd en in nieuwe ontwikkelingen zoveel mogelijk in gebouwde, collectieve voorzieningen opgelost.

- Hoofdautonetwerk
- Geen doorgaande autoverbinding
- Toegangsweg buurt
- Knip voor auto's in bestaande wegenstructuur
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

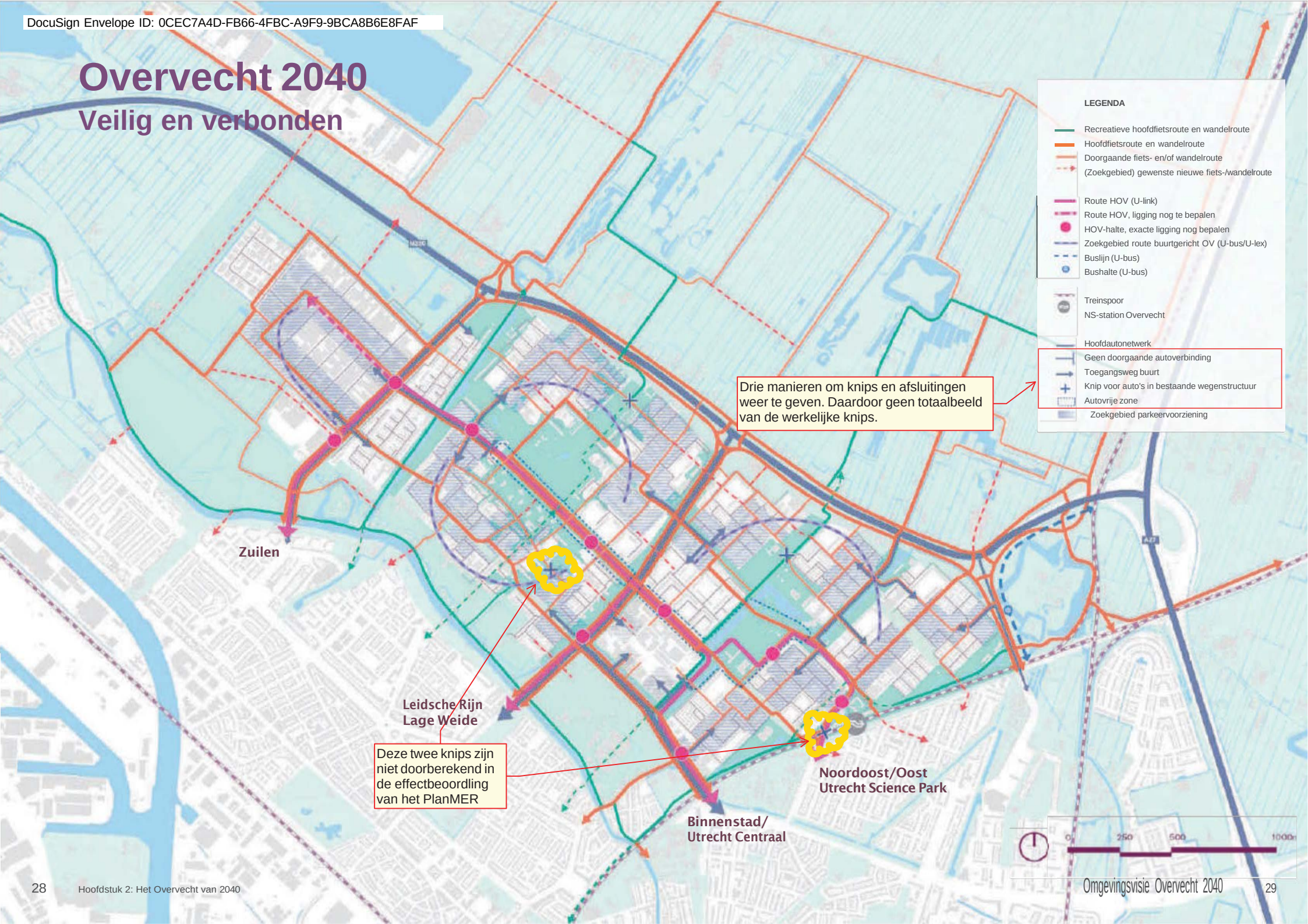
Drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor geen totaalbeeld van de werkelijke knips.



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Veilig en verbonden



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

Utrecht groeit; in 2040 wonen er ongeveer 450.000 mensen in de stad. In de hele stad zoeken we daarom ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. Ook in Overvecht. In Overvecht behouden we wat sterk is, bouwen we verder aan wat goed is en pakken we aan wat nodig is. We benutten de groei om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten te verbeteren. De wijk wordt klaar gemaakt voor de toekomst. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer zien we kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin voorzieningen, woningen en werkplekken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten, we zorgen voor ijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud. De ontwikkelingen gaan stap voor stap en sluiten bijvoorbeeld aan op momenten van groot onderhoud, renovatie of andere initiatieven.



Woningbouw vergroot de mogelijkheden voor een wooncarrière in de eigen wijk.



Ook werkplekken, winkels en voorzieningen groeien mee met de woningbouw.



Er worden voldoende ontmoetingsplekken in de openbare ruimte gerealiseerd.



De architectuur van nieuwe ontwikkelingen biedt de kans om meer allure te geven aan de wijk.

Overvechts karakter

Bepaalde kenmerken van Overvecht geven de wijk een eigen karakter en identiteit. Zoals de parken, de ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de cultuurhistorisch waardevolle elementen. Hier moet zorgvuldig mee worden omgegaan (zie toelichting in deel B). Door de groei van de wijk tasten we deze Overvechtse kwaliteiten niet aan, maar versterken we ze. Nieuwe ontwikkelingen passen we zorgvuldig in en voegen meerwaarde toe aan de omgeving.

Nieuwe ontwikkelingen

De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken: in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken.

Carnegiedreef - Zamenhofdreef: levendige groene promenade

De Carnegiedreef – Zamenhofdreef is in 2040 een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade die de bestaande en nieuwe buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing.

Stadsentrees als prettige routes

De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de stadsentrees van de wijk. Veel bewoners ervaren deze dreven als barrières. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale controle. We versmallen deze stadsentrees waar dat kan en realiseren betere oversteekplekken. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees zorgen we voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken.

Meer levendigheid en contact

We zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt (woon) functies en worden meer open. Bij nieuwbouw maken we een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. We zorgen voor prettige overgangen tussen gebouwen en de straat en het groen. Zo zorgen we voor meer verbinding en contact met elkaar. We maken vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijker.

Slimmer omgaan met bestaande ruimte

Meer woningen betekent meer mensen die gebruik maken van de stoep, een speelplekje en een park. We willen het groen zo veel mogelijk behouden en verbeteren. We bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak).

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook andere voorzieningen zoals het laden en lossen of transformatie ruimtes voor elektriciteit zitten in het gebouw. Bij de (hoog) stedelijke gebieden wordt speciaal aandacht besteed aan slimme afvalinzameling die zo min mogelijk ruimte kost. Voorzieningen, parkeerplekken, de ondergrond, bovengrond en daken gebruiken we zo optimaal mogelijk. Daken benutten we voor klimaat (zonnepanelen, wateropvang, verkoeling), daktuinen voor bewoners en biodiversiteit, of zo mogelijk voor het toevoegen van woningen (optoppen).

Hoogbouw

Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, een parkeergarage, voorzieningen en een prettig verblijfsgebied. Hoogbouw is gekoppeld aan belangrijke centrale plekken, zoals de Carnegiedreef-Zamenhofdreef en station Overvecht. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen daarmee de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie.

Een meer gemengde wijk

In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. **Voor** heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren.

Op zich prima, maar zie wel de opmerking op p.190 van Deel B

Bouwen aan gemeenschappen

De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Om ontmoeting te stimuleren verbinden we parkeervoorzieningen niet binnendoor. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties en gemengde woonvormen. Met deze woonvormen bestrijden we eenzaamheid en geven we kwetsbaren een steuntje in de rug. De experimentele lats in Overvecht Noord zijn daarbij een inspiratiebron.

Toevoeging aan bestaande bouw

Naast nieuwbouw zien we ook kansen woningen toe te voegen in de bestaande bouw. Denk aan optoppen (het toevoegen van extra woonlagen aan een bestaand gebouw) of het ombouwen van bergingen op de begane grond naar woningen of andere passende levendige functies.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Ruimte voor groei en behoud

Het toevoegen van woningen, werkplekken, voorzieningen en groen vraagt ruimte. Aangezien de ruimte beperkt is gaan we hier zorgvuldig mee om. De ruimte voor groei zoeken we zoveel mogelijk binnen het bestaande bebouwde gebied en op plekken met goede OV-bereikbaarheid. Hierdoor laten we de hoofdgroenstructuur voor het overgrote deel intact en versterken we deze waar mogelijk. Overvecht “wijk van herkenbare buurten in een groen raamwerk” blijft de basis, maar wordt verbeterd en aangevuld met een verbindend stedelijk wijkhart in het midden. We kiezen voor een verschillende aanpak per gebied; die aanpak is hieronder verder uitgelegd.

Het uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbeteringen.

Deze Omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor 2040.

De weg ernaar toe is een proces in stappen dat voor een groot deel afhankelijk is van initiatieven en samenwerkingen in de wijk. We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijvoorbeeld de leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie’.

In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer, de **hoogstedelijke gebieden** te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Om de benodigde aantallen woningen, voorzieningen, werkplekken en brede wijkverbetering toe te voegen, zal er sprake zijn van sloop nieuwbouw. Voor de realisatie van de ambities zijn veel verschillende partijen nodig. Veel ontwikkelingen zullen na 2030 plaats vinden.



Woonbuurten



Stedelijke buurten



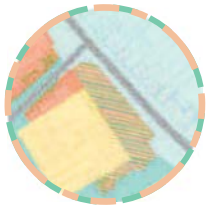
Hoogstedelijk gebied



Intensief bedrijventerrein



Gemengde zone bedrijventerrein



Transformatie (van bestaande bebouwing) in het groen

Daaromheen liggen de **stedelijke buurten**, waar ook hogere bebouwing mogelijk is, maar in mindere mate dan in de hoogstedelijke gebieden. Zo vormen ze de overgang tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. Soms vormen zij ook de overgang tussen drukke wegen en de rustige woonomgeving binnen de woonbuurten.

In de **woonbuurten** wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen.

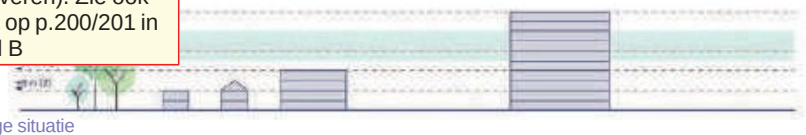
Op het **bedrijventerrein** wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de **gemengde zone** op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen.

Van belang om deze branchebeperking goed vast te leggen (en dus eerst te motiveren). Zie ook opm op p.200/201 in Deel B

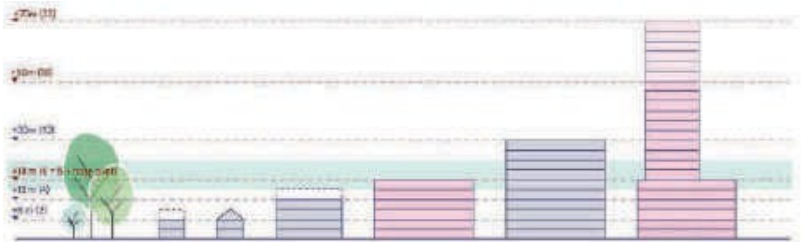
Op de locaties die zijn aangewezen voor **transformatie in het groen** staat nu al bebouwing. De groenkwaliteit is hier nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken. Op deze plekken zien we kansen om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren (zie bijvoorbeeld de foto op bladzijde 43).

Passende bouwhoogtes per gebiedstype

Onderstaand schema laat zien hoe de gebouwhoogte voor de nieuwe ontwikkelingen zich verhoudt tot de gebouwen die er al in Overvecht staan. Hierbij zien we een gebouwhoogte van 4 tot 6 lagen als de meest voorkomende Overvechtse laag voor nieuwe ontwikkelingen. Deze nieuwe Overvechtse laag is ondergeschikt aan de hoogte van de bestaande bomen in de wijk en zorgt voor minder contrast tussen de hoogbouw en laagbouw. Nieuwe gebouwen die hoger zijn, zullen op specifieke plekken en op aanzienlijke afstand van elkaar ingepast worden, zodat het open beeld van Overvecht intact blijft.



Huidige situatie



Introductie nieuwe bouwhoogten in Overvecht

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Gemengde zone bedrijventerrein

Deze zone ontwikkelt tot een gemengd gebied met bedrijvigheid, (sport) voorzieningen en onderwijs. De oversteekbaarheid van de Franciscusdreef en verbinding met de zuidelijker gelegen buurten zijn daarbij van belang. Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Er wordt geen woningbouw gerealiseerd in deze zone, maar wel plek gemaakt voor levendige functies met een actieve begane grond.

Ontwikkeling

Sloop-nieuwbouw mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting en verbetering voor deze zone en het achterliggende bedrijventerrein en de wijk.

Hoogte

In deze zone kan hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog.

Structuur

Er wordt een nieuwe hoogstedelijke structuur geïntroduceerd met een levendig karakter.

Architectuur

Inzetten op diverse architectuur, met structuur en materialisering die afwijkt van de bestaande architectuur. Representatieve uitstraling naar de Franciscusdreef. Parkeren, laden en lossen wordt collectief en gebouwd geïntegreerd.

Programma

Menging van bedrijvigheid met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid, met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en (sport) voorzieningen zijn ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Hier bouwen wij geen woningen.

en geen detailhandel.

Transformatie in het groen

Door herstructurering van de bestaande bebouwing op deze plekken ontstaan mogelijkheden om de kwaliteit van het groen en buitenruimte te verbeteren. Het groen rondom en tussen de buurten is in de tijd veranderd: op plekken minder doorwaadbaar, verhard, versnipperd, onveiliger en een mindere belevingskwaliteit. Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp.

Ontwikkeling

Ingrepen leveren een bijdrage aan vergroening, groenbeleving, en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en de parken. Sloop-nieuwbouw is hierbij mogelijk, mits dit aan bovengenoemde buurtverbetering bijdraagt.

Hoogte

Bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving.

Structuur

De stedenbouwkundige structuur wijkt af van die van de buurten: autonome bebouwing in parkachtige setting. Bebouwing en groen zijn met elkaar verweven. De parkachtige setting rondom is de drager van het plan.

Architectuur

Autonoom, met een goede, open uitstraling naar alle zijden, natuurlijke materialen en met de voet in het groen. Dit levert een positieve bijdrage aan de groenstructuur door natuurinclusief te bouwen. Om versnippering te voorkomen zijn buitenruimten en parkeeroplossingen integraal mee-ontworpen in het hoofdvolume.

Programma

Bijzondere maatschappelijke (woon)functies met betekenis voor de buurt/wijk.

Voorzieningen op de begane grond

Optimaal gebruik van daken

Gebouwen in een groene omgeving

Ruimte voor fietsers en voetgangers

Gemengde zone bedrijventerrein



Optimaal (energie- en groen) gebruik van daken

Zicht op activiteiten die binnen plaatsvinden









De groenkwaliteit is op sommige plekken nu laag door verrommeling van bebouwing, verharding en hekwerken.



Ontmoetingsplekken voor bewoners

Hoogte

Structuur

Architectuur

Programma









DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Verschillend en voor iedereen

Een ijne, levendige wijk is een wijk waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar iedereen een goede woning kan vinden en waar ruimte is voor sport, spel, cultuur of andere gezamenlijke activiteiten. Bij het diverser worden van de wijk willen we het makkelijker maken en stimuleren dat inwoners elkaar ontmoeten en zich aan elkaar en de wijk verbinden. We willen dat bestaande bewoners zich blijven thuis voelen in de wijk en dat nieuwe bewoners zich welkom voelen. Er moeten voldoende plekken zijn waar men elkaar kan ontmoeten, binnen en in de openbare ruimte. Daarom wordt op de juiste plekken ruimte toegevoegd om deze functies te maken. Of je nu in een gebouw bent of daar buiten; we zorgen voor ijne routes en ontmoetingsplekken voor jong en oud.



Veilige, uitdagende en toegankelijke sport- en speelvoorzieningen in de openbare ruimte.



Laten meegroeien van sport-, zorg en andere maatschappelijke voorzieningen.



Betaalbare ruimte voor lokale ondernemers en culturele broedplaatsen.



Meer ruimte voor cultuur, op buurt- én wijkschaal.

Belangrijke uitspraak. Zie ook opm. op p.200/201 van Deel B.

Vernieuwing van Overvecht Centrum

Overvecht Centrum ontwikkelt tot een gemengd wijkcentrum met moderne voorzieningen, waaronder een culturele voorziening voor Utrecht en de wijde omgeving. Vernieuwing van de bebouwing zorgt voor meer en betere woningen en voor moderne voorzieningen, die klaar zijn voor de toekomst.
Dit zorgt voor een levendiger en aantrekkelijker centrum, waar alle Overvechters van profiteren.
Er ligt een winkelhart in de kern, met daaromheen maatschappelijk, commercieel en werkprogramma.
Langs de Zamenhofdreef komt werkruimte voor kleinere ondernemers die de wijkeconomie versterken.

Stedelijke ontwikkeling rondom het station

Station Overvecht ontwikkelt tot een gemengde, stedelijke buurt met wonen, werken en voorzieningen. Hier komt bijvoorbeeld ruimte voor horeca en to go-voorzieningen.

Toegankelijke banen in de wijk

We willen ook ruimte bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk, daarom maken we tot 2040 ruimte voor 3.000 extra werkplekken. Binnen de buurten wordt ruimte gemaakt voor betaalbare culturele broedplaatsen (zoals ateliers voor zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen) en kleinschalige sport- en beweegaanbieders. Ook zetten we in op intensivering van het bedrijventerrein en staan we hier geen woningbouw toe.

Koesteren van bestaande voorzieningen en ontmoetingsplekken

De bestaande buurtwinkelcentra blijven behouden en worden aangevuld met nieuwe voorzieningen. Binnen de bestaande buurten blijven dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"), zodat iedereen gebruik kan maken van de gewenste en nodige voorzieningen. Winkels worden geconcentreerd binnen de winkelcentra. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels.

Maatschappelijke voorzieningen

Het meegroeien van maatschappelijke voorzieningen is essentieel voor de leefbaarheid en de levendigheid van de wijk, de kansen voor ontplooiing en ontwikkeling voor de jeugd en de beschikbaarheid van zorg dichtbij en op maat voor wie dat nodig heeft. We bieden ruimte aan:

- een buurtcentrum van 650 m2 buurtkamers nabij ouderenwoningen
- jeugdhulp
- gezinshuizen
- dagbesteding ouderen en volwassenen
- jongerencultuurhuis

Sport- en speelruimtes worden zowel kwalitatief als kwantitatief versterkt

Uitdagend en veilig kunnen spelen is van groot belang voor de ontwikkeling en gezondheid van kinderen. In Overvecht is veel overgewicht en de openbare speelruimte wordt niet altijd als sociaal veilig en aantrekkelijk ervaren. Juist in Overvecht is voldoende en goede speelruimte onmisbaar om fijn en gezond op te groeien. Een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen voor jongens én meisjes maakt sporten niet alleen mogelijk maar verleidt er ook toe. Bij het aanwijzen van sport- en speellocaties en het ontwerpen daarvan is (sociale) veiligheid een belangrijk uitgangspunt.

Meer ruimte voor veldsport

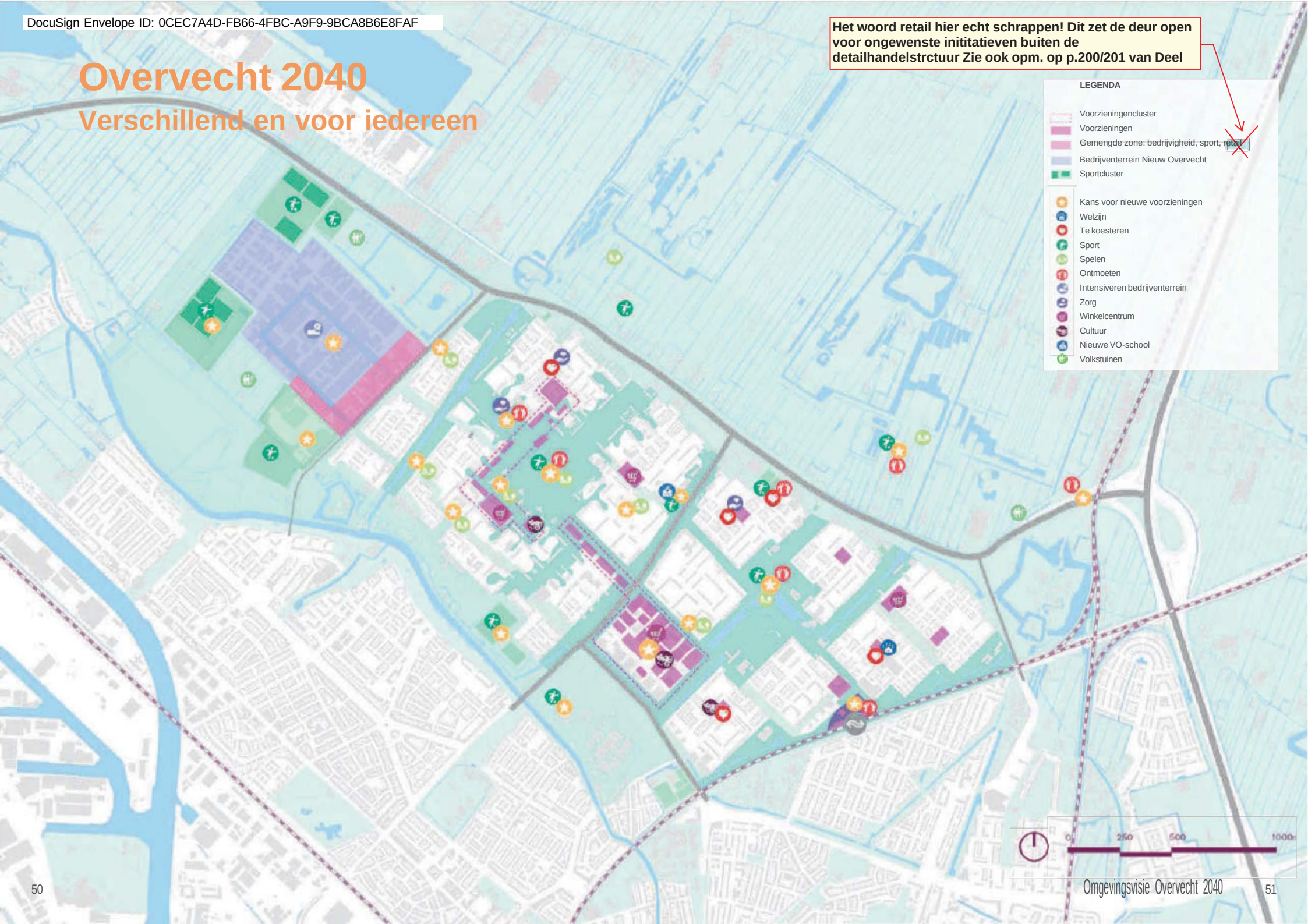
De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder 'Ons Genot' naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van 'Ons Genot' sportvelden gerealiseerd kunnen worden.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overvecht 2040

Verschillend en voor iedereen

Het woord retail hier echt schrappen! Dit zet de deur open voor ongewenste inititatieven buiten de detailhandelstrctuur Zie ook opm. op p.200/201 van Deel



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF



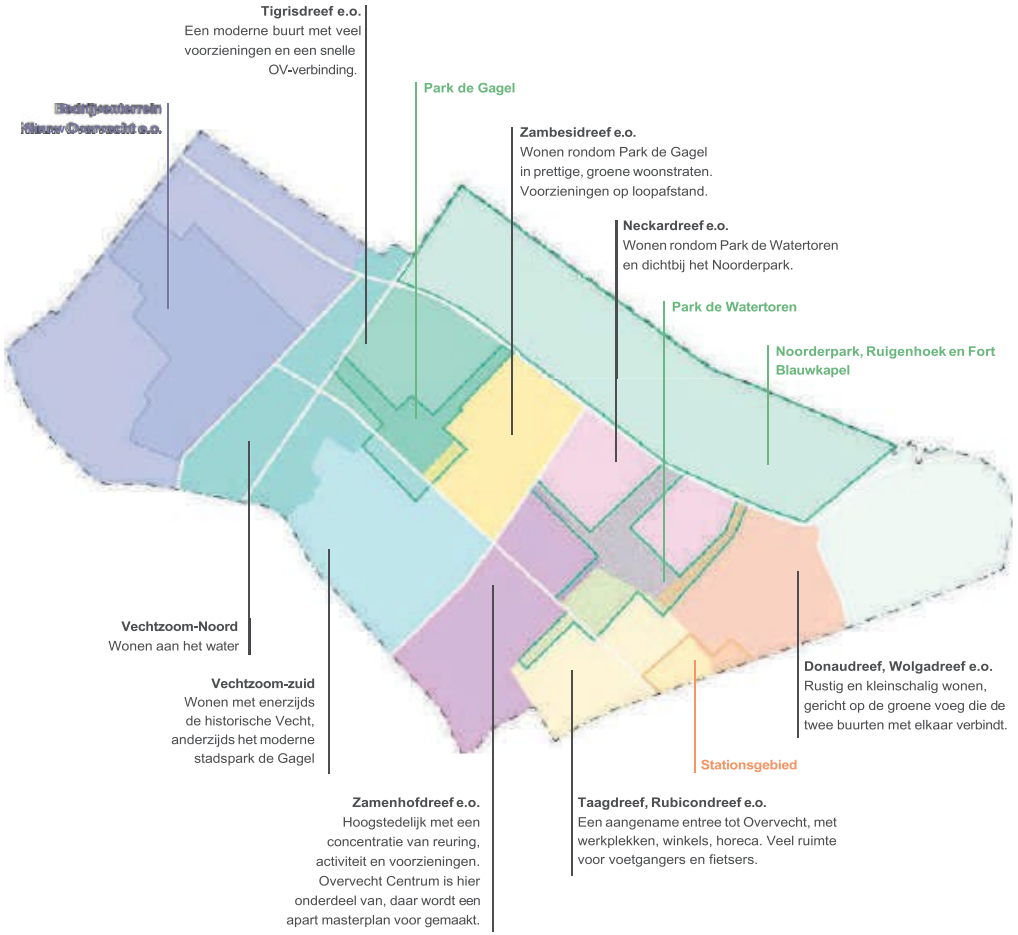
3

Buurten

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Overzicht van de buurten

Overvecht bestaat uit verschillende buurten, elk met een eigen karakter en opzet. Naast buurten onderscheiden we enkele speciale gebieden:



De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2040 en alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest) tot uitbreiding van Overvecht Centrum.

Op de volgende pagina's gaan we in op de verschillende buurten in Overvecht. De kaarten kunnen gelezen worden aan de hand van onderstaande legenda:

Ruimte voor groei en behoud

- Woonbuurten
- Stedelijke buurten
- Hoogstedelijk gebied
- Intensief bedrijventerrein
- Gemengde zone bedrijventerrein
- Transformatie in het groen
- Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

Verschillend en voor iedereen

- Voorzieningencluster
- Sportcluster
- Kans voor nieuwe voorzieningen
- Welzijn
- Te koesteren
- Sport
- Spelen
- Ontmoeten
- Intensiveren bedrijventerrein
- Zorg
- Winkelcentrum
- Cultuur
- Nieuwe VO-school
- Volkstuinen
- Cultuurhistorisch erfgoed

Veilig en verbonden

HOV

- HOV route
- (mogelijke) HOV route
- HOV halte, exacte ligging nader te bepalen
- Zoekgebied buurtgericht OV
- Buslijn (U-bus)
- Bushalte (U-bus)

Trein

- Spoor
- NS-station Overvecht

Auto

- Geen doorgaande autoverbinding
- Toegangsweg buurt
- Knip in bestaande wegenstructuur voor auto's
- Autovrije zone
- Zoekgebied parkeervoorziening

Fiets

- Hoofdfiets-/wandelroutes
- *ewenste nieuwe fiets-/wandelroute

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Nieuw Overvecht e.o.



De **parkeerplaats van de Vechtsebanen** is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur, maar is nu een parkeerterrein en dus niet groen. Gezien de ambities om Nieuw Overvecht te verbeteren en te verdichten, zien we dit wel als kansrijke plek om te verbeteren. Als hier een initiatief ontstaat voor herontwikkeling, zal gekeken worden hoe deze plek ook qua groen kan worden verbeterd.

Op bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt een geleidelijke verandering naar een

meer aantrekkelijke werklocatie gestart door het faciliteren van nieuwe bebouwing en het in samenwerking met eigenaren vergroenen van het bedrijventerrein. Rond het sportcluster en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd sport-, werk- en voorzieningencluster.

Intensivering en vergroening

- De gemeente heeft een faciliterende rol bij de transformatie van bedrijventerrein Nieuw Overvecht.
- Intensivering van het bedrijventerrein vindt plaats door bedrijven te clusteren in één gebouw, meer stapeling en bouwen in hogere dichtheid. Parkeren wordt opgelost in gedeelde parkeervoorzieningen.
- De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen ingericht. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen.

Werkprogramma

- Op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht ligt de focus op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven. Het is een logische en belangrijke plek voor culturele en creatieve makers. Hier is bijvoorbeeld ruimte om met bepaalde de juiste plek in de stad. Buurtfuncties met een sterk publiekskarakter krijgen een plek in de woonbuurten en bedrijven die mogelijk hinder veroorzaken op de bedrijventerreinen
- Rond de Vechtsebanen en aan de Franciscusdreef ontstaat een gemengd gebied met (sport)voorzieningen, werk en onderwijs (roze zone). Deze dynamische en levendige omgeving dient als aantrekkelijke entree naar het bedrijventerrein.

Géén detailhandel.

Geen wonen

- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein.
- De wijzigingsbevoegdheid naar wonen in het bestemmingsplan wordt niet meer toegepast, waardoor transformatie van bestaande bedrijfspanden naar nieuwe panden wordt gestimuleerd.

Creatieve broedplaatsen

- Nieuw Overvecht is kansrijk als vestigingsplek voor nieuwe creatieve initiatieven. Voor ondernemerschap is (elders in Utrecht) een groot tekort aan betaalbare bedrijfsruimte. Het aantrekken van bij deze ambitie passende nieuwe ondernemers kan als vliegwiel werken voor het aantrekken van ondernemers en draagt bij aan de levendigheid en sociale veiligheid.

Oversteekbaarheid Franciscusdreef
Het zuidelijk deel van de Franciscusdreef (tot de Orinocodreef) versmalt tot één rijstrook in beide richtingen. De oversteekbaarheid bij de Orinocodreef en naar het sportcluster wordt verbeterd.

Gemengde ontwikkeling sportcluster, intensiveren bestaande sportparken voor veldsport
Gemengde ontwikkeling in combinatie met HOV-halte. In deze zone ontstaat een menging tussen (sport) voorzieningen, werk en onderwijs. Deze dynamiek

materialen te werken. Tegelijkertijd dragen broedplaatsen ook bij aan de sociale veiligheid van het gebied.

- Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op

draagt direct bij aan de imagoverbetering van het terrein.

Toe te voegen werkplekken

+/- 800 werkplekken

Werkplekken gerelateerd aan voorzieningen (sport, onderwijs) en bedrijven (stadsverzorgende bedrijven, maakbedrijven, MKB, stadsdistributie, circulaire economie)

Op het bedrijventerrein bevinden zich veel sociaal-maatschappelijke functies, zoals fysiotherapeuten en sportaanbieders. Waar mogelijk, worden deze functies verplaatst naar de buurten van Overvecht. Door deze verschuiving organiseren we functies op

Goed punt!

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Zamenhofdreef e.o.

dat vraagt goede bereikbaarheid met álle modaliteiten

Overvecht Centrum
ontwikkelt tot een subcentrum van Utrecht en hét hart van de wijk Overvecht. Er is ruimte voor minimaal 2000 nieuwe woningen en plek voor ontmoeting, markten en kleinschalige culturele evenementen. Voor de uitwerking hiervan loopt een apart traject “Masterplan Overvecht”.

Verbeteren oversteekbaarheid Einsteindreef
Overvecht Centrum wordt beter verbonden met de omliggende buurten, voornamelijk de buurt aan de overzijde van de Einsteindreef.

Het RWZI-gebied
ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk milieu dat aansluit bij Overvecht Centrum.

Bevoorrading?
Is niet benoemd, zal wel moeten.

Intensiveren bebouwing aan de Zamenhofdreef
Toevoegen van nieuwe woningen rondom bestaande binnentuin, waar huidige en nieuwe bewoners elkaar kunnen ontmoeten. Bij transformatie is hoge stedelijkheid wenselijk.

Singel als continu beleefbaar element
water uitbreiden waar het kan en toevoegen van natuurvriendelijke oevers, rekening houdend met de cultuurhistorische kenmerken.

Zamenhofdreef en Carnegiedreef worden autovrij
Ze gaan fungeren als groene

boulevards die noord en zuid en de parken met elkaar verbinden.

Brailledreef

wordt een continue parkstrook
n directe verbinding langs de
rk de Watertoren en ruimte voor
en sport

De omgeving van de Zamenhofdreef trekt met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers. De buurt heeft dan ook een belangrijke functie. De uitstraling van het winkelcentrum drukt een sterke stempel op deze buurt. Het centrale gebied van Overvecht transformeert in de toekomst van een gebied met bijna alleen maar winkels naar gemengd stedelijk gebied met (maatschappelijke) voorzieningen, bedrijvigheid en woningen.

De bebouwing past zich aan aan de omgeving waarbij hoogbouw en laagbouw elkaar afwisselen.

Overvecht Centrum

- Overvecht Centrum heeft het vermogen om een subcentrum van Utrecht met regionale functie te worden, met veel nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken.
- De wegen rondom Overvecht Centrum voelen nu op veel plekken als barrière. Verbeterde kruisingen over de Einsteindreef en herinrichting van de Zamenhofdreef verhogen de lokale bereikbaarheid.
- Voor Overvecht Centrum stellen we een Masterplan op, waarin we de ontwikkelmogelijkheden en ambities voor het gebied vastleggen.

Afwisselende bebouwing rondom het voorzieningenhart

Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI)

- De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest. Het verplaatsen van de RWZI is een stadsbrede opgave.
- Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt.

Winkels, horeca en werkplekken op de begane grond met daarboven appartementen.

Toe te voegen woningen (relatief):

2.500-3.000 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
++	-	+	+	+

Nieuwe parkstructuur
Een deel van dit gebied Nota bene: in het Masterplan wordt uitgegaan langs de Vecht, met ee van veel desinvesteringen, dure grond door Zamenhofdreef naar

Pa gebouwd parkeren, duur bouwen door recreatie, natuur, water intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen

Toe te voegen werkplekken

400 banen thuis + 750 op werklocaties

Werkplekken die horen bij grotere wijkvoorzieningen,

Het toevoegen van nieuwe woningtypen zorgt voor diversiteit in het woningaanbod. Dit biedt de mogelijkheid om binnen Overvecht te verhuizen, en trekt nieuwe doelgroepen naar Overvecht.

Transformatie tot een stadsboulevard is belangrijk voor de oversteekbaarheid richting het RWZI-terrein wanneer deze in de toekomst ontwikkeld wordt.

met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is!

gelegen in Overvecht-Centrum of die horen bij bedrijven (retail, horeca, bedrijfsverzamelgebouwen)









DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Dan moet je géén knips leggen!!

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

HOV-route
De HOV-route loopt straks langs de rand van het park, waardoor er één aaneengesloten parkgebied ontstaat.

Park de Watertoren
krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties, met aandacht voor sociale veiligheid. Hierbij is voldoende aandacht voor de cultuurhistorische kenmerken van het park.

Er rijden geen auto's
door Park de Watertoren. Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum.

Toevoegen van bebouwing
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met plek voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Extra oppervlaktewater
Vervangen van de duikers voor oppervlaktewater.

Verbeteren fietsnetwerk
Het fietsnetwerk wordt ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2024 uitgebreid met een nieuwe verbinding naar de overkant van het spoor. Ook wordt de aansluiting van de fietsroute langs het spoor op de Brailledreef verbeterd.

De omgeving van de Taagdreef heeft een mooie, groene zone langs het spoor en langs de Keggedreef. Ook is er veel groen dichtbij het centrum van Overvecht. De verbindingen in de buurt met andere buurten en wijken kunnen beter.

Woonbuurten in groen raamwerk

- Deze buurten bevinden zich op korte afstand van Station Overvecht. In de overgangszone rondom het station en langs doorgaande wegen zijn daarom nieuwe ontwikkelingen in een hogere dichtheid mogelijk. In het overige deel van de buurten staan kleinschalige transformaties centraal, gericht op het verbeteren van de leefbaarheid.
- De buurten zijn op een aantal plekken sterk versteend. Door straten te versmallen en parkeren anders te organiseren, kunnen ze groener worden.
- Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en in Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten.
- Waar mogelijk worden duikers vervangen voor oppervlaktewater. De aanwezigheid van het water draagt bij aan het karakter van deze buurten.

In de nieuwbouw op bijzondere plekken is ruimte voor experimenteren met kleurgebruik en diversiteit in de architectuur.

Een combinatie van opknappen van bestaande bebouwing en toevoegen van nieuwe bebouwing kan leiden tot een nieuwe, kleinschalige woonbuurt.

Bestaande ontmoetingsplekken en voorzieningen in de buurt, zoals Buurtwinkel Overhoop, versterken en soortgelijke sociale initiatieven stimuleren.

Toe te voegen woningen (relatief):
300-500 woningen

Sociale huur (%)	Middeldure huur (%)	Betaalbare koop (%)	Midden koop (%)	Dure koop (%)
=	=	+	+	+

Toe te voegen werkplekken
80 banen thuis + 400 banen op werklocaties

Werkplekken die horen bij buurtvoorzieningen of bij bedrijven (grotere bedrijfsverzamelgebouwen in stationsgebied, broedplaatsen in de wijk)







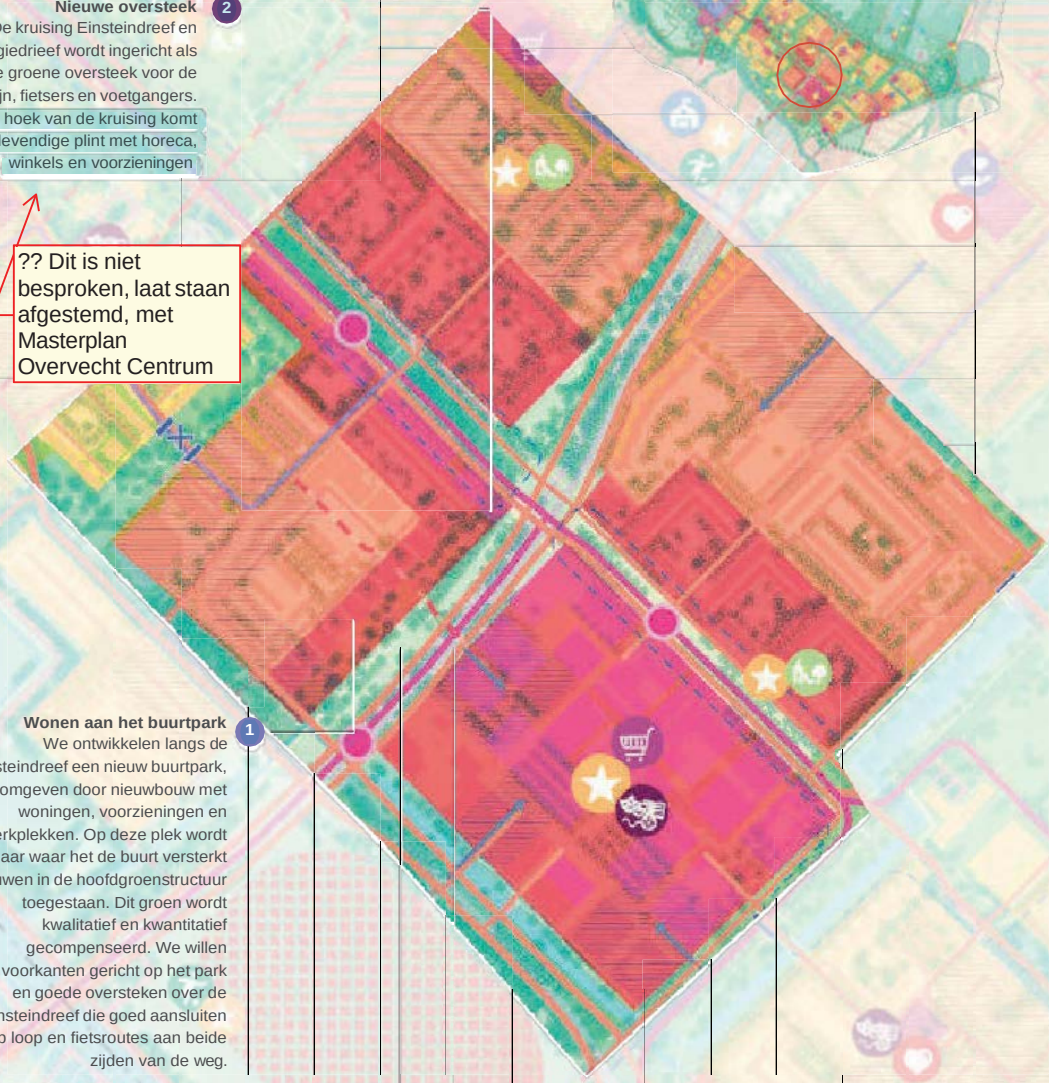


DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Hart van de wijk

Nieuwe oversteek 2
De kruising Einsteindreef en Carnegiedrieef wordt ingericht als nieuwe groene oversteek voor de HOV-lijn, fietsers en voetgangers. Op de hoek van de kruising komt een levendige plint met horeca, winkels en voorzieningen

?? Dit is niet besproken, laat staan afgestemd, met Masterplan Overvecht Centrum



Wonen aan het buurtpark 1
We ontwikkelen langs de Einsteindreef een nieuw buurtpark, omgeven door nieuwbouw met woningen, voorzieningen en werkplekken. Op deze plek wordt daar waar het de buurt versterkt bouwen in de hoofdgroenstructuur toegestaan. Dit groen wordt kwalitatief en kwantitatief gecompenseerd. We willen voorkanten gericht op het park en goede oversteken over de Einsteindreef die goed aansluiten op loop en fietsroutes aan beide zijden van de weg.

Groene verbinding
De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.

Proiel Einsteindreef
De Einsteindreef ontwikkelt tot een groene stadslaan met stedelijke gevels aan de zijde van het Centrum en een doorgaande groenverbinding aan de overkant. Op meerdere plekken verbetert de oversteekbaarheid van de weg.

Het gebied rondom de kruising van de Einsteindreef en Carnegiedreef zal ontwikkelen tot het hart van de wijk Overvecht. Met de vernieuwing van Overvecht Centrum, nieuwe gemengde ontwikkelingen en een betere (H)OV-bereikbaarheid wordt dit hét gebied waar wonen, werken, winkelen en recreëren samenkomen.

Een groter centrumgebied

- We willen dat de vernieuwing van Overvecht Centrum geen ontwikkeling op een eiland is, maar ook uitstraalt op de omgeving. Daarom verbeteren we de loop- en fietsroutes naar het Centrum toe, en ontwikkelen we woningen, werkplekken en voorzieningen in de directe omgeving van het Centrum.

Einsteindreef als groene stadsboulevard

- Om de Einsteindreef beter oversteekbaar te maken, versmallen we het wegprofiel. Daarnaast voegen we oversteken over de Einsteindreef toe. Zo is het Centrum gemakkelijker te bereiken en ook gevoelsmatig minder ver weg.
- Het groen langs de Einsteindreef richten we in als een nieuw buurtpark dat zowel vanuit het Centrum als de Kaap Hoorndreef goed bereikbaar is. De woningen aan het park verbeteren de sociale veiligheid. Met voorzieningen en horeca in de plint wordt dit een aangename verblijfsplek voor de buurt waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en kinderen veilig kunnen spelen.
- Om het Centrumgebied de sprong over de Einsteindreef te laten maken, ontwikkelen we in en aan
Het Cent
groeien z
rondom de weg samen het hart van de wijk

?? Dit is niet besproken, laat staan afgestemd, met Masterplan Overvecht Centrum

vormen.
- Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef, we behouden echter een brede groene zone langs de weg om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.



Nieuwe woningen kijken uit op het groene karakter van de Einsteindreef



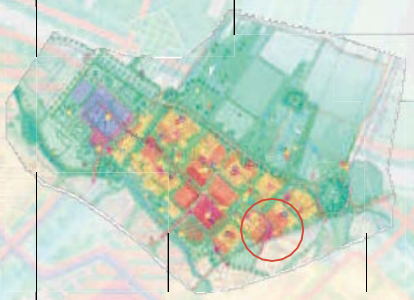
Het groene karakter komt ook terug in de binnenhoven van de nieuwe bouwblokken

Centrale as door Overvecht: Zamenhofdreef en Carnegiedreef

- De Zamenhofdreef en Carnegiedreef ontwikkelen tot de centrale route door Overvecht, die het station, het hart van de wijk en het bedrijventerrein met elkaar verbindt. Deze route wordt autovrij, met ruimte voor het HOV en een groene verbinding tussen Park de Gagel en Park de Watertoren.
- De verbinding van het Centrum naar de omliggende wijken versterken we door langs de Carnegiedreef ruimte voor werk en voorzieningen te maken. Op de hoek van de Einsteindreef en Carnegiedreef komt een combinatie van horeca, winkels en voorzieningen als uitbreiding van het Centrum. Aan de noordzijde van de Carnegiedreef worden meer woningen toegevoegd, zodat meer mensen dichtbij het Centrum en de HOV- halte wonen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Stationsgebied



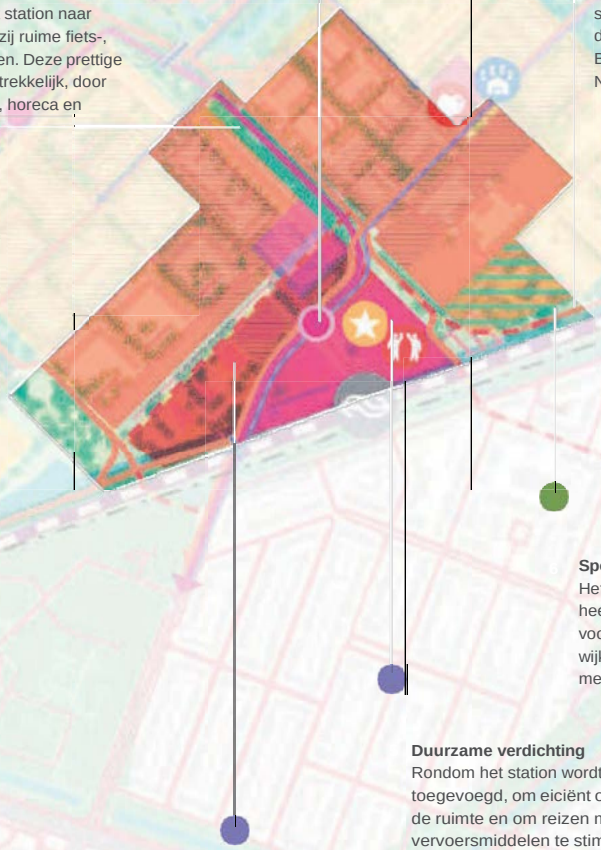
HOV-halte 2
In het stationsgebied wordt een halte in het HOV-netwerk toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.

Moezeldreef

De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar 3ark de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze prettige wijkentree is veilig en aantrekkelijk, door de aangrenzende winkels, horeca en woningen.

1

Fietsnetwerk 3
Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.



Spoorzoompark
Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende wijken en is verbonden met het buurtgroen.

Duurzame verdichting
Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd, om eiciënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.

WAAROM??

Het stationsgebied is een belangrijke entree tot Overvecht en een plek waar dagelijks veel reizigers in-, uit- of overstappen op trein en bus. Deze plek ontwikkelt tot een stedelijk knooppunt. Betere verbindingen maken het gebied tot aantrekkelijk entreegebied naar de wijk.

Entree naar Overvecht

- De Moezeldreef ontwikkelt tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren, dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige voorzieningen, horeca en woningen.

Stedelijk knooppunt

- In het stationsgebied wordt een halte van de HOV-lijn toegevoegd, waardoor een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk is.
- Rondom het station wordt nieuwe bebouwing toegevoegd met wonen, werken en voorzieningen, om eiciënt om te gaan met de ruimte en om reizen met duurzame vervoersmiddelen te stimuleren.
- Belangrijke maatschappelijke functies (zoals de scholen en moskee) dienen een plek te krijgen in de nieuwe ontwikkelingen (in geval van herontwikkeling).
- De P+R bij het station verdwijnt.

Spoorzoompark

- Het spoorzoompark heeft verblijfskwaliteit voor de aangrenzende buurten en is verbonden met het buurtgroen.
- De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark.



De stationsomgeving wordt groen ingericht en vormt een aantrekkelijke entree voor Overvecht en Tuindorp.



Aan de hoofdstraten rondom het station wordt in de plinten ruimte gereserveerd voor voorzieningen en retail, op loopafstand van het station.



Nieuwe gebouwen aan het Spoorpark.



Toevoegen van bebouwing
Rondom het station en in de nabijgelegen straten worden nieuwe woningen en bedrijfsverzamelgebouwen gerealiseerd, met behoud van de groene, ecologische, recreatieve verbinding.

Binnentuinen van de nieuwe bebouwing rondom het station zijn plekken waar werknemers kunnen pauzeren en bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Conclusies en hoe verder?

In de voorgaande hoofdstukken hebben we laten zien hoe de wijk Overvecht er in 2040 uit kan gaan zien. De vraag die we ons tenslotte willen stellen is: denken we dat we de ambities en de zaken die we willen bereiken ook daadwerkelijk kunnen halen (zoals beschreven in hoofdstuk 1 “Ambities voor Overvecht”)? In dit hoofdstuk zetten we dat op een rij.

We laten ook de belangrijkste punten zien die we opgehaald in de vele gesprekken die we hebben gevoerd met de bewoners, ondernemers, woningcorporaties, ontwikkelaars in Overvecht en in de online peilingen.

+ Toevoeging van minimaal 3000 banen

Wat willen we bereiken?

Overvecht heeft ruimte voor (nieuwe) bedrijven en het is aantrekkelijk voor ondernemers om zich hier te vestigen. Zo kunnen Overvechters werken en ondernemen in de wijk.

Is het realiseerbaar?

We zien op verschillende plekken kansen om werkgelegenheid toe te voegen. Een deel van de banen kan worden toegevoegd op het bedrijventerrein, een ander deel is gekoppeld aan de plekken waar we woningen ontwikkelen. In nieuwe woongebouwen is ook ruimte voor werkplekken in bijvoorbeeld de plinten of op de eerste verdiepingen Daarnaast worden door het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen (een VO-school of gezondheidscentrum) ook banen toegevoegd in de wijk. Als we de plekken kunnen ontwikkelen die zijn aangegeven in deze Omgevingsvisie ruimte ontstaat er ruimte voor de extra 3.000 banen.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Voor het toevoegen van werkgelegenheid op het bedrijventerrein zijn we afhankelijk van eigenaren/initiatiefnemers op het terrein. Werk in de wijk kan alleen worden toegevoegd op plekken waar ontwikkelingen ontstaan in combinatie met wonen (zie hierboven). Daarmee is de groei van het aantal banen dus gedeeltelijk gekoppeld aan de groei van het aantal woningen. Blijft dat laatste achter, dan zal er ook minder ruimte zijn voor nieuwe banen.

DocuSign

+ Toevoeging van minimaal 5.000 woningen

Wat willen we bereiken?

Overvecht beschikt over verschillende soorten huizen en draagt bij aan de groei van de stad. Zo kunnen mensen uit Overvecht makkelijker een passende woning vinden in de wijk. Of van een kleine naar een grotere woning verhuizen. En is er ruimte voor andere mensen die een woning zoeken.

Is het realiseerbaar?

We zien voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 ruimte te vinden voor 5.000 woningen in Overvecht. Het gaat daarbij om zowel grotere ontwikkelingen (zoals Overvecht Centrum) als kleinere ontwikkelingen in de buurten. Niet alles zal gebouwd kunnen worden in de toekomst, maar we denken dat 5.000 extra woningen een reële inschatting is. We maken per project duidelijke afspraken over welk type woningen op welke plek. Zo zorgen we voor een diverser woningaanbod in 2040. De uitgangspunten voor het woningbouwprogramma algemeen en per buurt zijn daarvoor leidend.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Op de plekken waar we kansen zien voor extra woningen, staan soms al gebouwen, bomen en wonen er mensen in de directe omgeving. Als we alleen op de plekken aan de slag kunnen gaan waar we al deze zaken sparen, is het niet mogelijk om het aantal daadwerkelijk te halen. Voor de realisatie van nieuwe projecten zijn we bovendien voor een groot deel afhankelijk van andere partijen (de huidige eigenaren); we hebben als gemeente beperkt grond om te ontwikkelen. We zijn dan ook afhankelijk van de financiële bereidheid van derden om te investeren in extra woningen. Financiële haalbaarheid zal per project onderzocht moeten worden.

Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare

Wat willen we bereiken?

Het groene karakter van Overvecht blijft behouden. Het groen groeit mee. Buurtstraten zijn groener en aantrekkelijker. Ook zijn verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht met elkaar verbonden. Autowegen door de parken komen te vervallen. Hierdoor worden de parken meer één geheel. Park de Watertoren en Park de Gagel zijn verbonden door een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. Het groen is diverser door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Is het realiseerbaar?

Binnen het huidige plan kan bijna 80 hectare groen worden toegevoegd. Uitbreiding van groen gebeurt onder andere door omzetting van agrarisch gebied naar recreatief groen en het vergroenen van straten. Ook door verbetering van de parken, verbindingen en buurten maken we nieuw groen. Door het opheffen of verplaatsen van parkeerplaatsen uit woonstraten ontstaat ruimte om straten te vergroenen. De groenberekeningen staan in deel B (pagina 98).

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Er kunnen pas extra parkeerplaatsen verwijderd worden als er een mobiliteitstransitie op gang is. Ook de financiële haalbaarheid speelt hierin een rol, want parkeerplaatsen verplaatsen naar gebouwde parkeervoorzieningen vraagt een linke investering. Voor de integrale vernieuwing van de openbare ruimte is extra financiele ruimte nodig om mee te kunnen liften op de vervangingsopgave. Het kunnen verwerven van gronden is afhankelijk van het grondbeleid en financiële middelen.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht

Wat willen we bereiken?

Overvecht is de groenste wijk van Utrecht. Het klimaat verandert, en Overvecht verandert mee. De wijk bereidt zich voor op warmere droge zomers en plotselinge stortbuien.

Is het realiseerbaar?

Door de versteende buurten en straten in Overvecht groener te maken, maken we de wijk klimaatadaptiever. Daardoor kan er in de wijk in de toekomst meer water worden opgevangen in de bodem en neemt de kans op hittestress en schade door droogte aan groen af. Dit is afhankelijk van onder andere de haalbaarheid van het verplaatsen of verwijderen van parkeerplaatsen uit de woonstraten. Voor meer kwaliteit en diversiteit van het groen is een aangepast beheerregime nodig voor de hele wijk en bijhorende structurele middelen voor beheer.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

De vergroening is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht op termijn opnieuw moet worden ingericht. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. Het beschikbaar komen van voldoende budget is hierbij een randvoorwaarde.

Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen

Wat willen we bereiken?

Overvechters voelen zich gezonder en veiliger. De omgeving biedt voldoende ruimte om te sporten, spelen en bewegen.

Is het realiseerbaar?

We kiezen ervoor om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. Dat doen we door het gebruik van de bestaande sportaccommodaties te optimaliseren. Daarnaast zien we kansen om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de lange termijn zoeken we inpassing van 3 of 4 extra sportvelden. Zoeklocatie is in eerste instantie het Noorderpark, waar een ruimtelijke afweging gemaakt moet worden met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie. Door een aansprekende sportieve openbare ruimte in parken en bij scholen te maken voor jongens én meisjes verleiden we kinderen en jongeren om meer te spelen en te sporten.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Voor de lange termijn moet er ruimte gevonden worden voor drie à vier sportvelden. Zoeklocaties is in eerste instantie het Noorderpark, maar daar moet nog een ruimtelijke afweging plaatsvinden met de andere ruimtevragende opgaven zoals energieopwekking, groen en recreatie. En ook in combinatie met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Indien er geen ruimte gevonden wordt in het Noorderpark, zal gekeken moeten worden of verplaatsen van de volkstuinen een mogelijkheid is, om ruimte te maken voor sport. De groei van sport is gekoppeld aan de groei van de wijk. Blijft de bouw van woningen achter, dan zal uitbreiding van sport niet, minder of later nodig zijn.

Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen

Wat willen we bereiken?

Overvecht blijft een prettige en inclusieve wijk voor iedereen, met extra aandacht voor voorzieningen voor ouderen, kinderen en zorgbehoevenden. De culturele diversiteit van Overvecht blijft een kracht.

Is het realiseerbaar?

In Overvecht Centrum wordt ruimte gereserveerd voor een grote, culturele voorziening met regionale aantrekkingskracht. Dit wordt verder uitgewerkt in het Masterplan voor Overvecht Centrum. Daarnaast worden de harten van de buurten uitgebreid met zorgvoorzieningen, zodat huidige en nieuwe Overvechters dat dichtbij huis kunnen vinden.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

Betaalbaarheid blijft een belangrijke voorwaarde voor de vestiging van culturele voorzieningen. Bij het kiezen van een locatie voor onderwijs en zorg zijn veilige en aantrekkelijke routes naar deze plekken van belang.

Betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad

Wat willen we bereiken?

Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht, door goede verbindingen voor mens en dier worden Overvecht de buurten en de omliggende gebieden beter verbonden.

Is het realiseerbaar?

Met een centrale HOV-as door de wijk is Overvecht goed verbonden met de rest van de stad. We voorzien extra verbindingen voor mensen en natuur onder het spoor en over de Vecht en NRU. Het fietsnetwerk krijgt een upgrade en ontbrekende schakels worden gerealiseerd. Groene gebieden worden met elkaar verbonden, zoals Park De Gagel en Park De Watertoren door de groenzone langs de Carnegiedreef.

maar door de autoknips minder goed met zichzelf.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?

De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen. De ligging van de voorgestelde verbindingen over de Vecht ligt niet vast. De haalbaarheid van de verbindingen over de Vecht en spoor moet nog onderzocht worden.

Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat je ten principale kunt kiezen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Aanpassen wegprofiel als ingreep!
Het kan dus wél!

Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer

Wat willen we bereiken?
Overvecht is een verkeersveilige wijk waar je prettig kan lopen, fietsen en spelen.

Is het realiseerbaar?
Het herinrichten van straten levert een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid. Door wegen te versmallen ontstaat meer ruimte voor verblijven, spelen en voor lopen. Ook wordt het veiliger om te fietsen als auto's er minder hard kunnen rijden. Door minder doorgaande autoverbindingen te maken, worden de buurten autoluw en daarmee veiliger. De Einsteindreef, Braillledreef en een deel van de Fransiscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbaan zal de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger vergroten en het makkelijker maken deze dreven over te steken.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?
Het is een enorme kans maar het betekent ook dat bijna iedere dreef in Overvecht opnieuw moet worden ingericht. We willen dat zoveel mogelijk slim doen, door mee te liften met het vervangen van het riool en het wegenonderhoud. Het beschikbaar komen van voldoende budget kan hier een risico in zijn.

Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen

Wat willen we bereiken?
Overvecht wordt op een duurzame manier verwarmd. Waar mogelijk maken we een circulaire openbare ruimte en wordt er circulair gebouwd.

Is het realiseerbaar?
Hierbij maken we onderscheid tussen grotere Overvecht overstijgende veranderingen (bijv. aanleg warmtenet), oplossingen op projectniveau (circulair gebouw) en oplossingen in de openbare ruimte. Soms moet Overvecht als geheel beschouwd worden, soms moeten beslissingen hiervoor op projectniveau gemaakt worden.

Wat zijn de voorwaarden en risico's?
De aanleg van het warmtenet maakt deel uit van een integrale aanpak van de openbare ruimte, waarin o.a. ook rioolvervanging en het vergroenen van de buitenruimte wordt meegenomen. Zowel in het ontwerp als de fasering dienen deze thema's integraal samengebracht te worden.

Wat hebben we opgehaald?
Het participatieproces heeft veel verschillende input opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. Niet

iedereen is het eens met de ambities uit de omgevingsvisie, zoals bijvoorbeeld het bouwen van 5.000 woningen. Tegelijkertijd zien veel inwoners de kansen die de visie biedt om Overvecht tot een aantrekkelijker wijk te maken. Zoals: beter openbaar vervoer, betere inrichting voor fietsers, meer ruimte voor betaalbare werkplekken. Uit het participatieproces blijkt de behoefte aan verbetering van de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid, behoud en verbetering van het groen en een zorgvuldige inpassing van nieuwe bebouwing. Het toevoegen van 5000 woningen en 3000 werkplekken stuit op weerstand onder de wijkbewoners en sommige bewoners maken zich grote zorgen over de mogelijke sloop van hun woning.

De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie. Waar mogelijk zijn wensen en belangen meegenomen, maar soms zijn andere afwegingen gemaakt.

In het Participatiedocument (bijlage 1) gaan we uitgebreid in op alle reacties die we hebben opgehaald.

Participatie stopt niet als de omgevingsvisie is vastgesteld en gaat verder op het niveau van afzonderlijke projecten. We werken volgens de spelregels van 'Samen Stad Maken' en volgen de procesafspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht.

PlanMER (aparte bijlage)
Voor de Omgevingsvisie is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht.

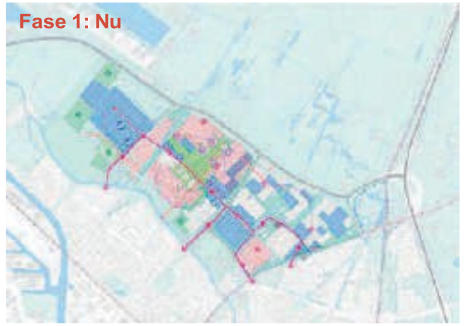
Om de mogelijke relevante milieueffecten tijdig in beeld te brengen en onderdeel uit te laten maken van het ontwerpproces van de Omgevingsvisie is gekozen voor een proces waarbij het onderzoek gelijktijdig met het maken van de Omgevingsvisie is opgesteld.

Met de onderzoeksresultaten kunnen gemaakte keuzes in de Omgevingsvisie onderbouwd worden. Mobiliteit is daarbij een belangrijk aandachtspunt. De keuzes binnen de Omgevingsvisie Overvecht zorgen voor verkeerstoenames met bijbehorende milieueffecten op de gebiedsontsluitingswegen (Einsteindreef, Fransiscusdreef) van Overvecht. Om deze forse verkeerstoenames te voorkomen is een brede mobiliteitsaanpak, zoals in de Omgevingsvisie beschreven, noodzakelijk.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

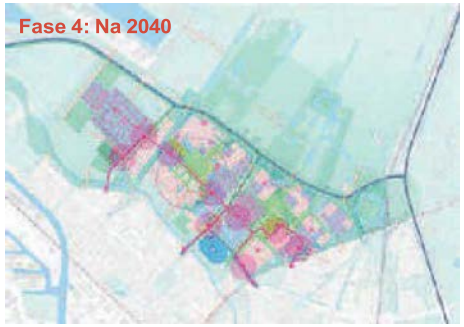
Uitvoering
Niet alle ontwikkelingen en transformaties kunnen gelijk en tegelijkertijd worden uitgevoerd. Deze zullen daarom stapsgewijs gebeuren. Zo zal de wijk geleidelijk veranderen naar het toekomstbeeld voor 2040. De ambitie daarbij is om alle tussengelegen fases al een positieve bijdrage te laten leveren aan de wijk. Daarnaast worden ontwikkelingen zo veel mogelijk aan elkaar gekoppeld, zodat de overlast op de omgeving zo klein mogelijk blijft.

Er zijn verschillende factoren die de fasering van de ontwikkelingen onzeker maken, zoals de financiering, ontwikkelcapaciteit en samenwerking met verschillende stakeholders. Een precieze planning is daarom niet te maken. In de Uitvoeringsstrategie wordt wel op hoofdlijnen een fasering in vier fases beschreven, rekening houdend met de afhankelijkheden tussen verschillende ontwikkelingen. Deze fases noemen we: 1. Nu, 2. Straks, 3. Later en 4. Na 2040. Daarbij wordt ook rekening gehouden met andere lopende trajecten, zoals verschillende woningbouwontwikkelingen en de integrale aanpak openbare ruimte (o.a. aanleg warmtenet, rioolvervanging en herinrichting buitenruimte).









Het proces tot heden geeft hier niet het goede vertrouwen in

Hoe verder?
Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. En het gaat bijvoorbeeld ook om het precieze ontwerp van het groen in de parken, de inrichting van wegen inclusief beoogde knips of de nieuwe parkeeroplossingen. Hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, vraagt nadere uitwerking in projecten en afspraken met grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen.

Wat betekent deze visie voor huiseigenaren en huurders?
De omgevingsvisie kijkt vooruit naar het jaar 2040 met de blik van nu. De omgevingsvisie beschrijft de richting die we op willen, geeft de kaders aan en beschrijft de belangrijke waarden. Alleen plannen of projecten die nu al in het omgevingsplan (dat is de nieuwe naam voor bestemmingsplan) passen kunnen al worden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om het herinrichten van een straat of een dakopbouw.

Voor de meeste zaken in deze omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Dat betekent dat nieuwe projecten en initiatieven van eigenaren of ontwikkelaars altijd eerst worden getoetst aan het huidige omgevingsplan (oude bestemmingsplan). Past het niet dan kijken we of het plan wel in deze omgevingsvisie past.

Pas als wij denken dat zo'n plan bij kan dragen aan onze ambities zetten we een volgende stap. Voor eenvoudiger projecten kan dat door het aanvragen van een omgevingsvergunning maar voor grotere plannen zijn meer stappen en besluiten (van de bijvoorbeeld de gemeenteraad) nodig. Dat geldt ook voor plannen die we als gemeente zelf hebben op plekken die van de gemeente zijn. Voor alle vervolg stappen geldt dat we dat samen doen met bewoners, eigenaren en omwonenden

Eigenaar van een woning of bedrijfspand
Als eigenaar van een woning of een bedrijfspand kun je zelf met plannen komen als je iets wilt veranderen. Bijvoorbeeld voor een opbouw. Een andere mogelijkheid is dat anderen met plannen of projecten komen die het eigendom van een ander raken. Om dergelijke plannen uit te kunnen voeren is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Huurder van een woning
Als u een woning huurt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact met u zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig.

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Een fundamenteel recht voor elke huurder (dus ook als je huurt bij een andere partij dan een woningcorporatie) is huurdersbescherming. Dit recht zorgt ervoor dat je niet zomaar uit je woning kunt worden gezet. Wel kan de verhuurder je contract beëindigen met een goede reden.

Wat staat er in deel B?

In Deel B (bijlage van dit document) is de onderbouwing bij de verschillende keuzes te lezen, bijvoorbeeld hoeveel, waar en hoe we groen toevoegen aan de wijk. Maar ook een technische onderbouwing bij de gemaakte mobiliteitskeuzes. En in welke volgorde de veranderingen zullen plaatsvinden. Deze volgorde is omschreven in een Uitvoeringsstrategie. Met deze strategie willen we tot een haalbare, realistische ontwikkeling komen naar het Overvecht van 2040. Gezien de schaal van de transformatie zal deze ontwikkeling gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt.

Nee, dat vind je helaas niet in Deel B.

Wel een beschrijving van variant 1 en van Variant 2.
Maar de keuze voor Variant 1 komt uit het ongerijmde en is ZEKER NIET onderbouwd.

Deze omgevingsvisie is uitgevoerd door PosadMaxwan in opdracht van de Gemeente Utrecht, in samenwerking met Felixx Landscape Architects, Goudappel, Shift architecture & urbanism, PlanB, TAUW en Urban Reality.

Gemeente Utrecht
Martine Sluijter, Irmo Kaal, Twan Seton, Uli Centmayer, Tanja Lazardis, Willemijn Hellemans, Dirk Iede Terpstra, Vincent Peters, Kati Dijk, Sibel Sukan, Désirée Eriks, Leanne Reijnen, Nico van Selm, Eveline de Groot, Ingrid van Amelsfoort, Garmond Ruighaver, Arjan Corten. Joke Brouwer, Anna Zuidmeer, Bettina van Santen, Iris Saruhan, Jiri van den Berg, projectteam

PosadMaxwan
Emile Revier, Gijs de Haan, Karlou Westerbeek, Maria Symeonidi, Shuangyun Chen, Satria Agung Permana, Xiaoqian Cheng

Felixx Landscape Architects
-ohn de *root, Zofia .rz\kwaska, Nanc\ Smolka, Kiana Nikoosiar Jahromi

Goudappel
Christiaan Kwantes, Bas Alferink

Shift Architecture & Urbanism
Oana Rades, Tim Stoop

PlanB
Elisabeth Boersma, Hans van der Schroeff

TAUW
Joost de Jong, Huub van Geldorp

Urban Reality
Mohammed Bodra, Zino Schouman

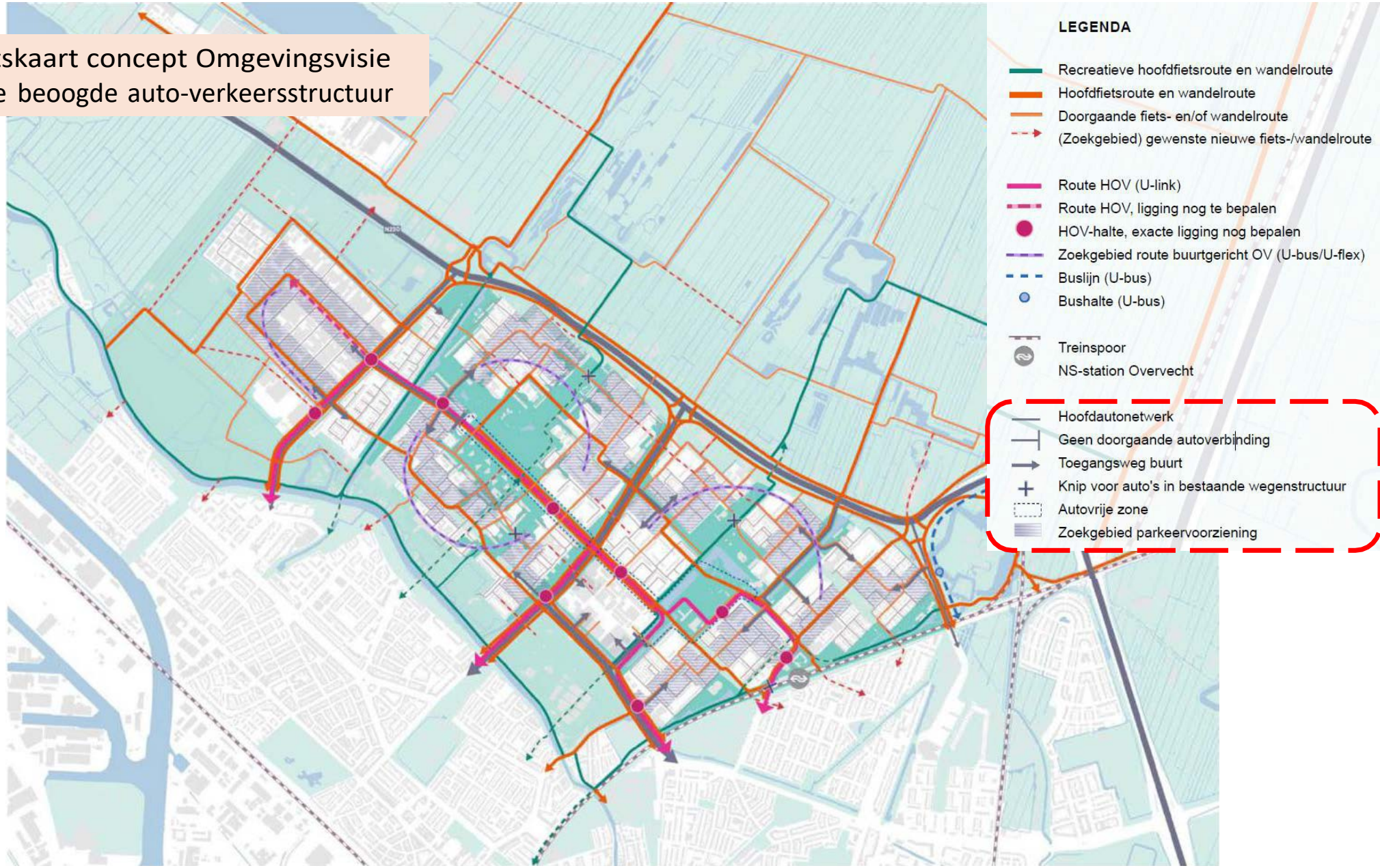
POSADMAXWAN
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

April 2024

DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

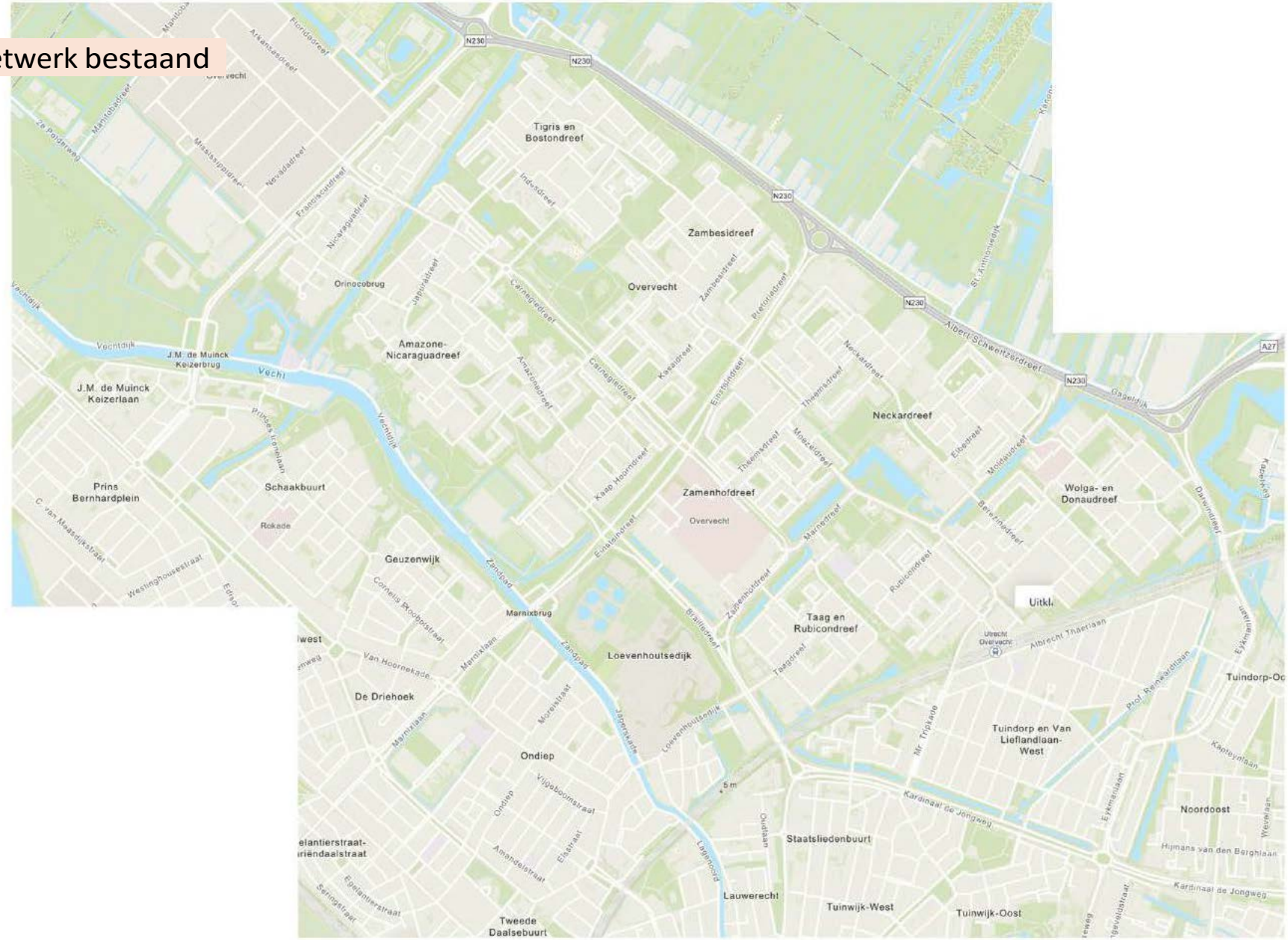
bijlage 6

Overzichtskaart concept Omgevingsvisie
In grijs: de beoogde auto-verkeersstructuur



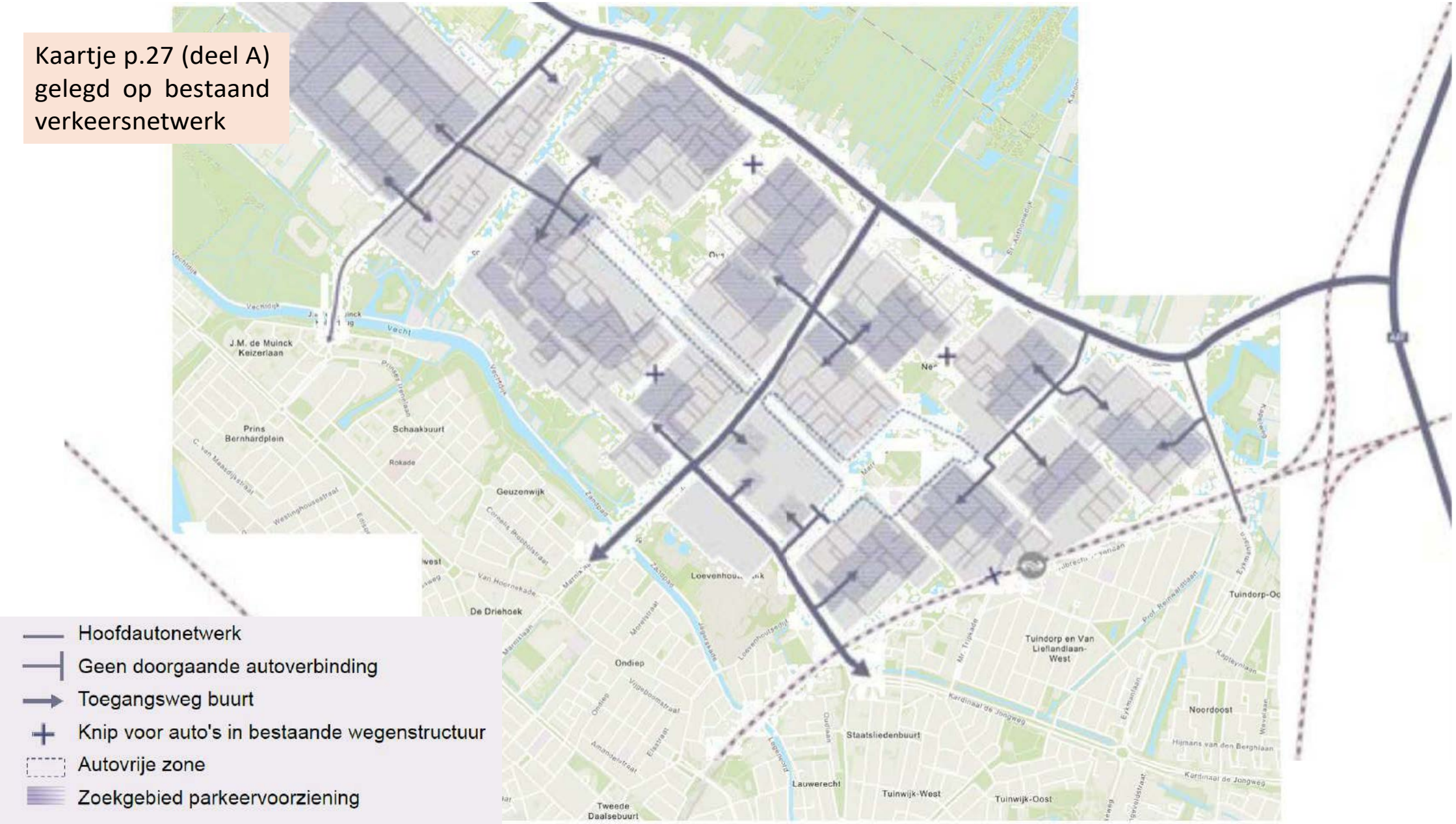
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Verkeersnetwerk bestaand



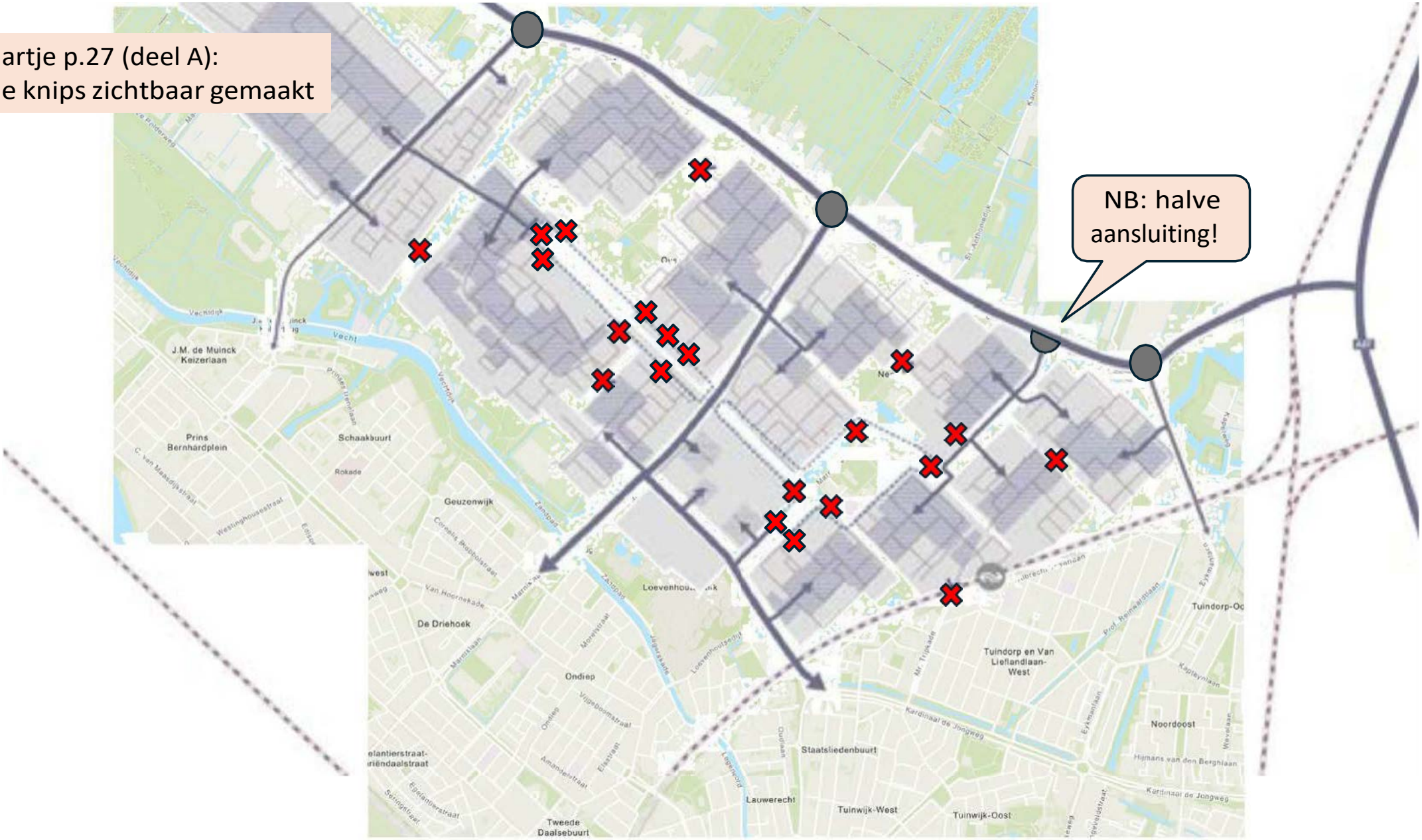
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A) gelegd op bestaand verkeersnetwerk



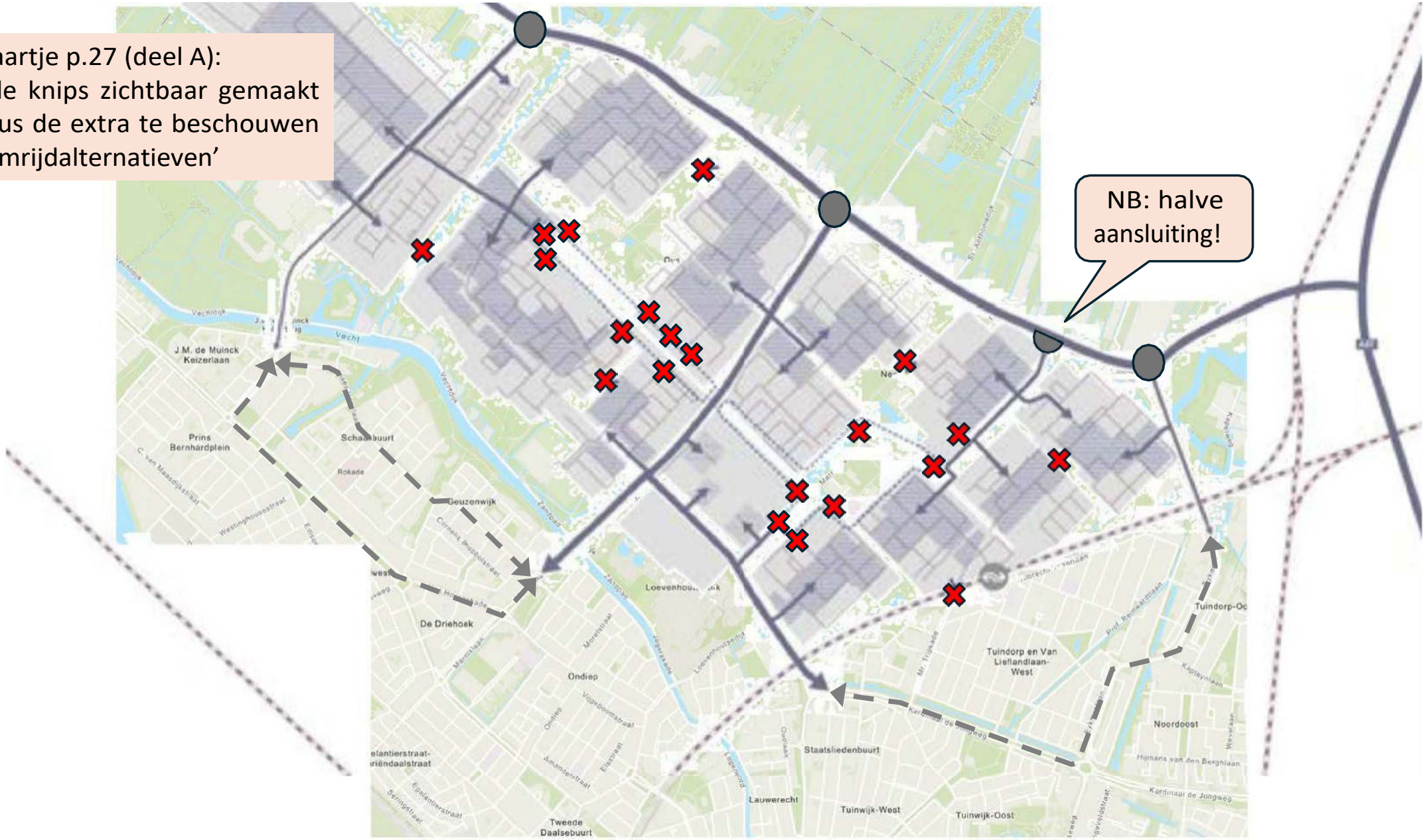
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A):
alle knips zichtbaar gemaakt



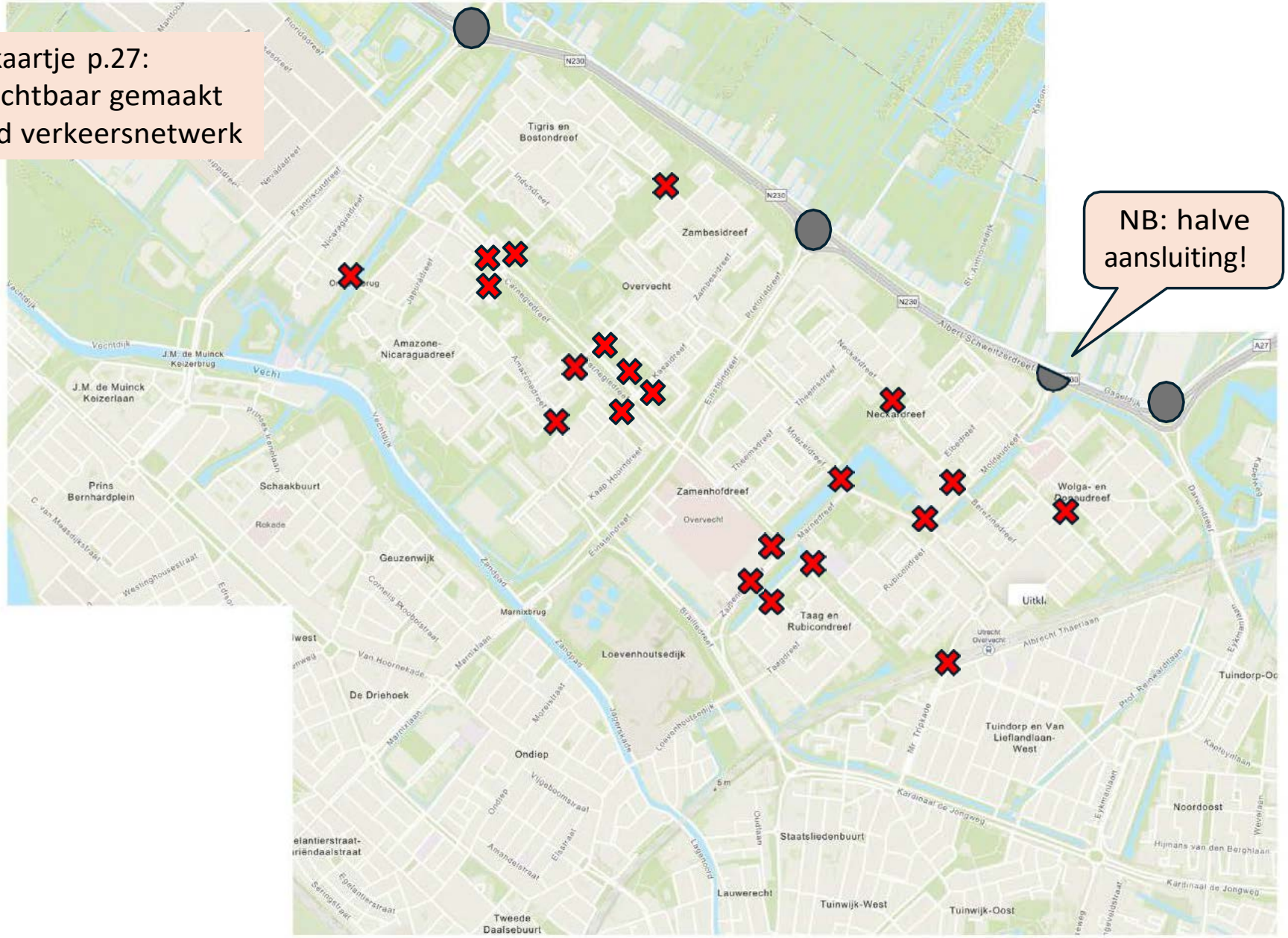
DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

Kaartje p.27 (deel A):
alle knips zichtbaar gemaakt plus de extra te beschouwen ‘omrijdalternatieven’



DocuSign Envelope ID: 0CEC7A4D-FB66-4FBC-A9F9-9BCA8B6E8FAF

En zonder kaartje p.27:
alle knips zichtbaar gemaakt
op bestaand verkeersnetwerk



Bijlage 2b

Zienswijze 466
op PlanMER Omgevingsvisie Overvecht

Aan: gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Per mail: omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

Kopie aan: overvechtcentrum@utrecht.nl - griffie.gemeenteraad@utrecht.nl

Betreft: **zienswijze op het PlanMER behorende bij de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht**

Utrecht, 19 mei 2024

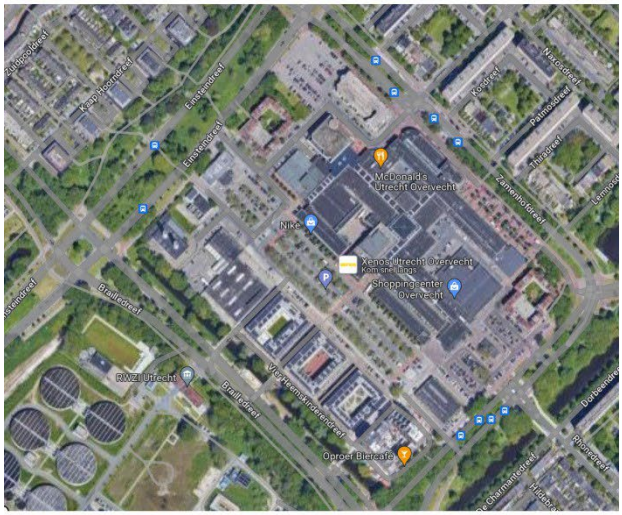
Geachte raadsleden,

Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak, en daarbij, impliciet, ook het onderliggende PlanMER. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op dit onderliggende PlanMER.

1. Positionering NAAM – Masterplan Overvecht Centrum - Omgevingsvisie

De Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A. (hierna: de NAAM) is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht. Binnen het areaal van het bestaande winkelcentrum zijn ruim 50 vastgoedeigenaren (verplicht) lid van de NAAM.

De NAAM heeft eind 2022, met unanieme instemming van haar Algemene LedenVergadering, een **intentieovereenkomst gesloten met de gemeente** Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het **Masterplan Overvecht Centrum**.





Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn.

Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces.

Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten.

Twee zienswijzen

In de voorliggende zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller.

In een separate zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een *best of both worlds*-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten.

Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd.

2. Bekendmaking NRD en PlanMER

NRD

De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is **geen enkele ruchtbaarheid** gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1.

Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt [1], dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn.

PlanMER

Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, **nergens is genoemd** in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b.

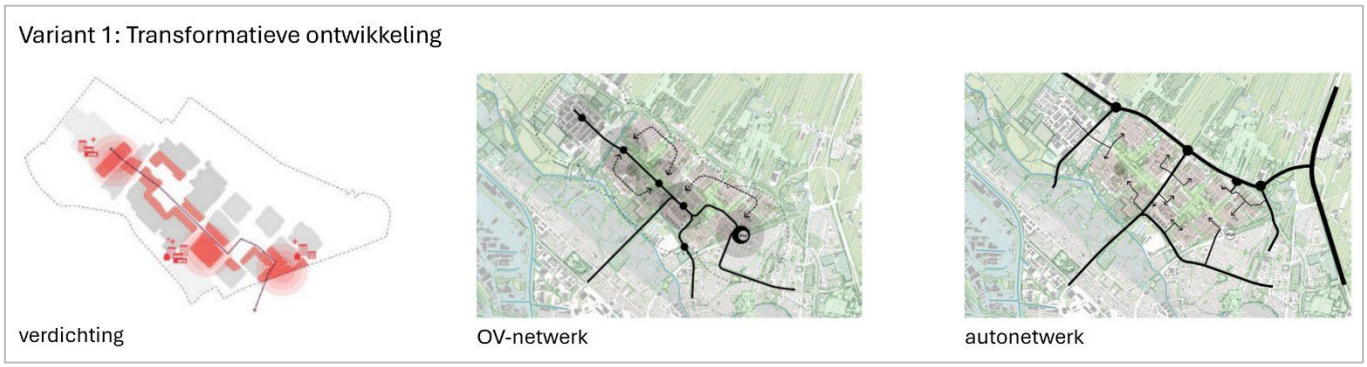
3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg **twee in hoofdzaak verschillende varianten** uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.)

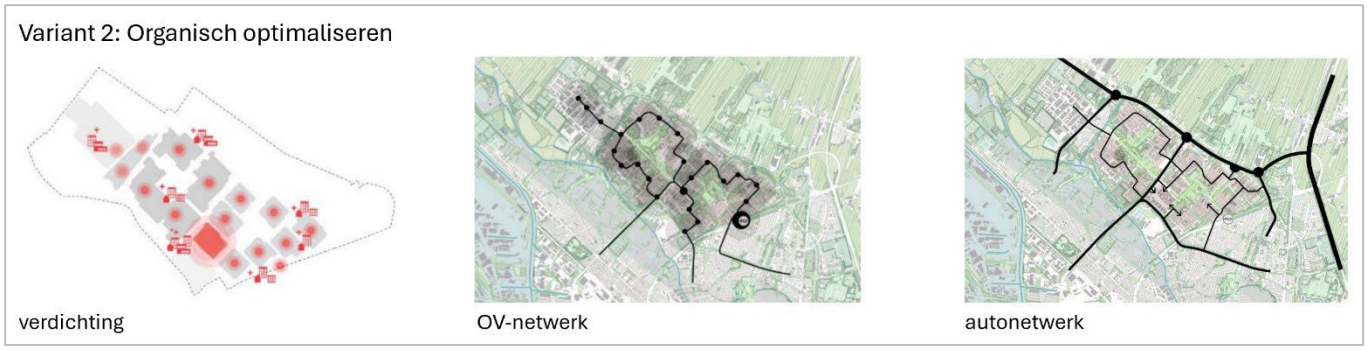
[1] De publicatie opent met de zin “De gemeente werkt, samen met bewoners en ondernemers in de wijk en andere belanghebbenden, aan een toekomstplan voor de wijk Overvecht in Utrecht”. Bij die samenwerking past het in onze ogen dat eigenaren en ondernemers van de wijkwinkelcentra in de wijk actief geïnformeerd worden over dergelijke procedurestappen, wat niet gebeurd is.

Hieronder eerst een korte beschrijving van de twee varianten, in het PlanMER nog 'Alternatieven' geheten. De twee afbeeldingen laten enkel de thema's zien waarin de twee alternatieven van elkaar verschillen.

Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. *Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.* (citaat PlanMER)



Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. *In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur.* (citaat PlanMER)



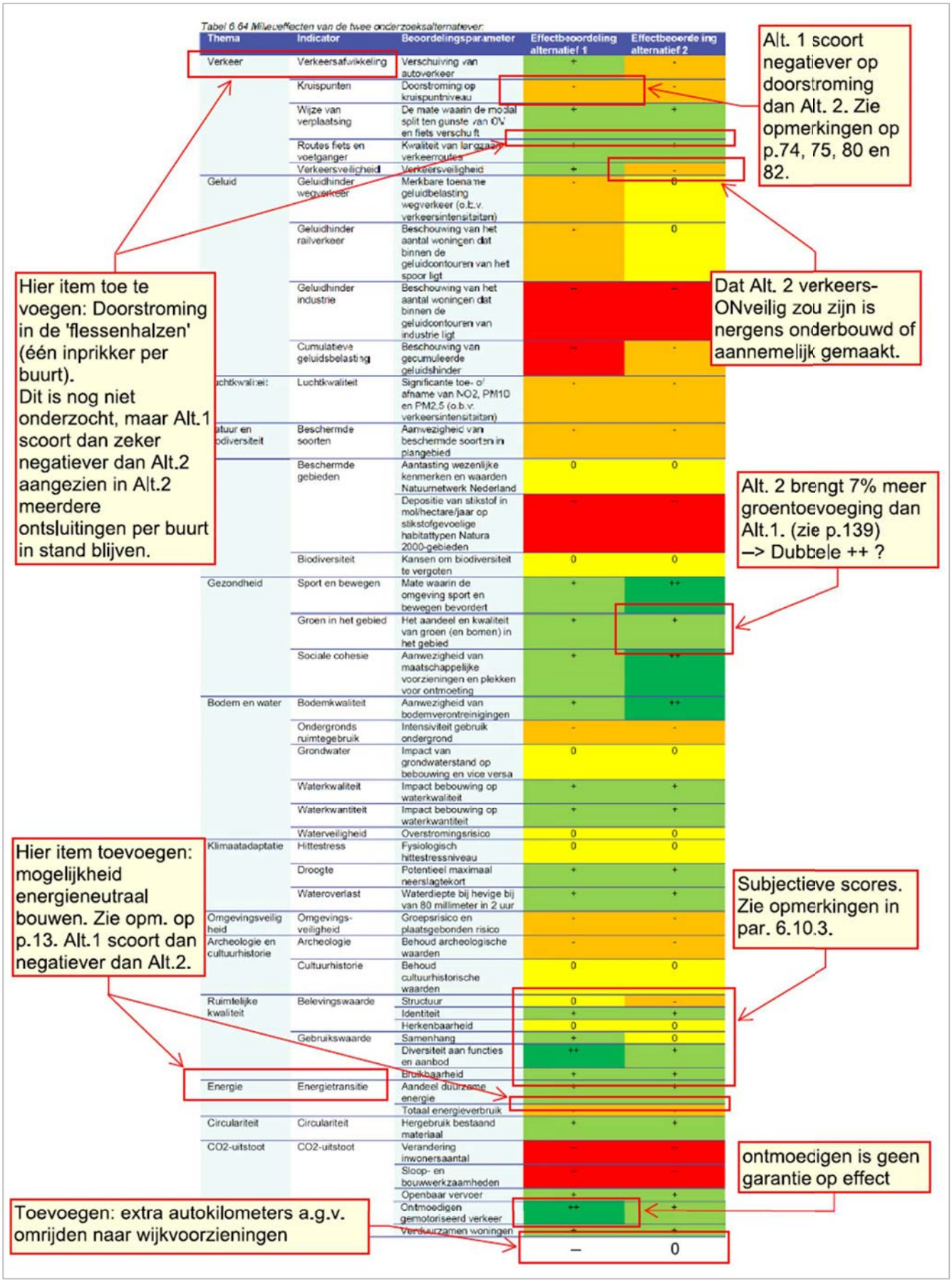
Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.

De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in.
Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd.

4. Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven

Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen.

Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd.



Ontbrekende thema's / indicatoren

Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om:

- **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen
- het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht
- het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU)

Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1.

Geen weging toegepast

Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*."

Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd!

5. Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen

Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages.

Verkeer

In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.

- Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen.
- In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75.
- De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**.
- Onder de indicator 'verkeersafwikkeling' krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de

parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de **verkeersafwikkeling** (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt).

Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor *iets anders* dan verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74.

- Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. **Die ex aequo volgt NIET** uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt.

Afwikkeling / verzadigingsgraden op kruispunten: tabel 6.8 en 6.10 van PlanMER gecombineerd

Kruisp.#	Naam kruispunt	huidige situatie		autonome ontwikkeling		Alternatief 1		Alternatief 2	
	kruispunt	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.	ochtendsp	avondsp.
1	Franciscusdreef - Orinocodreef	0,78	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
2	Franciscusdreef - Rio Brancodreef	0,93	>1	0,99	>1	>1	>1	>1	>1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0,58	0,66	0,82	0,85				
4	Franciscusdreef - NRU	>1	>1	0,59	0,73	0,44	0,54	0,51	0,59
5	Carnegiedreef - Gangesdreef	0,68	0,88	0,66	0,88	0,97	>1	0,92	0,96
6	Einsteindreef - Brailledreef	0,85	0,90	0,85	0,94	0,93	>1	>1	>1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0,65	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0,71	0,81	0,99	0,96	>1	>1	>1	>1
9	Einsteindreef - NRU	0,89	0,85	0,50	0,40	0,80	0,49	0,69	0,48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0,27	0,27	0,44	0,66	0,85	0,88	0,85	0,85
11	Brailledreef - Zamenhofdreef	0,61	0,85	0,85	0,69	0,48	0,68	0,46	0,72
12	Zamenhofdreef - Rhonedreef	0,43	0,78	0,85	0,84	0,85	>1	0,86	>1
13	Brailledreef - Taagdreef	0,83	0,90	0,85	0,86	0,81	0,87	0,84	0,88
14	Tiberdreef - Moezeldreef	0,19	0,15	0,25	0,19			0,33	0,31
15	Darwindreef - Wolgadreef	0,79	0,85	0,98	>1	0,85	0,85	0,87	0,91
16	Darwindreef - NRU	0,95	0,88	0,85	0,69	0,62	0,64	0,83	0,70
17	Moldaudreef - NRU	>1	>1	0,50	0,43	0,13	0,16	0,30	0,27

Groen: goede afwikkeling Geel: matige afwikkeling Lichtrood: kans op filevorming groot Donkerrood: structureel doorstromingsprobleem
(kleurcodes ontleend aan tekst op p.64)

Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere.

Intensiteiten wegvakken: tabel 6.7 en 6.9 van PlanMER gecombineerd

Wegvak		2030	Alternatief 1		Alternatief 2	
		Intensiteiten	Intensiteiten	δ tov 2030	Intensiteiten	δ tov 2030
Franciscusdreef (noord)	2x2	26.600	32.800	+23%	29.700	+12%
NRU	2x2	69.300	77.100	+11%	73.900	+7%
Moldaudreef	2x1	11.500	4.900	-57%	6.800	-41%
Wolgadreef	2x1	9.900	7.800	-21%	11.100	+12%
Einsteindreef (noord 1)	2x1	12.800	27.900	+118%	22.800	+78%
Japuradreef	2x1	800	1.000	+25%	900	+13%
Nijldreef	2x1	2.600	1.800	-31%	3.900	+50%

Groen: doorstroming goed Lichtrood: congestie mogelijk Donkerrood: boven capaciteit
(kleurcodes ontleend aan tekst op p.180 Deel B ontwerp-Omgevingsvisie)

Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2.

- NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken "*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*". Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken.

Gezondheid

- Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1.

Ruimtelijke kwaliteit

Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden:

- P. 189: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 1 onder de parameter 'structuur' als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden.

- P.191: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 2 onder de parameter 'structuur' als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er 'in meer buurten ingrepen' worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden.

- P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter 'identiteit' (ook vallend onder 'belevingswaarde'). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.

- P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1.

- P.192. Voor de indicator 'gebruikerswaarde' wordt voor de parameter 'diversiteit functies / aanbod' gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.

Energie

- Op p.13 staat vermeld: "*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*" **Energieneutraal bouwen is niet opgenomen** als

parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

- De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)
  Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

- Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.

- Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.

Conclusie milieueffecten

Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate.

6. Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie

In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar.

Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie.

Het doelbereik op ambities

In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van

zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn.

Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?

Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven.

Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!

Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd.

7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum

In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen:

- Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*."
  → Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden.

- Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet.

8. Subjectiviteit en vooringenomenheid

Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3.

- In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen.

- In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80.

- Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeks-alternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer.

Die mitigerende maatregel wordt gevonden in “extra scherp parkeerbeleid” [2] en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt).

9. Procedure

Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER.

Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag.

10. Tot slot

We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV.

In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren').

Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.**

Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2.
Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.

De NAAM van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.

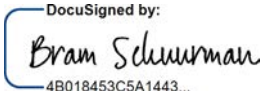
Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet.

– o – o – o – o – o – o – o – o – ondertekening zie volgend blad – o – o – o – o – o – o – o –

[2] Voor Alternatief 1 wordt uitgegaan van betaald parkeren gedurende de gehele dag (en avond) en wordt jaarlijks 1% van het areaal aan straatparkeren verwijderd. Voor Alternatief 2 wordt uitgegaan van betaald parkeren tussen 06.00 en 11.00, en jaarlijks verwijderen van 0,5% van het areaal aan straatparkeren.

Hoogachtend,
Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A.





G.J. Oostenrijk
voorzitter

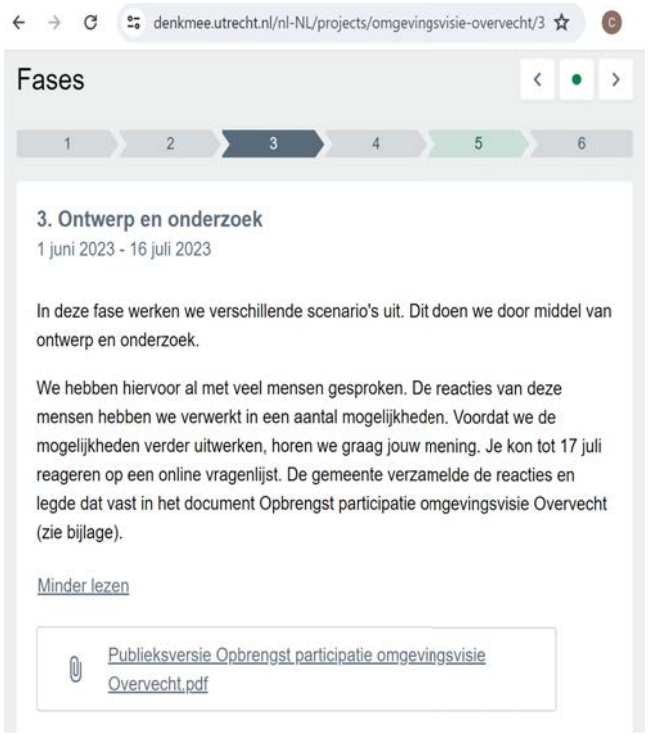
A.G. Schuurman
bestuurslid

Bijlagen:

1. (niet-) bekendmaking NRD
2. A. (niet-)bekendmaking planMER / wijkbericht
   B. (niet-)bekendmaking planMER / projectpagina
3. Annotaties bij PlanMER

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

bijlage 1







Projectpagina Omgevingsvisie Overvecht periode juni – juli 2023: geen melding over de NRD

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ontwikkelorganisatie
Overvecht
Telefoon 14030
E-Mail
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
www.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht

Bijlage 2a

Gemeente Utrecht

bekendmaking tervisielegging
ontwerp-Omgevingsvisie

geen enkel woord over het
PlanMER

Wijkbericht

april 2024

Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor uw buurt?

De gemeente Utrecht maakt een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. In deze visie staan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk tot 2040. De inspraakperiode voor de ontwerp omgevingsvisie Overvecht is gestart. Tot 20 mei 2024 kunt u uw reactie geven. In dit wijkbericht leest u wat er in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat en hoe u kunt reageren.

Een omgevingsvisie voor de hele wijk

We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren. Ook zijn er vanuit de stad opgaven om bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken in Overvecht. Afgelopen jaar hebben veel Overvechters meegedacht over deze voorstellen.
In de ontwerp omgevingsvisie staan voorstellen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht.
Een omgevingsvisie is een toekomstbeeld: het geeft geen toestemming om te gaan bouwen. Ook vervallen rechten van eigenaren en huurders niet.

Groen en blauw verbeteren en versterken

We willen het groen in de wijk zoveel mogelijk behouden en versterken. Als Overvecht groeit, groeit het groen mee. We maken buurtstraten groener en aantrekkelijker. Ook verbinden we de verschillende groene gebieden binnen en buiten Overvecht met elkaar. Autowegen door de parken komen te vervallen. Hierdoor worden de parken meer één geheel.
We verbinden Park De Watertoren en Park de Gagel door een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef. We versterken het groen door meer verschillende soorten groen aan te planten en door het aanleggen van natuurvriendelijke oevers.

Veilig en verbonden

We richten het verkeer anders in, omdat er meer mensen in Overvecht komen wonen. We geven voorrang aan lopen, fietsen en openbaar vervoer.
We maken betere fiets- en wandelroutes binnen de wijk en naar de rest van de stad. Er komt een snelle busverbinding over de Carnegiedreef en Zamenhofdreef, die autovrij worden, naar station Overvecht. Doel is ook een betere verbinding met overige delen van de stad. Door de buurten blijven bussen rijden.
Buurtstraten maken we groener en autoluw. De maximumsnelheid verlagen we naar 30 km/u of 15 km/u. Meerdere autoverbindingen tussen buurten verdwijnen, zodat in de buurten minder auto's rijden. Hierdoor worden de buurtstraten veiliger, maar moet je op sommige plekken omrijden. Ook halen we waar dat kan parkeerplaatsen op straat weg. In nieuwe gebouwen komen parkeerplaatsen die buurtbewoners ook kunnen gebruiken.

Ruimte voor groei

In Overvecht komen 5.000 extra woningen, extra voorzieningen en 3.000 extra werkplekken.
In de ontwerp omgevingsvisie Overvecht worden met kleuren op de kaarten verschillende gebiedstypes onderscheiden. Deze kleuren geven aan wat er mogelijk kan worden bijgebouwd en welke bouwhoogtes en functies wenselijk zijn.
Op het bedrijventerrein maken we ruimte voor meer werkplekken. Hier komen geen woningen.

Verspreidingsgebied:
Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hogere gebouwen komen vooral rondom goed bereikbare plekken, zoals het station, Overvecht Centrum en de toekomstige haltes van de snelle buslijn. Nieuwe bebouwing kan effect hebben op de groenstructuur. Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, stellen we strenge voorwaarden zodat een groene verbinding behouden blijft, die voldoende ruimte biedt om er prettig te recreëren en voor variatie in beplanting.

Verschillend en voor iedereen

Overvecht is in 2040 een wijk met meer verschillende woningen, voorzieningen en werkplekken. We willen betaalbare huur- en koopwoningen toevoegen voor bijvoorbeeld senioren en starters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Hierdoor maken ook Overvechters meer kans op doorstroming in de wijk.
Met meer woningen zijn er ook meer voorzieningen nodig. Deze blijven dichtbij huis. Grotere voorzieningen komen in Overvecht Centrum, bij het station en aan de Carnegiedreef. We maken ruimte voor veilige sport- en speelplekken in de wijk. Ook zoeken we naar een locatie voor extra sportvelden.

Duurzaam en toekomstbestendig

In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk. We maken de openbare ruimte groener en zorgen voor plekken waar water makkelijk de grond in kan. Hierdoor blijven buurten in de zomer koeler en voorkomen we wateroverlast bij grote regenbuien. We bouwen zoveel mogelijk duurzaam en natuurlijk. Gebouwen maken we waar kan flexibel, zodat ze een andere functie kunnen krijgen als dat nodig is. Ook zetten we in op duurzame energie, zoals het stoppen met aardgas en het gebruik van zonnepanelen.

Stap voor stap

De veranderingen in de wijk gebeuren niet allemaal in één keer. We hebben 15 jaar om plannen uit te werken en uit te voeren. Dit doen we met elkaar. Met u, met eigenaren en ontwikkelaars. Stap voor stap zal de wijk veranderen in de richting van het toekomstbeeld van 2040.

Uw buurt

Op de volgende bladzijden van dit wijkbericht vindt u een kaart met daarbij de belangrijkste voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie voor uw buurt.

Inzage ontwerp-omgevingsvisie

De ontwerp-omgevingsvisie Overvecht ligt ter inzage van 8 april tot 20 mei 2024. De papieren versie van de ontwerp-omgevingsvisie kunt u bekijken in het wijkbureau Overvecht, Zamenhofdreef 17 en in het Stadskantoor, Stadsplateau 1.
U kunt de ontwerp omgevingsvisie digitaal bekijken via DenkMee:
denkmee.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht. Als u de QR-code scant met uw telefoon vindt u dat direct.

SCAN ME

Hier vindt u ook een video over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht en een overzicht van veelgestelde vragen.

Heeft u nog vragen? In de inspraak periode organiseren wij drie inloopbijeenkomsten:

Maandag 22 april
Adres: Vechtsebanen, Mississippidreef 151
Tijd: tussen 17.00 en 21.00 uur

Dinsdag 23 april
Adres: Younity, Jonkvrouw Sanderijndreef 35
Tijd: 14.00 tot 18.00 uur

Donderdag 25 april
Adres: Johannescentrum, Moezeldreef 400
Tijd: 19.00 tot 22.00 uur

Hoe kan ik reageren op de ontwerp omgevingsvisie?

Uw zienswijze kunt u mailen naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Of per post sturen naar:
De gemeenteraad van de gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Vermeld daarbij: zienswijze ontwerp omgevingsvisie Overvecht.

Vervolg

Na 20 mei bekijken wij alle reacties. We passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. Daarna stelt de gemeenteraad de Omgevingsvisie Overvecht vast. Wij verwachten dat dit eind 2024 gebeurt. iedereen die een reactie heeft ingestuurd krijgt hierop antwoord.

Meer informatie?

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Twan Seton via omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl of via 14 030. Of kijk op de website: www.utrecht.nl/omgevingsvisieovervecht.

Met andere vragen over uw wijk kunt u rechtstreeks terecht bij Wijkbureau Overvecht, Zamenhofdreef 17, via overvecht@utrecht.nl of via algemeen telefoonnummer 14 030.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Toelichting op de buurtkaart

In de ontwerp omgevingsvisie Overvecht is bebouwing ingedeeld in verschillende kleuren. Deze kleuren geven aan hoeveel en hoe kan worden bijgebouwd en welke functies mogelijk zijn.

Rode kleur: hoogstedelijke gebieden
Dit zijn levendige gebieden met woningen, voorzieningen en werkplekken en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) voor de deur. Voor deze gebieden geeft de ontwerp omgevingsvisie Overvecht de ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van zes verdiepingen met op sommige plekken hogere gebouwen tot 50 meter. In Overvecht Centrum en rondom het station worden gebouwen tot 70 meter mogelijk. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht geeft ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als dit zorgt voor het verbeteren van de plek en/of als er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.

Oranje kleur: stedelijke gebieden
De oranje gebieden zijn overgangsgebieden tussen rode en gele gebieden. Ook hier kan worden bijgebouwd, maar niet zoveel als in rode gebieden. De basishoogte van gebouwen is vier tot zes verdiepingen. Op sommige plekken mogen gebouwen komen van 10 verdiepingen, als dit past in de omgeving. Op sommige gebouwen kan een extra verdieping komen of kan worden aan- of bijgebouwd. Sloop/nieuwbouw is alleen mogelijk als dit een plek of buurt verbetert, zoals een goede woningmix en een aangename leefomgeving. Het worden voornamelijk woongebieden met voorzieningen voor de wijk of buurt.

Gele kleur: woonbuurten
De gele gebieden blijven woonbuurten, met voorzieningen dichtbij huis. In deze buurten ligt de nadruk op het verbeteren van de woningmix en van de openbare ruimte. Bestaande woningen kunnen klaargemaakt worden voor de toekomst door verduurzaming en renovatie. In een woonbuurt kan kleinschalig worden bijgebouwd, bijvoorbeeld door een extra verdieping op een bouwblok of het toevoegen van nieuwbouw voor wonen, werken of voorzieningen.

Groen-oranje kleur: bebouwing aan het groen
In de groen-oranje gestreepte gebieden staat bebouwing aan de rand of net in het groen. De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw. Alleen als dit bijdraagt aan uitbreiding en verbetering van het groen en de groenbeleving. De bouwhoogte is maatwerk en afhankelijk van de omgeving.
In deze gebieden komen maatschappelijke (woon)functies die iets betekenen voor de wijk.

Wat betekent dit voor mijn woning of onderneming?
De ontwerp omgevingsvisie Overvecht wijst plekken aan waar bijbouwen, maar soms ook sloop/nieuwbouw overwogen kan worden. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De gemeente en initiatiefnemer stellen hier plannen voor op, waar ook bewoners, huurders en omwonenden bij betrokken worden. Over elk plan wordt apart besloten of dit mag worden uitgevoerd. Bij ieder plan of initiatief is overeenstemming met de eigenaren en huurders nodig. Eigenaren en huurders van woningen, winkels of bedrijfspanden hebben rechten waar een plan of initiatief rekening mee moet houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

omgevingsvisie.utrecht.nl/gebiedsbeleid/gebiedsbeleid-wijk-overvecht/omgevingsvisie-overvecht/
Nieuw tabblad Annonces de ventes... Maison 5 pièces 10... Vente maison, chale... Alle bookr
Utrecht.nl gebruikt cookies om de website gebruiksvriendelijker te maken! Lees meer over deze cookies.
Gemeente Utrecht

bekendmaking tervisielegging ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht

geen enkel woord over de tervisielegging van het PlanMER

Omgevingsvisie Overvecht

- Beschrijving van de wijk



De gemeente werkt aan een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. De visie beschrijft de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht tot 2040.

De ontwerp-omgevingsvisie is nu klaar. Van 8 april tot 20 mei 2024 kunt u reageren op de ontwerp-omgevingsvisie. Daarna neemt de gemeenteraad een besluit.

Reageer op DenkMee op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht

Wat is de omgevingsvisie Overvecht?

De ontwerp-omgevingsvisie beschrijft de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht tot 2040. Dat maakt de omgevingsvisie een belangrijk document voor de toekomst van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

de wijk. We maken een aantal keuzes voor hoe we willen dat de wijk er in 2040 uit komt te zien.

We gebruiken de visie bij het maken van nieuw beleid en bij het toetsen van plannen en initiatieven. Ook bij plannen van de gemeente zelf.

Waarom maken we de omgevingsvisie?

Utrecht is de afgelopen 20 jaar hard gegroeid. En ook de komende jaren groeit de stad door: de verwachting is van ruim 360.000 inwoners naar ruim 455.000 inwoners. Dat gaan we ook merken in Overvecht. Tegelijk hebben we ook wensen en ambities voor de wijk. We willen dat Overvecht een gezonde en leefbare wijk is en blijft.

Keuzes

Met de omgevingsvisie brengen we de kansen in beeld. Maar ook zal duidelijk worden waar keuzes nodig zijn. Deze keuzes maken we samen met bewoners, ondernemers en organisaties in de wijk. Samen maken we afwegingen hoe we de wijk ook in de toekomst prettig en leefbaar houden.

Hieronder staan een paar onderwerpen waar we keuzes over gaan maken.

Wonen en voorzieningen

Groene en prettige buurten

Verkeer en bereikbaarheid

Werk en werkplekken

Klimaat en energie

Meedenken

U kunt reageren op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht van 8 april tot 20 mei 2024. De papieren versie kunt u bekijken op het wijkbureau Overvecht (Zamenhofdreef 17) en het stadskantoor (Stadsplateau 1).

U kunt de omgevingsvisie ook bekijken via DenkMee. Daar vindt u ook een video over de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht en een overzicht van veelgestelde vragen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Reageren via e-mail

Mail uw reactie naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl. Meld in het onderwerp 'Reactie ontwerp-omgevingsvisie Overvecht'.

Reageren via post

Stuur uw reactie via post naar:

Gemeenteraad gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Meld daarbij: reactie ontwerp-omgevingsvisie Overvecht.

Inloopbijeenkomsten

We organiseerden op 22, 23 en 25 april totaal 3 inloopbijeenkomsten.

Vervolg

Na 20 mei bekijken wij alle reacties. We passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. Daarna stelt de gemeente de omgevingsvisie Overvecht vast. Wij verwachten dat dit eind 2024 gebeurt. Iedereen die reageert krijgt dan een antwoord.

Eerdere reacties

In 2023 kon u meedenken op een aantal bijeenkomsten en via een online vragenlijst. We gingen bijvoorbeeld in gesprek over keuzes en wensen voor de wijk. Veel inwoners vonden de volgende zaken belangrijk.

- Niet bouwen in het groen. Groen zoveel mogelijk behouden in de wijk.
- Verkeersveiligheid in Overvecht moet beter. Wel zijn Overvechters blij met de ruimte voor de auto en parkeerplekken dicht bij huis.
- Veel inwoners willen meer ontmoetingsplekken in de wijk.
- Veel inwoners begrijpen dat er woningen gebouwd moeten worden. Sommige vragen zich wel of af waarom zoveel woningen gebouwd moeten worden in Overvecht, omdat er al zoveel flats staan,
- Overvechters vinden het fijn dat veel voorzieningen nu op loopafstand zijn.

We hebben deze reacties verwerkt in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Daar kunt u nu op reageren.

Op de hoogte blijven

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wilt u weten wat we doen en wanneer u mee kan denken? Stuur dan een e-mail naar omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl. Dan nodigen wij u via e-mail uit voor alle grote ontwikkelingen en bijeenkomsten die we organiseren.

Voor welk gebied geldt de omgevingsvisie?



Klik en vergroot

Het gaat om de hele wijk Overvecht. Dat zijn de buurten Zamenhofdreef, Taagdreef, Donaudreef, Neckardreef, Zambesidreef en Tigrisdreef. Ook Vechtzoom-Zuid, Vechtzoom-Noord, Bedrijvengebied Nieuw Overvecht en Poldergebied Overvecht horen bij de wijk. De grenzen van de wijk zijn de Vecht, de gemeentegrenzen met Maarssen en De Bilt en de spoorlijn. De Einsteindreef deel de wijk in noord en zuid.

Planning

Wanneer gebeurt wat?

Wanneer	Wat
Voorjaar 2024	Reageren op omgevingsvisie Overvecht
Zomer 2024	Verwerken reacties
Najaar 2024	De gemeenteraad stelt de omgevingsvisie Overvecht vast

Wat is er al gebeurd?

- April 2024: 3 inloopbijeenkomsten waar mensen meer informatie over de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht konden krijgen.
- December 2023 - maart 2024: we hebben de reacties verwerkt en de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (deel A en deel B) opgesteld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- Oktober en november 2023: mensen konden meedenken over de omgevingsvisie tijdens bijeenkomsten en via een online vragenlijst. Ruim 1 500 mensen vulden de vragenlijst in. Bekijk de opbrengst van deze bijeenkomsten en vragenlijst op DenkMee (onder fase 4 'toetsen en beoordelen').
- Mei en juni 2023: mensen konden meedenken over de omgevingsvisie tijdens bijeenkomsten en via een online vragenlijst. Bekijk de opbrengst van de bijeenkomsten en vragenlijst op DenkMee (onder fase 2, 'dilemma's en voorkeuren').
- Mei 2023: de gemeenteraad vergaderde over de omgevingsvisie Overvecht. Ook stelden ze het document met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie (uitgangspuntennotitie) vast. Bekijk de vergadering, de moties en amendementen.
- Februari 2023: het college stelde het document met de uitgangspunten (uitgangspuntennotitie) vast. In dit document staat al het beleid waar we rekening mee houden bij het maken van de omgevingsvisie. En het plan voor participatie.
- December 2022: het college stelde de startnotitie voor de omgevingsvisie Overvecht vast. Hierin staat wat er in de omgevingsvisie komt te staan, en hoe we de omgevingsvisie willen gaan maken.
- 2020 - 2022: we maakten een voorlopig omgevingsprogramma. Daarvoor hebben we al veel onderzocht en besproken met bewoners. Dit document is niet vastgesteld, maar gebruiken we als informatie bij het maken van de omgevingsvisie.

Van een omgevingsprogramma naar een omgevingsvisie

Tussen 2020 en 2022 maakten we een concept-omgevingsprogramma voor de wijk Overvecht. Dit document is een voorloper op de omgevingsvisie, maar is niet vastgesteld. In 2022 beslisten we om een omgevingsvisie te maken in plaats van een omgevingsprogramma. De omgevingsvisie geldt voor een langere periode en gaat over meer verschillende onderwerpen.

HULP EN CONTACT OMGEVINGSVISIE OVERVECHT

Telefoon

14 030

E-mail

omgeving svisieovervecht@utrecht.n1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

bijlage 3



Omgevingsvisie Overvecht

PlanMER

21 maart 2024

annotaties C.V.v.E.
ShoppingCenter Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Verantwoording

Titel	Omgevingsvisie Overvecht, PlanMER
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Projectleider	Joost de Jong
Auteur(s)	Huub van Geldorp
	Bas Alferink (Goudappel)
	Jacob Keizer (Goudappel)
Tweede lezer(s)	Joost de Jong
	Eefje van Empel
	Sven van den Bos
	Vincent Sanders
	Michiel Wilhelm
	Christiaan Kwantes (Goudappel)
	Cor Koopmans (Goudappel)
	John de Groot (Felixx)
Kenmerk	R001-1289309HLG-V03-efm-NL
Aantal pagina's	253 (exclusief bijlagen)
Datum	21 maart 2024
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Inhoud

1 Samenvatting 6
1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER 6
1.2 Methode planMER 6
1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven 7
1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 8
1.5 Mitigerende maatregelen 12
1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 13
1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 15
1.8 Aanbevelingen voor het vervolg 24
2 Inleiding 26
2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht 26
2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht? 26
2.3 Beschrijving mer-procedure 27
2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving) 27
2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport 27
3 Omschrijving Overvecht 29
3.1 Ligging van het plangebied 29
3.2 Belangrijkste functies van de wijk 29
3.3 Historische ontwikkeling 31
3.4 Overvecht anno 2023 35
4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht 40
4.1 Beleids- en wettelijk kader 40
4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht 40
4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht 41
4.4 Participatie 43
4.5 Masterplan Overvecht Centrum 43
5 Onderzoeksmethode 45
5.1 Onderzoeksthema's 45
5.2 Referentiesituatie 48
5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER 48

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten 59
5.5 Beoordelingswijze doelbereik 59
6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 62
6.1 Verkeer 62
6.2 Geluid 85
6.3 Luchtkwaliteit 100
6.4 Natuur en biodiversiteit 112
6.5 Gezondheid 129
6.6 Bodem en water 140
6.7 Klimaatadaptatie 159
6.8 Omgevingsveiligheid 170
6.9 Archeologie en cultuurhistorie 173
6.10 Ruimtelijke kwaliteit 182
6.11 Energie 192
6.12 Circulariteit 199
6.13 CO2-uitstoot 203
6.14 Conclusie milieueffecten 209
7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven 213
7.1 Verkeer 213
7.2 Geluid 213
7.3 Luchtkwaliteit 214
7.4 Natuur en biodiversiteit 215
7.5 Gezondheid 216
7.6 Bodem en water 216
7.7 Klimaatadaptatie 216
7.8 Omgevingsveiligheid 216
7.9 Archeologie en cultuurhistorie 217
7.10 Ruimtelijke kwaliteit 217
7.11 Energie 217
7.12 Circulariteit 217
7.13 CO2-uitstoot 218
7.14 Conclusie mitigerende maatregelen 218

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven 219
8.1 Groen Overvecht 220
8.2 Verbonden Overvecht 221
8.3 Compact Overvecht 223
8.4 Inclusief Overvecht 224
8.5 Toekomstbestendig Overvecht 226
8.6 Vertraagd Overvecht 227
8.7 Conclusie doelbereik 228
9 Conclusie onderzoeksalternatieven 230
9.1 Conclusie milieueffecten 230
9.2 Conclusie mitigerende maatregelen 232
9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven 233
10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 235
10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie 235
10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie 241
10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 243
11 Aanbevelingen voor het vervolg 257
12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie 259
12.1 Leemten in kennis en informatie 259
12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie 259

Bijlage 1 Beleids- en wettelijk kader voor de omgevingsvisie
Bijlage 2 Uitdraai NDFF Overvecht
Bijlage 3 AERIUS-berekening alternatief 1: 2029
Bijlage 4 AERIUS-berekening alternatief 1: 2034
Bijlage 5 AERIUS-berekening alternatief 1: 2039
Bijlage 6 AERIUS-berekening alternatief 1: 2040
Bijlage 7 AERIUS-berekening alternatief 2: 2029
Bijlage 8 AERIUS-berekening alternatief 2: 2034
Bijlage 9 AERIUS-berekening alternatief 2: 2039
Bijlage 10 AERIUS-berekening alternatief 2: 2040
Bijlage 11 Green calculation Felixx

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

1 Samenvatting

In de samenvatting van het planMER van de omgevingsvisie Overvecht wordt eerst kort stilgestaan bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie parallel aan het planMER en de wisselwerking tussen beide documenten (paragraaf 1.1). Vervolgens wordt toegelicht welke onderzoeksmethode is toegepast voor het opstellen van het planMER. In paragraaf 1.3 wordt een beschrijving gegeven van de onderzoeksalternatieven. Paragraaf 1.4 en paragraaf 1.5 beschrijven de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven en de mitigerende maatregelen om negatieve effecten te beperken. Vervolgens gaat paragraaf 1.6 in op de ontwerp-omgevingsvisie en de milieueffecten daarvan. Paragraaf 1.7 beoordeelt het doelbereik van de omgevingsvisie en paragraaf 1.8 geeft aanbevelingen voor het vervolg.

1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER

Eind 2022 is de gemeente Utrecht gestart met het opstellen van een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

De omgevingsvisie Overvecht stelt dus kaders voor de ontwikkeling van de wijk. Deze ontwikkelingen kunnen (mogelijke) relevante milieugevolgen hebben. Om die reden is de omgevingsvisie Overvecht plan-mer-plichtig: dit betekent dat er een planMER1 moet worden opgesteld om de mogelijke effecten van de ontwikkelingen te onderzoeken en in beeld te brengen. Om (mogelijke) relevante milieugevolgen tijdig in beeld te brengen en een onderdeel te maken van het ontwerpproces van de omgevingsvisie, is er gekozen voor een iteratief proces tussen de omgevingsvisie en het planMER. Dit betekent dat het planMER niet is opgesteld nadat de omgevingsvisie klaar was, maar dat het onderzoek met tussenfases en in overleg met het ontwerpteam van de gemeente Utrecht is opgesteld. Op die manier zijn (mogelijke) relevante milieugevolgen in een vroeg stadium aangekaart om sturing te geven aan de omgevingsvisie. Er is om die reden gewerkt met meerdere tussenversies van de omgevingsvisie, die door TAUW en Goudappel geanalyseerd zijn. Dit planMER legt verslag van de effecten van de onderzoeksalternatieven en van de ontwerp-omgevingsvisie.

1.2 Methode planMER

Voor het planMER is gekozen om twee onderzoeksalternatieven voor de omgevingsvisie te onderzoeken: gebundelde verdichting met een HOV-as en gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht. Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht en zijn als volwaardige opties in het planMER onderzocht. Dit betekent dat voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen en wat het doelbereik van de omgevingsvisie is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

met gebundelde verdichting met HOV-as of gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht.

Naarmate het proces rond de omgevingsvisie vorderde is door de gemeente, mede op basis van de resultaten uit de participatie, verder gewerkt met het eerste onderzoeksalternatief: gebundelde verdichting met HOV-as. In dit planMER is met een reflectie op de uiteindelijke omgevingsvisie in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn en wat hiervan het doelbereik is. In de onderstaande twee paragrafen worden de resultaten qua milieueffecten en doelbereik van beide onderzoeksalternatieven gepresenteerd, en de reflectie op het milieueffect en doelbereik van het voorkeursalternatief (de ontwerp-omgevingsvisie). Voor de beoordeling van het doelbereik wordt aangesloten bij de ambities uit de uitgangspuntennotitie van de Omgevingsvisie Overvecht. De ambities zijn: Groen Overvecht, Verbonden Overvecht, Compact Overvecht, Inclusief Overvecht, Toekomstbestendig Overvecht en Vertraagd Overvecht. De uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht is op 16 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht.

1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven

Beide alternatieven gaan uit van een verdichting van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. De alternatieven verschillen van elkaar in de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt.

Alternatief 1

Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van knips 'naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.



DAT is dus niet zo! Als we de 3 onderscheidende kenmerken van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 nalopen:
1. Ja, men heeft positief gereageerd het voorstel '*Sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer binnen de wijk en naar de rest van de stad* '. Maar dat is niet gelijk aan een keuze voor Alt.1, zie de vele kanttekeningen bij de extra overstap bij of grotere afstand tot HOV.
2. Op de keuze 'geconcentreerd verdichten' versus 'meer verspreid verdichten' is breed verdeeld gereageerd. Dit impliceert daarmee geen keuze voor Alt.1.
3. Op de keuze om (ter voorkoming van doorgaand verkeer) de autoverbindingen tussen buurten op te heffen (de knips) is duidelijk negatief gereageerd. Dat kan dus juist als een keuze voor Alternatief 2 gezien worden.
--> Al met al kan dus niet gesteld worden dat *op basis van de resultaten uit de participatie* met Alternatief 1 (later: Variant 1) is verder gewerkt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 1.2 Verdichting in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Alternatief 2

In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur.

dit is indicatie van de vooringenomenheid naar Alternatief 1

1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In tabel 1.1 staat een overzicht van de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven. De effecten die het meeste opvallen lichten wij hieronder toe.

hoezo 'ook'?

Mobiliteit

Alternatief 1 zorgt er voor dat er relatief meer verkeer zich verplaatst van wegen in de buurten naar de gebiedsontsluitende wegen. Dit heeft ook een positief effect (+) op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de buurten. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Beide alternatieven hebben een negatief effect op de doorstroming op kruispuntniveau. De gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) worden in de autonome situatie (zonder de plannen uit de omgevingsvisie) al drukker. Het extra verkeer als gevolg van de verdichting van Overvecht zorgt ervoor dat er met name op de kruispunten van de Einsteindreef en Franciscusdreef problemen ontstaan met de doorstroming op kruispuntniveau.

Geluid

Langs de Franciscusdreef, de Rio Brancodreef, de Einsteindreef en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef worden bij alternatief 1 significante toenames van geluidbelasting verwacht als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is al sprake van een relatief hoge geluidsbelasting (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Daarnaast worden bij alternatief 1 er circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de

Alternatief 1 scoort slechter op doorstroming dan Alternatief 2. Dan moeten ze hier dus niet op één hoop gegooid worden.

?? Hooguit kan gezegd worden dat Alternatief 2 minder positief scoort * op verkeersveiligheid *dan Alternatief 1*, maar niet dat Alt.2 negatief scoort *t.o.v. de referentiesituatie* (=huidige situatie).

* de score op veiligheid is überhaupt nergens onderbouwd of aannemelijk gemaakt

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geluidscontouren van het spoorweglawaai. Bij alternatief 2 zijn er op de Einsteindreef en de aansluitende inprikkers ook significante toenames van geluidsbelasting te verwachten, maar op de Franciscusdreef niet. Bij alternatief 2 worden er circa 350 woningen binnen de zone van het spoorweglawaai gerealiseerd.

Opvallend: hier wordt vermeden om te benoemen dat Alternatief 1 slechter scoort dan Alternatief 2

Groen

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 in de hoeveelheid groen die kan worden gerealiseerd is beperkt (circa 41 ha versus circa 45 ha). In de uitgangspuntennotitie staat een beoogde groenopgave van 80 ha. Deze wordt in beide onderzoeksalternatieven dus niet gehaald. In de uitwerking van de omgevingsvisie is daarom onderzocht welke extra mogelijkheden er zijn om de groenopgave wel te halen. Hieruit blijkt dat het weghalen van parkeerplaatsen in de woonstraten bepalend is voor het halen van de groenopgave. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha.

of als je deze zin objectiveert: in Alternatief 2 wordt 10% meer groen toegevoegd dan in Alternatief 1 (daargelaten het feit dat in par. 6.5.3. andere getalswaarden voorbij komen)

Natuur

Beide alternatieven zo
stikstofdepositie op Na
gebied Oostelijke Vechtplassen (0,24 mol/ha/jaar in 2039). Er is geen significant verschil in effecten tussen alternatief 1 en alternatief 2. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten.

Wat zegt deze toevoeging? De totale depositie wordt niet kleiner door de opgave in meer kleinere projecten te verdelen.

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van d
bestaande woningen zorgen ervoor dat voor beide alter
verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op

Gezondheid

Gezondheid is beoordeeld op basis van de mate waarin de omgeving sport en beweging bevordert, het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) en de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Alternatief 2 wordt beter dan alternatief 1 beoordeeld. In alternatief 2 worden meer groen-blauwe routes toegevoegd dan in alternatief 1. In alternatief 2 is ervan uitgegaan dat er gespreid verdicht gaat worden. Waardoor op meer plekken woningen en maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Er komen daardoor ook meer plekken voor ontmoeting in de wijk. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor o.a. groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Omgevingsveiligheid

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht Overschrijding van de het groepsrisico zal door de toegenomen woningdichtheid in een toekomstige situatie waarschijnlijker zijn. Bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in

Is dit een schrijffout en moet hier '2' staan? Of is dit een poging om de slechtere score van Alternaief 1 op gezondheid weg te nuanceren?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht nabij potentiële risicobronnen dient expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid te zijn. Er is daarbij geen verschil tussen alternatief 1 en 2.

Dit is op geen enkele wijze onderbouwd of beredeneerd. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

Ruimtelijke kwaliteit

In alternatief 2 wordt gespreid verdicht zodat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief 1 heeft een neutraal effect op de ruimtelijke kwaliteit. De gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de woongebieden.

Dit is op geen enkele wijze onderbouwd of beredeneerd. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

CO2-uitstoot

Sloop- en bouwwerkzaamheden hebben bij zowel alternatief 1 en 2 een sterke toename aan CO2 uitstoot tot gevolg. De verbetering van openbaar vervoer heeft bij beide alternatieven een positief effect op de CO2 uitstoot. Bij alternatief 1 is er een positiever effect door het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer.

Alternatief 1 heeft wél een negatiever - niet onderzocht - effect doordat men verder zal moeten omrijden naar wijk/ en buurtvoorzieningen

?? Ontmoedigen is geen garantie op een minder hoge CO2 uitstoot.

Overige thema's

Voor de thema's bodem en wate[illegible]archeologie, energie en circulariteit zijn de alternatieven [illegible]em en water en klimaatadaptatie zijn overwegen[illegible] helpen de afvalwaterstromen te scheiden door een gescheiden systeem en daarnaast kan we de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aanpassen waardoor de kans op wateroverlast afneemt.

De uitwerking van de onderzoeksalternatieven is nog te abstract om te kunnen uitsluiten dat cultuurhistorische waarden worden aangetast. Daarnaast is geconstateerd dat de verdichtingsgebieden deels in een gebied met een archeologische verwachting liggen.

Als gevolg van de toename van het aantal woningen in de wijk neemt het totale energieverbruik toe. Om aan deze energievraag te voldoen is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht.

Alt. 1 negatiever dan Alt. 2

Tabel 1.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting	-	0

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (één inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)		
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

Alt. 2 brengt 7% meer groentoevoeging dan Alt.1. (zie p.139)
--> Dubbele ++ ?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen. Zie opm. op p.13. Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.

Subjectieve scores. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+
			--	0

ontmoedigen is geen garantie op effect

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

1.5 Mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. De mitigerende maatregelen zijn:

- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen.
- Geluidwerende maatregelen aan de woningen zijn de meest effectieve maatregel om geluidbelasting voor nieuwe bewoners te beperken. Maatregelen aan de bron (stil asfalt) of overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) zijn beperkt effectief of stedenbouwkundig niet in te passen.
- Natuurinclusief ontwerpen is een mitigerende maatregel om negatieve effecten op beschermde soorten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen. Ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen.
- Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.
- Om eventuele aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te

doelredenering

Als het al zo zou zijn dat Alternatief 2 negatief scoort op verkeersveiligheid, dan is het gepast (zoals bij negatieve scores van Alternatief 1 ook gebeurt) om hier ook de mitigerende maatregel te benoemen: Aanpassen wegprofielen / toepassen snelheidsremmende maatregelen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dit item dient te worden toegevoegd in scoretabel op p. 12 onder Energie

nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

- Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Een maatregel die kan bijdragen is zonnepanelen op de gevel.
- Om mogelijk negatieve effecten op circulariteit te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen.
- De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden. Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen.

1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

Nadat de beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. De ontwerp-omgevingsvisie sluit het meest aan bij alternatief 1. Deze paragraaf geeft daarom aan in hoeverre de effectbeoordeling van de omgevingsvisie afwijkt van alternatief 1.



DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Figuur 1.3 Visiekaart ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (bron: Posad Maxwan)

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast krijgen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Op het bedrijventerrein Overvecht worden geen woningen toegevoegd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van de realisatie van minimaal 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen en is daarmee lager dan in de onderzoeksalternatieven.

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De belangrijkste verschillen in effecten zijn:

- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt een groter oppervlak park en landschappelijke verbindingen gerealiseerd. Dit zorgt voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van planten en dieren. In combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.
- De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn.
- De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van minder woningen, maar een groot aandeel van deze woningen komt wel nog steeds op plekken met een hoge geluidsbelasting of potentieel meer risico's voor omgevingsveiligheid. Voor de thema's geluid en omgevingsveiligheid verandert de beoordeling ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 daarom niet.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

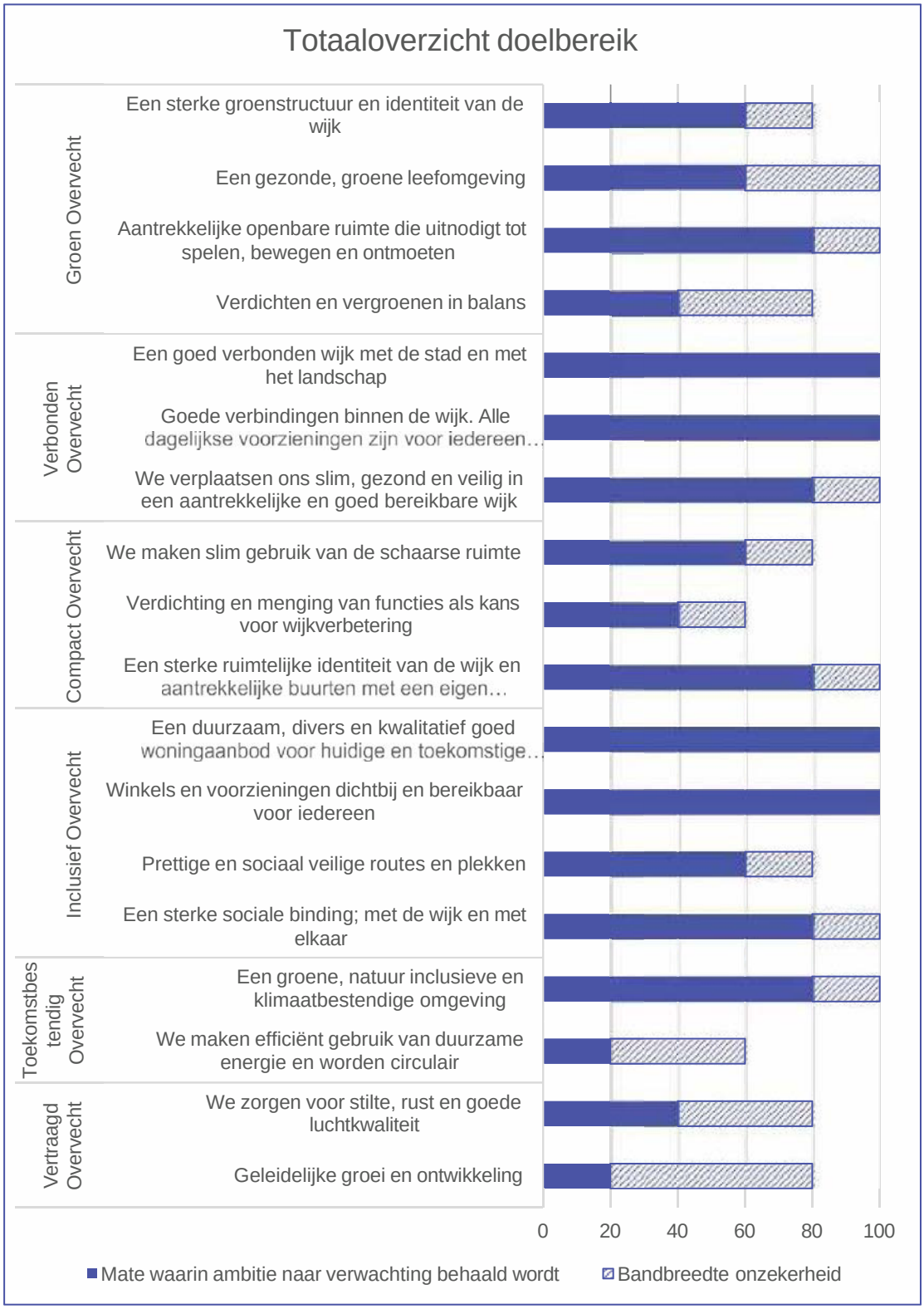
- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt er meer groen toegevoegd dan in alternatief 1. De bandbreedte voor de hoeveelheid toe te voegen groen is circa 6,6 ha – 14,6 ha en is afhankelijk van hoeveel parkeerplaatsen uit de woonstraten worden verwijderd.
- Voor de overige thema's is er geen verschil in de effectbeoordeling tussen de ontwerp-omgevingsvisie en alternatief 1.

1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.

Hiermee is dus alleen het doelbereik van Alternatief 1 beschouwd. Waarom niet ook van Alternatief 2?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 1.4 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 1.2 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
Groen Overvecht	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
	Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
	Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
	Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Wel is het aannemelijk dat hiervoor voldoende kwalitatief groen op andere plekken wordt gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.
Verbonden Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. Met de keuze voor een HOV-as door de wijk zal deze ambitie naar verwachting tot stand komen met de ontwerp-omgevingsvisie.
	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
	We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.
Compact Overvecht	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
	Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het mengen van functies kan wel leiden tot overlast van geur en stof en geluidhinder. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
	Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.
Inclusief Overvecht	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
	Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
	Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt

Hier passen meerdere kanttekeningen:

1. Winkels toevoegen: enkel in de winkelconcentraties die behoren tot de bestaande te versterken wijkwinkelstructuur.

2. Of 'belangrijke maatschappelijke voorzieningen' (zoals buurtwinkels) niet verloren gaan is niet onderzocht. Maar het doorknippen van de autoverbindingen tussen buurten maakt het aannemelijk dat kleine burtvoorzieningen het moeilijk gaan krijgen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
	Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.
Toekomstbestendig Overvecht	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogte naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
	We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.
Vertraagd Overvecht	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit.
	Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars, woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.

1.8 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht.

- Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.
- De bestaande vervangingsopgaves in de wijk zijn een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.
- Het is mogelijk om meer bergingscapaciteit in de wijk te realiseren door het vervangen van bestaande duikers. Daarnaast kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging.
- De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

- Aanbeveling voor het vervolg is om in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van ‘bio based’ materialen.
- Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

2 Inleiding

2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht

Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten.

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een driedelige omgevingsvisie. De omgevingsvisie van de gemeente Utrecht bestaat uit de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties. Het gebiedsbeleid wordt vastgelegd in omgevingsvisies op wijkniveau: hiertoe behoort de omgevingsvisie Overvecht.

De omgevingsvisie Overvecht is sinds eind 2022 in ontwikkeling. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht?

Een milieueffectrapportage (mer)-procedure is een procedure die wordt gevolgd bij de besluitvorming over projecten die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. Het doel van de procedure is om de milieueffecten van een project in kaart te brengen en te beoordelen, zodat deze in de besluitvorming kunnen worden meegewogen.

De mer-procedure is verplicht voor bepaalde categorieën van projecten, zoals grootschalige industrie, infrastructuur, en ruimtelijke ontwikkeling. Voor deze projecten moet eerst een milieueffectrapport worden opgesteld, waarin de milieueffecten van het project worden beschreven en beoordeeld. De Omgevingsvisie voor Overvecht wordt kaderstellend voor toekomstige ontwikkelingen met (mogelijke) relevante milieugevolgen en is daardoor plan-mer-plichtig.

De Omgevingswet stelt ook een planmer verplicht voor een omgevingsvisie als deze kaderstellend is voor opvolgende besluiten die op zich zelf mer-beoordelings- of mer-plichtig zijn.

Onderscheid mer en MER
In voorliggend document worden de afkortingen mer en planMER gebruikt. Mer (kleine letters) duidt de procedure van milieueffectrapportage van begin tot einde aan, zoals het onderzoek, zienswijzen en alle bijkomende adviezen. De afkorting MER (hoofdletters en zonder punten ertussen) staat voor het milieueffectrapport, dat is het rapport waarin de effecten op het milieu beschreven staan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier is geen enkele ruchtbaarheid aan gegeven. Zelfs ingewijden van het Wijkplatform geven aan dat zij dit niet hebben meegekregen.

2.3 Beschrijving mer-procedure

Voor de totstandkoming van het planMER is als eerste een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD beantwoordt de vraag: welke milieueffecten worden in het planMER onderzocht en op welk detailniveau gebeurt dit? De NRD is de eerste stap in de procedure van milieueffectrapportage (mer). De NRD heeft ter inzage gelegen van 28 juli tot en met 15 september. Hierbij zijn vier zienswijzen ingediend, door een omwonende, hoogheemraadschap Stichtse Vecht, Veiligheidsregio Utrecht en de Fietsersbond. De gemeente heeft hiervoor een nota van antwoord opgesteld. Naar aanleiding van de zienswijze van het hoogheemraadschap is ten opzichte van het beoordelingskader in de NRD de indicator waterveiligheid toegevoegd en is de indicator waterkwantiteit en -kwaliteit onderscheiden in twee losse indicatoren.

Na de vaststelling van de NRD zijn de milieueffecten van de omgevingsvisie onderzocht. De uitkomsten van het planMER dienen als input voor opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Wanneer een ontwerp-omgevingsvisie is opgesteld wordt deze samen met het planMER aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders (college van B&W). Het planMER wordt na vrijgave door het college van B&W samen met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegd. Dan is er voor eenieder gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd wordt het planMER voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder Commissie mer).

2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving)

Bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie Overvecht wordt het planMER gebruikt om sturing te geven aan de invulling van de omgevingsvisie. De omgevingsvisie wordt opgesteld door een team van de gemeente Utrecht, samen met stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan. TAUW stelt met Goudappel het planMER op, dat het team van de gemeente en PosadMaxwan helpt strategische keuzes te maken om de milieueffecten van de omgevingsvisie te minimaliseren.

In het proces wordt gewerkt met twee versies van het planMER. Als eerste wordt een contour-planMER opgesteld. Dit is een eerste versie van het planMER dat het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan inzicht geeft in de milieueffecten van hun strategische keuzes tot dat punt. In het contour-MER worden twee alternatieven voor de omgevingsvisie onderzocht (zie 4.3 Effectbeoordeling omgevingsvisie en alternatieven in het MER). Vervolgens kan door het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan aan ‘knoppen’ worden gedraaid, met mogelijk effect op de milieueffecten. Zo kan bijvoorbeeld meer groen worden toegevoegd, of meer worden ingezet op openbaar vervoer om autoverkeer te doen afnemen. De tweede versie van het planMER wordt aangevuld met extra informatie over de referentiesituatie en de nieuwe stand van zaken van de omgevingsvisie. Deze versie vormt de definitieve versie van het planMER.

2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van het plangebied: de wijk Overvecht. De wijk wordt beschreven, de belangrijkste functies van de wijk komen aan bod en de historische ontwikkeling van Overvecht wordt toegelicht. Hoofdstuk 3 ligt de omgevingsvisie Overvecht nader toe. De voorgenomen activiteit wordt puntsgewijs toegelicht, de uitgangspunten worden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

beschreven en er wordt een overzicht gegeven van het relevant beleids- en wettelijk kader. Hoofdstuk 4 gaat in op de methodiek van het planMER. Hier komen de onderzoeksthema's aan bod, wordt toegelicht wat in het planMER beoordeeld wordt (de referentiesituatie en de effecten van de omgevingsvisie) en wordt de beoordelingswijze uitgelegd. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de milieueffecten beoordeeld. Hierna wordt in hoofdstuk 6 het doelbereik van de ambities in de omgevingsvisie beoordeeld. In hoofdstuk 7 komen de conclusies van de beoordeling op milieueffecten en doelbereik aan bod. Ten slotte worden in hoofdstuk 8 de leemten in kennis en aanzet voor monitoring en evaluatie behandeld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

3 Omschrijving Overvecht

In dit hoofdstuk wordt een omschrijving van de wijk Overvecht gegeven. Hierbij wordt in paragraaf 2.1 ingegaan op de ligging van het gebied. Vervolgens worden in paragraaf 2.2 de belangrijkste functies in de wijk beschreven. Ten slotte wordt in paragraaf 2.3 de historische ontwikkeling van de wijk omschreven.

3.1 Ligging van het plangebied

Het plangebied van de Omgevingsvisie Overvecht is de wijk Overvecht. Overvecht is een groene, ruim opgezette naoorlogse wijk met relatief veel gestapelde bebouwing en biedt veel voorzieningen: zo zijn er meerdere parken, een groot wijkwinkelcentrum, een bedrijventerrein, een bibliotheek en een treinstation. Ook een deel van het recreatiegebied Noorderpark behoort tot het plangebied. Onderstaand kaartbeeld geeft een overzicht van de wijk.



Figuur 3.1 Kaart van Overvecht

Het studiegebied is het gebied waar effecten van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen optreden. Dit betreft het plangebied én de omgeving daarvan. Het is afhankelijk van het milieuaspect tot hoever de grenzen van het studiegebied reiken. In de milieuonderzoeken die worden uitgevoerd ten behoeve van het planMER is per milieuthema het studiegebied bepaald.

3.2 Belangrijkste functies van de wijk

Station Utrecht Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Overvecht-Zuid ligt station Utrecht Overvecht. Station Utrecht Overvecht opende in 1968 en is in 1992 volledig vernieuwd, waarbij onder andere het spoor werd verdubbeld. Het station ligt op het tracé Utrecht-Zwolle en is een belangrijke verbinding richting het centrum van Utrecht. Dagelijks maken 6.472 reizigers gebruik van het station (2022)[1]. Het station wordt ontsloten door vier stadsbussen (1, 6, 11 en 30), een streekbus (122) en een nachtbus (N20). Het station is daarmee goed bereikbaar voor de wijk.

Winkelcentrum Overvecht Centrum

In 1970 opende winkelcentrum Overvecht Centrum. Dit winkelcentrum is sindsdien meerdere malen gerenoveerd en uitgebreid. Anno 2023 is Overvecht Centrum een belangrijk voorzieningencentrum in de wijk, met vele winkels en een bibliotheek, dat ook wel het 'derde centrum van de stad' genoemd wordt. Het winkelcentrum ligt in Overvecht-Zuid en is goed bereikbaar met de auto. Anderzijds is het winkelcentrum verouderd, erg versteend en heeft het geen goed imago[2].

Rioolwaterzuiveringsinstallatie

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is in verschillende fases gebouwd. De originele installatie is gebouwd in de jaren '30 van de vorige eeuw en was gelegen aan de Vecht in de buurt van de Oudegracht. In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw werd de installatie uitgebreid en gemoderniseerd, en verhuisde naar de huidige locatie aan de Brailledreef . In de jaren '90 van de vorige eeuw werd de installatie opnieuw uitgebreid en gemoderniseerd om te voldoen aan de toenemende eisen op het gebied van waterzuivering en milieubescherming.

In 2019 is een nieuwe installatie opgeleverd die het werk van de oude zuivering heeft overgenomen. Dagelijks wordt hier zo'n 65 miljoen liter afvalwater gezuiverd. In 2021 is gestart met de sloop van de oude installatie in het zuidoostelijke deel van het terrein. De sloop is inmiddels afgerond. Ook wordt op de locatie van de oude installatie een warmtepomp gebouwd[3]. Het relatief warme gezuiverde afvalwater kan zo opnieuw gebruikt worden voor de levering aan het warmtenet in Utrecht.

Bedrijvengebied Overvecht

In de jaren '60 en '70 werd in het noordwesten van Overvecht Bedrijvengebied Overvecht aangelegd. In de jaren '90 is dit uitgebreid. Anno 2023 bestaat dit bedrijventerrein grotendeels uit bedrijfshallen met showrooms en kantoren. Het bedrijventerrein wordt omgeven door sportvelden, de ijs- en atletiekbaan, begraafplaats Daelwijck en een groot groen gebied aan de Vecht waar ook het rijksmonument Toernooiveld Zuilen deel van uitmaakt.

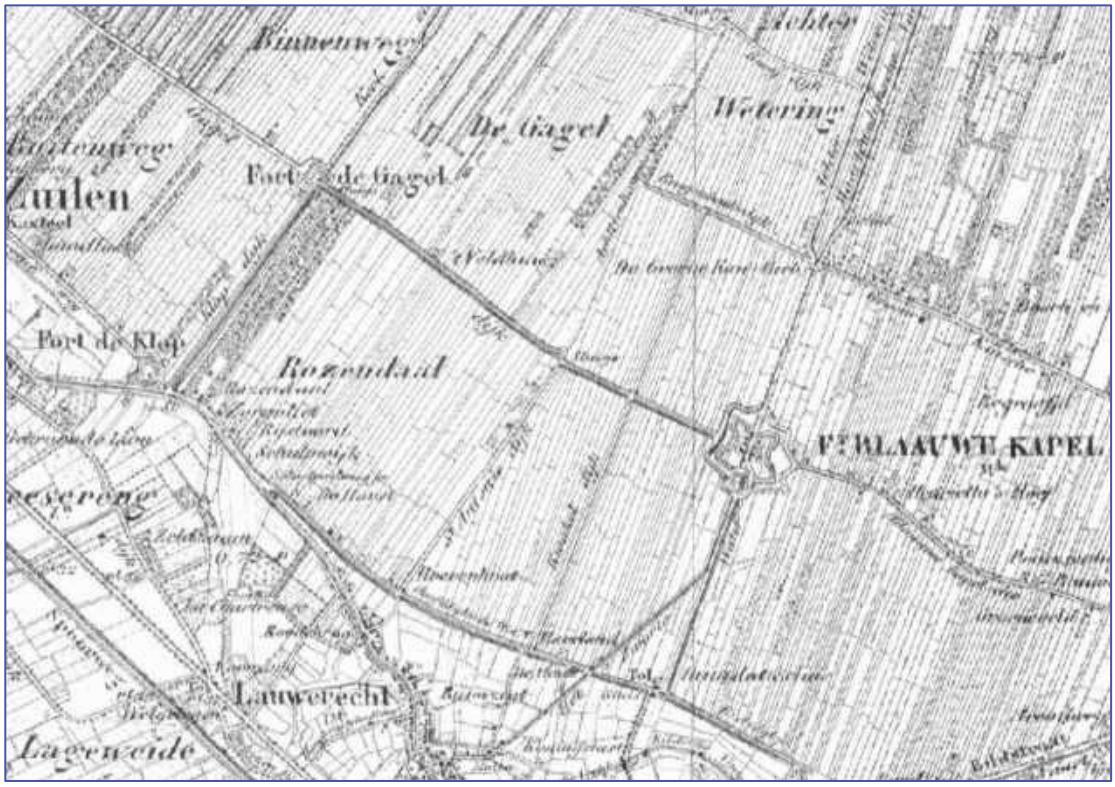
Bedrijvengebied Overvecht kent verschillende namen in openbare documenten: Nieuw Overvecht, Bedrijventerrein Overvecht, Bedrijvengebied Overvecht, enzovoorts. In dit planMER zal naar het gebied worden gerefereerd met de naam Bedrijvengebied Overvecht.

[1] Dashboard Reizigersgedrag 2022: Utrecht Overvecht
[2] Gebiedsopgave voor Overvecht Centrum: terugblik en samenvatting (2022)
[3] Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden: Start bouw grootste warmtepomp van Nederland (2022)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

3.3 Historische ontwikkeling

De geschiedenis van de wijk Overvecht gaat terug tot de middeleeuwen. Het gebied dat nu bekend staat als Overvecht was oorspronkelijk een uitgestrekt veengebied met een aantal kleine dorpjes en boerderijen. In de 12e eeuw werden er dijken aangelegd om het gebied te beschermen tegen overstromingen van de rivier de Vecht. Aan de ligging ten opzichte van de Vecht dankt de wijk ook zijn naam. Tussen 1818 en 1821 werden, in wat nu Overvecht heet, drie forten gebouwd als onderdeel van de Hollandsche Waterlinie: Fort de Gagel, Fort aan de Klop en Fort Blauwkapel. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is Unesco werelderfgoed (zie figuur 2.3).



Figuur 3.2 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1850 (bron: Topotijdreis)

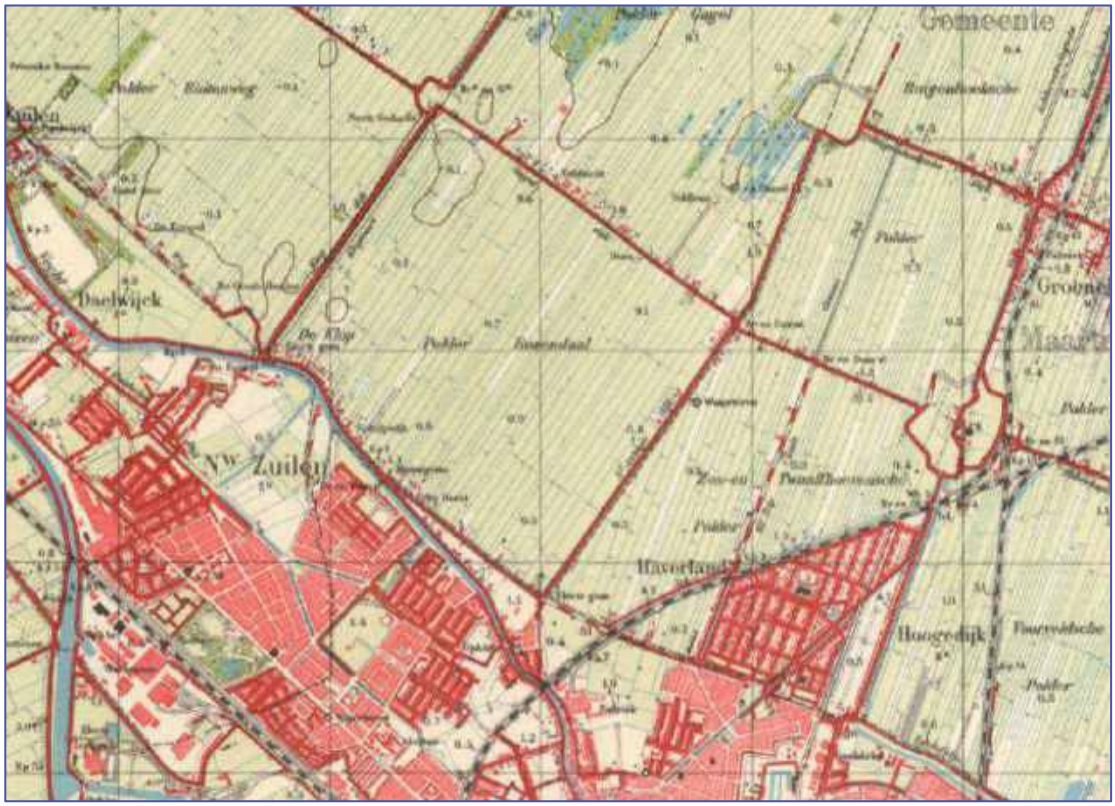
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 3.3 Nieuwe Hollandsche Waterline (bron: Fort aan de Klop)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Na een gemeentelijke herindeling gingen de gronden, nu bekend als Overvecht, over van de voormalige gemeenten Maartensdijk, Achttienhoven en Westbroek naar Utrecht. In 1961, ten tijde van grote woningnood in Nederland, werd besloten om deze gronden, die werden gebruikt als weiland, te transformeren tot een woonwijk. De 800 hectare die Overvecht beslaat werd voor 420 hectare gebruikt voor de bouw van woningen voor 45.000 mensen.



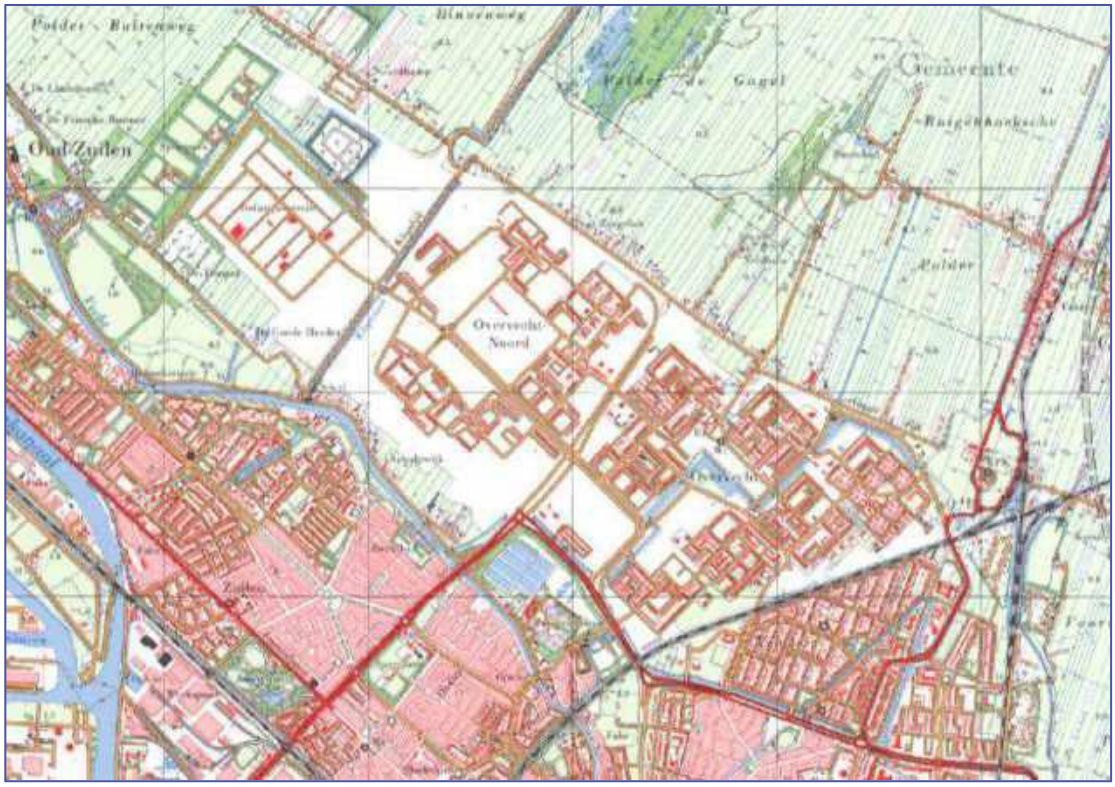
Figuur 3.4 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1950 (bron: Topotijdreis)

Overvecht werd in verschillende delen ontwikkeld. De buurten in Overvecht-Zuid dateren uit het begin van de jaren ’60 en zijn gelegen in een groen raamwerk. Er zijn van oorsprong acht verschillende woonbuurten (de 'stempels'), met een variatie aan typen woningen: grondgebonden laagbouw met koopwoningen of sociale woningbouw, middelhoogbouw met vooral koop en vrije sector huur en hoogbouw met vooral sociale woningbouw. Overvecht-Zuid bestaat uit vier buurten: Taagdreef/Rubicondreef, Zamenhofdreef en omgeving, Donaudreef/Wolgadreef, en Neckardreef en omgeving.

Overvecht-Noord is enkele jaren jonger dan Overvecht-Zuid. Overvecht-Noord is grotendeels gerealiseerd aan het einde van jaren ’60. Er zijn buurten met relatief veel middelhoogbouw. De hoogbouw bevindt zich vooral langs de grote infrastructuur. Daarachter liggen buurten met laagbouw. Een groot deel van de middelhoogbouw, evenals de hoogbouw is sociale woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Overvecht-Noord zijn voorzieningen op wijkniveau aanwezig. Tevens ligt in Overvecht-Noord zwembad de Kwakel, één van vier Utrechtse zwembaden.



Figuur 3.5 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1970 (bron: Topotijdreis)

In de jaren ’80 werden op verschillende plekken in de wijk woningen bijgebouwd. Toentertijd werden met name grondgebonden eengezinswoningen gerealiseerd, in tegenstelling tot de jaren ’60 en ‘70. Vanaf de jaren ’80 kreeg Overvecht te maken met een imagoprobleem: er was veel media-aandacht voor de criminaliteit in de wijk. Ook stond Overvecht in 2007 op de lijst van minister Ella Vogelaar van Wonen, Wijken en Integratie. Op deze lijst stonden veertig wijken die een stapeling van sociale, fysieke en economische problemen kende. Vanaf 2010, na het vijftigjarig jubileum van de wijk, zijn er vele renovatiewerkzaamheden en nieuwbouwprojecten in Overvecht gestart om de sociaaleconomische situatie en gezondheid van bewoners in de wijk te verbeteren.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



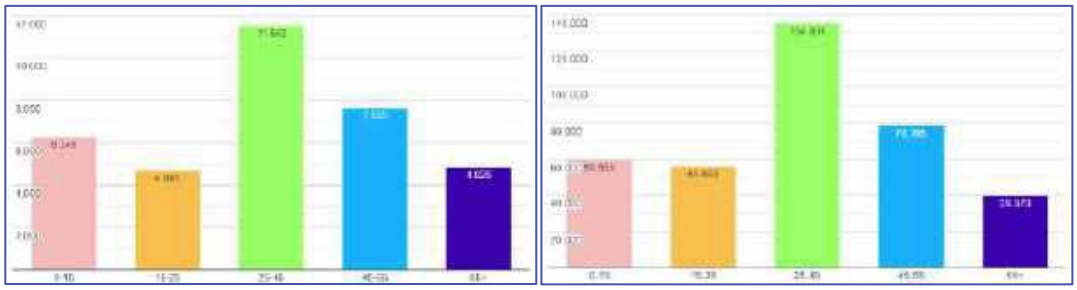
Figuur 3.6 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 2023 (bron: Topotijdreis)

3.4 Overvecht anno 2023

Om een beeld te krijgen van Overvecht anno 2023 wordt een beeld gegeven van verschillende aspecten van de wijk. Veelal komen deze ook aan bod in de omschrijving van de referentiesituatie van de effectbeoordeling (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Om de omschrijving van de wijk compleet te maken wordt dit ook hier toegelicht.

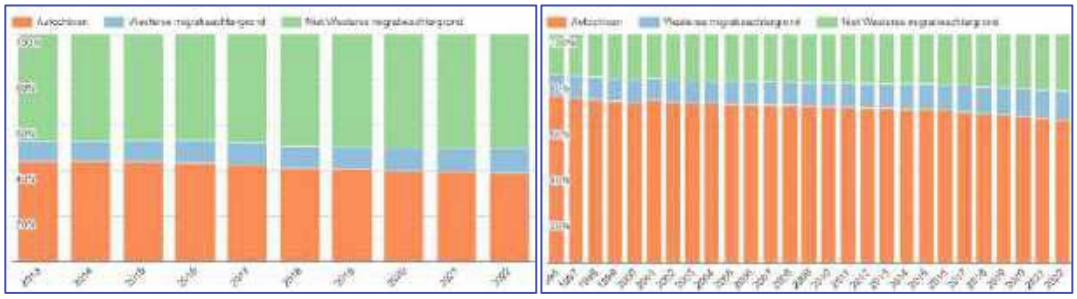
3.4.1 Bewoners

Om een beeld te krijgen van de bewoners van Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de inwoneraantallen, de leeftijdsopbouw van de bewoners, migratieachtergrond, het gemiddelde inkomen in de wijk, opleidingsniveau en enkele gezondheidsaspecten die ook in het planMER aan bod komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.7 Bevolking Overvecht naar leeftijdsgroepen (links Overvecht, rechts Utrecht)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

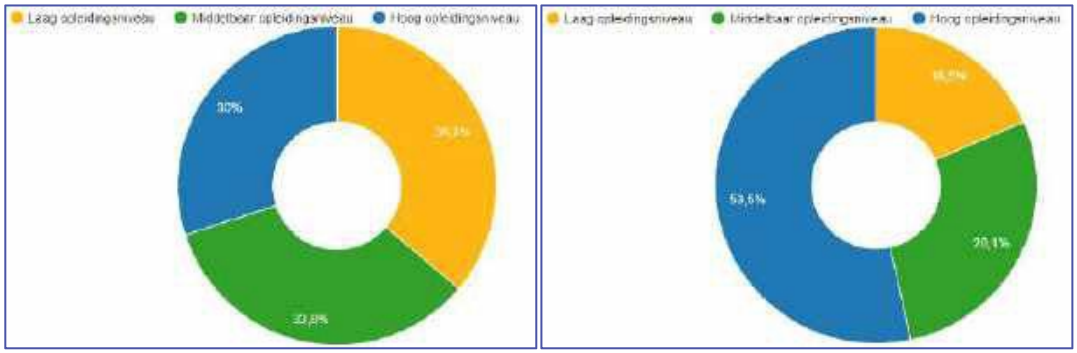


Figuur 3.8 Verhouding autochtone bevolking en bevolking met migratieachtergrond (links Overvecht, rechts Utrecht)



Figuur 3.9 Gemiddeld bruto jaarinkomen Overvecht vergeleken met andere wijken in Utrecht (Overvecht is rood)

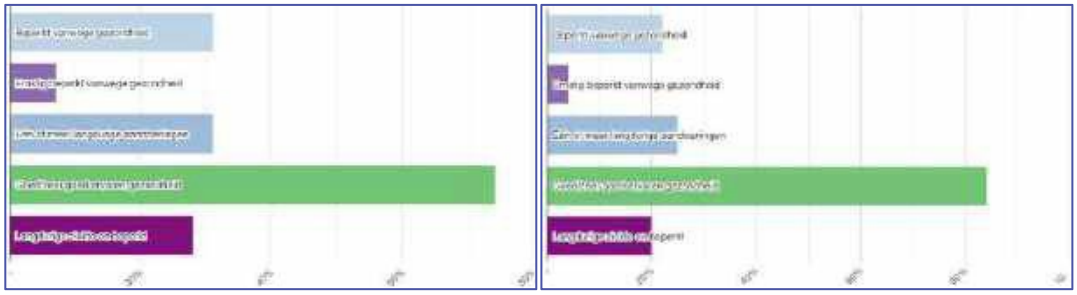
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 3.10 Opleidingsniveau van inwoners (links Overvecht, rechts Utrecht)



Figuur 3.11 Sporten en bewegen in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)



Figuur 3.12 Lichamelijke gezondheid in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)

Kijkend naar bovenstaande grafieken kan Overvecht omschreven worden als een wijk die qua leeftijdsopbouw erg lijkt op de rest van de gemeente Utrecht. De grootste afwijking zit in het lagere percentage 65-plussers en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Overvecht wordt gekenmerkt door een hoog aandeel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond. Een groot deel hiervan (38,9%) heeft een Marokkaanse achtergrond.

Qua inkomen blijft Overvecht achter op de rest van Utrecht. Het gemiddeld bruto jaarinkomen ligt ruim 7.000 euro lager dan de eerstvolgende wijk (Zuidwest) en ruim 10.000 euro op het gemiddelde bruto inkomen in Utrecht. Ook zijn inwoners van de Overvecht minder vaak hoogopgeleid dan gemiddeld in Utrecht.

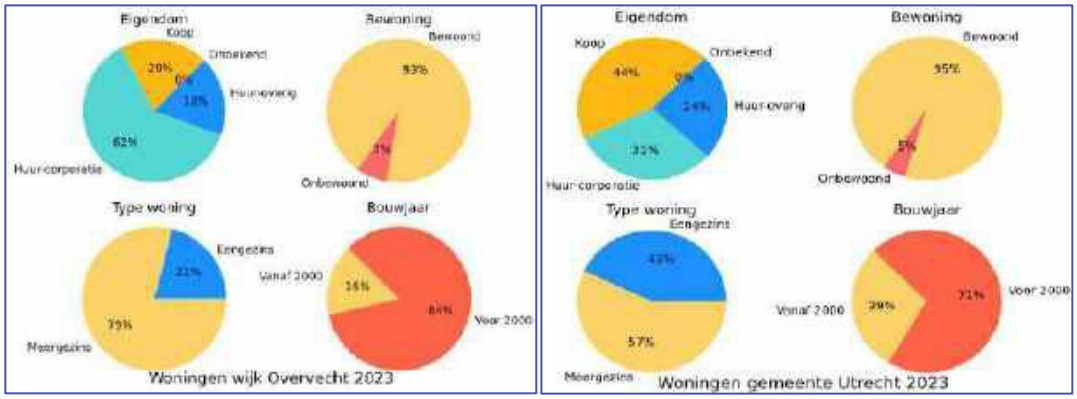
Wanneer wordt gekeken naar statistieken over sporten en bewegen valt op dat een relatief klein deel van de inwoners van Overvecht wekelijks sport – een verschil van bijna 20% op het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

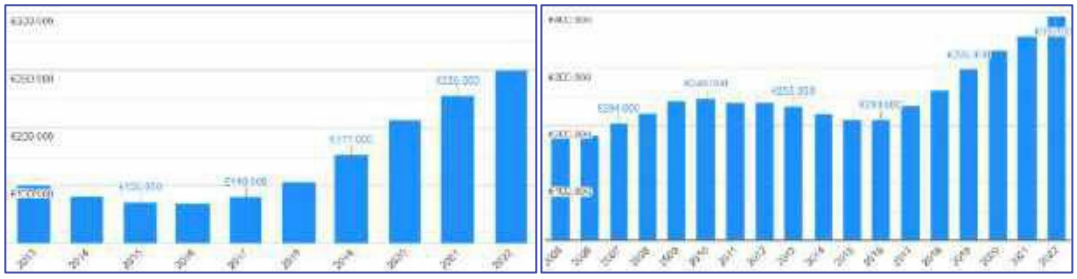
gemiddelde in Utrecht. Ook voldoet een kleiner aandeel van de bewoners van Overvecht aan de beweegrichtlijn. Daarnaast is een relatief groot deel van de inwoners van Overvecht (ernstig) beperkt vanwege de gezondheid of langdurig ziek.

3.4.2 Bebouwing

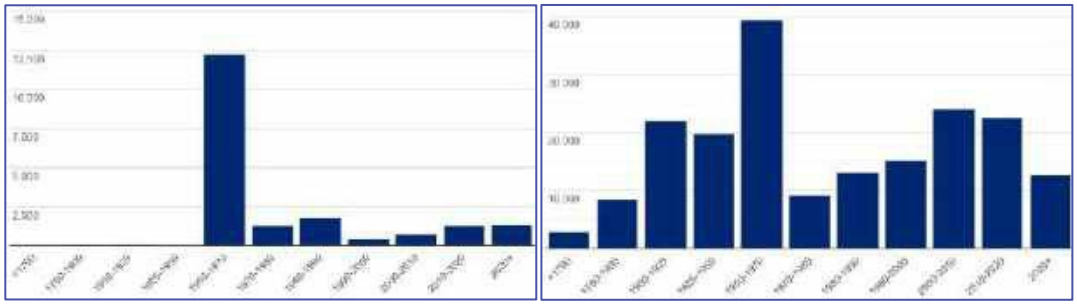
Om een beeld te krijgen van de bebouwing in Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de woningkenmerken, de gemiddelde WOZ-waarde en de bouwperiode van de woningen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.13 Woningkenmerken (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.14 Gemiddelde WOZ-waarde (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.15 Bouwperiode van panden

Als wordt gekeken naar de eigendomssituatie van woningen vallen grote verschillen op tussen Overvecht en de gemeente Utrecht. Zo is het aandeel huur-corporatie in Overvecht veel hoger

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

dan gemiddeld in de gemeente en is de koopsector relatief klein. Ook het verschil in woningtypologie valt op. In Overvecht betreft slechts een relatief klein deel van het woningaanbod eengezinswoningen. Ook loopt de WOZ-waarde van woningen in Overvecht achter op de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in de gemeente.

Zoals eerder beschreven is Overvecht een relatief jonge wijk, die grotendeels tussen 1950 en 1970 is aangelegd. Daarna is in beperkte mate bijgebouwd. De bouw van Overvecht tussen 1950 en 1970 speelde een belangrijke rol in de toename van woningen in Utrecht in die periode. De sterke piek die in de gemeente te zien is in die periode is voor ruim een kwart het gevolg van de aanleg van Overvecht.

3.4.3 Bereikbaarheid

Overvecht wordt gekenmerkt door een zeer goede autobereikbaarheid. Ten tijde van de aanleg van de wijk werd de auto steeds dominanter in het straatbeeld, waardoor een groot deel van de infrastructuur op de auto is afgestemd. Dit betekent dat brede, rechthoekige lanen het straatbeeld domineren aan de randen van de buurten. In het noorden wordt de wijk ontsloten door de N230, welke toegang geeft tot de A27 in het oosten en A2 in het westen.

Ook met het OV is de wijk goed bereikbaar. Station Utrecht Overvecht wordt meermaals per uur aangedaan door sprinters uit de richting van Utrecht Centraal en Bilthoven. Als eerder benoemd rijden zes bussen door de wijk: stadsbussen 1, 6, 11 en 30, streekbus 122 en nachtbus N20.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht

Voor het opstellen van de omgevingsvisie zijn verschillende stappen doorlopen. In dit hoofdstuk wordt hierbij stilgestaan, om grip te krijgen op het totstandkomingsproces van de omgevingsvisie. Hierbij wordt gekeken naar het beleids- en wettelijk kader waarin de omgevingsvisie is opgesteld, de startnotitie die voor de omgevingsvisie is opgesteld, de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie Overvecht en hoe participatie heeft plaatsgevonden. Ten slotte wordt het masterplan Overvecht Centrum toegelicht, dat parallel aan de omgevingsvisie Overvecht wordt opgesteld.

4.1 Beleids- en wettelijk kader

Op Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn er diverse (beleids)kaders die relevant zijn voor de ontwikkeling van de omgevingsvisie, en waarmee de omgevingsvisie rekening heeft te houden. Per milieuthema is het meest relevante beleid in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 5 beschreven. Verder zijn de beleidskaders benoemd in bijlage 1.

4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

De voorgenomen activiteit waarvoor het planMER wordt opgesteld is de Omgevingsvisie Overvecht. In deze Omgevingsvisie komen verschillende concrete doelen aan bod, die benoemd worden in de Startnotitie Omgevingsvisie Overvecht van de gemeente Utrecht. Deze doelstellingen, te vinden onder ‘Opgaven en programma voor Overvecht uit de RSU 2040’, zijn opgedeeld in programma’s voor werken, wonen, groen en voorzieningen. Dit programma komt in deze paragraaf aan bod.

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid.
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieve broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies.
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3.000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht.

De doelen zijn wel afhankelijk van goede bereikbaarheid met alle modaliteiten!

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1.800 woningen in Overvecht.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5.000 woningen. Waaronder Winkelcentrum 2.000, Stationsgebied 1.000, Overvecht Zuid 500, Overvecht Noord 1.500.

Groen

- Uitbreiding Noorderpark (circa 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (circa 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare).

Ja, het winkelcentrum Overvecht herbergt veel banen. Maar kijkend naar de geformuleerde doelen, zou het onder 'Voorzieningen' (volgende pagina) moeten staan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden).
- Onderwijs: Zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht.
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex.
- Cultuur: Zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht.



Figuur 4.1 Kaartbeeld Overvecht uit de Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht

Na het opstellen van de startnotitie heeft de gemeente Utrecht een notitie opgesteld met daarin uitgangspunten voor de omgevingsvisie Overvecht. De gemeente Utrecht stoelt de uitgangspunten onder meer op bestaand Utrechts beleid, dit betreft:

- Omgevingsvisie Utrecht met de koersdocumenten;
  - de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
  - het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen, en
  - het volksgezondheidsbeleid 2019-2023
- Ambitiedocument en actieprogramma ‘Samen voor Overvecht’ (2019)
- Woonvisie: ‘Utrecht beter in balans‘ (2019)
- Economische Agenda Utrecht 2012-2018
- Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021
- Mobiliteitsplan 2040 (2021)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

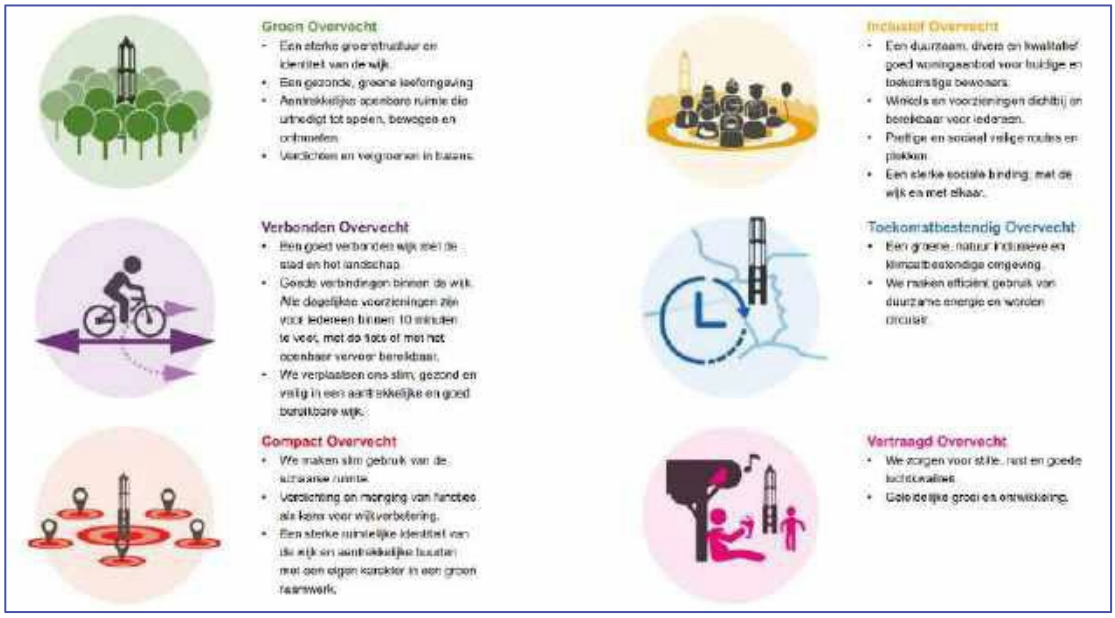
- Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012 (2012)
- Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden (2007)
- Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 (2018)
- Visie Klimaatadaptatie (2022)
- Visie Water & Riolering (2022)
- Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020)
- Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid 2019-2023 (2019)

De uitgangspuntennotitie benoemt daarnaast aanvullende opdrachten waar de omgevingsvisie aan moet voldoen.

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht
- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

Naast het beleid waarop de omgevingsvisie gestoeld is en de deelopdrachten die zijn meegegeven, zijn ook de ambities voor de omgevingsvisie toegelicht. De ambities in de omgevingsvisie zijn op hoofdlijnen ingedeeld in zes thema's. Deze thema's heten ook wel stadsprofielen. Er zit er geen verschil tussen de ambities in de uitgangspuntennotitie en de omgevingsvisie. Wel werkt de omgevingsvisie de manier waarop de ambities gehaald worden verder uit.

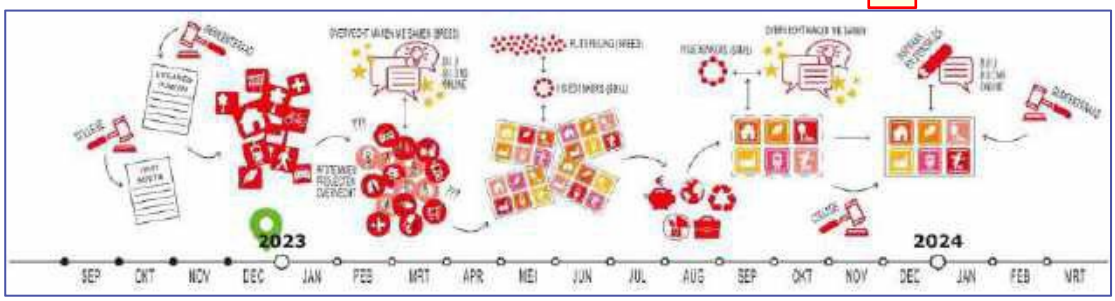
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 4.2 Ambities voor de omgevingsvisie uit de uitgangspuntennotitie

4.4 Participatie

Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie zijn twee inspraakmomenten geweest, rond mei 2023 en oktober 2023. Dit participatietraject is uitgevoerd onder de naam 'Overvecht maken we samen'. Onderstaande figuur uit de uitgangspuntennotitie geeft een overzicht van het proces en wanneer participatie heeft plaatsgevonden.



Figuur 4.3 Tijdlijn van het proces dat de omgevingsvisie heeft doorlopen en participatie

4.5 Masterplan Overvecht Centrum

Parallel aan de omgevingsvisie Overvecht werkt de gemeente Utrecht aan het masterplan Overvecht Centrum. Het masterplan is een ruimtelijk functioneel én sociaal toekomstkader voor het gebied. Het geeft vorm aan de gemeenschappelijke doelen en de gebiedsopgave en brengt samenhang tussen verschillende projecten en acties in het gebied. Het document legt vast wat moet en laat vrij wat kan. De ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van een gebiedsontwikkeling worden in het masterplan uitgewerkt. Het masterplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De omgevingsvisie Overvecht gaat ook uit van een herontwikkeling van Overvecht Centrum, maar in het masterplan worden de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de gebiedsontwikkeling concreter uitgewerkt.

In 2023 is een mer-procedure gestart voor masterplan Overvecht Centrum. Van 3 februari – 17 maart heeft de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor masterplan Overvecht Centrum ter inzage gelegen en heeft eenieder hier een zienswijze op kunnen indienen. In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven.

Waar is dit terug te vinden?

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

5 Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksthema's van het planMER uiteengezet. Hierbij wordt per thema gekeken naar de indicatoren, beoordelingsparameters en het type onderzoek dat is uitgevoerd. Vervolgens wordt uitgelicht wat de referentiesituatie inhoudt en welke raakvlakprojecten de omgevingsvisie kent. In paragraaf 4.3 worden de onderzoeksalternatieven van het planMER toegelicht. Ten slotte worden in paragraaf 4.4 en 4.5 de beoordelingswijze van de milieueffecten en het doelbereik toegelicht.

5.1 Onderzoeksthema's

In deze paragraaf worden de in het planMER onderzochte thema's toegelicht. Het beoordelingskader is in afstemming met de gemeente Utrecht opgesteld. Dit heeft vervolgens ter inzage gelegen, zodat belanghebbenden input konden leveren. Hierop zijn enkele aanvullingen gedaan aan het beoordelingskader. In paragraaf 4.1.2 wordt kort stilgestaan bij niet verder beschouwde thema's.

5.1.1 Beschouwde thema's

In tabel 5.1 is het beoordelingskader voor dit planMER opgenomen. Het beoordelingskader geeft aan op welke manier de effecten van de omgevingsvisie in beeld worden gebracht. In de tabel zijn alle thema's opgenomen die in dit planMER worden behandeld, in de eerste kolom. In de tweede kolom is aangegeven welke indicatoren per thema in beeld worden gebracht. In de derde kolom is voor iedere indicator de beoordelingsparameter opgenomen. Met de beoordelingsparameter wordt de mate waarin het effect optreedt gemeten.

Hier ontbreekt: doorstroming buurtontsluiting

Tabel 5.1 Beoordelingskader planMER omgevingsvisie Overvecht

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van verkeer	Kwantitatief
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	Kwantitatief
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	Kwantitatief
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Kwalitatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Kwalitatief
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Kwalitatief
Luchtkwaliteit	*Luchtkwaliteit*	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Kwalitatief
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Kwantitatief
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Kwalitatief
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	Kwalitatief
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	Kwalitatief
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Kwalitatief en kwantitatief
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Kwalitatief
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	Kwalitatief
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	Kwalitatief
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit en oppervlaktewater	Kwalitatief
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	Kwalitatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	Kwalitatief
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	Kwalitatief
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	Kwalitatief
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	Kwalitatief
Omgevingsveiligheid	Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Kwalitatief
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	Kwalitatief
		Identiteit	Kwalitatief
		Herkenbaarheid	Kwalitatief
	Gebruikswaarde	Samenhang	Kwalitatief
		Diversiteit aan functies en aanbod	Kwalitatief
		Bruikbaarheid	Kwalitatief
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Kwalitatief
		Totaal energieverbruik	Kwalitatief
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	Kwalitatief
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	Kwalitatief
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	Kwalitatief
		Openbaar vervoer	Kwalitatief
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Kwalitatief
		Verduurzamen woningen	Kwalitatief

Hier ontbreekt: mogelijkheid energieneutraal bouwen

Hier ontbreekt: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

5.1.2 Niet verder beschouwde thema's

Naast wateroverlast, hitte en droogte is overstromingsrisico een indicator die soms wordt beoordeeld in het kader van klimaatadaptatie. Gezien het geringe risico voor overstromingen in Overvecht is dit niet als indicator opgenomen in dit MER.

Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije mer-beoordeling voor bestemmingsplan NPD-strook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis van onderzoek van onderzoeksbureau BP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Centrum. Voor de ontwikkelingen die de Omgevingsvisie Overvecht mogelijk maakt wordt dit ook zo verwacht.

5.2 Referentiesituatie

In het planMER worden de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie: de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. In de referentiesituatie wordt de huidige situatie van het plangebied en omgeving beschreven en wordt aangegeven wat de zogenaamde autonome ontwikkelingen zijn. Voor het planMER is concreet gekozen voor projecten die in 2030 gerealiseerd zijn als autonome ontwikkelingen. Dit betreft de onderstaande ontwikkelingen, die zijn gebaseerd op de kaart met ruimtelijke projecten van de gemeente Utrecht. Deze ontwikkelingen zijn ook meegenomen als autonome ontwikkelingen in de verkeersberekeningen voor dit planMER.

1. Indusdreef 5 – 344 woningen
2. Ivoordreef – 354 woningen
3. Jagerskade 13/15 – 67 woningen
4. Camera Obscuradreef – 181 woningen
5. Watertoren – 4 woningen



Figuur 5.1 Autonome ontwikkelingen op de kaart

5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER

Voor het planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht zijn twee alternatieven onderzocht. In beide alternatieven worden 7.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Door hetzelfde aantal woningen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

voor beide onderzoeksalternatieven te hanteren, kan het effect van het verdichtingsmodel goed getoetst worden.

Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht. De basis voor de omgevingsvisie wordt gevormd door de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. In de RSU is voor Overvecht een ondergrens vastgesteld van 5.000 woningen. Gezien het woningtekort in de regio en de gemeente Utrecht is in dit planMER onderzocht wat de milieu-/omgevingseffecten zijn indien meer woningen gerealiseerd worden. De beschikbare ruimte in Overvecht zou het mogelijk maken om, bovenop de 5.000 woningen die de RSU voorschrijft, nog 2.000 extra woningen te realiseren. Daarom is ervoor gekozen om in het planMER in beide alternatieven uit te gaan van 7.000 woningen.

Binnen beide alternatieven zullen woningen gesloopt moeten worden om aan de verdichtingsopgave tegemoet te komen. Voor beide alternatieven geldt dat er, conform de Uitgangspuntennotitie, zo min mogelijk woningen gesloopt dienen te worden. Voor veel van de woningen geldt dat deze bouwkundig nog in goede staat zijn (mits wordt gerenoveerd in het kader van verduurzaming) en dat er vanuit sociaaleconomisch oogpunt of ruimtelijke kwaliteit onvoldoende aanleiding is om te kiezen voor sloop. Voor beide alternatieven geldt daarom dat een goede onderbouwing voor eventuele sloop nodig is, op basis van de volgende criteria:

1. Sloop kan significant bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk
2. Sloop maakt het mogelijk serieus te verdichten op de gesloopte locatie

Sloop gebeurt bij voorkeur alleen op locaties met optimale OV-bereikbaarheid. In beide alternatieven is gedeeltelijke sloop noodzakelijk om (rekening houdend met andere ambities) tot de gewenste toevoeging van tenminste 5.000 woningen te komen.

De onderzoeksalternatieven zijn tot stand gekomen in overleg tussen het omgevingsvisieteam en het team dat het planMER opstelt. Hierbij is gekozen om de onderzoeksalternatieven te doen verschillen in de verdichtingsstrategie, de mobiliteitsoplossing, het parkeerregime en hoeveelheid extra groen. Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de verschillen tussen de onderzoeksalternatieven.

Tabel 5.2 Verschillen tussen de onderzoeksalternatieven in het planMER

Onderwerp	Onderzoeksalternatief 1	Onderzoeksalternatief 2
Verdichting	Gebundelde verdichting	Gespreide verdichting
Mobiliteit	HOV-as door centrum van de wijk en fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk	Fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk
Parkeren	Hantering van lage A-norm en jaarlijkse sanering van 1% van straatparkeerplaatsen	Hantering van B-norm en jaarlijkse sanering van 0,5% van straatparkeerplaatsen
Groen	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 47 ha • Groenblauwe routes: 2,17 ha • Buurt- en wijkgroen: 14,25 ha +	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 48 ha • Groenblauwe routes: 6,05 ha • Buurt- en wijkgroen: 13,68 ha +

63,4 ha

67,3 ha

+ 6%

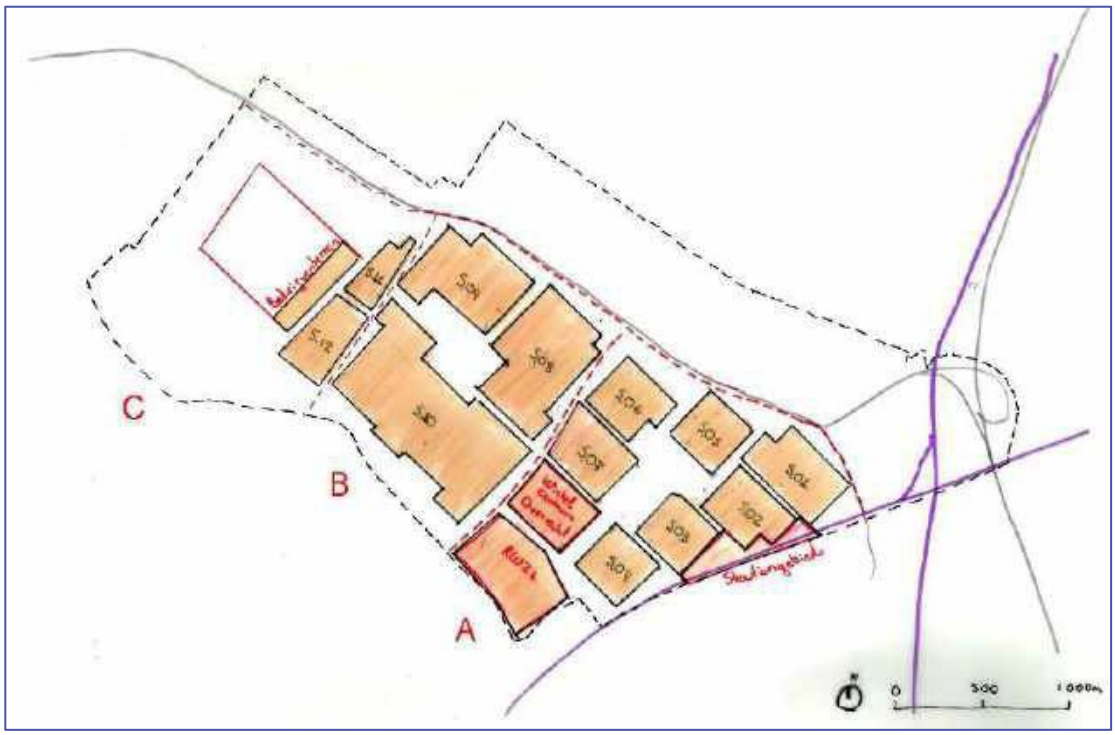
? op p.9 staan andere getallen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het vervolg wordt in het planMER naar de onderzoeksalternatieven verwezen als 'Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as' en 'Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht'. In onderstaande paragrafen worden beide onderzoeksalternatieven verder toegelicht. Per onderwerp wordt gekeken naar de invulling voor beide onderzoeksalternatieven.

5.3.1 Verdichting

In beide alternatieven wordt voorzien in de realisatie van 7.000 woningen. De woningen zijn verspreid over zogenaamde stempels en 'specials', die te zien zijn in onderstaande figuur.



Figuur 5.2 Stempels en specials in Overvecht (bron: PosadMaxwan)

De stempels zijn de bouwblokken die in Overvecht te vinden zijn. Dit zijn veelal monofunctionele woonblokken. De specials zijn blokken in de wijk die een bijzondere of een aanvullende functie naast wonen hebben. Tot de specials behoren het winkelcentrum Overvecht Centrum, het stationsgebied rond station Utrecht Overvecht, de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 5.3 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 1: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 1 met name gerealiseerd wordt rond de centrale noordwest/zuidoost-as in Overvecht. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening die door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 1. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.300 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

? dit percentage ligt veel lager in concept Masterplan Overvecht Centrum

Tabel 5.3 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 1

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.600	21,0%	79,0%
Stationsgebied	1.000	12,5%	87,5%
Stempel 1	0	0,0%	100%
Stempel 2	200	0,0%	100%

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	200	12,5%	87,5%
Stempel 4	0	0,0%	100%
Stempel 5	0	0,0%	100%
Stempel 6	0	0,0%	100%
Stempel 7	500	12,5%	87,5%
RWZI	350	12,5%	87,5%
Stempel 8	400	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	200	0,0%	100%
Stempel 11	0	0,0%	100%
Stempel 12	0	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[4]	1.300	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**6,8%**	**93,2%**

Om de verdichtingsplannen van alternatief 1 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 1 wordt sterk verdicht rondom de HOV-haltes, waardoor een aantal woningen op deze plekken zal moeten worden gesloopt om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. Rond het station zullen een aantal voorzieningen worden gesloopt om ruimte te maken voor herontwikkeling. Dit betreft circa 3.600 m² aan voorzieningen. In dit alternatief worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om 7.000 woningen te kunnen realiseren.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

[4] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 5.4 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 2: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 2 gespreid over de stempels en specials gerealiseerd wordt. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 2. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.000 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

? dit percentage ligt veel lager in concept Masterplan Overvecht Centrum

Tabel 5.4 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 2

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.300	21,0%	79,0%
Stationsgebied	400	12,5%	87,5%
Stempel 1	250	12,5%	87,5%
Stempel 2	200	12,5%	87,5%

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	350	12,5%	87,5%
Stempel 4	200	12,5%	87,5%
Stempel 5	100	12,5%	87,5%
Stempel 6	150	12,5%	87,5%
Stempel 7	150	12,5%	87,5%
RWZI	0	0,0%	100%
Stempel 8	750	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	800	12,5%	87,5%
Stempel 11	50	0,0%	100%
Stempel 12	50	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[5]	1.000	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**10,7%**	**89,3%**

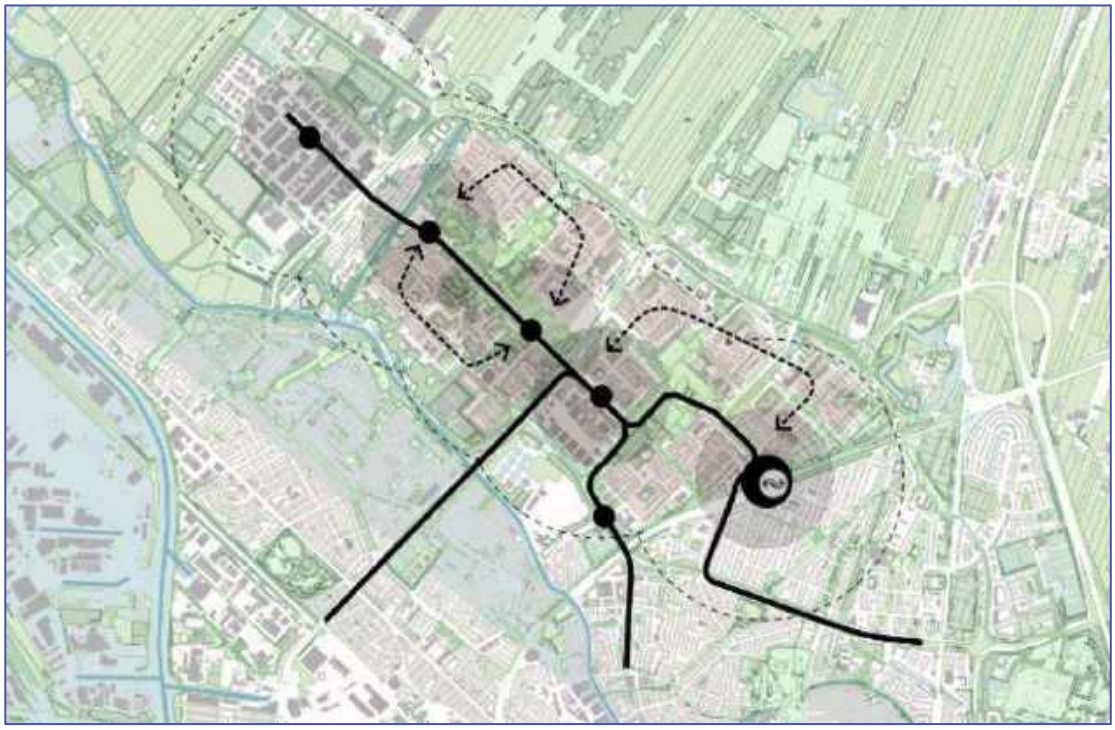
Om de verdichtingsplannen van alternatief 2 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Omdat de nieuwbouw in een minder hoge dichtheid (dus minder de hoogte in) zal gebeuren dan in alternatief 1, is de verwachting dat de sloop van een groter aantal woningen nodig is: circa 1.350 tot 1.550 woningen worden gesloopt om 7.000 nieuwe woningen te kunnen realiseren.

5.3.2 Mobiliteit

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

[5] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen en langs de Manitobadreef. In principe hoeven zodoende geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 5.5 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 1 (bron: Goudappel)

Op bovenstaande afbeelding is de mobiliteitsoplossing van alternatief 1 geschetst. In alternatief 1 loopt door Overvecht een HOV-verbinding als ruggengraat door de wijk. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het huidige OV systeem in Overvecht is ingericht als één 'fit for all' product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als 'standaard OV' ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht. Een principekeuze voor meer 'OV op maat' lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV. De Carnegiedreef is het meest logisch hiervoor, want die ligt centraal in Overvecht (even ver lopen en fietsen naar de OV-halte vanaf de randen van de wijk) en de transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit hier uit te voeren.

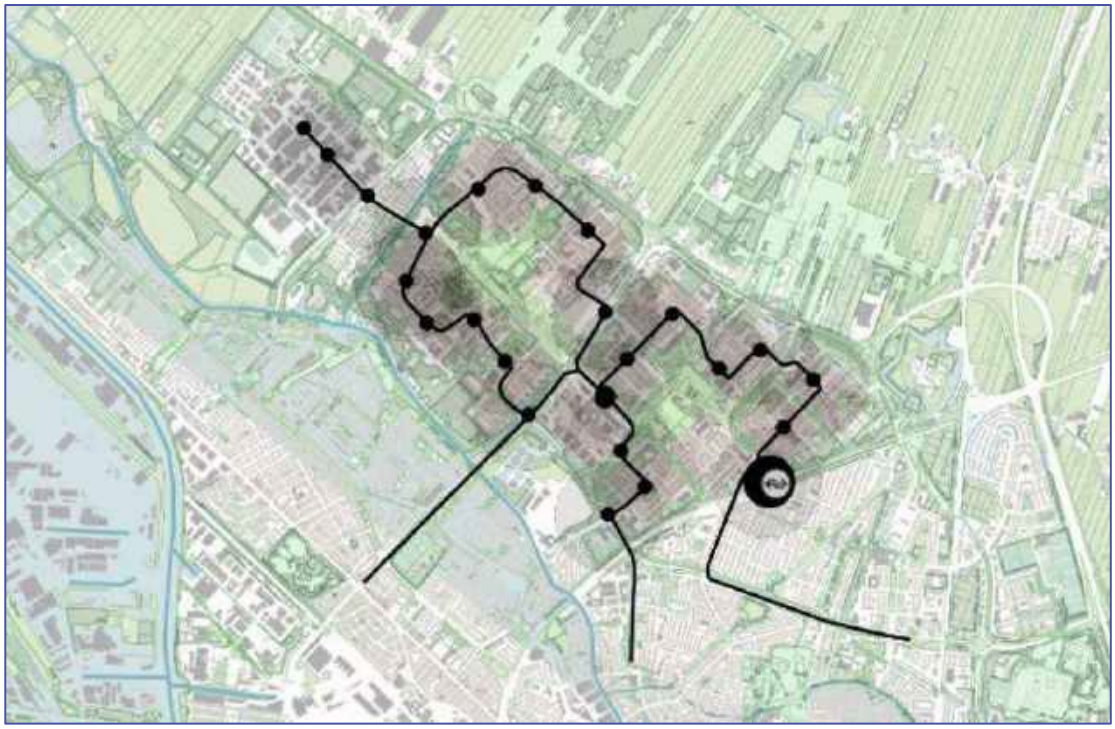
Voor de HOV-verbinding is uitgegaan van een busverbinding en niet van een tram of lightrail. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. De reizigersaantallen voor onderzoeksalternatief 1 tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers per dag zijn. Enkel op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

het stuk rondom het winkelcentrum zit het aantal reizigers boven de 15.000 (een aantal waarbij je een lightrail systeem kan overwegen). Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past en dus niet bij een lightrailsysteem. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

In figuur 4.6 is de mobiliteitsoplossing van alternatief 2 geschetst. In alternatief 2 is sprake van een fijnmazig busnetwerk dat door heel Overvecht loopt. Dit betreft een klassiek busnetwerk dat tussen het overige wegverkeer rijdt.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht



Figuur 5.6 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 2 (bron Goudappel)

5.3.3 Parkeren

Overvecht is op dit moment sterk gericht op automobiliteit, met uitgebreide mogelijkheden om dicht bij huis te parkeren. Hoewel dit de bereikbaarheid vergroot, heeft de dominantie van de auto ook nadelige effecten: het parkeren van auto’s op maaiveld neemt veel ruimte in, wat ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbare ruimte voor groen, langzaam verkeer en verdichting. Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de mogelijkheden voor verdichting te vergroten, is voor beide alternatieven het uitgangspunt om parkeren niet op het maaiveld in de openbare ruimte te realiseren, maar gebouwd en uit het zicht. Dit kan zowel gedaan worden door parkeren in ontwikkelingen te integreren met (half) verdiepte parkeervoorzieningen of

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

parkeerplekken op maaiveld onder een (gedeelde) binnentuin, maar ook door geclusterde parkeerhubs te maken in de wijken.

Verder is het de ambitie om ook de bestaande parkeerdruk te verminderen. Daartoe wordt (net als in heel Utrecht, zoals benoemd in de uitgangspuntennotitie) betaald parkeren ingevoerd en wordt in beide alternatieven de parkeernorm aangescherpt. Daarnaast dient in nieuwe ontwikkelingen te worden onderzocht of het mogelijk is om een overmaat in parkeerplekken te maken, zodat deze ook ruimte bieden voor het huidige straatparkeren van de omliggende buurten. En daarmee dus deels gaan fungeren als parkeerhub voor de rest van de wijk.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Bij de gebundelde verdichting van alternatief 1 zullen de meeste woningen worden geconcentreerd op een kleiner oppervlak rondom de nieuwe HOV-haltes. De gebouwde parkeeroplossingen zullen daarmee ook op een compacter oppervlak moeten worden ingepast, in de (hoog)stedelijke bouwblokken. Vanwege de optimale OV-bereikbaarheid en het hoogstedelijke milieu, wordt in deze ontwikkelingen een lage A-norm gehanteerd. Aanvullend hierop wordt jaarlijks 1% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 1:

- Invoeren betaald parkeren gehele dag (en avond)
- Alleen de eerste auto krijgt vergunning (huidige bewoners over auto's per huishouden)
- Bij verhuizing vervalt vergunning op straat voor huidige bewoners, nieuwe aanvragen op wachtlijst (lager wordend vergunningenplafond)
- Jaarlijks 1% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen lage A-norm, parkeren op ei uitgesloten van vergunning
- Randvoorwaarde is de maximale inzet op wandel-, fiets en OV-verbindingen en deelmobiliteit

Op 25 april '24 heeft de raad besloten tot invoer betaald parkeren tussen 06.00 en 11.00 uur

dit percentage wordt in de Omgevingsvisie verder niet meer benoemd

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Ook bij de gespreide verdichting van alternatief 2 wordt het parkeren geïntegreerd in de nieuw te ontwikkelen bouwblokken. In dit alternatief wordt een B-norm gehanteerd. Jaarlijks wordt een 0,5% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 2:

- Invoeren betaald parkeren van 6:00 tot 11:00 uur
- Geen beperking op aantal parkeervergunningen huidige bewoners (tweede en derde vergunning wel substantieel duurder)
- Jaarlijks 0,5% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen B-norm, parkeren op eigen terrein of hub en worden uitgesloten van vergunning

dit percentage wordt in de Omgevingsvisie verder niet meer benoemd

5.3.4 Groen

Binnen beide onderzoeksalternatieven moet de hoeveelheid groen in Overvecht toenemen. De vergroeningsopgave is voor beide alternatieven dan ook gelijk: 470.000 m² in parken en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

natuurgebieden, 100.000 m² aan groenblauwe routes en 230.000 m² aan buurt- en wijkgroen. Bij het opstellen van de alternatieven is in beeld gebracht wat het oppervlak is van enkele ruimteclaims met een onderverdeling van woningen, woningtypen en groen. Voor groen is gekeken naar parken en natuurgebieden, groenblauwe routes en buurt- en wijkgroen. Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij het planMER.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Binnen alternatief 1 is in totaal 634.214 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 165.786 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor onder meer groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Tabel 5.5 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 1

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal (m²)	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in het programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m² groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Binnen alternatief 1 is in totaal 677.344 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 122.656 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald.

Tabel 5.6 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 2

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m²

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten met plussen en minnen op een vijfpuntschaal beoordeeld (van ++ naar --, zie tabel 5.3) ten opzichte van de referentiesituatie. Per thema wordt in de betreffende paragrafen van hoofdstuk 5 beschreven wanneer een effect beoordeeld wordt als zeer positief tot aan zeer negatief.

Tabel 5.7 Beoordelingsschaal effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

Zeer positief effect	Positief effect	Geen/beperkt effect	Negatief effect	Zeer negatief effect
++	+	0	-	--

5.5 Beoordelingswijze doelbereik

Het doelbereik van de omgevingsvisie wordt beoordeeld aan de hand van de onderstaande zes overkoepelende ambitiethema's in de omgevingsvisie, die voortkomen uit de uitgangspuntennotitie:

- Groen Overvecht
- Verbonden Overvecht
- Compact Overvecht
- Inclusief Overvecht
- Toekomstbestendig Overvecht
- Vertraagd Overvecht

De centrale vraag hierbij is: hoe ver komt de gemeente Utrecht met de gestelde ambities, met het beleid dat zij in de omgevingsvisie schetsen. Om hier iets over te zeggen worden de ambities binnen de zes bovenstaande ambitiethema's beoordeeld voor de twee onderzoeksalternatieven (hoofdstuk 7) en voor de ontwerp-omgevingsvisie (paragraaf 9.4). In onderstaande tabel komen deze ambities aan bod.

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk Een gezonde, groene leefomgeving Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten Verdichten en vergroenen in balans
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
	vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
		We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
		Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
		Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
		Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
		Prettige en sociaal veilige routes en plekken
		Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
		We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
		Geleidelijke groei en ontwikkeling

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In dit hoofdstuk komen de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht aan bod. Per onderzoeksthema komt als eerst een overzicht van de effecten van beide onderzochte alternatieven aan bod, gevolgd door het beleid en het toetsingskader dat voor dat onderzoeksthema geldt. Hier volgt een omschrijving van de referentiesituatie. Vervolgens wordt de effectbeoordeling van de omgevingsvisie toegelicht. Wanneer sprake is van een (zeer) negatief effect, komt aan bod hoe dit eventueel gemitigeerd kan worden.

6.1 Verkeer

6.1.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema verkeer.

Tabel 6.1 Beleidskader verkeer

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	In 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Voor Overvecht betekent dit inzetten op toekomstbestendige oplossingen in mobiliteit.
Provinciaal	
Mobiliteitsplan 2014-2028	Provincie wil zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, OV en auto in een gezonde omgeving. Dit versterkt de economie en bevordert een duurzame leefomgeving.
Gemeentelijk	
Mobiliteitsplan 2040	Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden zet de gemeente Utrecht in op schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen; oftewel lopen, fietsen en OV. Daarnaast is Overvecht onderdeel van het Wiel met Spaken, een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. De gemeente wil de rol van Overvecht in dit netwerk optimaliseren.

Wijze van onderzoek

Voor het bepalen van de verkeerseffecten zijn drie scenario's doorgerekend met het meest actuele regionale verkeersmodel VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht). Dit betreft de autonome situatie en twee alternatieven waarin ontwikkelingen en maatregelen zijn toegepast. De resultaten geven inzicht in hoeveel verkeer waar rijdt en welke modaliteit voor de verplaatsing wordt gekozen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.2 Toetsingskader verkeer

Indicator	++	+	0	-	--
Verschuiving van verkeer	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	Effect neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht
Doorstroming op kruispuntniveau	Verzadigingsgraad afname meer dan 7 procentpunten	Verzadigingsgraad afname 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toe- of afname neutraal	Verzadigingsgraad toename 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toename meer dan 7 procentpunten
De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	In zeer sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	Effect op verschuiving in wijze van verplaatsing neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing
Routes fiets en voetganger	In zeer sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	In enige tot sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	Effect op ontsluiting langzaam verkeer neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer	In zeer sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer
Verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	In enige tot sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	Effect op verkeersveiligheid neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid

6.1.2 Omschrijving referentiesituatie

6.1.2.1 Huidige situatie

Verkeersafwikkeling

De wijk Overvecht is gelegen tussen de Vecht, de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort en de NRU. Op de NRU rijden in 2015 (basisjaar verkeersmodel) circa 48.800 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is de NRU de drukste weg die langs Overvecht loopt. Daarnaast bestaat de hoofdstructuur van Overvecht uit een aantal gebiedsontsluitingswegen die de verbinding vormen tussen de woonstraten, de NRU en naastgelegen wijken. Wegen die deze rol vervullen zijn de Franciscusdreef ende Einsteindreef.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.1 Overzicht intensiteiten Overvecht in 2015 op diverse wegvakken (mvt/etm)

Kruispunten

Voor een zestiental kruispunten is de verzadigingsgraad in beeld gebracht. De verzadigingsgraad biedt inzicht in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een kruispunt. Een verzadigingsgraad van minder dan 0,8 betekent een goede afwikkeling. Tussen de 0,8 en 0,9 spreken we van een matige verkeersafwikkeling. Bij een verzadigingsgraad tussen 0,9 en 1,0 is de kans op filevorming groot. Boven de 1,0 is sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Bij een drietal kruispunten is reeds in de huidige situatie (op basis van doorrekening referentie) sprake van een doorstromingsprobleem. Dit betreffen de kruispunten:

1. Rio Brancodreef – Franciscusdreef (avondspits)
2. Carnegiedreef – Gangesdreef – Marowijnedreef
3. Moldaudreef – NRU (avondspits)

zie afbeelding op p.75 voor ontbrekende gegevens

Figuur 5.2 geeft een overzicht weer van de met het verkeersmodel doorgerekende kruispunten. De nummers corresponderen met de kruispuntnummers in tabel 6.3. Deze tabel geeft een overzicht van de verzadigingsgraad van de kruispunten (groen is goed functionerend, geel is matig, oranje is aandachtspunt, rood is knelpunt).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.2 Beschouwde kruispunten aan de hand van modelintensiteiten

Tabel 6.3 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten in 2015 (basisjaar verkeersmodel)

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85
2	Franciscusdreef –Rio Blancodreef	0.93	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

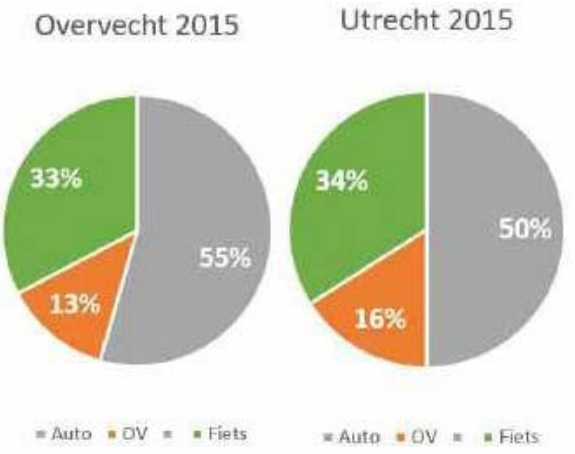
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1

In 2015 doen zich op het gros van de relevante kruispunten van Overvecht geen knelpunten voor (I/C hoger dan 0,9). Wel zijn er in de avondspits relatief veel kruispunten met een matige verkeersafwikkeling. Op de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef, Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef – NRU staat de afwikkeling onder aanzienlijke druk tijdens het drukste piekmoment. Op kruispunten Franciscusdreef – Rio Blancodreef, Franciscusdreef - NRU en Moldaudreef - NRU doen zich in minimaal één van de spitsen knelpunten voor. Er is hier sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Deze weg heef een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

Wijze van verplaatsing

Om de verdeling van vervoerswijzen per alternatief in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per alternatief. In de modal split van de wijk Overvecht is ten opzichte van heel Utrecht de auto prominenter aanwezig. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het leeuwendeel van de mensen gebruikt dus de auto. Een kleiner deel van de ritten, 33 procent wordt per fiets gemaakt. Dit aantal is vergelijkbaar met de gemeente Utrecht. Het OV verzorgt in 2015 circa 13 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht, 3% minder dan de totale gemeente Utrecht. Wanneer we deze cijfers vergelijken met het Utrechtse gemiddelde, is te zien dat het autogebruik in Overvecht hoger ligt en er om en nabij evenveel gebruik wordt gemaakt van de fiets. Het OV-gebruik in Overvecht iets lager dan het Utrechtse gemiddelde.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.3 Modal split Overvecht en Utrecht, 2015

Routes fiets en voetganger

In de huidige situatie is er een aantal belangrijke fietsroutes in en rondom Overvecht. De drukste fietsroute door Overvecht heen is over de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef in het hart van de wijk. Ruim 3.000 fietsers maken elke dag gebruik van deze route. Verklaarbare reden hiervoor is dat het winkelcentrum met veel voorzieningen ook op deze route ligt. Verder valt op dat er veel fietsers gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising met het spoor nabij het station (Meester Tripkade / Tiberdreef). Dit is de meest logische verbinding tussen Utrecht Overvecht en gebieden ten zuiden van de Kardinaal de Jongweg. Tenslotte zijn de oost-west verbindingen van belang. Dit komt omdat er relatief weinig fietsverbindingen over de Vecht zijn. Vandaar dat de routes via de Marnixlaan en Loevenhoutsedijk door meer dan 6.000 fietsers per etmaal worden gebruikt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.4 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in huidige situatie

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie rijden zowel doorgaand autoverkeer als busverkeer door de woonstraten van Overvecht. Hoewel de maximumsnelheid op een deel van deze wegen 30 km/u bedraagt, conflicteren de functies van doorgaande route en een veilige leefomgeving elkaar. Spelen op straat, maar ook oversteekbaarheid lijden onder het verkeer dat dagelijks over deze woonstraten rijdt. Op een deel van de wegen in de woonwijken bedraagt de maximumsnelheid nog 50 km/u, wat niet strookt met het doel van een dergelijke weg en verkeersonveiligheid in de hand werkt. De belangrijke gebiedsontsluitingswegen zijn de Franciscusdreef en de Einsteindreef. Deze hebben 2x2 rijstroken (50 km/u) en zijn belangrijk voor de ontsluiting van Overvecht voor autoverkeer. Op sommige wegvakken liggen de intensiteiten hier rond of boven de 20.000 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal). De snelheid e intensiteiten op deze wegen heeft tot gevolg dat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers slechter is dan bij 30 km/u wegen. Hierdoor is er een hoger risico op ongevallen, wat ook is terug te zien in de ongevalsdata.

Op basis van een korte analyse van ViaStat (ongevalsdata), valt te concluderen dat de meeste geregistreerde ongevallen zich voordoen op de (doorgaande) 50 km/u wegen en kruispunten zoals de Carnegiedreef, Moldaudreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Een uitsnede van de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren is te zien in onderstaande figuur. Utrecht in Cijfers laat zien dat bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag in hun buurt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.5: Geregistreerde ongevallen in Overvecht van 1 januari 2014 t/m oktober 2023 (Bron: ViaStat)

6.1.2.2 Autonome ontwikkeling

Verkeersafwikkeling

In de autonome situatie wordt gerekend met het referentiejaar 2030. Op basis van autonome ontwikkeling wordt verwacht dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) toenemen. De woonstraten van Overvecht nemen niet of nauwelijks toe in verkeersdrukte.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.6 Overzicht intensiteiten Overvecht in situatie autonome groei 2030 (mvt/etm)

Tabel 6.4 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in autonome ontwikkeling

Wegvak	Intensiteiten 2015	Intensiteiten 2030	Verandering t.o.v. 2015
Franciscusdreef	20.300	26.600	+31%
NRU	45.800	69.300	+51%
Moldaudreef	11.000	11.500	+5%
Wolgadreef	6.700	9.900	+48%
Einsteindreef (zuid)	17.800	16.200	-9%
Einsteindreef (noord)	11.900	12.800	+8%
Japuradreef	1.000	800	-20%
Nijldreef	2.600	2.600	0%

Kruispunten

Tabel 6.5 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

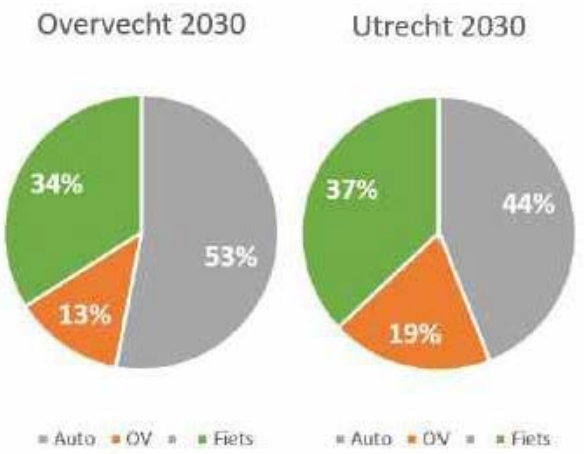
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
3	Franciscusdreef – Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85
4	Franciscusdreef – NRU	> 1	> 1	0.59	0.73
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94
7	Einsteindreef – Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef – Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40
10	Zamenhofdreef – Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69
17	Moldaudreef – NRU	> 1	> 1	0.50	0.43

Bovenstaande tabel laat zien dat de situatie op relevante kruispunten in Overvecht veranderd als gevolg van autonome groei. Kruispunt Franciscusdreef – Rio Blancodreef blijft een knelpunt met oog op de verkeersafwikkeling. We zien dat de situatie op kruispunten Franciscusdreef – NRU en Moldaudreef – NRU verbeterd van rood naar groen. Ook op kruispunten Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef- NRU verbetert de verkeersafwikkeling, maar de kruispunten zijn nog wel een aandachtspunt met een I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9. Aan de andere kant is te zien dat kruispunten die in 2015 geen/nauwelijks een aandachtspunt vormen, door autonome groei wel in laatstgenoemde categorie vallen (kruispunten Franciscusdreef – Floridadreef, Einsteindreef – Humberdreef en Darwindreef – Wolgadreef).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wijze van verplaatsing

In de autonome groeisituatie (2030) ligt het autogebruik in Overvecht op circa 53 procent. Het leeuwendeel van de verplaatsingen in Overvecht wordt dus met de auto gemaakt. We zien dat het aandeel autogebruik in Overvecht niet op hetzelfde tempo daalt als het stadsgemiddelde, dat in 2030 op 44% ligt. Het fietsgebruik in Overvecht ligt op 34 procent Het OV is verantwoordelijk voor 13 procent van de verplaatsingen binnen Overvecht. Wanneer er geen netwerkaanpassingen worden gedaan, is te zien dat het autogebruik tussen 2015 en 2030 met 2 procent is afgenomen. Het fietsgebruik neemt met 1 procent toe. Gemeentebreed is te zien dat er een sterkere verschuiving plaatsvindt van de auto naar de fiets en het OV.

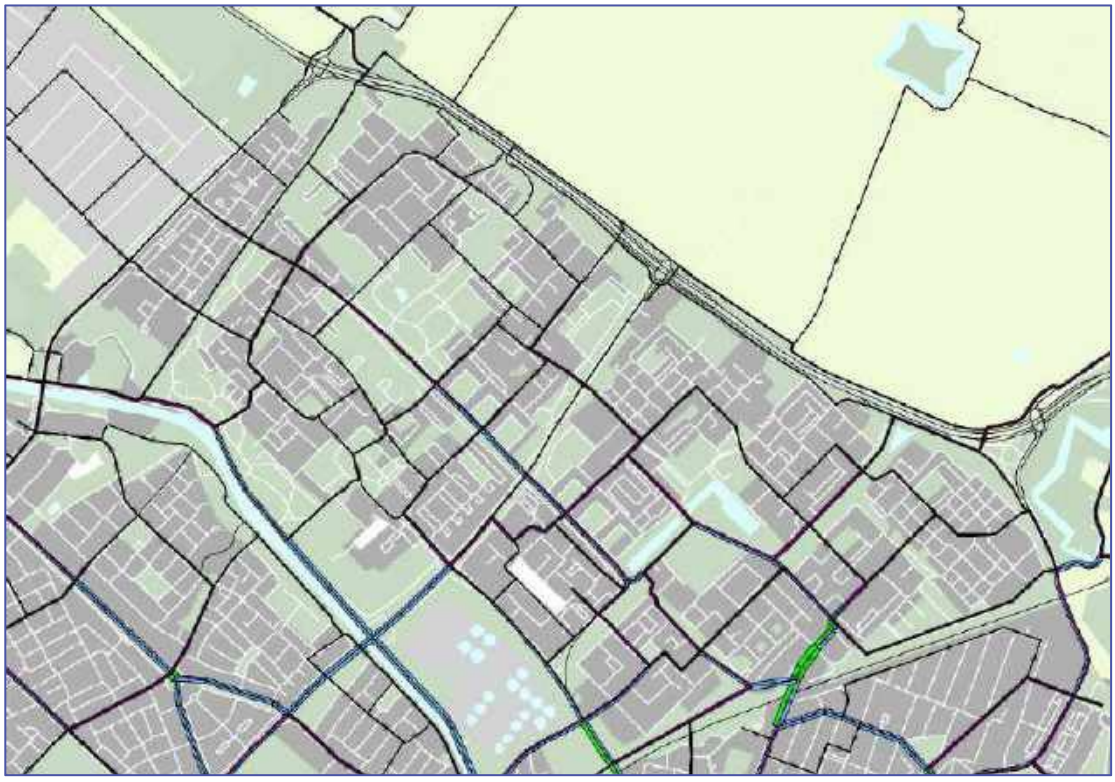


Figuur 6.7 Modal split Overvecht en Utrecht, 2030

Routes fiets en voetganger

In de autonome situatie zijn er qua belangrijke fietsroutes weinig significante veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. Wel is te zien dat de drukste fietsroute door Overvecht heen nog vaker gebruikt wordt dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie dagelijks ruim 3.000 fietsers gebruik maken van de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, zijn dit er in de autonome situatie maximaal circa 6.000. Ook de verbinding tussen de Linnaueslaan en de Tiberdreef, over de Meester Tripkade, is een veelgebruikte fietsroute. De oost-west verbindingen blijven ook in de autonome situatie belangrijke routes in het fietsnetwerk van Overvecht. Dagelijks rijden er circa 8.000 fietsers over de Marnixlaan, dit waren er circa 7.000 in de huidige situatie. Opvallend is dat het Zandpad, gelegen parallel aan de Vecht, aanzienlijk meer gebruikt wordt in de autonome situatie (7.500) dan in de huidige situatie (3.500). Tot slot is te zien dat de route naar Fort Blauwkapel veel gebruikt wordt. Fort Blauwkapel is één van de attractiepunten gelegen aan Overvecht. Vanuit Overvecht, maar ook vanuit Voordorp worden de verbindingswegen naar en via het fort richting Groenekan veel gebruikt.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.8 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in autonome ontwikkeling

Verkeersveiligheid

Zonder aanpassingen op de mobiliteitsnetwerken van Overvecht zal de verkeersdrukte op de drukste wegen van Overvecht in de autonome situatie toenemen. De oversteekbaarheid op de gebiedsontsluitende wegen als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef komt hierdoor meer onder druk te staan. Door de toename van drukte op de weg neemt de verkeersveiligheid op deze manier af. Binnen de woongebieden van Overvecht, waar doorgaand verkeer mogelijk is, zijn wel kleine toenames zichtbaar, maar niet zo groot als op de gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor blijft de verkeersveiligheid in deze gebieden nagenoeg hetzelfde als in de huidige situatie.

6.1.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van verkeer zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2). In beide alternatieven zijn beleidsmaatregelen zoals strenger parkeerbeleid en verbeterde fietsverbindingen meegenomen.

NB: wat hier onvermeld blijft: de *mate waarin* het pareerbeleid strenger wordt verschilt significant tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.
Zie p.57.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (de éne inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd. Het is een stelling. En deze wordt vervolgens als doelredenering gebruikt bij de keuze om voort te bouwen op Alt.1.

Kenmerk

Tabel 6.6 Beoordeling verkeer

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-

Alt. 1 scoort negatiever dan Alt. 2

6.1.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verkeersafwikkeling

Als gevolg van het maatregelenpakket van alternatief 1 worden de hoofdwegen van het netwerk van Overvecht drukker, terwijl de woonstraten minder druk worden. De NRU neemt als gevolg van de netwerkaanpassingen toe naar 77.100 mvt/etm. Ook de Franciscusdreef wordt drukker, op deze weg rijden in de situatie van alternatief 1 circa 32.800 mvt/etm. De Einsteindreef wordt ook significant drukker als gevolg van de aanpassingen in alternatief 1, waar het zuidelijke en noordelijke deel respectievelijk toenemen tot 26.400 mvt/etm en 27.900 mvt/etm. De Nijldreef kent een procentuele afname van 31 procent. In alternatief 1 rijden hier 1.800 mvt/etm. Ook de Moldaudreef neemt af in verkeersdrukte, naar 4.900 mvt/etm.

De woonstraten worden dus rustiger waardoor er meer ruimte is voor spelen en verblijven, fietsen en lopen. Er zijn afnames tot wel 50% te zien op bijvoorbeeld de Nijldreef en Neckardreef. Reden hiervoor is dat doorgaand verkeer op deze woonstraten als gevolg van het inprikkersysteem niet meer mogelijk is. Aan de andere kant worden de gebiedsontsluitingswegen drukker. Deze wegvakken kunnen de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aan. Gezien de verbeterde leefkwaliteit in de woonstraten heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer) ten opzichte van de referentiesituatie.

Zie opmerking op p.80

??! Hier wordt ´vergeten´ dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2 x 1 rijstroken. De capaciteit daar van is 20.000 mvt/etmaal voor goede doorstroming, tot maximaal 25.000 mvt/etmaal wat gezien wordt als 'ook nog mogelijk' (met congestie). (Zie Deel B, p.180).
In de tabellen 6.7 en 6.9 is te zien dat het wegennet in beide Alternatieven volloopt tot boven de capaciteit, maar in Alternatief 1 nog wat pregnanter (a.g.v. de knips tussen de buurten) dan in Alternatief 2.

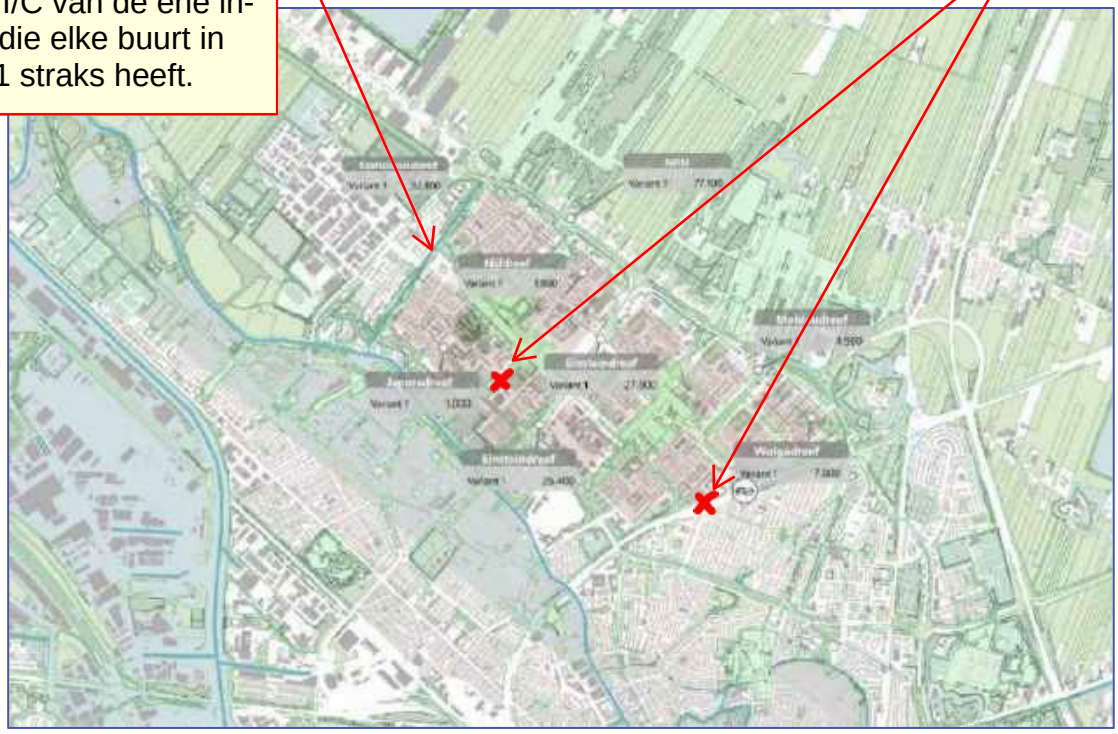
??! Dat is raar. Het criterium dat hier beschouwd wordt is toch Verkeersafwikkeling?
Daar scoort Alt. 1 slecht op (en slechter dan Alt.2). Maar vervolgens krijgt Alternatief 1 een positieve score voor verkeersafwikkeling vanwege ´verbeterde leefkwaliteit´! Zie ook opmerking op p.80.

Door dit soort kronkels maakt dit hele PlanMER zich ongeloofwaardig.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dit zijn twee extra knips die in de ontwerp-Omgevingsvisie zijn toegevoegd t.o.v. Alternatief 1, maar waar geen doorrekening / effectbeoordeling op heeft plaatsgevonden.

Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is niet onderzocht wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de I/C van de éne in- en uitgang die elke buurt in Alternatief 1 straks heeft.



Figuur 6.9 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 1 (mvt/etm)

Tabel 6.7 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 1

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 1	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	32.800	+23%
NRU	69.300	77.100	+11%
Moldaudreef	11.500	4.900	-57%
Wolgadreef	9.900	7.800	-21%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.400	+63%
Einsteindreef (noord)	12.800	27.900	+118%
Japuradreef	800	1.000	+25%
Nijldreef	2.600	1.800	-31%

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Kruispunten

Tabel 6.8 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A1 = alternatief 1)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.44	0.54
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.97	> 1
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	0.93	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.80	0.49
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.88
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.48	0.68
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.85	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.81	0.87
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19		
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.85	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.62	0.64
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.13	0.16

Als gevolg van alternatief 1 zien we dat de verkeersafwikkeling op kruispunt 2 verslechtert. Zowel in de ochtend- als avondspits is dit een kruispunt waar zich structureel doorstromingsproblemen voordoen. Ook kruispunten 5, 6, 8 en 12 worden in minimaal één spitsperiode als knelpunt beschouwd. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef en Einsteindreef wordt groter door de netwerkaanpassingen in alternatief 1. Dit ligt in de lijn der verwachting omdat in dit alternatief het doorgaand verkeer door de woonstraten wordt afgesloten, waardoor de drukte op de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

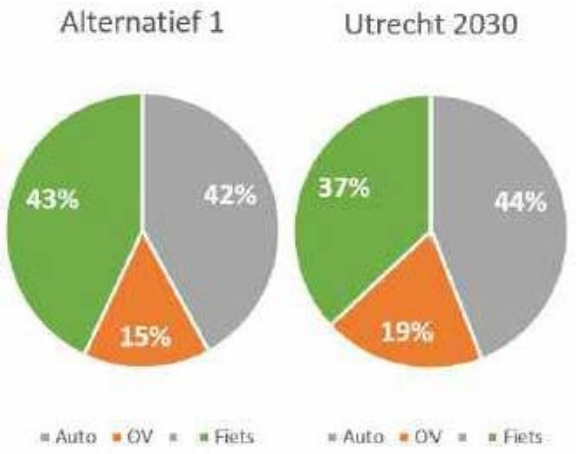
gebiedsontsluitingswegen toeneemt. Kruispunt 15 vormt in de autonome situatie een knelpunt, maar in alternatief 1 is de verkeersafwikkeling op dit kruispunt beter (matig).

De toenames in alternatief 1 ten opzichte van de autonome situatie zijn met name op de kruispunten waar in de autonome situatie reeds knelpunt is. Alle kruispunten samen (zowel ochtendspits als avondspits) kennen gemiddeld een toename van circa 3,5 procentpunt. Daarmee heeft alternatief 1 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie.

Wijze van verplaatsing
In alternatief 1 wordt ingezet op één centrale HOV-as over de Carnegiedreef. Door de woongebieden van Overvecht die niet nabij deze as liggen, wordt een hoogwaardig buurt-OV product ter beschikking gesteld. Deze ingrepen op het netwerk zijn voor een deel verantwoordelijk voor een verschuiving in modal split binnen Overvecht. De auto is niet meer het dominante vervoersmiddel, in tegenstelling tot de huidige en autonome situatie. Autogebruik is in alternatief 1 verantwoordelijk voor 42 procent van de vervoersbewegingen binnen Overvecht. Het fietsgebruik is daarentegen toegenomen; 43 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht worden met de fiets gemaakt. Het OV-gebruik kent een kleine toename en ligt nu op 15 procent van het totale aantal vervoersbewegingen. De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden ertoe dat de modal split van Overvecht meer begint te lijken op die van de gemeente Utrecht. Het autogebruik ligt nu onder het niveau van Utrecht. Het aandeel OV-gebruik van Overvecht ten opzichte van Utrecht ligt lager, waar de fiets juist bovengemiddeld veel gebruikt wordt in Overvecht.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht zien we dat er circa 40% extra ritten worden gemaakt. Dit is in lijn met het aantal huishoudens (+37%) en arbeidsplaatsen (+31%) wat in het gebied in dit alternatief wordt toegevoegd. De toename kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met 80% naar 120.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 12% toe (van 103.000 naar 116.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

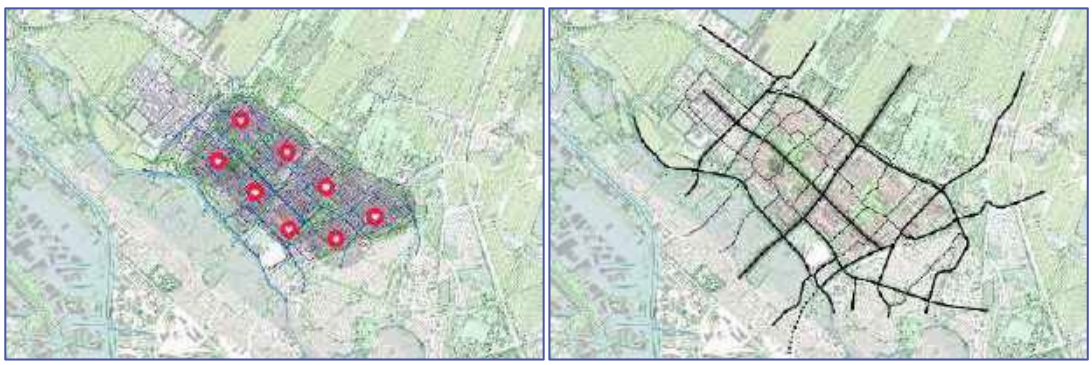


Figuur 6.10 Modal split alternatief 1 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide alternatieven een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. Ook de realisatie van een nieuwe (fiets)brug over de Vecht draagt hieraan bij. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een 'kloppend hart'. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 1 met 9% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.



Figuur 6.11 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 1

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 43% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 9%. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met 80%. Dit is vooral terug te zien op een aantal corridors. Er zijn twee drukke noord-zuid routes waar de fietsintensiteiten ongeveer verdubbelen. Dit zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en de route langs de Vecht (Zandpad). De verbeterde fietskwaliteit langs de Carnegiedreef sluit aan bij de visie om hier een HOV-corridor te ontwikkelen en autoverkeer niet meer toe te staan.

Daarnaast valt op dat het fietspad langs het spoor veel intensiever gebruikt wordt. Waar dit fietspad in de autonome situatie door 2.500 tot 4.500 fietsers gebruikt wordt, is dit in onderzoeksalternatief 1 tussen de 4.000 en ruim 12.000. Met name het gedeelte tussen de Brailledreef en station Overvecht trekt veel fietsers. Dit gaat ten koste van de fietsroute door de wijk (Taagdreef, Rubicondreef). Hier is een lichte afname zichtbaar.

Tenslotte wordt in het verlengde van het fietspad langs het spoor ook de Donaudreef veel vaker gebruikt door fietsers. Waar de intensiteiten in de autonome variant tussen de 2.300 en 5.500 per etmaal liggen, is dat in planvariant 1 tussen de 8.500 en 14.500. Daarmee is de route langs het spoor en de Donaudreef de drukste fietsroute vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.

Verkeersveiligheid
De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden tot duidelijke toe- en afnames op verschillende typen wegen binnen Overvecht. Het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een betere oversteekbaarheid op deze straten. Daarnaast biedt de nieuwe inrichting (30 of 15 km/u) ook meer ruimte voor kinderen om veilig op straat te spelen. De verkeersveiligheid op de woonstraten van Overvecht neemt daarom sterk toe. Anderzijds leidt het weren van doorgaand autoverkeer door de woonstraten tot een toename op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Doorgaand verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de woonstraten, zal uitwijken naar de gebiedsontsluitingswegen en de ring. Op gebiedsontsluitingswegen zoals de Franciscusdreef en de Einsteindreef zal de toename in verkeer leiden tot een verminderde oversteekbaarheid. Omdat de toegenomen verkeersdruk zich concentreert op een aantal wegen, en er grote verbeteringen optreden op de woonstraten gaat de verkeersveiligheid per saldo er op vooruit.

Al met al zal de verkeersveiligheid in alternatief 1 verbeteren. Daarmee is er positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie.

6.1.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verkeersafwikkeling
De gevolgen van de netwerkaanpassingen in alternatief 2 zijn merkbaar aan de intensiteiten op het wegennet van Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt ook de verkeersdrukte op de gebiedsontsluitende wegen in alternatief 2 toe. Op de Franciscusdreef neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal toe van 26.600 in de autonome situatie naar 29.700 in alternatief 2 (+3.100). Ook op de Einsteindreef neemt het verkeer toe. Op het zuidelijke deel van de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

?? In deze hele alinea worden de toenames bij Alt. 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alt.1, *behalve* bij Moldaudreef/ Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alt.2 hoger zijn dan bij Alt.1. Dit riekt naar *framing*.

Nu wordt echt met twee maten gemeten. Bij Alt. 1 wordt met geen woord gesproken over de toenames op de gebiedsontsluitingswegen, en bij Alt. 2 ineens wel.
Zie ook opmerking op p.74.

Einsteindreef rijdt in alternatief 2 circa 26.100 mvt/etm, op het noordelijke deel circa 22.800 mvt/etm. Ook de verkeersdrukte op de NRU en Wolgadreef neemt toe (respectievelijk tot 73.900 mvt/etm en 11.100 mvt/etm). Daarnaast zien we ook toenames op de Moldaudreef en Nijldreef (respectievelijk 6.800 mvt/etm en 3.900 mvt/etm). De intensiteiten op laatstgenoemde wegvakken ligt hier hoger dan in alternatief 1. Dit is verklaarbaar door de verschillen in auto-netwerk tussen beide alternatieven. Waar in alternatief 1 geen doorgaand verkeer door de woonstraten mogelijk is, blijft doorgaand verkeer wel mogelijk in alternatief 2.

Doordat er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen zijn, maar ook op een deel van de erftoegangswegen in de wijk zelf, is er sprake van een negatief effect (-) ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 6.12 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 2 (mvt/etm)

Tabel 6.9 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 2

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	29.700	+12%
NRU	69.300	73.900	+7%
Moldaudreef	11.500	6.800	-41%
Wolgadreef	9.900	11.100	+12%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.100	+61%
Einsteindreef (noord)	12.800	22.800	+78%
Japuradreef	800	900	+13%

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-

De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een zoekplaatje.

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Nijldreef	2.600	3.900	+50%

Kruispunten

Tabel 6.10 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A2 = alternatief 2)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.51	0.59
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.92	0.96
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	> 1	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.69	0.48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.85
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.46	0.72
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.86	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.84	0.88
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19	0.33	0.31
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.87	0.91
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.83	0.70

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Dat verschil is NIET te zien in deze tabel, aangezien Alt. 1 en Alt.2 in deze tabel niet naast elkaar zijn gezet.

Wat is 'gering'? Dat is interpretatie, en die interpretatie is hier niet navolgbaar.

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.30	0.27

In alternatief 2 is doorgaand verkeer via de woonstraten van Overvecht mogelijk, in tegendeel tot alternatief 1. In bovenstaande tabel is te zien dat dit verschil geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt de afwikkelingskwaliteit op kruispunten 6 en 8 af. Echter, hoewel nog steeds als aandachtspunt beschouwd, verbeterd de verkeersafwikkeling op kruispunt 5 in lichte mate. Kruispunt 2 (Rio Brancodreef – Franciscusdreef) blijft een knelpunt.

Omdat de verkeersafwikkeling vooral in geding komt op de kruispunten waar de verzadigingsgraad hoog is, en de planbijdrage voor alternatief 2 daar onder de 0,07 is, h e alternatief 2 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie op de doorstron de kruispunten.

maar minder negatief dan Alternatief 1.

Wanneer de alternatieven wel in één tabel worden gecombineerd, dan is te zien dat er juist wél verschillen zijn tussen Alt.1 en Alt.2, en dat de toenames op de gebiedsontsluitingsw egen (en de overschrijdingen van de I/C=0,8) bij Alt. 1 pregnanter zijn dan bij Alt.2

Wijze van verplaatsing

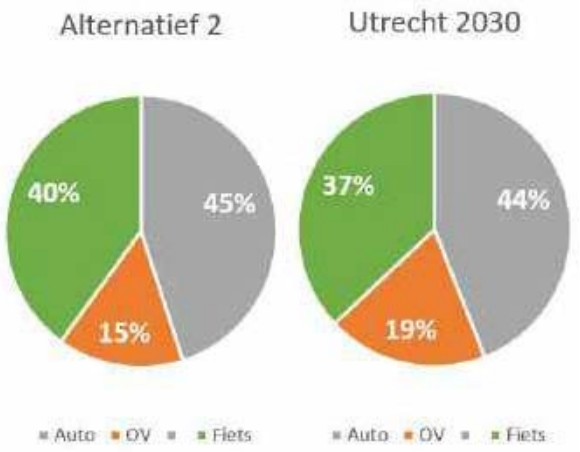
In alternatief 2 blijft de buslijn door de woongebieden van Overvecht bestaan. In tegenste alternatief 1 wordt in deze alternatief geen centrale HOV-as gerealiseerd op de Carnegie Alternatief 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod in Overvecht. Doo bus door de woonstraten van Overvecht rijdt, is deze lijn voor mensen vanuit heel de wijk toegankelijk. Daarnaast zet alternatief 2 in op een koppeling aan de wiel/spaak strategie gemeente. Enerzijds een spaak richting Overvecht Noord en Utrecht Centraal, anderzijds tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht. De gevolgen voor de modal split van Overvecht zijn hierdoor merkbaar. Het autogebruik ligt ook in alternatief 2 lager dan de huidige en autonome situatie (45 procent). Het fietsgebruik is verantwoordelijk voor 40 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht. Het OV voorziet in deze alternatief 15 procent van de vervoersbewegingen. Ten opzichte van de gemiddelde modal split van Utrecht wordt in Overvecht door alternatief 2 meer gebruik gemaakt van de fiets. Het autogebruik ligt om en nabij om hetzelfde niveau, het OV-gebruik ligt 4% lager.

Het OV-gebruik van alternatief 2 ligt percentueel gezien op hetzelfde niveau als in alternatief 1. Dat lag niet in de lijn der verwachting, aangezien het OV in alternatief 1 geconcentreerd wordt op de HOV-as (Carnegiedreef) waar ook de grootste verdichting plaatsvindt. Mogelijke verklaring is dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken in plaats van het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht in onderzoeksalternatief 2, zien we dat er circa 39% extra ritten worden gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

65% naar 110.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 18% toe (van 103.000 naar 122.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien. Het gebruik van alle modaliteiten neemt dus toe, maar de verhoudingen in de modal split veranderen ten gunste van de fiets en het OV.



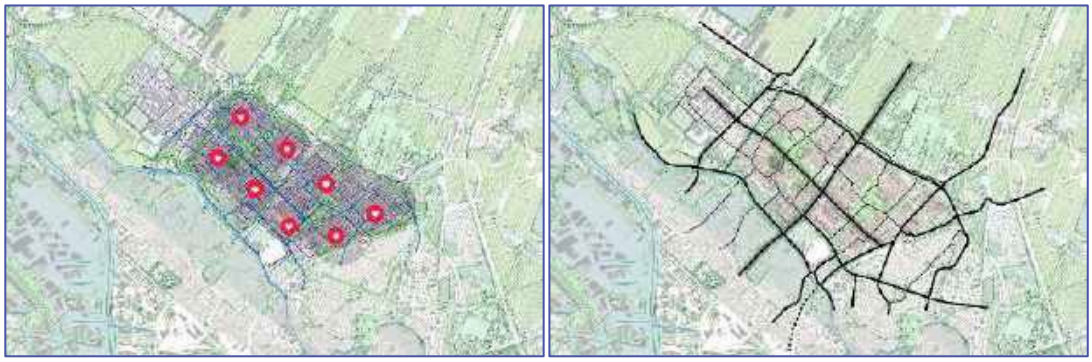
Figuur 6.13 Modal split alternatief 2 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 2 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

Net zoals in alternatief 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 2 met 6% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie (en met 7% ten opzichte van de huidige situatie). De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.14 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 2

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 40% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 6%. Dit is wel iets lager dan in onderzoeksalternatief 1. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met ruim 60%. Deze groei vindt plaats op dezelfde fietscorridors als bij onderzoeksalternatief 1. Wederom zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en het Zandpad (route langs de Vecht) de fietsroutes waar de grootste groei op noord-zuid niveau plaatsvindt. Maar ook op de Brailledreef is een forse toename zichtbaar. Waar hier in de autonome situatie tussen de 3.000 en 5.000 fietsers per dag gebruik van maken, groeit dit in planvariant 2 naar 7.500 tot 10.000 gebruikers.

Van west naar oost vindt de grootste groei wederom plaats op het fietspad langs het spoor (tot station Overvecht), waarna fietsers de Donaudreef gebruiken. Tenslotte neemt het fietsverkeer op de Einsteindreef ook flink toe, maar dan enkel op het gedeelte tussen de Marnixlaan en het winkelcentrum. De groei bedraagt hier ruim 60%. Op het noordelijk deel van de Einsteindreef zijn nauwelijks fietsers aanwezig.

Verkeersveiligheid

Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In alternatief 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. In de woonbuurten van Overvecht betekent dit dat functies als veilig oversteken en spelen op straat, onder druk komen te staan. Ook op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht, waar de verkeersdrukte toeneemt, staat de verkeersveiligheid onder druk. Een hogere intensiteit aan weggebruikers zal zonder mitigerende maatregelen leiden tot een slechtere oversteekbaarheid.

Doordat er in planalternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief (-) effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.1.4 Mitigerende maatregelen

De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Daarbij ligt het voor de hand om onderscheid te maken tussen gebieden. Zo is een strikter parkeerbeleid bij de centrumgebieden (station Overvecht, winkelcentrum) logischer dan in het noorden van Overvecht. Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

6.1.5 Doorkijk naar 2040

Omdat het verkeersmodel dat gebruikt is voor de verkeersberekeningen van de onderzoeksalternatieven doorkijk geeft tot 2030, is ervoor gekozen om voor de indicator verkeer een kwalitatieve omschrijving te geven van de verkeerssituatie in 2040, de planhorizon van de omgevingsvisie Overvecht. Hiervoor is gekeken naar de verwachte verkeersintensiteiten in Overvecht in 2040. Hiervoor is het basisjaar 2030 en 2040 gebruikt. Bij een vergelijking tussen de verwachte intensiteiten in deze twee jaartallen valt op dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen (Franciscusdreef, Einsteindreef, Moldaudreef, Brailledreef) in 2040 licht stijgen ten opzichte van 2030. De verkeersintensiteiten op de woonstraten (erftoegangswegen) blijven nagenoeg gelijk. Voor de effectbeoordeling heeft dit tot gevolg dat de kruispunten nog iets meer verkeer te verwerken krijgen.

Er zijn diverse parameters die van invloed zijn op de ontwikkeling van intensiteiten. Zo zijn gebiedsontwikkelingen een belangrijke parameter. Indien er toch minder woningen en/of arbeidsplaatsen worden gerealiseerd, nemen de verkeersintensiteiten af, wat gunstig is voor de oversteekbaarheid en de afwikkeling van verkeer op de kruispunten. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsparameters die invloed kunnen hebben op de intensiteiten. Voorbeelden hiervan zijn parkeerbeleid, autoluwe stad en verdichten in bestaand gebied (15-minuten stad). Die factoren kunnen voor een daling van het autogebruik zorgen.

6.2 Geluid

6.2.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema geluid.

Tabel 6.11 Beleidskader geluid

Beleidskader	Toelichting
Europees	

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Het wettelijk kader rond geluid is vastgelegd in de Wet geluidhinder. In verschillende nieuwe of te wijzigen situaties in de Wet geluidhinder geldt een geluidsbelasting van 48 dB als voorkeursgrenswaarde. Afhankelijk van de situatie gelden tevens maximale (ontheffings)waarden. Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen dient een zogenaamd reconstructie-onderzoek te worden uitgevoerd. De geluidsbelasting in de plansituatie wordt daarbij vergeleken met de geluidsbelasting in de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Wanneer sprake is van een toename van 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Daarmee verandert het normstelsel voor geluid. Voor situaties langs gemeentelijke wegen gaat een voorkeurswaarde van 53 dB gelden. Afhankelijk van de situatie kunnen maximale waarden van toepassing zijn. Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder/de Omgevingswet. In een laten planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.
Gemeentelijk	

Gemeentelijk geluidsbeleid
 	
Beleidsnota Geluid en Trillingen
	De Gemeente Utrecht kent een eigen geluidsbeleid. Dit beleid is verwoord in de rapportage 'Geluidnota Utrecht - 2014-2018' van 11 februari 2014. Het beleid beoogt het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en de aanleg en reconstructie van wegen. De Geluidnota heeft betrekking op het geluid van wegen, spoor en bedrijven/industrie.
	
	De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen:
	• nieuw te bestemmen woningen beschikken over een:
	  - geluidsluwe gevel;
	  - rustige buitenruimte;
	  - akoestisch goede woningindeling;
	• behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	De gemeente Utrecht kent tevens een Beleidsnota Geluid en Trillingen. Daarin is de missie: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillinghinder. Wij richten ons hiermee op een gezonde en leefbare bestaande en nieuwe stad.”

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.12 Toetsingskader geluid

Indicator	++	+	0	-	--
Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk toe
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk toe
Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk af	Gecumuleerde geluidshinder neemt af	Gecumuleerde geluidshinder blijft nagenoeg gelijk	Gecumuleerde geluidshinder neemt toe	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk toe

In voorliggende analyse zijn geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre significante veranderingen van de geluidsbelasting kunnen worden verwacht. Een verandering van de geluidsbelasting van 2 dB of meer is daarbij als significante, waarneembare verandering beschouwd. Veranderingen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee niet significant. Van een verandering van 2 dB is sprake wanneer het verkeer met circa 40% toeneemt (bij gelijkblijvende verkeersverdelingen en een ongewijzigde omgeving).

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.15 Beschouwde wegvakken voor beschouwing geluidhinder wegverkeer

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in hoeverre een significante verandering van de geluidsbelasting verwacht kan worden. Daarbij is de relatie gelegd met de huidige geluidsbelastingen op woningen in Overvecht. Deze geluidsbelastingen zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. De geluidsbelastingen zijn berekend in lijn met de EU-geluidsbelastingskaart 2021, maar dan op basis van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Hiermee kan de relatie gelegd worden met de normen uit de Wet geluidhinder.

Omdat geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting.

6.2.2 Omschrijving referentiesituatie

6.2.2.1 Huidige situatie

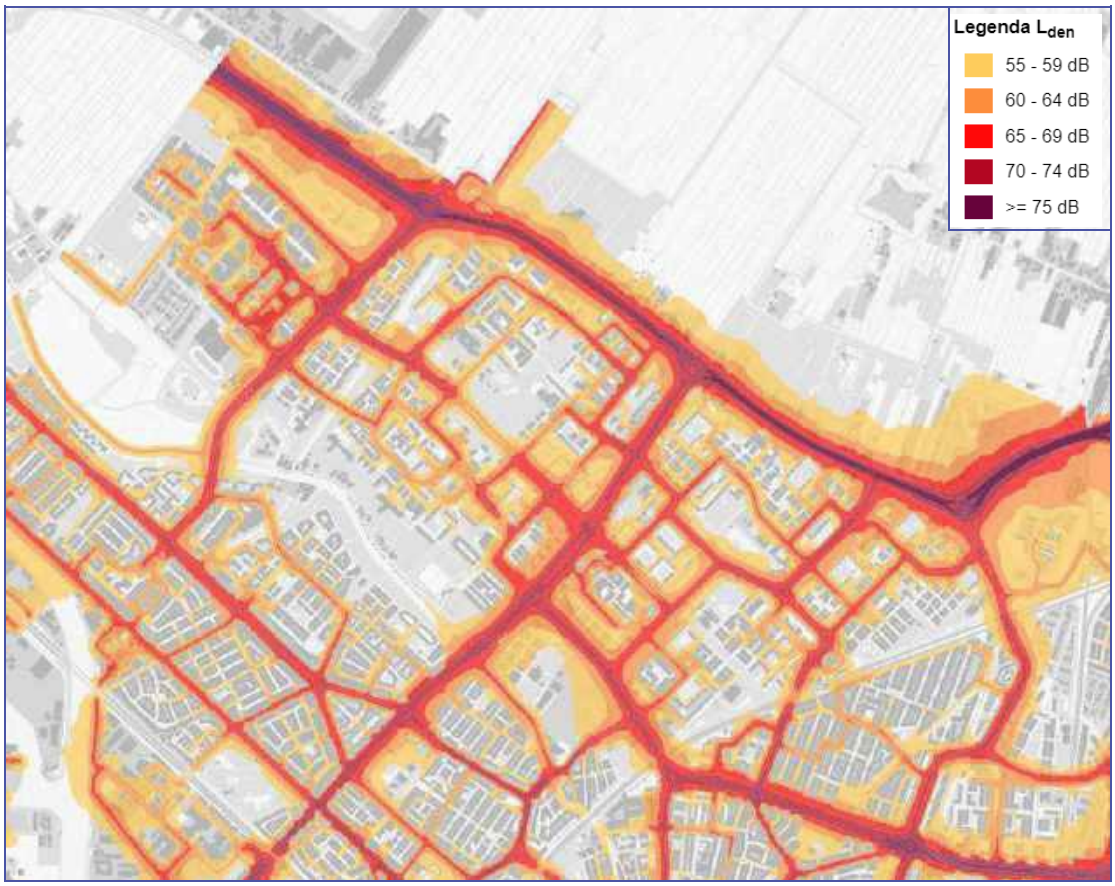
Geluidhinder wegverkeer

Vanuit Europa heeft de Gemeente Utrecht de verplichting om eens in de 5 jaar de geluidssituatie te rapporteren middels een EU-geluidsbelastingskaart. De meest recente gegevens ten aanzien van geluid betreffen de geluidsbelastingen uit de EU-geluidsbelastingskaart 2021[6]. Onderstaande

[6] De gegevens zijn beschikbaar via de gemeentelijke website: https://utrechtmilieu.nl/geluidskaarten/

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer. Opgemerkt wordt dat de EU-geluidsbelastingskaart berekend is op basis van de Europese rekenmethode CNOSSOS. De geluidsbelastingen kunnen daarom niet zondermeer vergeleken worden met het normstelsel uit de Wet geluidhinder.

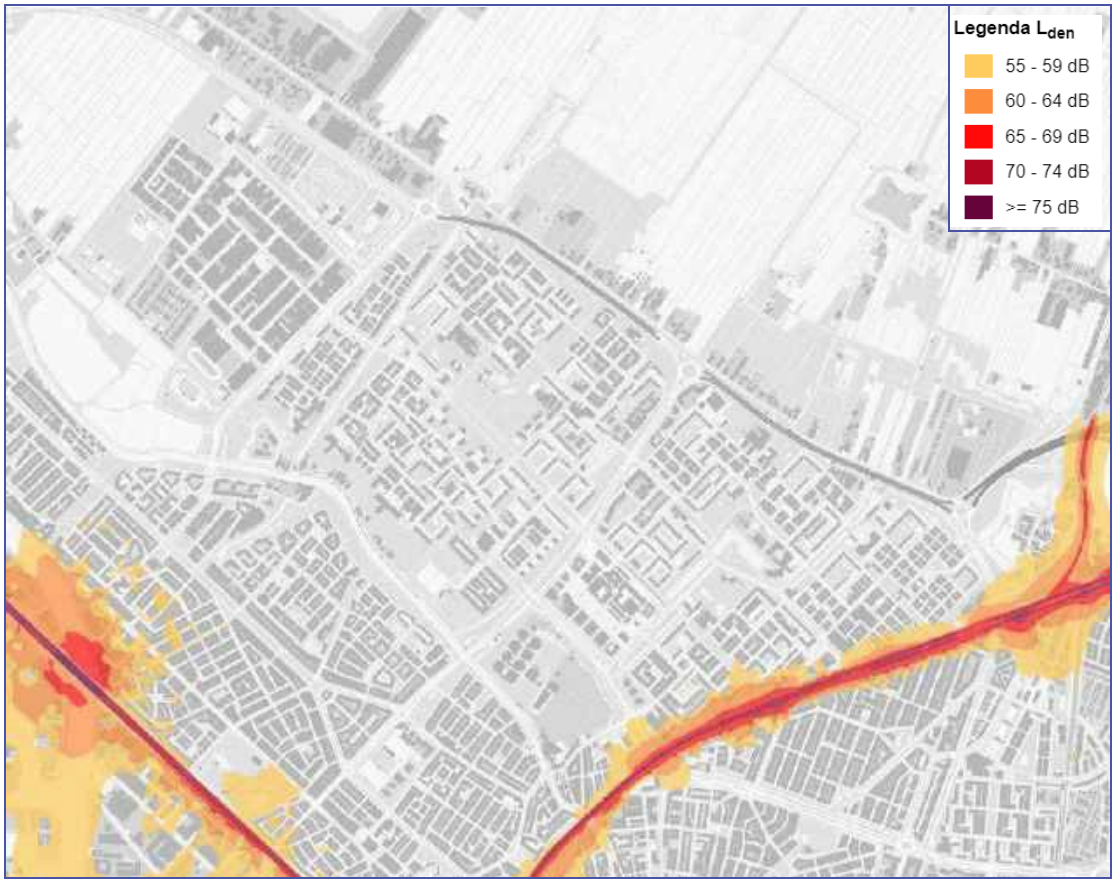


Figuur 6.16 Geluidsbelasting wegverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

Geluidhinder railverkeer

In het zuidoostelijke deel van Overvecht is sprake van woningen die binnen de geluidscontour van het spoor liggen. De situatie is zichtbaar in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.17 Geluidsbelasting railverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

De geluidscontour van het spoort strekt zich langs het gehele tracé uit, maar is het grootst direct rond het station. Hier liggen meerdere woningen in de zone van 60 dB tot 64 dB.

Geluidhinder industrie

Binnen Overvecht bevinden zich twee 'gezoneerde industrieterreinen': de rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht (RWZI) en de Hulpwarmtecentrale Overvecht (HWC) van Eneco. Dit zijn bedrijven die vallen onder onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) waarmee zij zijn als zogeheten 'grote lawaaimaker'. Conform de regels van de Wet geluidhinder is er daarom rondom deze terreinen een zone vastgelegd.

In het noordwesten van de wijk ligt Bedrijvengebied Overvecht. Op dit bedrijventerrein zijn veel bedrijven aanwezig die zich richten op handel (onder meer autobedrijven). Dit zijn bedrijven met een lage milieucategorie. Over het geheel kan worden gesteld dat zich op het bedrijventerrein weinig bedrijven bevinden met een hoge milieucategorie. Bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of 3.1 liggen respectievelijk op 100 meter en 50 meter van woningbouw af. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein geen grote lawaaimakers. Om die reden is het bedrijventerrein niet geluidgezoneerd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 5 november 2012) is opgenomen dat zorg wordt gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

Cumulatieve geluidsbelasting
Om een beeld te krijgen van de cumulatieve geluidsbelasting worden alle bovenstaande bronnen bij elkaar opgeteld. Op basis van bovenstaande kaartbeelden is te zien dat met name woningen rond het stationsgebied, als gevolg van wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid, een hoge cumulatieve geluidsbelasting kennen. Rond de gezoneerde industrieterreinen en Bedrijvengebied Overvecht blijkt, op basis van informatie uit het bestemmingsplan, de geluidshinder beperkt te zijn.

6.2.2.2 Autonome ontwikkeling

Geluidhinder wegverkeer
De hiervoor beschreven EU-geluidsbelastingskaart is opgesteld voor het gepasseerde jaar 2021. Dergelijke gegevens zijn niet beschikbaar voor een toekomstige situatie. Op basis van verkeersmodelgegevens kan wel een uitspraak worden gedaan over de verandering in het aantal verkeersbewegingen tussen de huidige en toekomstige (autonome) situatie. Uit de verkeersmodelgegevens blijkt dat voor de wegen in en rond Overvecht sprake is van een toename van verkeer tussen het basisjaar 2015 uit het verkeersmodel en de toekomstige autonome situatie 2030. Er is tussen deze alternatieven sprake van een verkeersgroei van circa 20%. Hierdoor neemt de geluidsbelasting gemiddeld genomen met circa 1 dB toe. Een dergelijk verschil in geluidsbelasting is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Echter is hier sprake van een gemiddelde en zijn er wegen waarlangs de geluidsbelasting mogelijk wel significant toeneemt (bijvoorbeeld langs de Karl Marxdreef, Albert Schweizerdreef, Zambesidreef, Oranjerivierdreef, Einsteindreef, Wolgadreef). Voor dergelijke autonome groei van de geluidsbelasting kent de Wet geluidhinder in beginsel geen eisen ten aanzien van eventueel te treffen geluidsreducerende maatregelen. Binnen het stelsel van de Omgevingswet zal op termijn voor gemeentelijkje wegen eens in de vijf jaar monitoring van de geluidssituatie plaatsvinden (monitoring Basis GeluidsEmissie).

Geluidhinder railverkeer
In de autonome ontwikkeling neemt het aantal woningen rond het spoor niet toe, binnen het kader van de in voorliggende Omgevingsvisie beschouwde plannen. Daarnaast is de geluidssituatie langs spoorwegen is in Nederland vastgelegd in het geluidsregister van ProRail. De geluidssituatie wordt jaarlijks gemonitord op vaste punten langs het spoor: geluidsproductieplafonds. Wanneer sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer, dient ProRail de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te overwegen. Daarmee is eventuele (autonome) groei van de geluidsbelasting aan banden gelegd en kan deze niet zondermeer toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Bij eventuele wijzigingen aan het spoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en zal bij toenames van de geluidsbelasting eveneens een afweging van geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder industrie
In de autonome ontwikkeling worden geen woningen gebouwd in of om Bedrijvengebied Overvecht en de gezoneerde industrieterreinen rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht en hulpwarmtecentrale Overvecht van Eneco, die geluidscontouren hebben. De geluidhinder van industrie neemt in de autonome ontwikkeling dan ook niet toe.

Cumulatieve geluidsbelasting
Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de cumulatieve geluidsbelasting stijgt op de plek waar al sprake is van een hoge cumulatieve geluidsbelasting.

6.2.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van geluid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.13 Beoordeling geluid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-

6.2.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Geluidhinder wegverkeer
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

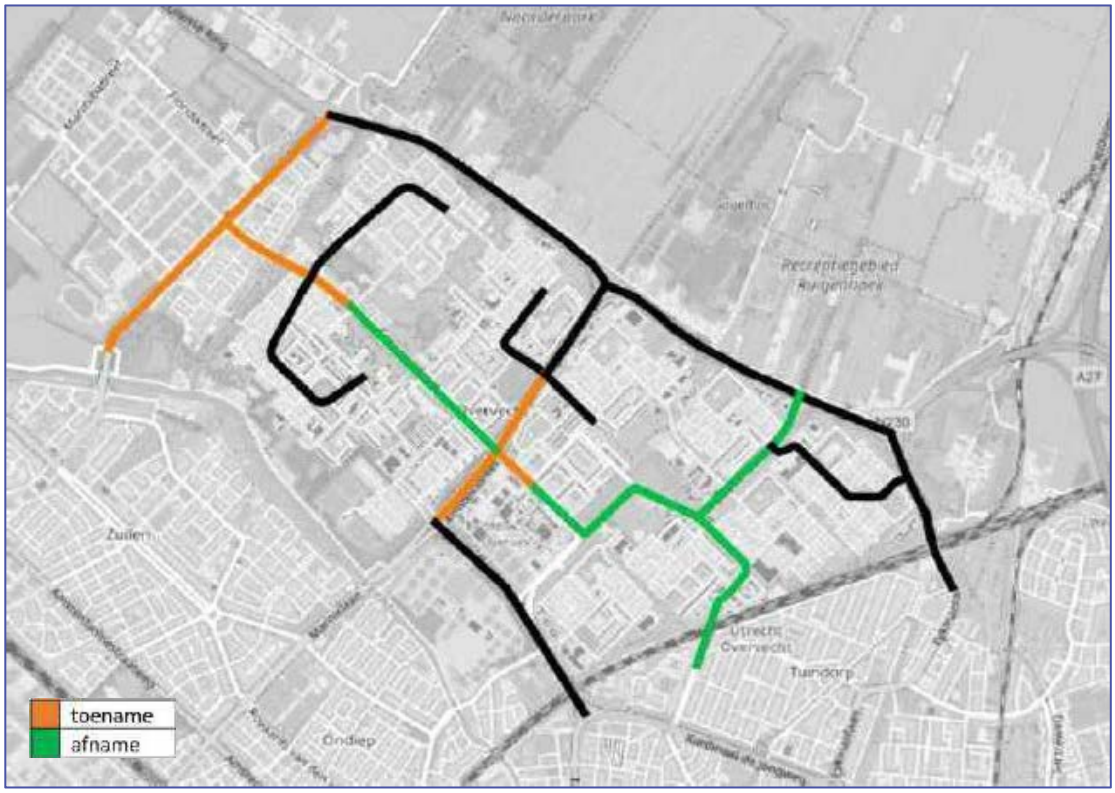
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.14 Verkeersintensiteit alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	49%	+1,7
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	45%	+1,6
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	11%	+0,5
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	10%	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	64%	+2,1
6. Japuradreef	800	1.000	25%	+1,0
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	8%	+0,3
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-18%	-0,9
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	21%	+0,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	32.200	22%	+0,9
12. Einsteindreef	12.800	27.900	118%	+3,4
13. Einsteindreef	16.200	26.400	63%	+2,1
14. Humberdreef	7.000	6.200	-11%	-0,5
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	134%	+3,7
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-60%	-4,0
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-57%	-3,7
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-21%	-1,0
19. Darwindreef	14.200	19.100	35%	+1,3
20. Brailledreef	15.200	18.600	22%	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is te zien in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.18 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 1

Uit de figuur valt op te maken dat de wegen, waarlangs een significante toename van de geluidsbelasting verwacht wordt, zich rond een tweetal locaties binnen Overvecht concentreren. Aan de noordwestzijde van Overvecht worden significante toenames verwacht langs de Franciscusdreef (wegvak 1 en 2) en de Rio Brancodreef (wegvak 5). Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Ook langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef (wegvak 15) worden significante toenames van de geluidsbelasting verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze weg is eveneens reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.

Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie nog alleen sprake is van OV-bewegingen.

Omdat sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, wordt alternatief 1 voor wat betreft geluid als negatief (-) beoordeeld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 938 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 13% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. De situatie is als negatief (-) beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 6.15 Nieuwe woningen in alternatief 1 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 1
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	350
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.600
Bedrijvengebied Overvecht	1.300
Totaal	**4.250**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors en flink hoger dan in alternatief 2. Hierbij moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd – dit is echter niet vast te stellen, omdat de indeling van de bouwstempels van de omgevingsvisie niet bekend is. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd dat naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect in alternatief 1 (--).

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 1 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting sterk toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot een zeer negatief effect (--).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.2.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Geluidhinder wegverkeer

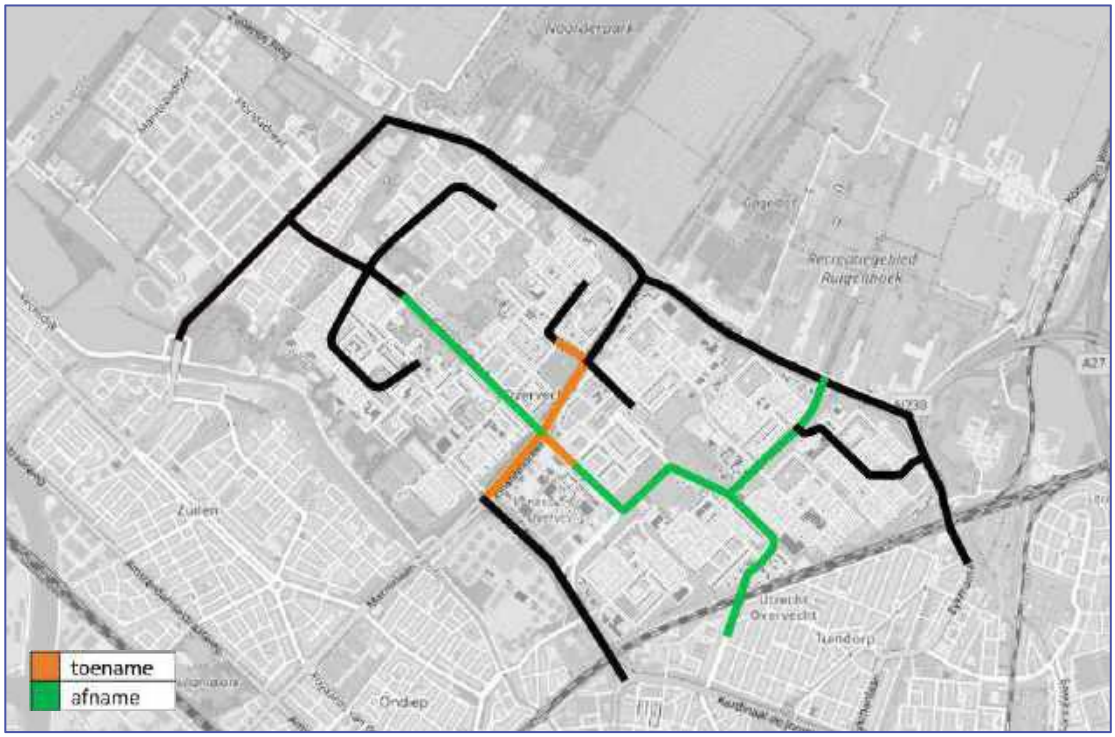
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.16 Verkeersintensiteit alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	+21%	+0,8
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	+31%	+1,2
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	+7%	+0,3
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	+9%	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	+18%	+0,7
6. Japuradreef	800	600	-25%	-1,2
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-13%	-0,6
8. Zambesidreef	6.500	8.900	+37%	+1,4
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	+52%	+1,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	<-10
11. Einsteindreef	26.400	31.400	+19%	+0,8
12. Einsteindreef	12.800	22.800	+78%	+2,5
13. Einsteindreef	16.200	26.100	+61%	+2,1
14. Humberdreef	7.000	7.700	+10%	+0,4
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	+68%	+2,3
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-50%	-3,0
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-41%	-2,3
18. Wolgadreef	9.900	11.100	+12%	+0,5
19. Darwindreef	14.200	16.500	+16%	+0,7
20. Brailledreef	15.200	18.900	+24%	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is samengevat in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.19 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 2

Uit de figuur blijkt dat met name langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikkers Oranjerivierdreef (wegvak 9), en Zamenhofdreef (wegvak 15) significante toenames van de geluidsbelasting worden verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie alleen nog sprake is van OV-bewegingen.

Wanneer de geluidssituatie in alternatief 2 vergeleken wordt met alternatief 1, valt op dat de voor planalternatief 2 geconstateerde significante veranderingen grotendeels overeenkomen met planalternatief 1. Een belangrijk verschil is dat aan de noordwestzijde van Overvecht (omgeving Franciscusdreef) geen significante toenames van de geluidsbelasting verwacht worden, waar dat in alternatief 1 wel het geval is. Dit is het gevolg van ruim 3.000 verkeersbewegingen meer in alternatief 1. Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.

Hoewel sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, is er binnen Overvecht langs diverse wegvakken sprake van significante afnames van de geluidsbelasting. Daarom wordt alternatief 2 voor wat betreft geluid als neutraal (0) beoordeeld.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 377 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 5% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt (0) effect. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 6.17 Nieuwe woningen in alternatief 2 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 2
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	0
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.300
Bedrijvengebied Overvecht	1.000
Totaal	**3.300**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors, echter een stuk lager dan in alternatief 1. Ook hier moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd ook voor alternatief 2 naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect (--).

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 2 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Aangezien alternatief 2 beter scoort dan alternatief 1 op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geluidhinder van verkeer en railverkeer wordt de cumulatieve geluidsbelasting hier beter beoordeeld. Het leidt al met al tot een negatief effect (-).

6.2.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of ‘dove gevels’; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met ‘stil asfalt’ de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absolute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg. Ondanks de genoemde kanttekeningen is het te overwegen de maximumsnelheid te verlagen als mitigerende maatregel voor de geluidsbelasting. Ook het toepassen van stille elementenverharding of streetprint kan als mitigerende maatregelen worden overwogen.

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema luchtkwaliteit.

Tabel 6.18 Beleidskader luchtkwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese richtlijn 2008/50/EG	Ook bekend als de Richtlijn Luchtkwaliteit, de richtlijn 2008/50/EG stelt normen vast voor luchtkwaliteit voor buitenluchtverontreinigende stoffen in de Europese Unie (EU) om de volksgezondheid en het milieu te beschermen. De richtlijn stelt limieten vast voor concentraties van verontreinigende stoffen zoals fijnstof, stikstofdioxide, zwaveldioxide, lood, benzeen en koolmonoxide in omgevingslucht. Lidstaten zijn verplicht om de omgevingsluchtkwaliteit te controleren en te rapporteren en indien nodig luchtkwaliteitsplannen te ontwikkelen en uit te voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren.
WHO-advieswaarden luchtkwaliteit	De luchtkwaliteitsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) geven aanbevolen limieten voor de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die gezondheidsrisico's met zich meebrengen. De richtlijnen zijn gebaseerd op een overzicht van de nieuwste wetenschappelijke bevindingen en zijn bedoeld om overheden en andere belanghebbenden te helpen de volksgezondheid te beschermen. De richtlijnen hebben betrekking op een reeks verontreinigende stoffen, waaronder fijnstof (PM), ozon (O3), stikstofdioxide (NO2), zwaveldioxide (SO2) en koolmonoxide (CO). De richtlijnen stellen zowel korte- als langetermijnlimieten vast voor elke vervuilende stof. Het voldoen aan deze

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	richtlijnen kan helpen het risico op een reeks gezondheidstoestanden, waaronder ademhalings- en hart- en vaatziekten, te verminderen.
Nationaal	
Wet milieubeheer	De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. In 2023 is de NSL-monitoring voortgezet in het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing[7]: • jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 (40 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10 (40 µg/m^3); • aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5 (25 µg/m^3). In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten: • Er is geen sprake van normoverschrijding; • Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering); • Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit[8]; • Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (voortgezet in het CIMLK).
Gemeentelijk	
Schone lucht akkoord	De Gemeente Utrecht heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Het doel van het SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. In het SLA is onder meer de afspraak opgenomen dat de deelnemende partijen toewerken naar het in 2030 halen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005. De WHO-advieswaarden zijn voor fijn stof PM10 en PM2,5 strenger dan de normen uit de Wet milieubeheer.

[7] Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisatie 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
[8] Een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan 1,2 µg/m^3 is. Projecten met een bijdrage van 1,2 µg/m^3 of lager zijn niet in betekenende mate (NIBM).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	In 2021 heeft de WHO-aangescherpte advieswaarden voor luchtkwaliteit gepubliceerd. Tabel 6.16 geeft de WHO-advieswaarden weer, in relatie tot de normen uit de Wet milieubeheer.
Utrecht kiest voor gezonde lucht	De gemeente Utrecht kent een eigen gemeentelijk luchtkwaliteitsbeleid. Dit is vastgelegd in de rapportage 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' met kenmerk 7113123-A van 7 juli 2020. Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is het snel behalen van gezondheidswinst, door maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarmee wil de gemeente Utrecht bijdragen in het (versneld) behalen van de WHO-advieswaarden. Het beleid is vooral gericht op lokale luchtverontreinigende bronnen in de stad. Daarbij gaat het om wegverkeer, mobiele werktuigen en houtstook. Waar mogelijk wordt de uitstoot van deze bronnen beperkt.

Tabel 6.19 Normen luchtkwaliteit uit Wet milieubeheer en WHO-advieswaarden

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³
Aantal overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (>50 µg/m³)	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.20 Toetsingskader luchtkwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante afname concentratie	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante toename concentratie	Veel wegvakken met significante toename concentratie

In voorliggende studie zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de alternatieven. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hoeverre significante veranderingen in de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht kunnen worden. Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van 1,2 µg/m³ is daarbij als significante concentratieverandering beschouwd. Dit sluit aan bij het begrip 'niet in betekenende mate'. Een toename van de concentratie van 3% van de norm wordt als verandering gezien die 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toenames van meer dan 1,2 µg/m³ worden als 'in betekenende mate' gezien. In voorliggende analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk[9] sprake is van een concentratieverandering groter dan 1,2 µg/m³. In de praktijk is de verandering in concentratie sterk afhankelijk van diverse factoren, zoals het aandeel vrachtverkeer, de mate van doorstroming op een weg, de mate van bebouwing langs de weg en de mate van begroeiing langs de weg.

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.20 Beschouwde wegvakken voor beschouwing luchtkwaliteit

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in

[9] Deze grens is gebaseerd op de NIBM-tool van Infomil. Deze tool berekend op basis van relatief ongunstige omstandigheden voor luchtkwaliteit bij welke intensiteit mogelijk sprake is van een bijdrage die in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering voor luchtkwaliteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hoeverre een significante verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. De jaargemiddelde concentraties fijn stof PM10 en PM2,5 zijn niet specifiek beschouwd. Fijn stof is minder verkeersgerelateerd en laat doorgaans relatief beperkte veranderingen zien bij wijzigingen in verkeersintensiteiten. Wel is de relatie gelegd met de normen uit de Wet milieubeheer waarbij zowel de concentraties stikstofdioxide als fijn stof beschouwd zijn.

Omdat geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de concentraties voor luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof PM10). Bij de beoordeling is de relatie gelegd met de hoogte van de concentraties ten opzichte van de normen uit de Wet milieubeheer. Een significante toename van de concentratie hoeft in beginsel niet als negatief wanneer de concentratie (ruim) aan de normen voldoet.

6.3.2 Omschrijving referentiesituatie

6.3.2.1 Huidige situatie

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn concentratiegegevens beschikbaar. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor het gepasseerde jaar 2021. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.21 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de huidige situatie

Uit de gegevens blijkt dat in en rond Overvecht de hoogste concentraties stikstofdioxide in de categorie 30 – 35 µg/m³ liggen. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde (uit 2021). De hoogste concentraties zijn berekend langs de Albert Schweitzerdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.21 Hoogste concentraties per stof in de huidige situatie

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	33 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	20 µg/m³	Marnixlaan, Albert Schweitzerdreef, Brailledreef
Aantal overschrijdingsd	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	8 dagen	Marnixlaan, Albert

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
agen 24h-fijn stof PM10					Schweitzerdreef, Brailledreef
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	12 µg/m³	Marnixlaan

In geen geval is sprake van concentraties hoger dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentratie PM2,5 ligt hoger dan de WHO-advieswaarde uit 2005. Wanneer de relatie gelegd wordt met de WHO-advieswaarden uit 2021 valt op dat voor fijn stof PM10 de hoogste concentratie boven de advieswaarde van 15 µg/m³ ligt. Voor fijn stof PM2,5 is ook sprake van een overschrijding van de WHO-advieswaarde. De hoogst berekende concentratie fijn stof PM2,5 bedraagt 11,7 µg/m³. Deze waarde wordt hoofdzakelijk bepaald door een achtergrondconcentratie van 11,3 µg/m³. Omdat de achtergrondconcentraties hoger liggen dan de WHO-advieswaarde is het niet mogelijk om aan deze advieswaarde te voldoen. Benadrukt wordt dat het Schone Luchtakkoord toewerkt naar het behalen van de WHO-advieswaarden (uit 2005) in het jaar 2030.

6.3.2.2 Autonome ontwikkeling

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn tevens concentratiegegevens beschikbaar voor de toekomstige situatie. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor toekomstjaar 2030. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.22 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de autonome ontwikkeling

Uit de gegevens valt op te maken dat de concentraties in 2030 lager liggen dan in de huidige situatie. De hoogst berekende concentraties stikstofdioxide vallen in de categorie 15 – 20 µg/m³. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde. De hoogste concentraties zijn berekend langs de Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef en de Marnixdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.22 Hoogste concentraties per stof in de autonome ontwikkeling

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	19 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	18 µg/m³	Marnixlaan
Aantal overschrijdingsdagen 24h-fijn stof PM10	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	6 dagen	Marnixlaan
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	9 µg/m³	Marnixlaan

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Uit de tabel valt op te maken dat de concentraties in alle gevallen lager liggen dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentraties liggen tevens lager dan de WHO-advieswaarden uit 2005. De WHO-advieswaarden uit 2021 worden niet gehaald. Wanneer de concentraties uit 2030 vergeleken worden met de huidige situatie, valt op dat de concentraties lager worden naar de toekomst. Dit is het gevolg van afnemende achtergrondconcentraties en voertuigemissies naar de toekomst. Naar de toekomst wordt dus een verbetering van de luchtkwaliteit verwacht.

6.3.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op luchtkwaliteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.23 Beoordeling luchtkwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-

6.3.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

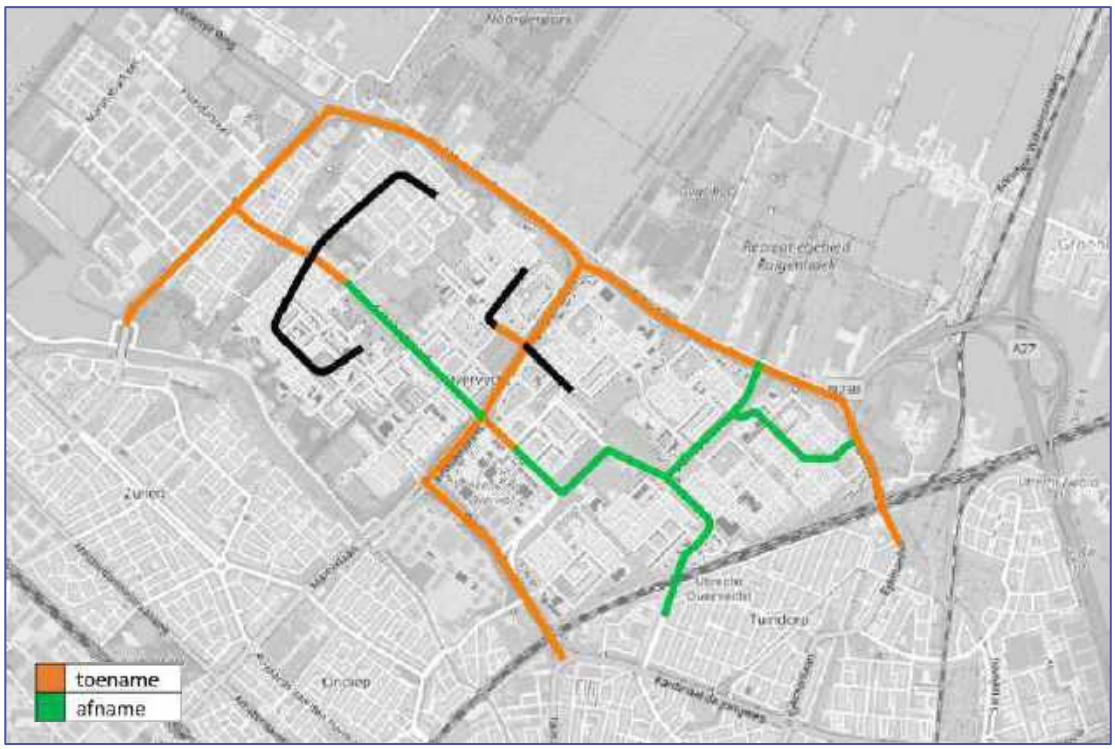
Tabel 6.24 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	6.100
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	10.200
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	7.800
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	8.000
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	6.100
6. Japuradreef	800	1.000	200
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	400
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-1.200
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	2.600
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	32.200	5.800
12. Einsteindreef	12.800	27.900	15.100

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
13. Einsteindreef	16.200	26.400	10.200
14. Humberdreef	7.000	6.200	-800
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	6.700
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-3.600
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-6.600
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-2.100
19. Darwindreef	14.200	19.100	4.900
20. Brailledreef	15.200	18.600	3.400

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.23 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 1

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef, Wolgadreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 1 als negatief (-) beoordeeld.

6.3.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

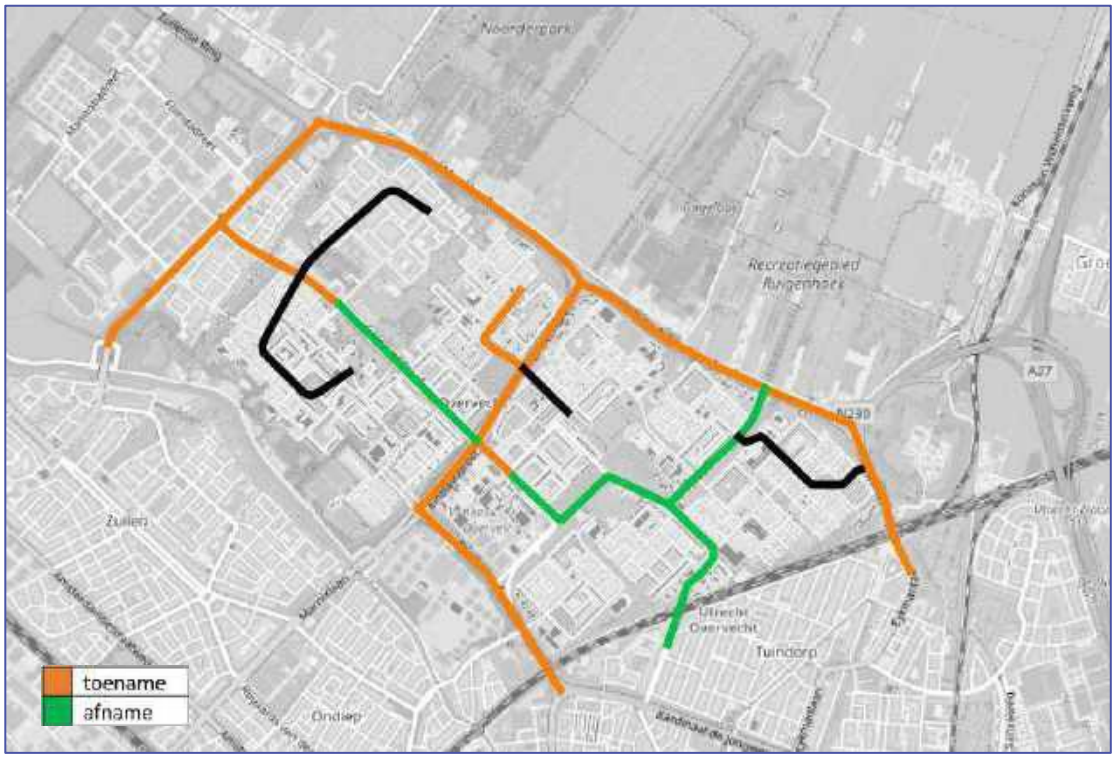
Tabel 6.25 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	2.600
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	7.100
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	4.600
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	7.100
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	1.700
6. Japuradreef	800	600	-200
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-600
8. Zambesidreef	6.500	8.900	2.400
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	6.500
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	31.400	5.000
12. Einsteindreef	12.800	22.800	10.000
13. Einsteindreef	16.200	26.100	9.900
14. Humberdreef	7.000	7.700	700
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	3.400
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-3.000
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-4.700

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
18. Wolgadreef	9.900	11.100	1.200
19. Darwindreef	14.200	16.500	2.300
20. Brailledreef	15.200	18.900	3.700

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.24 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 2

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 2 als negatief beoordeeld (-).

6.3.4 Mitigerende maatregelen

Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

6.4 Natuur en biodiversiteit

6.4.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema natuur.

Tabel 6.26 Beleidskader natuur en biodiversiteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Wet natuurbescherming	De Wet natuurbescherming (Wnb) gaat in op drie onderdelen: soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden. Soortenbescherming, waarbij wordt ingegaan op beschermde en nationaal vrijgestelde soorten, en houtopstanden zijn relevant in het kader van dit onderdeel. Gebiedsbescherming, welke ingaat op Natura 2000-gebieden, worden
Natuurnetwerk Nederland (Barro)	Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De te ontwikkelen gebieden staan bekend als de Groene Contour.
Provinciaal	
Wet natuurbescherming	De Wnb is ook provinciaal een relevant beleidskader. De provincie Utrecht heeft in het kader hiervan bepaalde beschermde soorten vrijgesteld. Wanneer een

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	vrijgestelde soort wordt getroffen door een ruimtelijke ontwikkeling hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. Wanneer de beoogde ontwikkeling geen ruimtelijke ontwikkeling betreft is de soort niet vrijgesteld. Wel is de zorgplicht (artikel 1.11 uit de Wnb) van toepassing, wat voorziet dat effecten op soorten zo veel mogelijk voorkomen moeten worden.
Akkoord van Utrecht	Het 'Akkoord van Utrecht' is een document waarin afspraken met organisaties op het gebied van landbouw en natuurbescherming zijn vastgelegd.
Gemeentelijk	
Utrechtse soortenlijst	Soorten die door de gemeente Utrecht zijn aangewezen voor bescherming. Utrecht heeft 64 soorten aangewezen. Dit betreft 5 vogelsoorten, 3 vissen, 6 wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelen.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	De Actualisatie Groenstructuurplan stamt uit 2018 en is een actualisatie van de eerdere versie uit 2007. De ambities van toen zijn uitgebreid met de ambities 'het groen in de stad gebruiken voor een gezonde stad' en 'het groen in de stad gebruiken om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen'

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.27 Toetsingskader natuur en biodiversiteit

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk toe	Aanwezigheid beschermde soorten neemt toe	Aanwezigheid beschermde soorten blijft gelijk	Aanwezigheid beschermde soorten neemt af	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk af
Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland blijven gelijk	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt af	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk af
Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = < 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = > 0,10

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Kansen om biodiversiteit te vergoten	Biodiversiteit neemt sterk toe	Biodiversiteit neemt toe	Biodiversiteit neemt blijft gelijk	Biodiversiteit neemt af	Biodiversiteit neemt sterk af

6.4.2 Omschrijving referentiesituatie

6.4.2.1 Huidige situatie

Beschermde soorten

In Overvecht zijn verschillende beschermde diersoorten aanwezig. In bijlage 1 is een overzicht van aanwezige beschermde diersoorten opgenomen uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is een Nederlandse database waarmee gegevens over de geografische verspreiding van flora en fauna in Nederland inzichtelijk wordt gemaakt. In Overvecht zijn 6 soorten beschermde amfibieën, 8 beschermde insectsoorten, 2 beschermde reptielsoorten, 7 soorten beschermde vaatplanten, 46 beschermde vogelsoorten, 1 beschermd weekdier, 18 beschermde zoogdieren, waarvan 5 grondgebonden zoogdieren en 13 vleermuizen waargenomen. De gegevens in de NDFF zijn afkomstig van verschillende bronnen, zoals vrijwilligers, onderzoeksinstituten en natuurbeschermingsorganisaties. De gegevens in de NDFF hebben geen beperkte geldigheidsduur, maar zijn wel afhankelijk van de actualiteit van de gegevens.

Overvecht is een ruim opgezette wijk, met veel groen en op verschillende plekken watergangen. Daarnaast kent de wijk veel grote bomen met her en der, met name in de parken, ondergroei in de vorm van struweel. Al dit groen en water biedt ruimte voor de aanwezige beschermde soorten. De gemeente Utrecht heeft met de natuurwaardenkaart in beeld gebracht waar zwaar beschermde en licht of gemeentelijk beschermde soorten kunnen voorkomen. Het kaartbeeld van Overvecht kent relatief veel gebieden waar veelal zwaar beschermde soorten kunnen voorkomen.



Figuur 6.25 Natuurwaardenkaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

Beschermde gebieden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

NNN staat voor Natuurnetwerk Nederland. NNN-gebieden maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur van Nederland en vormen een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland. In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht. In de huidige situatie worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden niet aangetast.

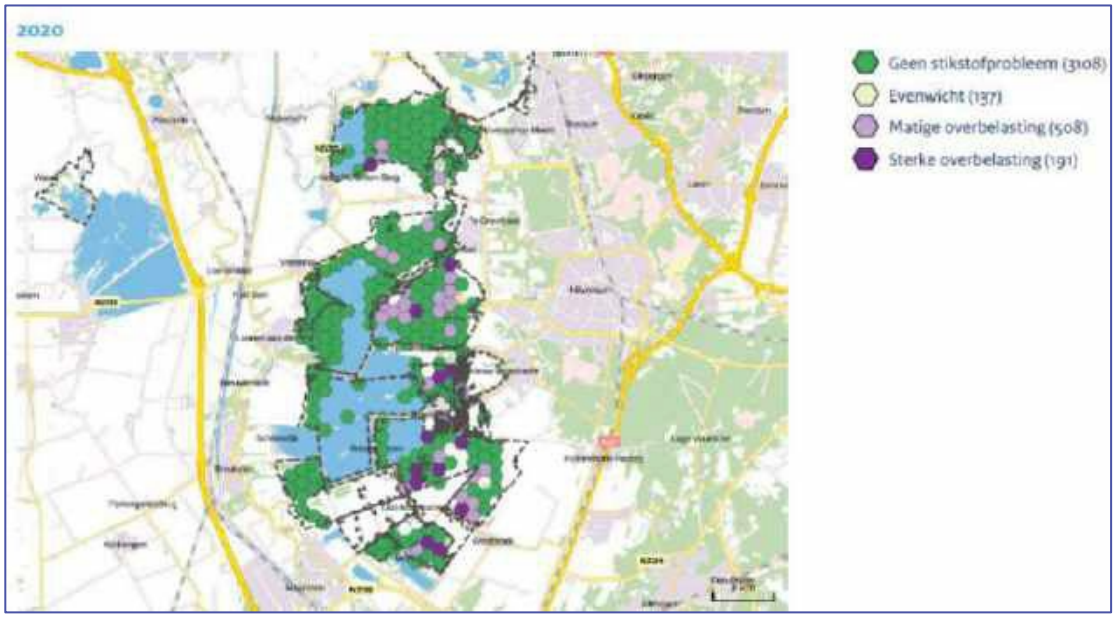


Figuur 6.26 NNN-gebieden en Groene Contour in Overvecht

Nabijheid van Natura 2000-gebieden

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen – dit is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van Overvecht. De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. In de huidige situatie is in grote delen van de Oostelijke Vechtplassen geen sprake van een stikstofprobleem. Daarentegen is met name in het oosten van het gebied op plekken sprake van sterke overbelasting van stikstof. De stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen is dus te hoog.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.27 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de huidige situatie (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

De afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijvengebied Overvecht) zorgt ervoor dat effecten van licht en geluid op de Oostelijke Vechtplassen zeer beperkt zijn. Dit komt om die reden niet in het planMER aan bod.

Biodiversiteit

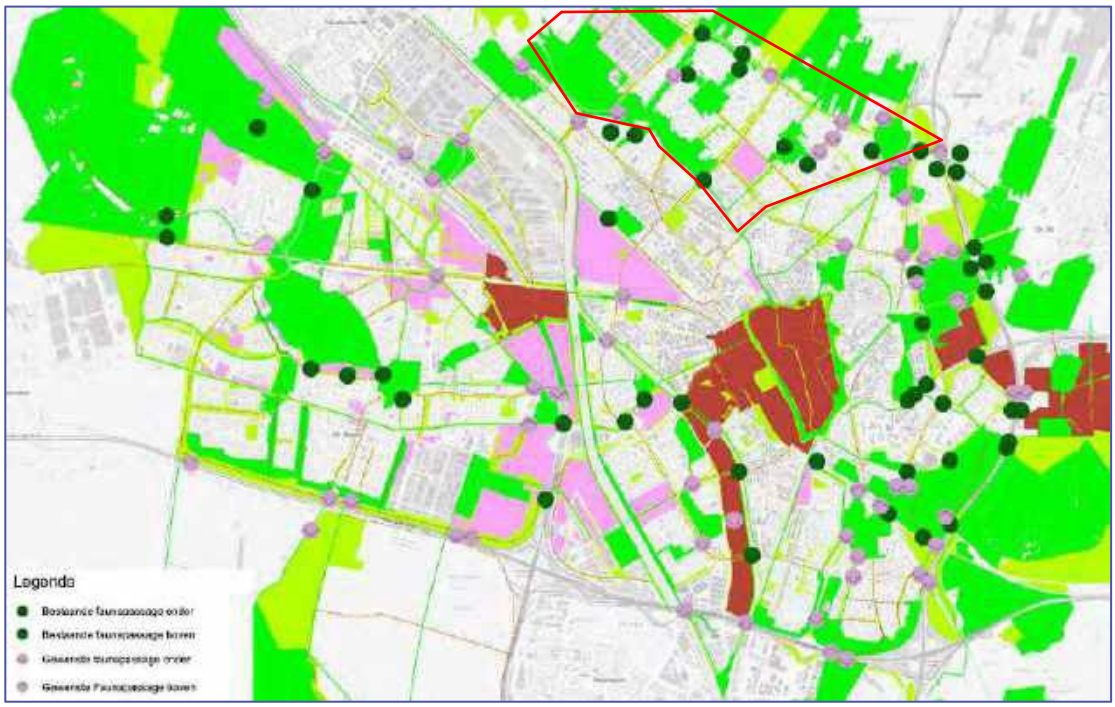
De gemeente Utrecht kent, als gevolg van de veen-, klei- en zandgronden en de aanwezigheid van zoetwatermoerassen tot naald- en loofbossen, een grote diversiteit aan ecosystemen. Overvecht maakt onderdeel uit van dit grotere ecosysteem. De Natuurwaardenkaart (figuur 5.1) wordt door de gemeente Utrecht gebruikt voor behoud en versterking van de biodiversiteit in de stad. Te zien is dat verspreid door Overvecht soorten voorkomen die worden beschermd vanuit de Wet natuurbescherming, dan wel doordat ze op de gemeentelijke soortenlijst staan[10].

Een aantal aspecten spelen een rol in het faciliteren van biodiversiteit in de wijk. Zo spelen de parken een belangrijke rol: de Gagel, de Watertoren, de Vechtzoom en de Klopvaart met parkzone en waterverbinding in Overvecht-Zuid. Ook de forten en de waterlinie zijn voor biodiversiteit van groot belang. Daarnaast kent Overvecht drie volkstuincomplexen: De Doordouwers, Ons Genot en Flora's Hof. Volkstuincomplexen spelen een belangrijke rol in het behoud en versterken van biodiversiteit. Hier is veel aandacht voor natuurvriendelijk tuinieren en worden projecten geïnitieerd die beschermde soorten helpen. Ook zijn het gebieden waar vaak weinig kunstmatig licht is en voor veel dieren voedsel te vinden is. Daarnaast is er een hoge groendekking en zijn op de volkstuincomplexen veel verblijfplaatsen te vinden.

[10] Zie de Utrechtse 30 in het Duurzaamheidsverslag 2022

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Daarnaast zijn er in Overvecht tien faunapassages die dieren veilig infrastructurele barrières laat passeren. Faunapassages zijn belangrijk voor bepaalde dieren, omdat dit hun leefgebied vergroot. Dit voorkomt dat dieren op ‘eilanden’ terechtkomen en er geen genetische informatie wordt uitgewisseld.



Figuur 6.28 Faunapassages in de gemeente Utrecht, Overvecht rood omkaderd (bron: Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 gemeente Utrecht)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.29 Maaikaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

In Overvecht bestaan veel groene gebieden uit grasvelden, die voor de biodiversiteit minder waarde hebben dan bloemrijke gebieden, ruigte of ander groen, zoals struiken. Dit beperkt de mogelijkheden voor een biodivers Overvecht. Ook de vele hoogbouw in Overvecht kan de biodiversiteit belemmeren. In vergelijking met grondgebonden woningen biedt hoogbouw vaak minder nestgelegenheid voor vogels. Grondgebonden woningen, vooral die met dakpannen, bieden in veel gevallen (mits juist gebouwd) schuilvoorzieningen en tuinen waar mogelijk water, foerageermogelijkheden en stofbaden aanwezig zijn.

6.4.2.2 Autonome ontwikkeling

Beschermde soorten

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in Overvecht zijn de nieuwbouw op de Ivoordreef, De Mix Utrecht en de Watertoren. Bij de eerste twee locaties wordt verdicht, de Watertoren wordt verbouwd om te kunnen gebruiken voor wonen en werken. Voor de nieuwbouw op de Ivoordreef en bij De Mix zal eerst worden gesloopt. Dit heeft mogelijk een verstorend effect op bepaalde beschermde diersoorten. Bij beide ontwikkelingen zal echter in de voorziene situatie meer groen terugkomen dan er in de huidige situatie is. Daarnaast is voor deze ontwikkelingen al een ontheffing voor de Wet natuurbescherming (Wnb) afgegeven. Hiermee wordt zorggedragen voor het behoud van de huidige staat van instandhouding van gevonden soorten. Bij de Watertoren is, voor het aanpassen van het bestemmingsplan, een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. De conclusie van de quick scan is dat er geen beschermde flora en fauna aanwezig is in het plangebied van de ontwikkeling en er dus ook geen ontheffing Wnb nodig is.

Naast de ontwikkelingen in Overvecht, hebben ook landelijke trends effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Overvecht is onderhevig aan habitatverlies, vervuiling,

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

klimaatverandering en de mogelijke komst van invasieve soorten. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen zorgen voor afbreuk en fragmentatie van natuurlijke habitats. Dit kan leiden tot de afname van geschikte leefgebieden voor beschermde soorten. Mogelijk minder relevant voor Overvecht zijn effecten als gevolg van milieuvervuiling. Vaak geassocieerd met landbouw en industrie, kan ook in Overvecht sprake zijn van vervuiling als gevolg van verwachte verkeerstoenames en zwerfafval rond groengebieden die worden gebruikt om te recreëren als parken. Ook klimaatverandering heeft effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Veranderingen in temperatuur, neerslagpatronen en zeeniveaus als gevolg van klimaatverandering kunnen de habitats en levenscycli van beschermde soorten verstoren. Ten slotte is de mogelijke komst van invasieve soorten, wat in Nederland een groeiend probleem is, een risico in de toekomst. De introductie van niet-inheemse soorten kan inheemse soorten verdringen en leiden tot een afname van de populaties van beschermde soorten.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

Zoals op figuur 5.2 te zien is, ligt in Overvecht een Groene Contourgebied. De Groene Contour is een gebied van ongeveer 3.000 hectare dat tegen het NNN aan ligt. In het 'Akkoord van Utrecht' is afgesproken om in deze zone stap voor stap steeds meer natuur toe te voegen. Het Groene Contourgebied in Overvecht is de grote grasweide die bij de agrarische gronden van Slot Zuylen hoort.

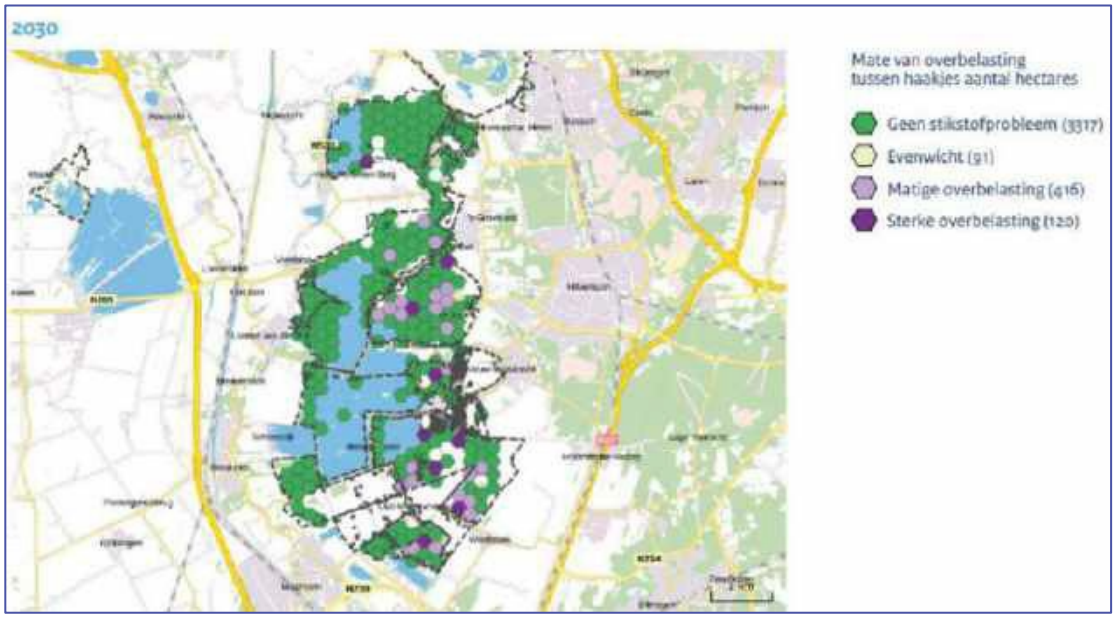


Figuur 6.30 Groene Contourgebied Overvecht (bron: Street Smart)

In een van de autonome projecten, 'Natuurgebied Zuilen', wordt benoemd dat de gemeente Utrecht de ambitie heeft om de wezenlijke kenmerken en waarden van het Groene Contourgebied te verbeteren. Hiermee zou het de kwaliteit van een NNN-gebied krijgen en kan het tot deze status worden gepromoveerd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
De autonome ontwikkeling laat een positieve ontwikkeling zien voor de mate van overbelasting van stikstof op de Oostelijke Vechtplassen. Het aantal vlakken waar sprake is van (matige en sterke) overbelasting neemt naar verwachting af (zie figuur 5.5 en figuur 5.9). In de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, opgesteld voor het voormalige programma aanpak stikstof (PAS), is geen rekening gehouden met het aardgasvrij worden van de woningen in Overvecht-Noord. Deze autonome ontwikkeling zorgt ervoor dat ongeveer 8.800 woningen van het aardgas afgaan en geen uitstoot van stikstof via de CV-ketel kennen. Het aardgasvrij worden van Overvecht-Noord zorgt naar verwachting voor een afname van ruim 6.000 kilo stikstofoxide (NOx). De trend uit de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, en het aardgasvrij worden van woningen in Overvecht-Noord, schetst een redelijk positief beeld voor de depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.



Figuur 6.31 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de autonome ontwikkeling (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

Biodiversiteit
De biodiversiteit neemt in Nederland, maar ook wereldwijd, af. Een belangrijke trend in Europa voor het afnemen van de biodiversiteit is het intensiveren van land- en bosbouw. Hier is in Overvecht, als stedelijk gebied, geen sprake van. Wel is het toevoegen van verharding in de wijk een risico voor de biodiversiteit.

Autonome ontwikkelingen in Overvecht, zoals de herinrichting van de openbare ruimte in het Amazonekwartier, de aanpak van Natuurgebied Zuilen, als ook de verbetering van de openbare ruimte rond de Taagdreef en de aanleg van Het Groene Lint, dragen bij aan het versterken van de biodiversiteit in de wijk. In het Amazonekwartier moet meer groen komen en wordt gewerkt met

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

een 'groen, tenzij'-aanpak. In Natuurgebied Zuilen wordt het groen dermate verbeterd, dat het NNN-kwaliteit krijgt. Dit doet de gemeente onder andere door éénvormige en soortenarme weides groeien uit tot bloemrijke hooilanden, met een grote diversiteit aan bloemen en insecten. In de omgeving van de Taagdreef vervangt de gemeente 7.250 m² aan asfalt en straatstenen door groen. Over Het Groene Lint deelt de gemeente dit groener in te richten, maar wordt niet benoemd wat hier specifiek voor biodiversiteit gaat plaatsvinden. Ten slotte worden in de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 zeven nieuwe faunapassages voorgesteld (zie figuur 5.4).

6.4.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van natuur en biodiversiteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.28 Beoordeling natuur en biodiversiteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
	Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

6.4.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 1 betreft dit 634.200 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden wordt alternatief 1 hetzelfde beoordeeld als alternatief 2.

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 1 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.29 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 1

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Werktuigen	648	648	648	0
	Verkeer	142	127	114	0
Emissies beoogd	Verkeer	222	2.000	3.200	3.300
Totale emissies (kg NOx / jaar)		1.012	2.775	3.962	3.300
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,17	0,24	0,21

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,71	226,84	0,24
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	284,14	2.913,42	284,14	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	11,00	2.784,87	11,00	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.32 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 1 in 2039

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 1 kent een hogere stikstofdepositie dan alternatief 2, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit

De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 1 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 634.214 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht (zie tabel 6.1). Dit is minder dan in alternatief 2, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 1 een voetafdruk van 80.650 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 2 betreft dit 677.340 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

wordt alternatief 2 hetzelfde beoordeeld als alternatief 1. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken.

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 2 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.30 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 2

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
	Werktuigen	649	649	649	0

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Verkeer	142	127	115	0
Emissies beoogd	Verkeer	190	1.800	2.900	3.000
Totale emissies (kg NOx / jaar)		981	2.576	3.664	3.000
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,16	0,22	0,20

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,22
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,83	2.913,41	283,83	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,77	2.784,87	10,77	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.33 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 2 in 2039

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 2 kent een lagere stikstofdepositie dan alternatief 1, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit
De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 2 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 677.314 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht. Dit is meer dan in alternatief 1, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 2 een voetafdruk van 86.990 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.4 Mitigerende maatregelen
Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

6.5 Gezondheid

6.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema gezondheid.

Tabel 6.31 Beleidskader gezondheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024	Deze nota beschrijft de landelijke prioriteiten op het gebied van publieke gezondheid en geeft richting aan het lokale gezondheidsbeleid van gemeenten.
Nationale Preventieakkoord	In het Nationaal Preventieakkoord staan afspraken om roken, overgewicht en problematisch alcoholgebruik aan te pakken.
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie schetst het toekomstperspectief en de prioriteiten voor een leefbare, gezonde en veilige omgeving.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Provincie Utrecht	In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is de volgende ambities ten aanzien van gezondheid geformuleerd: Wij streven naar een gezonde en veilige leefomgeving: de milieukwaliteit is goed, de veiligheid is gewaarborgd, bewegen wordt gestimuleerd, er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.
Programma gezonde leefomgeving	In het coalitieakkoord 2019-2023 is het bouwen aan een gezonde, groene, duurzame en aantrekkelijke provincie voor onze inwoners en de generaties na ons een belangrijk uitgangspunt. Op dit moment werkt het programma gezonde leefomgeving aan een programmaplan voor de periode 2020-2023, die invulling geeft aan de ambities uit het coalitieakkoord.
Gemeentelijk	

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Gezondheid voor iedereen, gezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023	De Nota Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2023 bevat zeven speerpunten voor het behalen van gezondheidswinst: 1. Gezonde leefomgeving 2. Gezond en veilig opgroeien 3. Gezond gedrag 4. Gezond rondkomen 5. Gezond werkgeverschap Milieueffectrapport Omgevingsvisie Utrecht Science Park 6. Psychische gezondheid 7. Gezond ouder worden . Voor speerpunt 1 geldt de volgende ambitie: De leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is (gezondheidsbevordering), de druk op gezondheid zo laag mogelijk is (gezondheidsbescherming) en dat mensen zich prettig voelen.
Omgevingsvisie Utrecht (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)	In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. De Omgevingsvisie Utrecht bestaat uit 3 delen: de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030	De 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht' is opgesteld naar aanleiding van de motie (2016/109) 'Voor een gezonde groene toekomst' en maakt inzichtelijk hoe Utrecht met de stedelijke groenstructuur bijdraagt aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Daarbij bouwen zij voort op de oorspronkelijke ambities uit het Groenstructuurplan 2007.
Sportnota 2017 – 2023	De Sportnota 2017 –2023 Utrecht sportief en gezond legt de basis voor het Utrechtse sportbeleid.
Omgevingsprogramma Overvecht	Het Omgevingsprogramma Overvecht bevat concrete fysieke maatregelen die specifiek voor de woonbuurten van Overvecht invulling geven aan wat de wijk nodig heeft.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld. In het toetsingskader zijn geluidhinder en luchtkwaliteit niet opgenomen als indicatoren voor gezondheid, ondanks dat dit belangrijke indicatoren zijn hiervoor. De reden hiervoor is dat geluidhinder en luchtkwaliteit al breder aan bod komen in losstaande paragrafen, respectievelijk 5.2 en 5.3.

Tabel 6.32 Toetsingskader gezondheid

Indicator	++	+	0	-	--
Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	In elke stempel van Overvecht kan worden gesport en bewogen	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt toe	De mogelijk tot sporten en bewegen blijft gelijk	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt af	Bestaande mogelijkheden tot sporten en bewegen verdwijnen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	De hoeveelheid groen neemt sterk toe	De hoeveelheid groen neemt toe	De hoeveelheid groen blijft gelijk	De hoeveelheid groen neemt af	De hoeveelheid groen neemt sterk af
Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt toe	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt toe	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting blijft gelijk	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt af	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt af

6.5.2 Omschrijving referentiesituatie

6.5.2.1 Huidige situatie

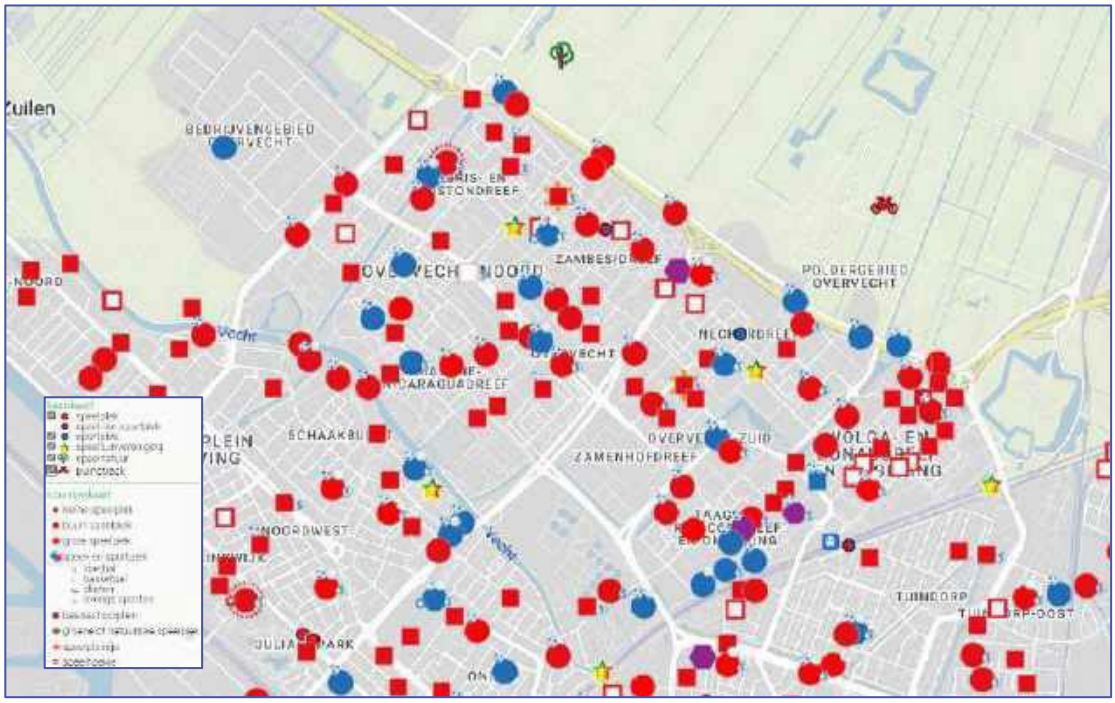
Sport en bewegen

In het Utrechts Gezondheidsprofiel 2022 (UGP) wordt vastgesteld dat jongeren (13 tot en met 15 jaar) en jongvolwassenen (16 tot en met 25 jaar) in Overvecht vaker minder sporten en bewegen dan jongeren en jongvolwassenen in andere wijken in Utrecht. Over volwassenen worden in het UGP geen uitspraken gedaan over sporten en bewegen. Wel wordt benoemd dat bijna een derde van de volwassenen in Overvecht zich ongezond voelt, gezondheidsproblemen en een overwegend ongezonde leefstijl heeft.

Overvecht kent meerdere sportlocaties. Zo zijn er in de wijk sporthallen, sportparken, sportzalen en gymzalen, en is er een atletiekbaan. Sporthal De Dreef, gelegen bij de Neckardreef, heeft een sporthal en een kleine beweegruimte. Ook ligt er een sportpark waar verschillende sporten beoefend kunnen worden. Verder kent de wijk met Overvecht Noord en Vechtzoom nog twee sportparken. Tevens ligt in Overvecht, naast kunstijsbaan De Vechtsebanen, een van de drie atletiekbanen van Utrecht. Ten slotte zijn er in Overvecht vijf gymzalen die verspreid door de wijk liggen.

Verspreid door de wijk zijn er mogelijkheden om te spelen, voor kinderen jonger dan 13 een belangrijke bron van beweging. Op onderstaande kaart is te zien waar de verschillende type speelplekken zich bevinden in Overvecht. De wijk is met name rijk aan kleine speelplekken en buurtspeelplekken. Daarnaast zijn er op verschillende plekken voetbalvelden te vinden. In het poldergebied is speelnatuur en een pumptrack te vinden. Overvecht kent geen grote of natuurlijke speelplekken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.34 Speelplaatsen in Overvecht

Groen in het gebied

De Gezondheidsraad stelt dat recreatie, wandelen en ontmoeten in het groen belangrijk is voor de volksgezondheid. Dit zijn allemaal gebruiksfuncties van groen. In Overvecht is veel groen aanwezig met een hoge gebruikswaarde, zoals de parken in de wijk en het Noorderpark. Hier liggen wandelpaden en kan gefietst worden, maar is ook ruimte om te ontmoeten. Dit groen met hoge gebruikswaarde wordt afgewisseld met groen dat een lagere gebruikswaarde heeft. Het groen langs de dreven en de plantsoenen, kent een lagere gebruikerswaarde. Dit is vaak monotoon (stroken en velden gras, bomen in lijnopstelling langs rijbanen), moeilijk bereikbaar en versnipperd.

Overvecht is, zeker in vergelijking met omliggende wijken en gebieden, rijk aan groen en bomen. De groenkaart van de gemeente laat zien dat rond de bouwblokken veel donkergroene stukken zien: delen van de stad waar veel groen is. Als wordt gekeken naar de zuidelijk omliggende delen van Utrecht is Overvecht relatief groen. De wijk kent twee opvallende witte plekken, als zichtbaar in onderstaande kaart; bedrijvengebied Overvecht en winkelcentrum Overvecht Centrum.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.35 Groenkaart van de gemeente Utrecht



Figuur 6.36 Bomenkaart van de gemeente Utrecht

Sociale cohesie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Sociale cohesie wordt in dit planMER beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) geeft een beschrijving van de maatschappelijke voorzieningen in Overvecht. Verspreid over Overvecht liggen verschillende maatschappelijke functies. Het gaat hier om scholen, kinderopvang, gezondheidscentra, buurthuizen, kerken en moskeeën. De meeste functies liggen centraal in de buurten van Overvecht of aan belangrijke wegen. In de wijk zijn voldoende voorzieningen voor lager-, middel- en hoger onderwijs. De gemeente geeft in het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand wel aan dat de huisvesting van scholen toe is aan vernieuwing. In Overvecht zijn vijf multidisciplinaire gezondheidscentra en een huisartsenpraktijk gevestigd. Deze liggen goed verspreid over de wijk, waardoor er voor alle bewoners een eerstelijnscentrum in de buurt is.

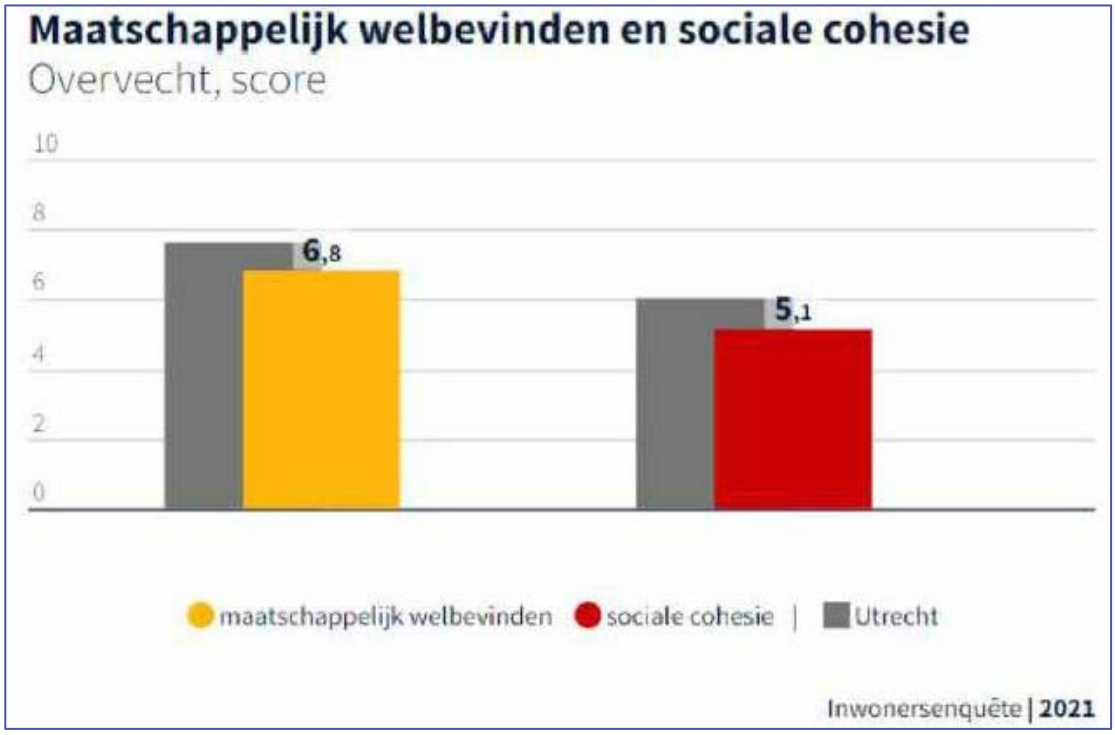
Verspreid door de wijk zijn verschillende ontmoetingsplaatsen. De parken vervullen hier een rol in, maar ook buurtcafés en restaurants. Daarnaast zijn er meerdere buurthuizen in Overvecht. Zo liggen in Overvecht-Zuid buurtcentrum De Dreef, Burezina en buurtcentrum De Jager. In Overvecht-Noord liggen buurthuis De Boog en buurtkamer de Klop.

Wat de sociale cohesie in Overvecht tegenwerkt is de ervaren onveiligheid in de wijk. Van de Utrechters ervaart 46% onveiligheid in Overvecht. Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk[11]. Dit zijn de hoogste percentages in de gemeente Utrecht. Dit gevoel van onveiligheid kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken. Ook vindt in Overvecht, met name rond het winkelcentrum, vaak straatintimidatie plaats[12]. Dit is een belangrijke oorzaak van het onveiligheidsgevoel dat in de wijk heerst.

Uit de inwonersenquête van de gemeente Utrecht blijkt dat de sociale cohesie in Overvecht in 2021 achterbleef op de rest van Utrecht.

[11] Veiligheidsbeleving en overlast in Utrecht
[12] Rapport straatintimidatie in Utrecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.37 Maatschappelijk welbevinden en sociale cohesie (bron: Gemeente Utrecht)

6.5.2.2 Autonome ontwikkeling

Sport en bewegen

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 gaat de gemeente Utrecht een aantal keer specifiek in op haar ambities voor Overvecht. De gemeente gaat extra investeren in de openbare ruimte om bewoners van Overvecht meer te doen bewegen. Dit willen ze met name bereiken door groene verbindingen in Utrecht te verbeteren. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat de gemeente in Overvecht extra sport- en beweegactiviteiten gaat uitvoeren en een pilot start met een beweeg- en vitaliteitsmakelaar.

Groen in het gebied

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt een blik op de toekomst geworpen van het groen in Utrecht. Twee belangrijke ambities voor de autonome ontwikkeling zijn 'Meer groen om de stad' en 'Meer en beter groen in de stad'. Onderstaande kaart laat zien dat Overvecht, zoals ook in de huidige situatie werd omschreven, haar groen in het gebied op orde heeft. De verbindingen worden echter nog gemarkeerd als een opgave. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt niet toegelicht wat het 'op orde' zijn van een gebied of verbinding precies betekent, er wordt van uitgegaan dat betekent dat deze gebieden en verbindingen naar wens functioneren en hier in de autonome ontwikkeling geen verdere investeringen worden gedaan.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.38 Status uitvoering groene (en blauwe) verbindingen

Sociale cohesie

In de omschrijving van de huidige situaties kwam aan bod dat Overvecht voldoende en goed verspreide voorzieningen heeft. Wel is de huisvesting van scholen aan vernieuwing toe. Dit wordt benoemd in het Masterplan Primair Onderwijs. Achterstallig onderhoud wordt in de komende jaren uitgevoerd. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwbouw. In dit kader zijn in Overvecht vier onderwijsclusters (één of meerdere scholen, met onderwijsgerelateerde voorzieningen en/of wijkgerichte functies in één gebouw of op één bouwlocatie) en vier stand-alone's (een samenvoeging van twee gebouwen van dezelfde school) benoemd. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat twee nieuwe gymzalen in het gebied worden gerealiseerd.

6.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op gezondheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.33 Beoordeling gezondheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie opm. op p.139
--> extra + ?

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++

6.5.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 1 een positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 1 414.200 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.930.111 m² groen (193 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, kan de druk op dit groen wel toenemen.

Zie opm. p.139

Tabel 6.34 Groen in alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De kwaliteit van het groen, het beste te beoordelen aan de hand van groentypologieën in Overvecht en waar deze voorkomen, wordt nader toegelicht in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9). Pas in de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk op welke plekken welke typen groen worden gerealiseerd. Dit is om die reden geen onderdeel van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1, als ook is benoemd in de toelichting op de onderzoeksalternatieven.

Sociale cohesie

Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook meer plekken voor ontmoeten in de wijk. De nadruk ligt hierbij op de openbare ruimte. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Er is naar verwachting sprake van een positief effect (+).

6.5.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 2 wordt 60.500 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is meer dan in alternatief 1, waar 21.700 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Vanwege de gespreide verdichting worden op meer plekken woningen gerealiseerd. Deze bouwwerkzaamheden geven de kans ook de openbare ruimte aldaar aan te pakken en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

mogelijkheden voor sporten en bewegen in de openbare ruimte realiseren. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 2 een zeer positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (++).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 2 457.344 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.973.255 m² groen (197 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, druk op dit groen wel toenemen.

De toevoeging is in Alt.2 ca. 7% meer dan in Alt.1

Tabel 6.35 Groen in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De kwaliteit van het groen is niet beoordeeld voor de onderzoeksalternatieven, omdat er geen verder onderverdeling in het type groen is gemaakt in de alternatieven. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel beschreven waar welke groentypologieën in Overvecht komen. In dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

planMER is in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9) de kwaliteit van het groen aan de hand van deze groentypologieën beschouwd.

Sociale cohesie
Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, zal op meer plekken in Overvecht sprake zijn locaties waar woningen worden bijgebouwd. Dit zou betekenen dat op meer plekken maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook in de openbare ruimte meer plekken voor ontmoeten in de wijk. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Vanwege de gespreide verdichting en mogelijke komst van maatschappelijke voorzieningen op diverse plekken is naar verwachting sprake van een zeer positief effect (++).

6.5.4 Mitigerende maatregelen
Voor gezondheid zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.6 Bodem en water
6.6.1 Beleid en toetsingskader
Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema bodem en water.

Tabel 6.36 Beleidskader bodem en water

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Kaderrichtlijn Water	De Kaderrichtlijn Water is een Europese wetgeving die tot doel heeft om de kwaliteit van het water in Europa te verbeteren en te beschermen. Het is sinds

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	begin 2000 de drijvende kracht achter het waterkwaliteitsdenken en doen in Nederland. Het is een belangrijke wetgeving die ervoor zorgt dat het water veilig en schoon blijft voor mens en natuur. In Utrecht Overvecht is de uitvoering en naleving van de KRW belegd bij Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en Waternet.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Bodem- en waterprogramma 2022-2027	Het Bodem- en waterprogramma 2022-2027 is een uitwerking van ambities voor de bodem en het water uit de provinciale Omgevingsvisie. Onderdeel van het programma is het wettelijk verplichte Regionaal Waterplan onder de Waterwet. Het programma beschrijft hoe de provincie samen met partners wil werken aan ambities uit de Omgevingsvisie, welke beleidskeuzes we maken en hoe we hier uitvoering aan willen geven. Wateren die niet als KRW-waterlichaam zijn aangewezen, noemen we ook wel 'overig water'. In 2018 is in een samenwerkingsovereenkomst met drie waterschappen afgesproken te komen tot regionale doelen voor het overig water. Die biologische doelen voor deze niet-KRW-wateren zullen worden vastgelegd in dit BWP.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Waterbeheerprogramma 2022-2027 HDSR	Het stedelijk middengebied is een dynamisch gebied. De komende decennia komen hier veel ontwikkelingen en opgaven samen. Juist hier zal een stevige groei plaatsvinden in inwoners, mobiliteit en werkgelegenheid. De grootste groei is voorzien in de stad Utrecht. De strategie voor de verstedelijking is primair binnenstedelijk. Enkele buitenstedelijke locaties worden nader onderzocht. Bunnik-Zuid maakt onderdeel uit van de regioknoop, en Houten onderzoekt

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	Houten-Oost. Zowel in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) als in het Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij zijn stad en land verbonden door de opgaven voor recreatie, water, natuur en landschap te verweven met die van de stad via groene scheggen.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	In 2021 heeft gemeente Utrecht de Visie Klimaatadaptatie Utrecht opgesteld. In deze visie zet gemeente Utrecht uiteen hoe het ervoor zorgt dat de gemeente in 2050 klimaatbestendig is. Dit doet het door kwetsbaarheden te analyseren, ambities en doelen te formuleren en een bijbehorende aanpak op te zetten. Hittestress en wateroverlast komen hierin als belangrijkste opgaven naar voren.
Visie Water en Riolering 2021	De Visie Water en Riolering zet de belangrijkste beleidskeuzes op water en riolering uiteen. De belangrijkste beleidskeuzes worden gedaan binnen de thema's afvalwater, hemelwater, structurele grondwateroverlast en oppervlaktewater. In onderstaande alinea's worden de beleidskeuze benoemd. Voor afvalwater kiest de gemeente voor: • Het verhogen van de jaarlijkse vervangingsopgave: van 5 kilometer per jaar in 2020 naar 18 kilometer per jaar in 2035 • Een integrale aanpak bij werk aan de riolering: wanneer ergens voor andere werkzaamheden de straat openligt wordt het riool vervangen en vice versa • Een scheiding tussen afvalwater en hemelwater als uitgangspunt Voor hemelwater kiest de gemeente op privaat terrein voor: • Eigenaren dragen bij aan het vasthouden en verwerken van hemelwater: 90% van de jaarlijkse neerslag wordt niet meer van particulier terrein verzameld • Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt • De mogelijkheid bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering Ook is voor hemelwater een voorkeursvolgorde van afvoer bepaald: 1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2. Op maaiveld infiltreren 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening 4. Verwerken in het oppervlaktewater 5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting

	Voor hemelwater kiest de gemeente op publiek terrein voor:
	• Maatgeving voor extreme buien:
	  - Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur
	  - Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur
	• Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt
	• De gemeente stimuleert andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat
	• Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag worden met spoed opgepakt
	
	Voor structurele grondwateroverlast kiest de gemeente voor:
	• Het continueren van het beleid dat alleen nieuwe ontwateringmiddelen worden aangelegd als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria:
	  - Met losse, individuele drainagemiddelen kan de situatie verbeteren
	  - Meeliften met andere ingrepen in openbare ruimte
	  - Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is
	• Het leveren van inspanning om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken
	
	Voor oppervlaktewater kiest de gemeente voor:
	• Het opstellen van nieuwe ecologische doelstellingen voor kleinere wateren en het leveren van inspanningen om deze doelstellingen in 2027 te realiseren
	• Het behalen van de bacteriologische zwemwaternorm in alle wateren in de stad, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.37 Toetsingskader bodem en water

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van bodemveront-reinigingen	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
	reinigingen neemt sterk af	reinigingen neemt sterk af	reinigingen blijft gelijk	reinigingen neemt toe	reinigingen neemt sterk toe
Intensiviteit gebruik ondergrond	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en er is genoeg ruimte voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beperkt beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en niet beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is niet in beeld
Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Er is geen effect op bebouwing en geen sprake van kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Er is geen effect op bebouwing en kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Stijgende grondwater-standen hebben geen effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een negatief effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een sterk negatief effect op bebouwing en v.v.
Impact bebouwing op waterkwaliteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een beperkt effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwaliteit
Impact bebouwing op waterkwantiteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een beperkt effect waterkwantiteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwantiteit
Overstromings-risico	Overstromings-risico neemt sterk af	Overstromings-risico neemt af	Overstromings-risico blijft gelijk	Overstromings-risico neemt toe	Overstromings-risico neemt sterk toe

6.6.2 Omschrijving referentiesituatie

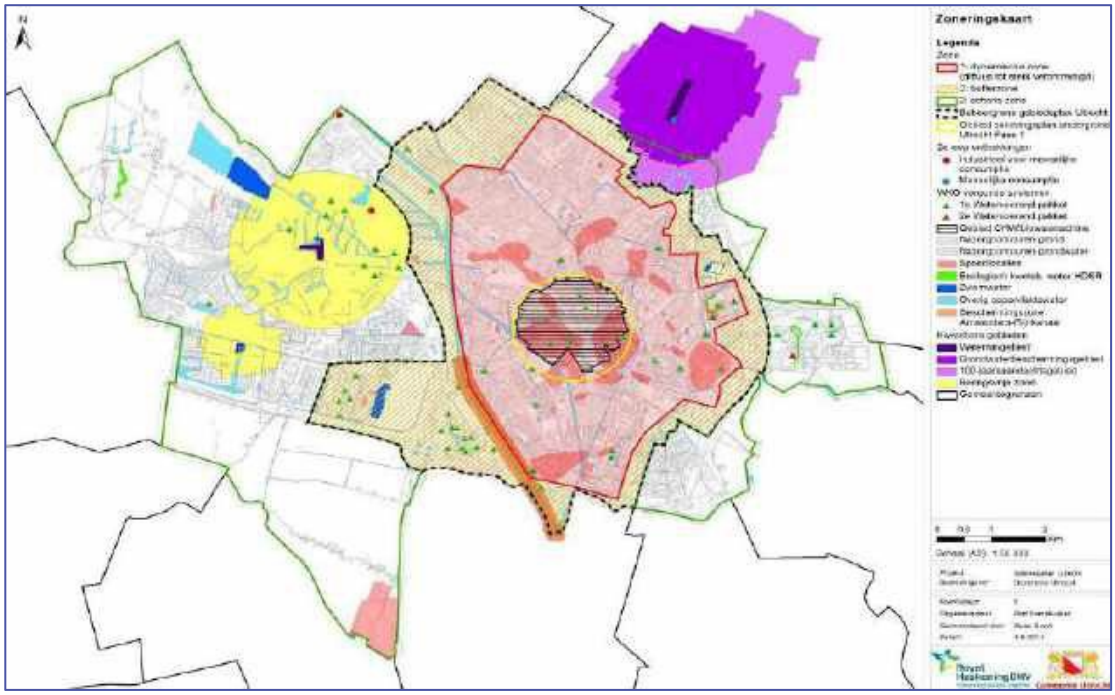
6.6.2.1 Huidige situatie

Bodemkwaliteit

Grote delen van Overvecht vallen qua bodemkwaliteit binnen de zogenaamde ‘dynamische zone’. Binnen dit gebied is sprake van diffuse tot sterke verontreiniging. Dit betreft met name Overvecht-Noord en Overvecht-Zuid. Hier is de bodemkwaliteit vergelijkbaar met grote delen van Utrecht: de gehele binnenstad, en daaraan grenzende wijken, behoren op zijn minst tot de dynamische zone. Op twee plekken is sprake van ‘spoedlocaties’. De spoedlocaties zijn te vinden rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij spoedlocaties dienen de verontreinigingen in de bodem gesaneerd, beheerd of gecontroleerd te worden om mens, plant, dier en bodem te beschermen.

Naast de dynamische zone en de spoedlocaties maken delen van Overvecht uit van de bufferzone en schone zone. Dit zijn de Bedrijvengebied Overvecht en het landelijk gebied rond de Gageldijk.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.39 Zonering en beheergrens met verontreinigingen en kwetsbare objecten (bron: Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, Gemeente Utrecht)

Ondergronds ruimtegebruik

Ondergronds ruimtegebruik is een belangrijk thema voor de gemeente Utrecht. Door de gemeente Utrecht is een conceptdocument ter beschikking gesteld voor het planMER om de huidige situatie te omschrijven. Dit conceptdocument is door de gemeente opgesteld om tot een no-regret (spijtvrij) warmtenettracé te komen, door middel van een integrale afweging. Het laat de straatprofielen zien van de Costa Ricadreef, Japuradreef, Zuidpooldreef, Kaaphoorndreef, Kenyadreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Orinocodreef, San Cristobaldreef en Tampicodreef. Naast de huidige situatie wordt ook een situatieschets gegeven van het ‘straks’ en ‘later’.

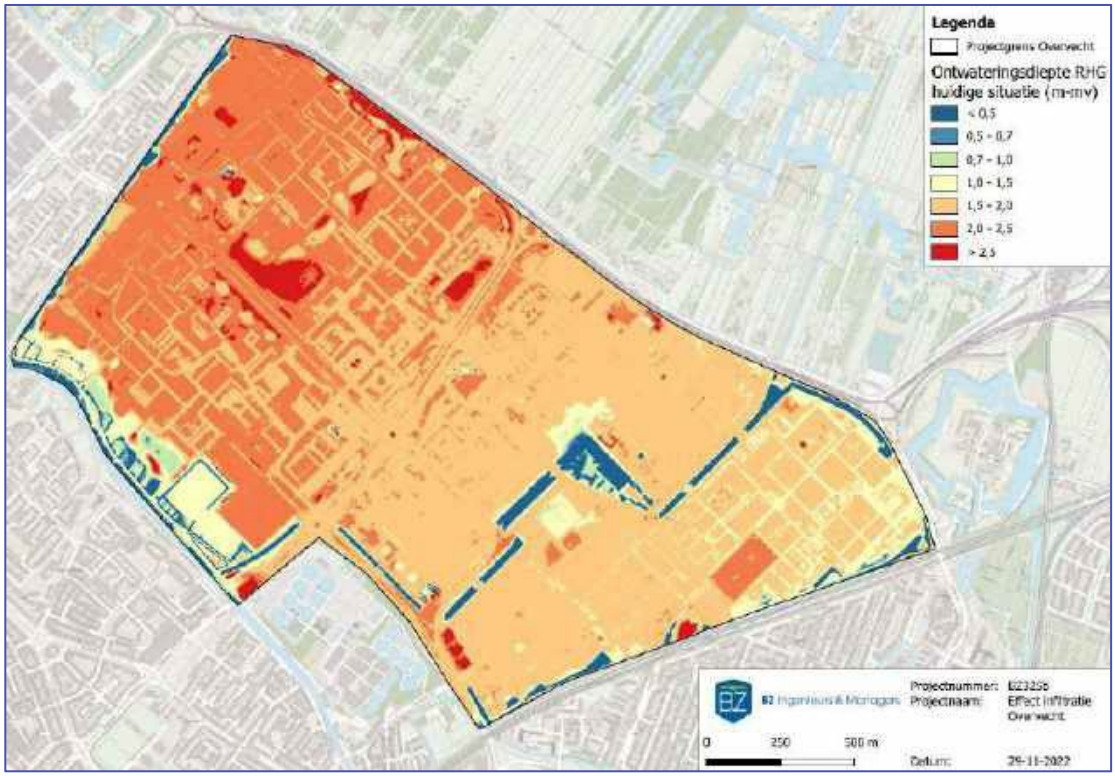
De ondergrond wordt nu met name gebruikt voor het riool, waterleidingen, elektriciteitsverbindingen en aardasleidingen. Veelal zijn deze kabels en leidingen gesitueerd onder de trottoirs. De wortels van de vele bomen die langs de rijbanen en trottoirs zijn gesitueerd lijken hierbij zo nu en dan gebruik te maken van dezelfde stukken ondergrond als kabels en leidingen.

Grondwater

In Utrecht wordt het grondwaterpeil grotendeels bepaalt door de fluctuaties van het peil van de Kromme Rijn (NAP +0,58 meter) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 meter). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. Voor (het noorden van) Overvecht is dit de diepgelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen.



Figuur 6.40 Ontwateringsdiepte in Overvecht. Bedrijvengebied Overvecht en aangrenzende woningbouw is niet opgenomen in het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers. (bron: BZ Ingenieurs en Managers)

In 2023 is door BZ Ingenieurs en Managers onderzoek uitgevoerd naar de effecten van grootschalige infiltratie in Overvecht. In de huidige situatie worden geen risico's benoemd van hoge grondwaterstanden op bebouwing en vice versa. De Keurkaart van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), waarin kwetsbaar bebouwd gebied in beeld wordt gebracht, laat daarnaast zien dat grote delen van Overvecht niet kwetsbaar zijn voor zetting. Dit betekent dat de bebouwing niet kwetsbaar is voor een verlaging van de grondwaterstand of stijghoogte van dieper gelegen grondwater door een grondwateronttrekking. Zoals op onderstaande figuur te zien is, is enkel de woningbouw rond het spoor kwetsbaar voor zetting.

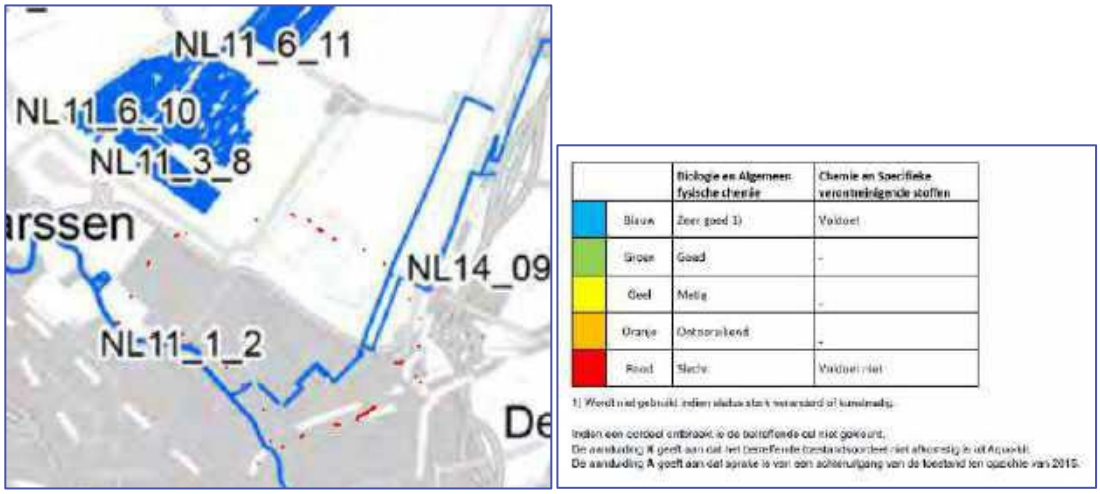
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.41 Bebouwing die kwetsbaar is voor zetting (bron: HSDR)

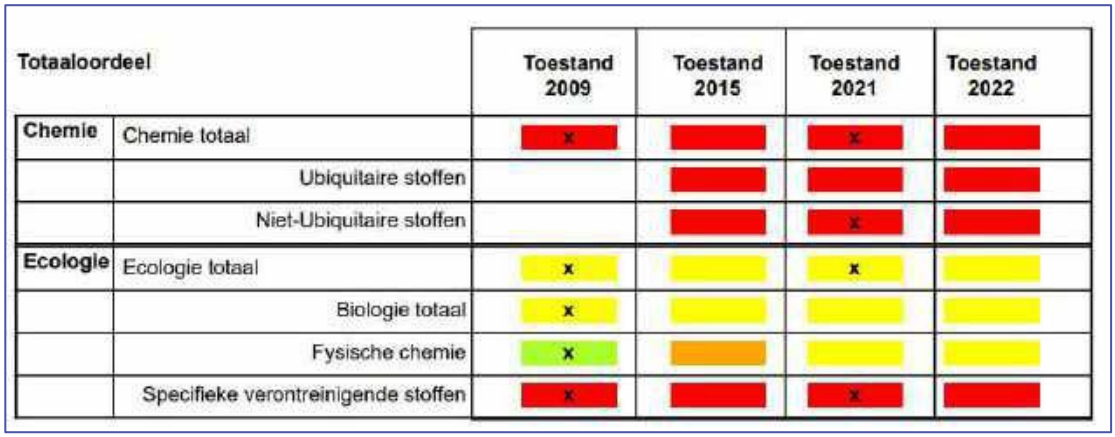
Waterkwaliteit

Aan de randen van Overvecht liggen twee grotere wateren waarover het waterschap een rapportageverplichting heeft voor de KRW. Deze zogenaamde waterlichamen zijn de Vecht NL11_1_2) en Maartensdijk (NL14_09) en vallen respectievelijk onder waterschap Amstelland Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). De huidige toestand van beide waterlichamen en het gewenste doel staan beschreven in zogenaamde factsheets welke op het waterkwaliteitsportaal te vinden zijn.



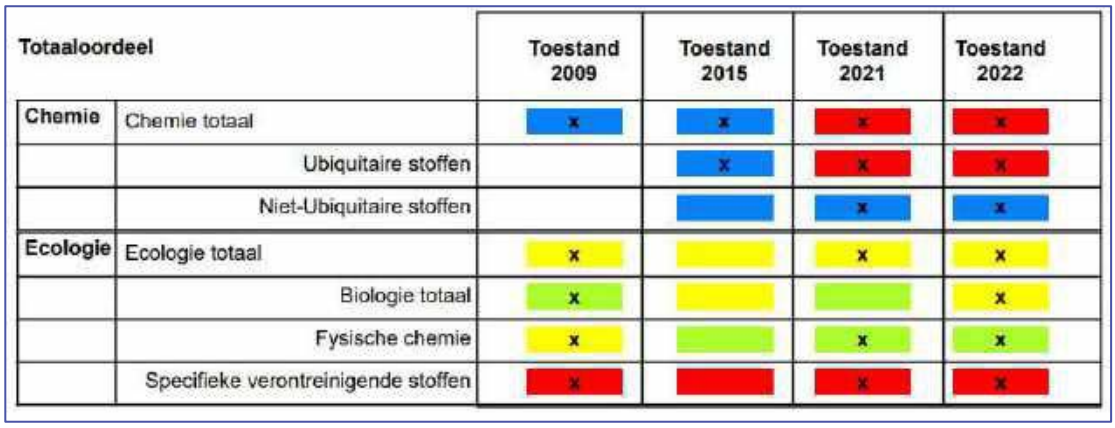
Figuur 6.42 Ligging waterlichamen in en rond Utrecht Overvecht en rechts, de legenda voor de factsheets KRW-beoordelingen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x		x	
	Ubiquitaire stoffen				
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	
	Biologie totaal	x			
	Fysische chemie	x			
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	

Figuur 6.43 Oordeel uit de factsheet van de Vecht



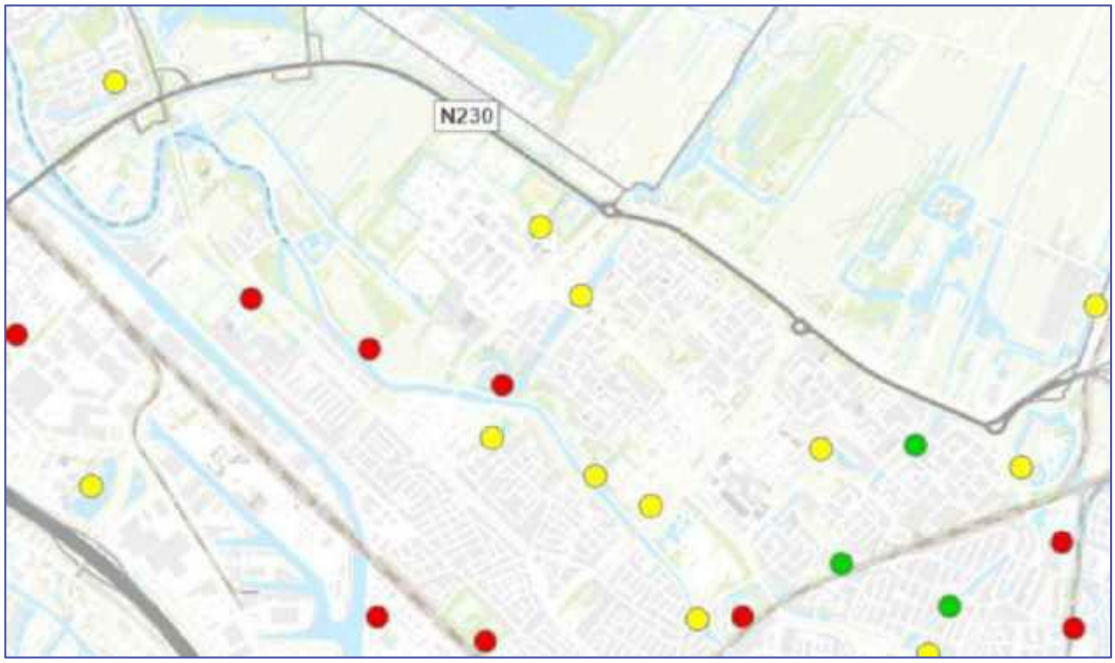
Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x	x	x	x
	Ubiquitaire stoffen		x	x	x
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	x
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	x
	Biologie totaal	x			x
	Fysische chemie	x		x	x
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	x

Figuur 6.44 Oordeel uit de factsheet van Maartensdijk

Uit bovenstaande figuren blijkt dat beide waterlichamen nog niet voldoen aan de gewenste waterkwaliteit. In de factsheet zijn maatregelen beschreven die in de planning liggen en die de kwaliteit voor chemie en biologie moeten verbeteren.

Ook in kleinere wateren in Overvecht is eens in de drie jaar de kwaliteit bepaald door middel van zogenaamde Ecoscans. Onderstaande afbeelding van HDSR toont de meest recente situatie (2021) van meer dan tien locaties in de wijk vooral bepaald op basis van water- en oeverplanten die indicatief zijn voor de ecologische situatie. Op de locaties in Overvecht varieert de waterkwaliteit van laag tot levendig.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.45 Beoordeling van stadswateren in en rond Overvecht, Utrecht 202, volgend uit de Ecoscans. Rood = Laag, Geel = Zichtbaar (basis) en Groen = Levendig

Op basis van geraadpleegde bronnen lijkt de rol van bebouwing op waterkwaliteit en -kwantiteit geen tot een beperkte rol te spelen. In de huidige situatie is, voor waterkwantiteit, het neerslagtekort een belangrijkere factor.

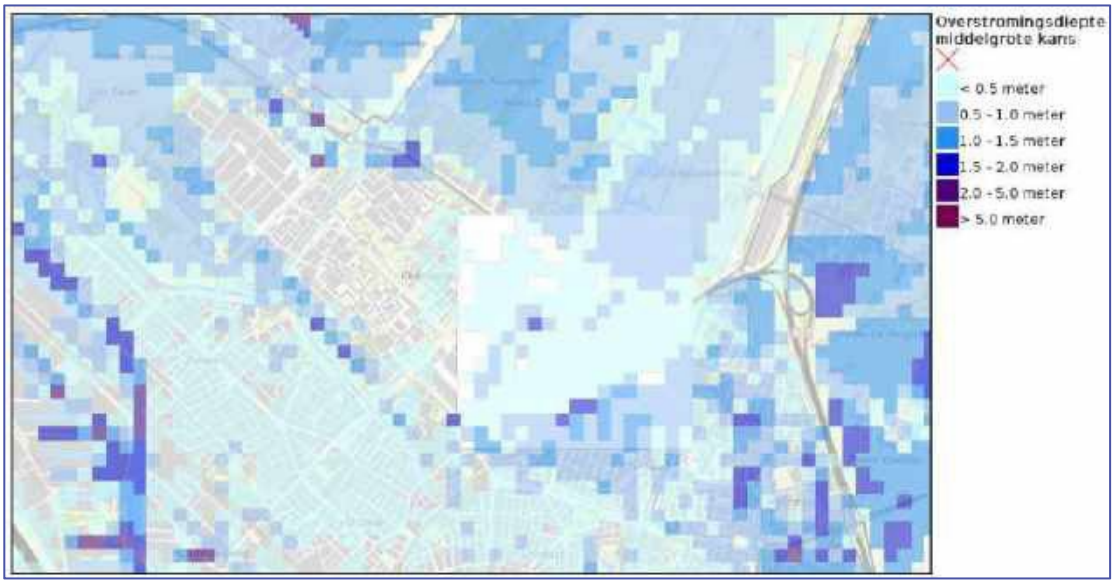
Waterkwantiteit

Om de waterkwantiteit te omschrijven is gebruik gemaakt van het rapport 'Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht' van BZ Ingenieurs en Managers. Uit het onderzoek blijkt dat bij alle peilbuizen in Overvecht elk jaar wel sprake is van een neerslagtekort.

Waterveiligheid

Overvecht kent een relatief laag overstromingsrisico. De overstromingsdiepte bij een overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) zorgt veelal voor een waterdiepte van minder dan 0,5 meter.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.46 Waterdiepte bij overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.2.2 Autonome ontwikkeling

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit van gebieden verbetert veelal wanneer sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Als onderdeel van het bouwrijp maken van de grond wordt vervuilde bodem verwijderd en vervangen door geschikte bodem voor de voorziene functie. Voor Overvecht is hierbij gekeken naar ontwikkelingen van gebieden waar sprake is van een spoedlocatie. Zoals te zien is in figuur 5.10 is hiervan sprake rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij het spoor is geen sprake van autonome ontwikkelingen die leiden tot verbetering van de bodem. Bij de Neckardreef/Rapenburchdreef is sprake van een initiatief om gemeentelijk vastgoed te herontwikkelen. Aangezien dit nog geen vaststaand plan is kan dit niet worden meegenomen als autonome ontwikkeling.

Ondergronds ruimtegebruik

De drukte in de ondergrond neemt in de autonome ontwikkeling toe. Dit is ook te zien in de situatieschetsen ‘straks’ en ‘later’ van het conceptdocument dat door de gemeente Utrecht beschikbaar is gesteld. De ambities om hemelwater en afvalwater gescheiden af te voeren, en Overvecht-Noord van het aardgas af te krijgen en te doen aansluiten op het warmtenet, hebben een ruimtevraag voor de ondergrond in de wijk. Bij aansluiting op het warmtenet worden, op termijn, wel de oude aardgasleidingen verwijderd. Ook worden er ‘later’ vaak extra bomen geplant, waarvan de wortels ruimte in de bodem claimen.

Grondwater

Het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers heeft betrekking op de situatie tot circa 2040. Tot die periode gaat in een deel van de wijk grootschalige rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit heeft grondwaterstijging als gevolg. Hierbij moet worden opgemerkt dat Overvecht bij uitstek geschikt is voor infiltratie. BZ Ingenieurs

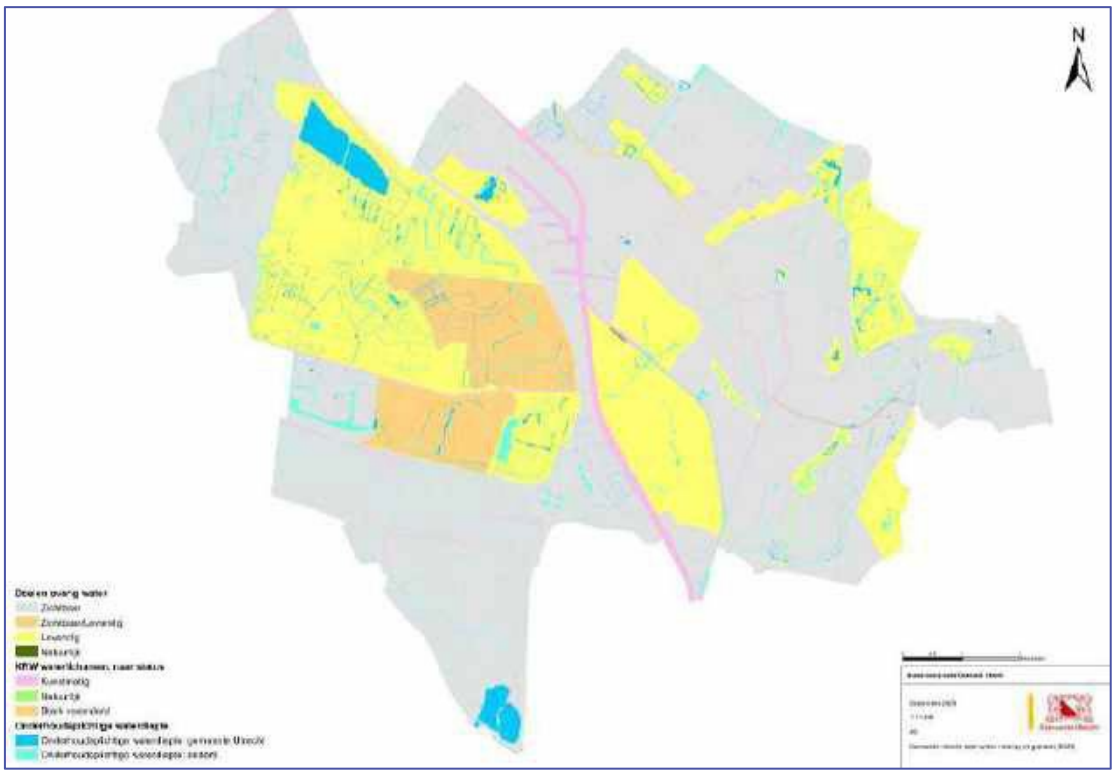
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

en Managers komt tot de conclusie dat de bebouwing in Overvecht geen risico loopt als gevolg van de grondwaterstijgingen. Wel wordt benoemd dat de tijdelijk hogere grondwaterstand bij souterrains van flats die niet waterdicht zijn uitgevoerd kortstondig voor overlast kan zorgen.

Waterkwaliteit

Groenstructuurplan 2017-2030 moet op termijn leiden tot een verbetering van de waterkwaliteit. Hierin wordt de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers in Overvecht vastgelegd, wat naar verwachting op termijn een positief effect op de ecologische waterkwaliteit in de wijk. De Utrechtse soortenlijst, een uitwerking van dit plan, voorziet daarnaast in de bescherming van verschillende, voor Utrecht belangrijke, flora en fauna. Hier is gezond water nodig, aangezien gezond water noodzakelijk is voor het versterken van de biodiversiteit. Daar tegenover staat de trend van hogere temperaturen en langere periodes van droogte als gevolg van klimaatverandering. Dit zorgt er mogelijk voor dat de waterkwaliteit in de toekomst onder druk komt te staan.

In onderstaande figuur is te zien dat in Overvecht rond het spoor, de Vecht en Bedrijvengebied Overvecht de ambitie is uitgesproken het oppervlaktewater ‘levendig’ te maken. Hier worden dus stappen genomen de waterkwaliteit te verbeteren.

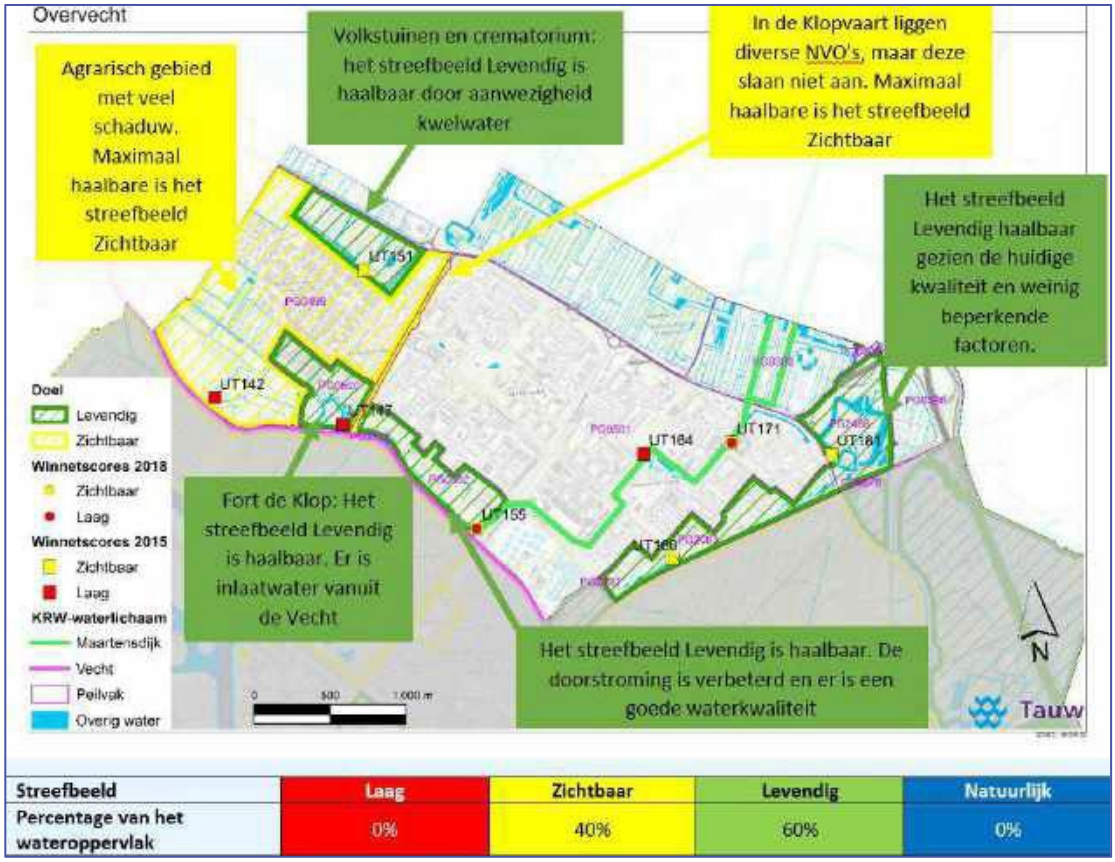


Figuur 6.47 Ambitiekaart waterkwaliteit uit de Visie Water en Riolering (bron: Gemeente Utrecht)

Dit is in meer detail uitgewerkt door TAUW in opdracht voor de gemeente Utrecht. In het rapport Doelen overig water Gemeente Utrecht van Sollie en Boon (2020), opgesteld in opdracht van de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gemeente Utrecht, zijn verschillende maatregelen opgesteld voor het verbeteren van de waterkwaliteit. De maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht is hieronder opgenomen.



Figuur 6.48 Maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht (Sollie & Boon, 2020)

De belangrijkste conclusies zijn:

- In Overvecht is de bedekking van waterplanten vanwege diepte en/of weinig doorzicht de beperkende factor. De bedekking van kroos en flab vrijwel overal goed en zwerfvuil vormt geen knelpunt.
- Door aanwezige randvoorwaarden van het stedelijk gebied (b.v. gebruiksfuncties, dimensies van watergangen en oevers) is het streefbeeld Natuurlijk nergens haalbaar in wijk Oost.
- Wijk Overvecht is deels gevoed door nutriëntenrijk water (de KRW-waterlichamen) en deels onder invloed van schoner kwelwater (in het noordoosten van de wijk). Bij de volkstuinen/crematorium is dan ook het streefbeeld Levendig haalbaar.
- In het oostelijk deel ligt agrarisch gebied met veel schaduw, zodat het streefbeeld Zichtbaar het maximaal haalbare is.
- In de forten is het streefbeeld Levendig haalbaar door weinig beperkende factoren en huidige kwaliteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- In de Klopvaart is maximaal het streefbeeld Zichtbaar haalbaar, omdat de aanwezige natuurvriendelijke oevers niet goed aanslaan (weinig gradiënt, ongunstig peil, geen gericht onderhoud).

Om de doelen in 2027 te realiseren zijn de volgende maatregelen benodigd:

- Inrichtingsmaatregelen: Aanplant verschillende soorten waterplanten, Oevers verflauwen, Drijvend groen
- Beheer- en onderhoudsmaatregelen: Aangepast beheer (meer natuurvriendelijk)
- Systeemmaatregelen kwantiteit: In kweldelen eventueel meer stroming om stilstaand water te voorkomen en schoon kwelwater door te voeren naar andere delen van de wijk
- Systeemmaatregelen kwaliteit: Landbouw omvormen tot natuur

Waterkwantiteit

In het rapport 'Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht' van BZ Ingenieurs en Managers wordt een doorkijk gegeven van de lage grondwaterstanden (zomer) en hoge grondwaterstanden (winter) tot 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt het gemiddeld maximale neerslagtekort gedurende het zomerhalfjaar met 30% toe in 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt de gemiddelde maximale bruto neerslag gedurende het winterhalfjaar met 17% toe in 2050. BZ Ingenieurs en Managers trekt de volgende conclusie:

"In Utrecht bedraagt de gemiddelde daling van de lage grondwaterstanden (RLG) in de zomer tot 2050 door klimaatverandering 0,03 meter. De gemiddelde stijging van de hoge grondwaterstanden (RHG) bedraagt 0,05 meter. Over het algemeen zijn de gemiddelde lage en hoge grondwaterstanden in het stedelijke gebied van Utrecht weinig gevoelig voor klimaatverandering."

Net als in de huidige situatie lijkt de rol van bebouwing geen tot een beperkte rol te spelen op de waterkwantiteit. In de autonome ontwikkeling speelt met name klimaatverandering een rol.

Waterveiligheid

In de autonome ontwikkeling, waarbij gekeken is naar het jaar 2050, is in delen van Overvecht sprake van een zeer kleine kans op een overstroming met een waterdiepte van meer dan 0,5 meter.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.49 Plaatsgebonden overstromingskans in autonome ontwikkeling (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op bodem en water zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.38 Beoordeling bodem en water

Aspect	Indicator	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0

6.6.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Bodemkwaliteit

De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 1 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 1 wordt geen nieuwbouw beoogd in stempel 6. Dit beperkt de mogelijkheden van de omgevingsvisie om tot een integrale oplossing te komen waarbij woningen worden gerealiseerd en een spoedlocatie wordt gesaneerd. De beoordeling blijft zodoende beperkt tot een positief effect (+).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 1 de bebouwing meer gecentreerd is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 1 gebeurt dit in de vorm van gebundelde verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 80.650 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 634.200 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 1 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 1 wordt 470.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (80.650 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 1 betreft dit 470.00 m² in parken en natuurgebieden, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 80.650 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. De gemeente is daarnaast van plan mo 90% van de jaarlijkse neerslag te infiltreren. Dit geeft een stijging van de gemiddeld hoogste grondwaterstand die binnen de marges ligt. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 1 gebundeld verdicht wordt, en meer sprake is van hoogbouw, is het aantal woningen dat schade kan leiden relatief kleiner dan bij alternatief 2. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 1 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Bodemkwaliteit
De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 2 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 2 wordt 6.400 m² BVO nieuwbouw voorzien, met een footprint van 800 m². De ontwikkeling van nieuwbouw hier zou de sanering van de spoedlocatie mogelijk in de hand werken. Het verdwijnen van een spoedlocatie, of het formaat hiervan doen afnemen, gecombineerd met de algemene ambitie zorgt ervoor dat de aanwezigheid van bodemverontreinigingen sterk afneemt (++).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 2 en alternatief 1 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 2 de bebouwing meer gespreid is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 2 gebeurt dit in de vorm van gespreide verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 86.990 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 677.300 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 2 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 2 wordt 480.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (86.990 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 2 betreft dit 480.00 m² in parken en natuurgebieden, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 86.990 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, en meer sprake is van grondgebonden woningen, is het aantal woningen dat schade kan leiden bij een overstroming relatief groter dan bij alternatief 1. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 2 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.4 Mitigerende maatregelen

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om onder de omgevingsvisie de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Hier zit raakvlak met het thema energie. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

6.7 Klimaatadaptatie

6.7.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema klimaatadaptatie.

Tabel 6.39 Beleidskader klimaatadaptatie

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Landelijke maatlat (2023)	In 2023 is de landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepubliceerd. Deze maatlat beschrijft doelen en prestatie-eisen waaraan voldaan moet worden om toekomstbestendig te ontwikkelen.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	De Visie Klimaatadaptatie zet de klimaatadaptatie- en klimaatmitigatieplannen uiteen. De belangrijkste ambities en doelen zijn het klimaatbestendig maken van Utrecht. Het hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Daarnaast moet Utrecht een aangename stad blijven om te wonen, werken en verblijven. De stad moet vergroenen en ontstenen, om water beter op te vangen. Om te zorgen dat Utrecht een prettige leefomgeving kent bij hittegolven wordt gestreefd naar voldoende schaduw bij alle fiets- en looproutes (40% bij hoofdroutes, 30% overig), bij voorkeur door bomen. In elke buurt wordt gestreefd naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus wordt gestreefd naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter) voor iedereen. Er wordt ingespannen om ervoor te zorgen dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
Visie Water en Riolering	De Visie Water & Riolering beschrijft hoe de gemeente met waterstromen omgaat en welke doelen zij hierbij heeft. Deze gaat met name in op: • De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. Bij ingrepen in de openbare ruimte hanteert de gemeente de volgende principes:

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Stromen worden gescheiden, oftewel het afval- en hemelwatersysteem wordt ontvlochten waar mogelijk. • De sponswerking van de stad wordt vergroot door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit wordt gerealiseerd via het principe "Groen tenzij", oftewel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groene maatregelen. Er wordt hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater gevolgd. • Alle ruimte wordt benut. Er wordt gestreefd naar het combineren van zoveel mogelijk functies om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, en waterinfiltratie en groen via wadi's, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen. • Het natuurlijke systeem wordt gerespecteerd en er wordt conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water gezorgd dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechtert. Om de gewenste situatie te bereiken, hanteren zij de volgende leidende principes voor de realisatie: • Ze geven als gemeente het goede voorbeeld, oftewel zij beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed. • Ze gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren. • Ze gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig te maken.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.40 Toetsingskader klimaatadaptatie

Indicator	++	+	0	-	--
Fysiologisch hittestressniveau	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk af	Fysiologisch hittestress-niveau neemt af	Fysiologisch hittestress-niveau blijft gelijk	Fysiologisch hittestress-niveau neemt toe	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk toe
Potentieel maximaal neerslagtekort	Neerslagtekort neemt sterk af	Neerslagtekort neemt af	Neerslagtekort blijft gelijk	Neerslagtekort neemt toe	Neerslagtekort neemt sterk toe

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 1 uur	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk af	Waterdiepte bij hevige bui neemt af	Waterdiepte bij hevige bui blijft gelijk	Waterdiepte bij hevige bui neemt toe	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk toe

6.7.2 Omschrijving referentiesituatie

6.7.2.1 Huidige situatie

Hittestress

Als de gevoelstemperatuur te hoog is, krijgen mensen last van hittestress. Dat kan vanaf een gevoelstemperatuur van 23 ºC. Onderstaande kaart laat zien waar het relatief warmer voelt en welke plekken in de stad dan het minst comfortabel zijn. Het gaat hier om de gevoelstemperatuur buiten, dus niet binnen in gebouwen. De kaart presenteert de gemiddelde gevoelstemperatuur in ºC tussen 12:00-18:00 op een hete zomerdag. Hiervoor is gebruik gemaakt van weermetingen op 1 juli 2015. Dit is een hete dag die ongeveer eens in de 5,5 jaar voorkomt in het huidige klimaat. Gevoelstemperatuur wordt ook wel de fysiologisch equivalente temperatuur of PET genoemd.



Figuur 6.50 Hittekaart gevoelstemperatuur huidige situatie (bron: Klimaateffectatlas)

Te zien is dat op verschillende plekken in Overvecht de kaart rood uitslaat. In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de ervaring en het Fysiologisch hittestressniveau, gekoppeld aan de gevoelstemperatuur.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.41 Onderverdeling gevoelstemperatuur, ervaring van temperatuur en Fysiologisch hittestressniveau

Gevoelstemperatuur in ºC	Ervaring	Fysiologisch hittestressniveau
18-23	Comfortabel	Geen hittestress
23-29	Beetje warm	Lichte hittestress
29-35	Warm	Matige hittestress
35-41	Heet	Grote hittestress
>41	Zeer heet	Extreme hittestress

In Overvecht zijn vrij veel rode vlekken te zien, afgewisseld met gele vlekken (ongeveer 37 ºC). Hier is sprake van grote hittestress, met uitschieters die extreme hittestress aantonen. Zoals eerder benoemd laat de kaart metingen zien uit 2015. Dit is relatief oude informatie. Er kan aangenomen worden dat in 2023 hogere waarden gemeten worden.

Dat Overvecht hittestress kent is niet verrassend. De Randstad, waar Utrecht deel van uitmaakt, is warmer dan andere delen van Nederland. De oorzaak hiervan is de hoge verstedelijkingsgraad van de Randstad. Stedelijke gebieden hebben te maken met een stedelijk hitte eiland effect. Het stedelijk hitte eiland effect is het fenomeen waarbij stedelijke gebieden warmer zijn dan de omliggende landelijke gebieden, als gevolg van menselijke activiteiten. Dit komt door het absorberen en vasthouden van warmte door gebouwen en bestrating, en door het gebrek aan groene plekken. Dit kan leiden tot gezondheidsproblemen en hogere energiekosten, en heeft ook invloed op het milieu en de klimaatverandering. Onderstaande figuur, dat het stedelijke hitte eiland effect van Overvecht laat zien, toont aan dat de wijk een groter hitte eiland effect kent dan de noordelijk gelegen landelijke gebieden, maar lager dan dat van het centrum van Utrecht. Waar het stedelijk hitte eiland effect hier meer dan 2 °C betreft, komt dit in Overvecht tot 1.6-1.8 °C.



Figuur 6.51 Stedelijk hitte eiland effect in Overvecht (bron: Klimaateffectatlas)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De mate van hittestress in Overvecht is dus groot. Hierbij moet worden opgemerkt dat de afstand tot een koele plek in Overvecht relatief klein is (zie onderstaande figuur). Dit betekent niet dat er minder sprake is van hittestress, maar wel dat relatief koele plekken dichtbij zijn. In Overvecht is een koele plek veelal binnen 200 meter te vinden. Hiermee wordt de hoge gevoelstemperatuur enigszins gemitigeerd.



Figuur 6.52 Afstand tot een koele plek (bron: Klimaateffectatlas)

Droogte

In de huidige situatie kent Overvecht (net als de rest van Utrecht) een potentieel maximaal neerslagtekort van 150 tot 180 millimeter. Vergeleken met andere delen van Nederland is dit een redelijk beperkt neerslagtekort. Dit neerslagtekort kan verschillende problemen veroorzaken. Een van die problemen is bodemdaling. De bodem in Overvecht is grotendeels opgebouwd uit rivierklei. Hoewel klei gevoelig kan zijn voor bodemdaling, wordt er weinig bodemdaling waargenomen in Overvecht volgens de Klimaateffectatlas. Een voordeel van klei als ondergrond is dat regenwater goed vastgehouden wordt in de bodem. Dit betekent dat in droge periodes het grondwater minder ver uitzakt dan bijvoorbeeld zandgronden, waardoor natuur minder snel uitdroogt. Een ander potentieel probleem is een tekort aan drinkwater. Op dit moment hebben een aantal drinkwaterbedrijven aangegeven dat hun limiet binnenkort bereikt wordt van hoeveelheid drinkwater wat geleverd kan worden.

Om droogte te voorkomen, heeft de gemeente Utrecht beleid op het vasthouden van neerslag, om droogte te voorkomen. In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en Visie Water en Riolering wordt uiteengezet dat de gemeente de ambitie heeft om 90% van de neerslag vast te houden en hoe ze dit willen bereiken.

Wateroverlast

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Met de Klimaateffectatlas is gekeken naar de wateroverlast in Overvecht in de huidige situatie. Hier vallen een aantal plekken in de wijk op. In de woongebieden van de wijk kennen met name donkerblauwe gebieden in de openbare ruimte een hoge waterdiepte bij een bui een hevige bui van 80 millimeter in één uur. Hiervan is sprake bij Park de Watertoren, het Sjanghaipark, Park de Gagel en de groene verbinding tussen het Sjanghaipark en Park de Gagel. Ook de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht kennen een redelijk hoge waterdiepte bij een hevige bui. Volgens vigerend beleid is water op straat geaccepteerd bij een bui van 80 mm per uur, maar mag deze niet tot schade leiden. Bij een dergelijke bui is op infrastructuur in de wijk op meerdere plekken sprake van een waterdiepte van 15 centimeter. Bij deze waterhoogte is normaal verkeer niet meer mogelijk en worden ook hulpdiensten gehinderd in hun werk. Op onderstaand figuur is te zien dat Overvecht op veel plekken last heeft van wateroverlast, meer dan de meeste wijken in Utrecht.



Figuur 6.53 Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in één uur (bron: Gemeente Utrecht)

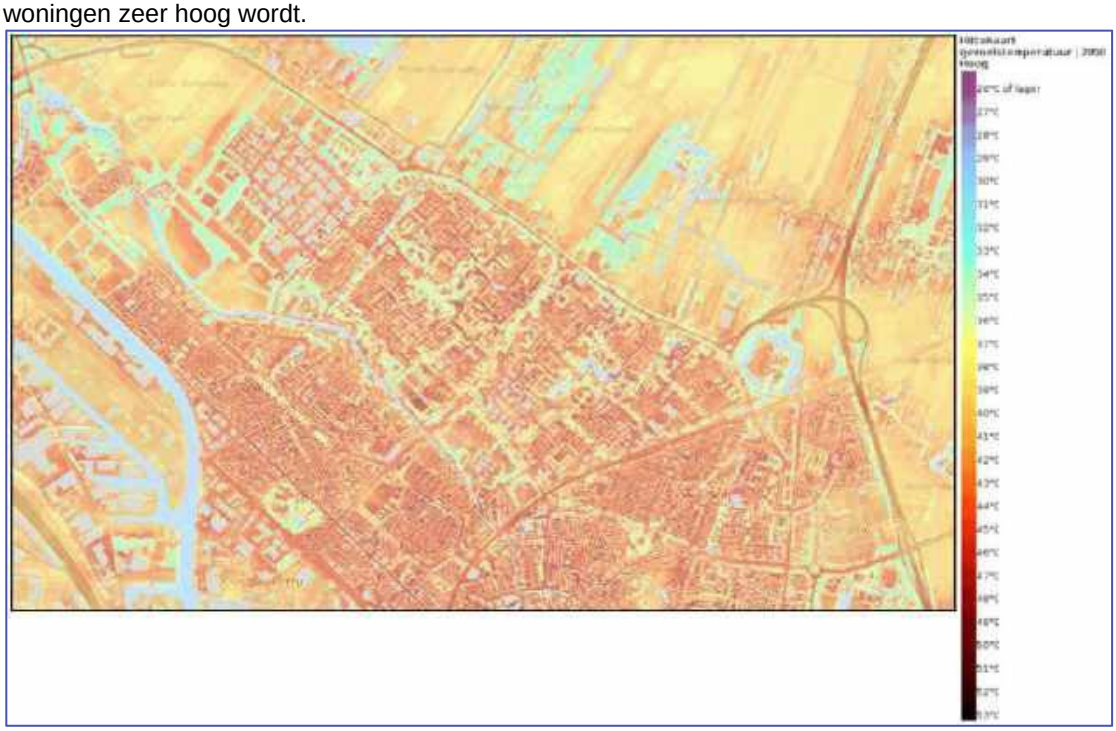
6.7.2.2 Autonome ontwikkeling

Hittestress

In 2050, de autonome situatie die wordt aangehouden door de Klimaateffectatlas, is de gevoelstemperatuur op een hete dag hoger dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie nog redelijk veel gebieden geel kleuren, is in onderstaand kaartbeeld te zien dat het aantal gele vlekken is afgenomen en de donkere vlekken donkerder zijn. In de huidige situatie wordt de hoge

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gevoelstemperatuur nog enigszins gecompenseerd door het grote aantal koele plekken in Overvecht. In de autonome ontwikkeling is de gevoelstemperatuur zodanig hoog dat deze argumentatie niet meer opgaat. Gezien de vele hotspots die ontstaan en gezien de bouwstijl (veel flats met platte daken, doorzonwoningen) valt aan te nemen dat de gevoelstemperatuur in woningen zeer hoog wordt.



Figuur 6.54 Hittekaart gevoelstemperatuur autonome ontwikkeling

Droogte

In de toekomst neemt droogte mogelijk sterk toe. Het 'hoge scenario' dat de Klimaateffectatlas laat zien, toont aan dat het potentieel maximaal neerslagtekort in Overvecht (net als de rest van Utrecht) oploopt tot 210 tot 240 millimeter. Deze toename is in lijn met de toename van het potentieel maximaal neerslagtekort dat elders in Nederland wordt verwacht, maar is een sterke stijging in vergelijking met de huidige situatie. Daarnaast kent Utrecht een dreigend drinkwatertekort in de toekomst. Volgens het RIVM is het noodzakelijk om het drinkwatergebruik te verlagen en drinkwaterproductie te verhogen om aan de vraag naar drinkwater te kunnen blijven voldoen. Hoewel er binnen Overvecht weinig mogelijkheid is om meer water te winnen, kan er wel veel water bespaard worden. Ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept in haar kamerbrief 'Water en Bodem bij ruimtelijke ordening' op tot het verlagen van drinkwatergebruik.

Desondanks zijn er meerdere aspecten op het gebied van droogte die weinig tot geen problemen veroorzaken. Zo is het risico op bodemdaling klein, is er geen risico op paalrot, is er veel oppervlaktewater waar water opgevangen kan worden en de bodemsoort (klei) is goed in staat om water vast te houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wateroverlast

De Klimaateffectatlas geeft geen doorkijk naar de waterdiepte bij een hevige bij van 70 millimeter in 2 uur in 2050. Wel wordt door het KNMI uitgegaan van meer hevige buien in de toekomst. Daarnaast berekende het Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA) dat de hoeveelheid neerslag tijdens hevige buien 3,9% tot 21,3% hoger kan zijn in 2050 in het WL-scenario van de KNMI. Dit kan extra druk op de riolering en het oppervlaktewatersysteem leggen, waardoor er meer sprake is van een wateroverlastrisico in Overvecht.

Een van de autonome ontwikkelingen in Overvecht is het herinrichtingen van het Amazonekwartier. Hier wordt onder andere het riool vervangen en wordt het gebied gemaakt voor het opvangen van grote regenbuien. Ook bij andere ruimtelijke ontwikkelingen houdt Utrecht rekening met wateroverlast, met het programma Waterproof030. Zo wordt bij nieuwbouw- en verbouwprojecten zoveel mogelijk groen aangelegd en wordt waar mogelijk asfalt (en tegels) verwijderd, wordt gezorgd voor een goed werkend riool, de afstroming van water door het wegdek en het opvangen van regenwater in de grond. Hoewel deze ontwikkelingen het risico op wateroverlast verlagen, is niet duidelijk of deze ontwikkelingen voldoende zijn om de toekomstige veranderingen op te vangen.

6.7.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op klimaat zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.42 Beoordeling klimaatadaptatie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+

6.7.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 1 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.15 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 1 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 2.

Tabel 6.43 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische hittestressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van bewoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.15 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 1 voor de omgevingsvisie toe. Dit heeft een positief effect (+) op het voorkomen van droogteproblematiek: de aanvulling van het grondwater neemt toe. Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder meer door de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aan te passen. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

6.7.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 2 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.16 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 2 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 1.

Tabel 6.44 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische stressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van inwoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.16 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 2 voor de omgevingsvisie toe: de aanvulling van het grondwater neemt toe (+). Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder andere door afvalwaterstromen te scheiden. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.7.4 Mitigerende maatregelen

Voor klimaatadaptatie zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.8 Omgevingsveiligheid

6.8.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema omgevingsveiligheid.

Tabel 6.45 Beleidskader omgevingsveiligheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom buisleidingen met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevb is van toepassing op de aanleg, het gebruik en het onderhoud van buisleidingen en heeft als doel de risico's voor mens en milieu te minimaliseren. Het Bevb richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die gebruik maken van buisleidingen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevb bevat onder andere regels voor de afstand tussen buisleidingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom buisleidingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsbeheerssysteem door buisleidingbeheerders. Het Bevb is van kracht sinds 1 januari 2011 en is gebaseerd op Europese richtlijnen voor de veiligheid van buisleidingen. De wetgeving wordt regelmatig aangepast en geëvalueerd om de veiligheid rondom buisleidingen te blijven waarborgen.
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op bedrijven die vallen onder het zogenaamde Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), maar bijvoorbeeld ook tankstations en bedrijven met grote ammoniakkoelinstallaties. Het Bevi richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevi bevat onder andere regels voor de afstand tussen inrichtingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom inrichtingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsrapportage door inrichtingbeheerders.
Omgevingswet	In het kader van de Omgevingswet is de belangrijkste verandering voor omgevingsveiligheid het werken met aandachtsgebieden. Er zijn ook een aantal andere wijzigingen. De belangrijkste hiervan zijn:

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Gemeenten werken met aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid. Dit is een andere manier van omgaan met het groepsrisico. • Een zeer kwetsbaar gebouw is een nieuwe categorie gebouwen die overheden extra moeten beschermen. • Het Register Externe Veiligheidsrisico's vervangt het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Ook blijven onder de Omgevingswet enkele zaken hetzelfde, bijvoorbeeld: • De toets aan het plaatsgebonden risico blijft bestaan. • Onder de Omgevingswet moet het bevoegd gezag ook rekening houden met het groepsrisico.
Gemeentelijk	
Nota omgevingsveiligheid	De Nota omgevingsveiligheid van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat tot doel heeft de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen in situaties waarin sprake is van gevaarlijke stoffen of andere veiligheidsrisico's. De nota beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid en de maatregelen die genomen worden om de risico's te minimaliseren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de aanwezigheid van risicobronnen zoals bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en de afstand tussen deze bronnen en kwetsbare objecten zoals scholen en woonhuizen. De nota beschrijft ook de rol van de gemeente Utrecht bij het beheren van de risico's op het gebied van omgevingsveiligheid. Zo wordt beschreven hoe de gemeente omgaat met vergunningverlening en handhaving bij bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en hoe de gemeente de bevolking informeert over mogelijke risico's. De Nota omgevingsveiligheid is gebaseerd op landelijke wet- en regelgeving en wordt regelmatig geactualiseerd om de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.46 Toetsingskader omgevingsveiligheid

Indicator	++	+	0	-	--
Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Groepsrisico en plaatsgebonden risico blijft gelijk	Toename groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke toename groepsrisico en plaatsgebonden risico

6.8.2 Omschrijving referentiesituatie

Om iets te zeggen over omgevingsveiligheid worden gekeken naar het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Risicokaart.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.8.2.1 Huidige situatie

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In Overvecht liggen enkele risicobronnen op het gebied van omgevingsveiligheid. Een daarvan is het spoor: Overvecht wordt in het zuidoosten begrensd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Deze route maakt onderdeel uit van het Basisnet. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast loopt door Overvecht een aardgasleiding. Het betreft een hogedrukaardgasleiding van Gasunie met het nummer W-500-01. Ten slotte zijn in Overvecht twee LPG-tankstations aanwezig.



Figuur 6.55 Risicokaart van het plangebied

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is een inrichting die in het kader van omgevingsveiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden. De RWZI is een inrichting zonder PR-contouren en zonder invloedsgebied.

6.8.2.2 Autonome ontwikkeling

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In bestemmingsplan Overvecht-noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) is te lezen dat de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid niet wezenlijk afwijkt van de veiligheidseisen uit de risiconormering van de rijksoverheid. In de autonome ontwikkeling is geen sprake van nieuwbouwplannen in de buurt van locaties waar sprake is van potentiële risicobronnen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.8.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op omgevingsveiligheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.47 Beoordeling omgevingsveiligheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

6.8.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 1 komen er 1.000 nieuwe woningen in het stationsgebied. Het stationsgebied ligt direct aan de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling Basisnet is echter geen risicoruimte opgenomen, omdat het aantal transporten beperkt. De sterke toename van het aantal woningen in stationsgebied zorgt naar verwachting echter voor een toename van het groepsrisico (-).

6.8.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 2 komen er 400 woningen in het stationsgebied. Dit is minder dan in alternatief 1. Wel komen er meer woningen bij in stempel 11 en stempel 12 (totaal 100), waarin een buisleiding waarmee gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Deze toename van woningen in gebieden met omgevingsveiligheidsbronnen zorgt naar verwachting voor een toename van het groepsrisico en plaatsgebonden risico (-).

6.8.4 Mitigerende maatregelen

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht verhogen. Overschrijding van de het groepsrisico zal in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

6.9 Archeologie en cultuurhistorie

6.9.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema archeologie en cultuurhistorie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 6.48 Beleidskader archeologie en cultuurhistorie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Erfgoedlabel	Het Europees Erfgoedlabel is een programma van de EU om cultureel en historisch erfgoed in Europa te promoten en te beschermen. Het label wordt toegekend aan plaatsen die een belangrijke rol hebben gespeeld in de Europese geschiedenis en cultuur.
Europees Verdrag inzake de bescherming van archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta)	Dit verdrag heeft als doel om het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van archeologische vindplaatsen en de regelgeving rondom opgravingen.
Nationaal	
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciaal	
Erfgoednota provincie Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Gemeentelijk	
Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden'	De Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht voor de periode 2018-2031. De nota heeft als doel om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden, en om het erfgoed een belangrijke rol te laten spelen in de stad en de samenleving. De nota beschrijft het erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar monumenten, archeologie en cultuurhistorische groenblauwe structuren, stedenbouwkundige ensembles en landschap. Daarnaast beschrijft de nota de maatregelen die genomen worden om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden en in te zetten bij toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van monumenten, de regelgeving rondom opgravingen, de bescherming van het cultuurhistorische structuren, groen en landschap en cultuurhistorie als basis voor ruimtelijke ontwikkeling. Verder beschrijft de nota de rol van het erfgoed in de stad en de samenleving. Het erfgoed wordt gezien als een belangrijke factor voor de identiteit van de stad en als een middel om mensen te verbinden.
Visie Religieus erfgoed	De Visie Religieus Erfgoed van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat beschrijft hoe de gemeente Utrecht omgaat met het religieus erfgoed in de stad. Het doel van de visie is om het religieus erfgoed te beschermen en te behouden. De visie beschrijft het religieus erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar onder andere kerken, kloosters en andere religieuze gebouwen. Daarnaast beschrijft de visie de maatregelen die genomen worden om het religieus erfgoed in de stad te

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de financiering van restauraties en het vinden van nieuwe functies voor religieuze gebouwen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.49 Toetsingskader archeologie en cultuurhistorie

Indicator	++	+	0	-	--
Behoud archeologische waarden	Sterke toename archeologische waarden	Toename archeologische waarden	Behoud archeologische waarden	Afname archeologische waarden	Sterke afname archeologische waarden
Behoud cultuurhistorische waarden	Sterke toename cultuurhistorische waarden	Toename cultuurhistorische waarden	Behoud cultuurhistorische waarden	Afname cultuurhistorische waarden	Sterke afname cultuurhistorische waarden

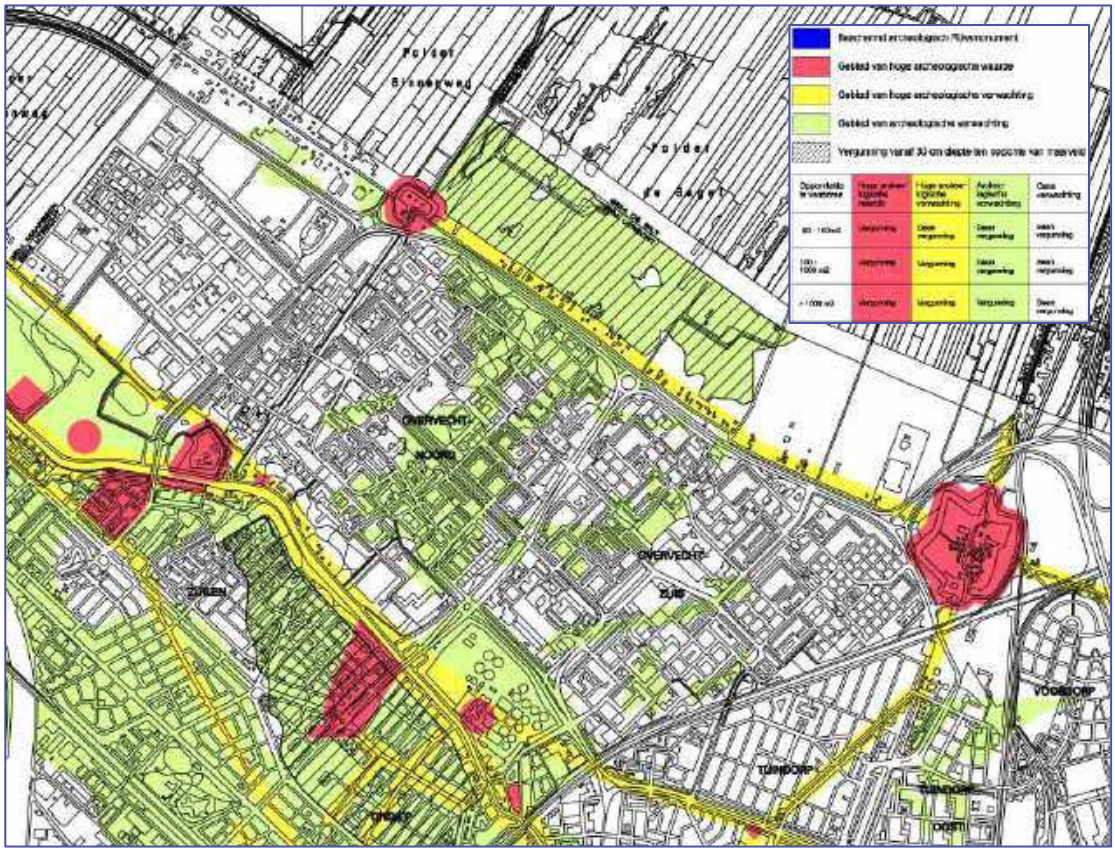
6.9.2 Omschrijving referentiesituatie

6.9.2.1 Huidige situatie

Archeologie

Overvecht is drie forten rijk, Fort de Gagel, Fort Blauwkapel en Fort aan de Klop, welke het meest opvallen in de archeologische verwachtingenkaart. Andere gebieden met een hoge archeologische verwachting zijn het plantsoen Rosendaal, de Israëlitische begraafplaats en een woonblok tussen de Anthoniedijk en de Hoogstraat. Naast Fort de Gagel en Fort Blauwkapel zijn alle gebieden met een hoge archeologische verwachting gelegen aan de Vecht. Verder liggen in Overvecht met name grote delen die een archeologische verwachting of geen archeologische verwachting kennen. Aanwezige archeologische waarden worden in de huidige situatie goed beschermd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

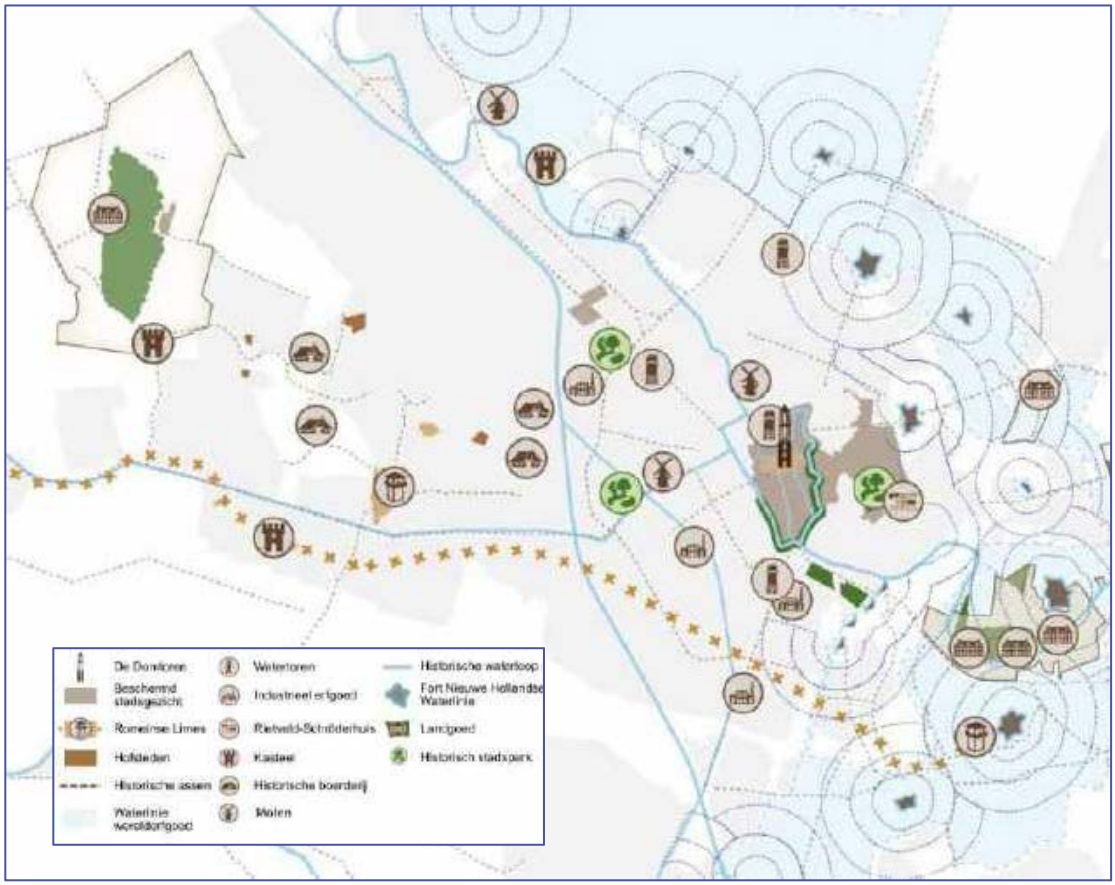


Figuur 6.56 Archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Utrecht

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie wordt gekeken naar meerdere onderdelen: de rijksmonumenten in Overvecht, gemeentelijke monumenten, beschermde stadsgezichten en de stedenbouwkundige en groenblauwe cultuurhistorische waarden. De rijksmonumenten zijn de watertoren, Fort de Gagel, Fort de Klop en de Klopvaart en Fort Blauwkapel. De forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterline.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.57 Historische hoogtepunten gemeente Utrecht, in het noorden Overvecht met de Hollandsche Waterlinie en watertoren (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

Het UNESCO werelderfgoed kan worden opgedeeld in onderdelen van de 'site' en onderdelen van het attentiegebied. Van de site mogen de kernwaarden niet worden aangetast. Wel mag de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie worden versterkt. De volgende gebieden maken onderdeel uit van de site:

- Fort aan de Klop (en omgeving)
- Fort de Gagel
- Fort Blauwkapel
- Vecht (en Vechtdijk ten noorden van de Klopvaart)
- Klopvaart en Klopdijk (inclusief het park langs de Klopvaart)
- Gageldijk
- Noorderpark

In het attentiegebied mogen ontwikkelingen geen negatief effect hebben op de kenwaarden van het werelderfgoed. De volgende gebieden maken onderdeel uit van het attentiegebied:

- Zone zuidoostelijk van Klopvaart
- Zone zuidwestelijk van Gageldijk (NRU)
- Zone zuidwestelijk en zuidelijk van Fort Blauwkapel

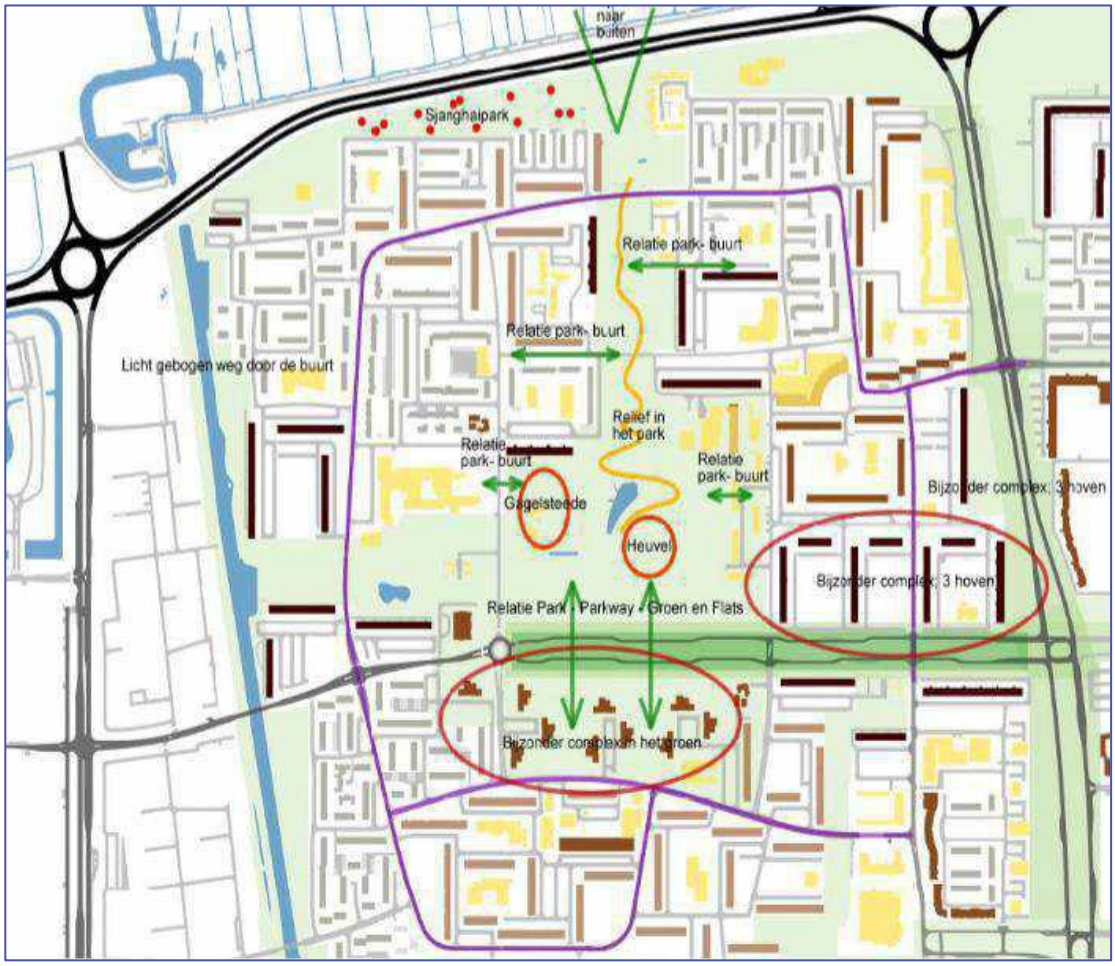
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

- Zone zuidelijk Fort De Gagel

In Overvecht zijn daarnaast meerdere gemeentelijke monumenten. Dit betreft deels oudere bebouwing aan de randen, zoals langs de Gageldijk en de Vechtdijk, veelal van oorsprong agrarische bebouwing, gerealiseerd ver voor de aanleg van Overvecht. Voorts zijn gemeentelijk monument de experimentele flats, op Marowijnedreef 1-51, Pernambucodreef 1-45, Cayennedreef 1-52, Trinidaddreef 1-15, Sao Paolodreef 2-46 en Trinidaddreef 1-15. De experimentele flats maken zijn sinds 2017 gemeentelijk monument. In Overvecht-Zuid zijn twee kerken aangewezen als gemeentelijk monument. Ook aangewezen als gemeentelijk monument zijn een drietal gebouwen in het centrale winkelcentrum: de warmtecentrale aan de Esmoreitdreef, het C&A-gebouw (Roelantdreef) en de apotheek (Roelantdreef 232).

Overvecht kent deels een beschermd stadsgezicht: de directe omgeving van Slot Zuylen. Dit stadsgezicht ligt grotendeels in de gemeente Stichtse Vecht (en daarmee buiten Overvecht), maar is opgenomen in het Overvechtse deel van de Welstandsnota van de gemeente Utrecht. Aan de stedenbouwkundige opzet en structuur van Overvecht kunnen eveneens cultuurhistorische waarden worden toegekend. In de Erfgoednota is opgenomen dat per wijk de belangrijkste stedenbouwkundige karakteristieken en waarden in kaart worden gebracht. Als voorbeeld is de kaart met karakteristieken van Overvecht-Noord opgenomen in de nota. Onder deze karakteristieke cultuurhistorische waarden vallen onder andere de Carnegiedreef als groene ‘parkway’ met daaraan de drie grote hoven in Overvecht-Noord en de singelstructuur met kenmerkende inrichting tussen Dorbeeldreef en Mignondreef. Voorts zijn van de parken cultuurhistorische analyses gemaakt met daarin de belangrijkste cultuurhistorische waarden. Het Sjanghaipark is eveneens aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.

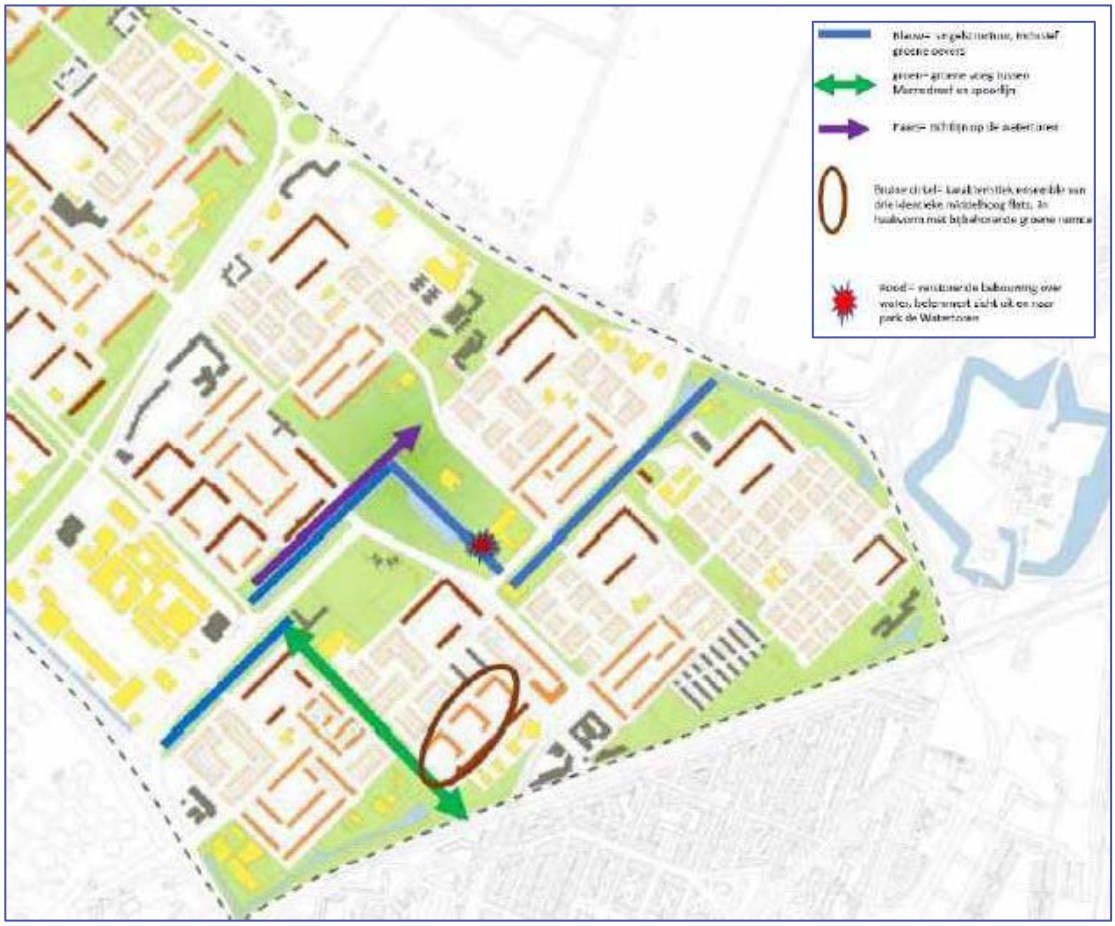
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.58 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

In Overvecht-Zuid is sprake van cultuurhistorische waarden in de blauwe singelstructuur. Deze singelstructuur wordt ter hoogte van de Moldaudreef onderbroken door het verpleeghuis Nieuw Tamarinde. Door de bebouwing wordt het zicht op park de Watertoren onderbroken. Ten zuiden hiervan zijn drie karakteristieke middelhoge flats als waardevol aangemerkt. Ook de groene voeg tussen de Marnedreef en de spoorlijn is als waardevol gemarkeerd door de gemeente Utrecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 6.59 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Gemeente Utrecht)

6.9.2.2 Autonome ontwikkeling

Archeologie

Zoals te zien is op figuur 5.14 zijn de gebieden met een hoge archeologische waarde te vinden rond de forten in Overvecht. Rond de Vecht en de Gageldijk is sprake van een hoge archeologische verwachting. Ruimtelijke autonome ontwikkelingen die gepland zijn vallen met name buiten deze gebieden, meer richting het hart van Overvecht. Hier is hooguit sprake van een archeologische verwachting, maar is een vergunning tot 1.000 m² niet noodzakelijk. De verwachting is dan ook dat de archeologische waarden in de autonome ontwikkeling niet in het geding komen.

Cultuurhistorie

In Overvecht is sprake van een potentieel nieuw gemeentelijk monument: voor station Overvecht is recent (31 augustus 2023) het voornemen tot aanwijzen gestart. De autonome ontwikkelingen die in het planMER worden beschouwd hebben naar verwachting zeer beperkt effect op de cultuurhistorische waarden van Overvecht. Een autonome ontwikkeling, de watertoren, is echter rijksmonument. Voor de herbestemming van de watertoren, en de directe omgeving hiervan, is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

geen cultuurhistorisch onderzoek achterhaald. De impact op de cultuurhistorische waarde is binnen dit planMER zodoende niet in beeld.

6.9.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op archeologie en cultuurhistorie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.50 Beoordeling archeologie en cultuurhistorie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0

6.9.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 1 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gebundeld verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

De HOV-as, die in alternatief 1 gerealiseerd moet worden, kan mogelijk effect hebben op de inrichting van de Carnegiedreef. De groene Carnegiedreef is in de Erfgoednota opgenomen als waardevol omschreven groene ‘parkway’. Eventuele verwijdering van het groen, om plaats te maken voor de HOV-lijn naast de autoweg, zou deze waarde aantasten. De verwachting is echter dat de huidige autoweg hier gebruikt kan worden als HOV-strook, omdat er in onderzoeksalternatief 1 geen autoverkeer meer over de Carnegiedreef rijdt.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 1 beoordeeld als neutraal (0).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.9.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 2 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gespreid verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 2 beoordeeld als neutraal (0).

6.9.4 Mitigerende maatregelen

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

6.10 Ruimtelijke kwaliteit

6.10.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema ruimtelijke kwaliteit.

Tabel 6.51 Beleidskader ruimtelijke kwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Handvest voor de ruimtelijke ordening	Dit handvest beschrijft de visie van de EU op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de leefbaarheid en de duurzaamheid van Europa te verbeteren. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Europa, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het cultureel erfgoed.
Europese Agenda Stad	De Europese Agenda Stad heeft als doel om de steden in Europa aantrekkelijker, duurzamer en veerkrachtiger te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van steden, de inrichting van de openbare ruimte en de betrokkenheid van burgers bij de ontwikkeling van steden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur en groen.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Utrecht 2050	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de provincie leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van de provincie, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen. Onder
Erfgoednota Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur.
Gemeentelijk	
Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) van de gemeente Utrecht beschrijft de visie en de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte in de stad te verbeteren. Het doel van de Kadernota is om de openbare ruimte in de stad aantrekkelijker, veiliger en duurzamer te maken. De nota beschrijft de kwaliteitscriteria voor de openbare ruimte in de stad, zoals de inrichting van straten, pleinen, parken en groenstroken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de toegankelijkheid, de belevingswaarde en de veiligheid van de openbare ruimte. De Kadernota beschrijft ook de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte te verbeteren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het verbeteren van de verlichting, het vergroenen van de stad en het verminderen van zwerfafval. Daarnaast beschrijft de Kadernota ook de rol van de gemeente en de samenwerking met bewoners en andere partners bij het verbeteren van de openbare ruimte.
Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een visiedocument dat de lange termijn visie en ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht beschrijft. De RSU zet de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten op een rij: • Rijke historie en erfgoed

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	• Compacte stad te midden van diverse landschappen • Knooppunt in nationaal netwerk • Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen
Erfgoednota	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.52 Toetsingskader ruimtelijke kwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Structuur	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk toe	De belevingswaarde van de structuur neemt toe	De belevingswaarde van de structuur blijft gelijk	De belevingswaarde van de structuur neemt af	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk af
Identiteit	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk toe	De belevingswaarde van de identiteit neemt toe	De belevingswaarde van de identiteit blijft gelijk	De belevingswaarde van de identiteit neemt af	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk af
Herkenbaarheid	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid blijft gelijk	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt af	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk af
Samenhang	De samenhang in Overvecht neemt sterk toe	De samenhang in Overvecht neemt toe	De samenhang in Overvecht blijft gelijk	De samenhang in Overvecht neemt af	De samenhang in Overvecht neemt sterk af
Diversiteit aan functies en aanbod	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk toe	De diversiteit aan functies en aanbod neemt toe	De diversiteit aan functies en aanbod blijft gelijk	De diversiteit aan functies en aanbod neemt af	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk af
Bruikbaarheid	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht blijft gelijk	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt af	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk af

6.10.2 Omschrijving referentiesituatie

6.10.2.1 Huidige situatie

Belevingswaarde

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Structuur
Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk takt aan op de hoofdstructuur van de stad. In het zuidwesten sluit het raamwerk aan op de Vechtzoom en in het noordoosten op het Noorderpark. Fysieke verbindingen naar deze groene gebieden zijn voor deze relaties zeer belangrijk. Met name de noordelijke randweg vormt een barrière voor recreanten. Het raamwerk heeft niet één beeldmerk, maar bestaat uit verschillende onderdelen.

De buurten liggen in het raamwerk. Wonen is de hoofdfunctie binnen de buurten. In Overvecht is het wonen opgedeeld volgens het principe laagbouw, middelhoog en hoogbouw. De laagbouw woningen bestaan uit eengezinswoningen en de middel- en hoogbouw bestaat uit appartementen. De opzet van de buurten is verschillend in de verschillende onderdelen van Overvecht. Er is een onderscheid te maken tussen Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en de Klopvaartbuurt. Deze gebieden hebben allen een samenhangende structuur.

Overvecht-Zuid bestaat uit zeven buurten rond Park de Watertoren. Onderling worden de buurten van elkaar gescheiden door brede parkstroken (groene voegen).
De buurten van Overvecht-Zuid hebben allemaal eenzelfde opbouw en zijn als “stempels” herhaald. Elk woonbuurtje is als het ware een “stempel”, die ligt in het groene raamwerk. De hoofdopzet is steeds hetzelfde, maar de invulling varieert per stempel.

Overvecht-Noord bestaat uit drie relatief grote buurten rond Park de Gagel. De bebouwing in Overvecht-Noord is gesitueerd langs belangrijke structuren in de buurt. Hierbij is de ringweg een belangrijke weg die alle buurten aan elkaar rijgt. Deze ringweg loopt dwars door de rechtlijnige structuur van de buurten heen waardoor hier specifieke ruimtes ontstaan. Langs de ringweg bevindt zich veel middelhoogbouw en verschillende voorzieningen zoals winkelcentra De Klop en Gagelhof. Ook de hoogbouw is gesitueerd langs lijnen (in dit geval op wijkniveau), zoals bijvoorbeeld de twee zorgcomplexen langs het Vechtzoompark. Verder hebben de drie buurten een eigen opzet.

De Klopvaartbuurt maakt officieel geen deel uit van Overvecht en is ook pas later gerealiseerd. De relatief smalle strook tussen de Klopvaart en de Franciscusdreef is op een eenduidige wijze opgezet. De bebouwing staat in tegenstelling tot Overvecht-Zuid en –Noord in de richting van de Klopvaart (en deels de Franciscusdreef). De langgerekte structuur van de buurt heeft er ook voor gezorgd dat de onderdelen van de buurten een langgerekte structuur hebben. Langs de Franciscusdreef ligt de hogere bebouwing.

Identiteit
De woonwijk Overvecht is opgezet als een moderne tuinstad volgens het principe van de open stedenbouw. Dit betekent dat de woonwijk niet zoals grote delen van Utrecht bestaat uit bouwblokken met woningen gescheiden door woonstraten en duidelijk afgebakende parken. In Overvecht bestaat de bebouwing uit stroken bebouwing die op allerlei manieren in de ruimte is geplaatst. Het groen is niet beperkt tot parken maar omringt de bebouwing.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk is de belangrijkste hoofdstructuur van Overvecht. Dit raamwerk bestaat niet alleen uit groene functies zoals parken en plantsoenen, maar ook hoofdwegen en voorzieningenclusters maken onderdeel uit van het raamwerk. Deze wegen en voorzieningen worden omgeven door groen en geven daarmee Overvecht een eigen identiteit. Het raamwerk is de belangrijkste publieke ruimte van de wijk. Dit is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten tijdens het recreëren, het winkelen en het bezoeken van verschillende voorzieningen. Het raamwerk zorgt voor de samenhang binnen de wijk. Het is een fijnmazig netwerk dat zich over de gehele wijk vertakt. Het groen is daardoor nooit ver weg. Doordat in het groen ook hoofdwegen en voorzieningen liggen is de afbakening van het raamwerk niet zo helder als bij een traditioneel stadspark met een hek eromheen. Ook de begrenzing tussen het raamwerk en de buurten is geen harde lijn, maar een rustige overgang van park, naar buurtplantsoen, naar achtertuin.

Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw. In grote delen van de wijk staat deze hoogbouw met plinten die worden gebruikt voor de bovengelegen woonfuncties: garageboxen of schuren. Deze anonieme wanden zijn kenmerkend, maar beperken ook de identiteit van de wijk. Wat de identiteit van de wijk versterkt is de samenhang van de straatnamen: alle straatnamen in Overvecht eindigen op -dreef. Dit geeft de wijk meer eenheid. Overvecht wordt daarnaast gekenmerkt door de landschappelijke- en sociale identiteit van de wijk. De wijk is rijk aan groen en kent meerdere parken die allen een eigen stijl hebben. Zo bestaat het Vechtzoompark uit natuurlijke beplanting, zijn in Park de Watertoren fraaie waterpartijen te vinden en zijn in Park de Gagel drie verschillende tuinen te ontdekken. De sociale identiteit van Overvecht wordt gekenmerkt door haar diverse bevolking. Overvecht is een wijk waarin verschillende leeftijdsgroepen relatief evenredig verdeeld zijn en waar een mix van autochtone Utrechters wonen en Utrechters met een westerse en niet-westerse migratieachtergrond wonen.

Herkenbaarheid
Zoals eerder benoemd is de structuur van Overvecht kenmerkend voor de periode waarin de wijk werd gerealiseerd. Als naoorlogse hoogbouwwijk kent Overvecht veel gelijkenissen met Kanaleneiland, in het zuidwesten van Utrecht. De aanwezigheid van drie forten die behoren tot de Hollandsche Waterlinie geven Overvecht iets unieks, wat de wijk herkenbaar maakt en onderscheidt van bijvoorbeeld Kanaleneiland. Ook de aspecten die de structuur van Overvecht maken dragen bij aan de herkenbaarheid van de wijk: de weg- en groenstructuur, het landschap en de heldere stedenbouwkundige verkaveling.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Doordat de wijk grotendeels is gerealiseerd tussen 1960 en 1980 is de samenhang in de bebouwing redelijk sterk. Waar tussen de jaren ’60 en ’70 met name hoogbouw werd gerealiseerd, zijn tijdens de ’70 en ’80 ook gestapelde woningen en eengezinswoningen in twee lagen in een halfopen stedenbouwkundige verkavelingsopzet gebouwd. De bouwtypologie is hierbij het grootste verschil, qua ontwerp kennen de hoogbouw en laagbouw sobere detaillering en materialisatie. De samenhang is dus aanwezig, maar niet dermate sterk dat er in heel Overvecht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

strikt welstandsbeleid is. Enkel het lint van de Gageldijk is aangewezen als gebied zonder open welstandsbeleid. De gemeente heeft vastgesteld dat in de huidige situatie meer herkenbaarheid, veiligheid en oriëntatie is gewenst in de openbare ruimte.

Diversiteit aan functies en aanbod
Voorzieningen voor de wijk en de stad zijn, volgens de principes van functiescheiding, zo veel mogelijk geclusterd. Het grote winkelcentrum Overvecht Centrum, het Bedrijvengebied Overvecht met schaatsbaan De Vechtse Banen in het noordwesten van de wijk zijn voorbeelden van geclusterde voorzieningen die een eigen, herkenbare plek in de wijk hebben. Naast Overvecht Centrum zijn er buurtwinkelcentra voor alle primaire voorzieningen.

De buurtvoorzieningen (scholen, kerken en dergelijke) liggen verspreid over de buurten (Overvecht Noord) en in het raamwerk (Overvecht Zuid). Het gaat veelal om kleinschalige gebouwen van één of twee lagen met buitenruimte rondom. De zorgcomplexen zijn over het algemeen grote complexen, veelal met een hoogbouw deel. Deze liggen allemaal aan de rand van de buurten en grenzen aan het raamwerk.

In het raamwerk verspreid liggen verschillende voorzieningenclusters zoals scholen, kerken en recreatieve voorzieningen. Deze functies zorgen voor levendigheid in het raamwerk. In het verleden is daarnaast op verschillende plaatsen in het raamwerk bebouwing toegevoegd die de verbindende functie van het raamwerk doorbreekt en die geen publieke functie heeft. Deze bebouwing verstoort het functioneren van het raamwerk. Ook is het gewenst dat het huidige groen dat in de raamwerken ligt meer divers wordt ingericht.

Omdat Overvecht een naoorlogse wijk is, is de wijkgedachte sterk aanwezig. Dit betekent dat de belangrijkste voorzieningen oploopafstand liggen .

Bruikbaarheid
Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw en de ruime opzet van de wijk. De ruime opzet, met daartussen veelal grote grasvelden, beperkt de bruikbaarheid van de wijk: een groot deel van de oppervlakte van de wijk heeft geen duidelijke functie. Het voornaamste deel van de oppervlakte dat beperkt functie kent zijn de grote grasplantsoenen, die tussen bebouwing en wegen liggen. Door hun ligging en monotone uitstraling kan hier maar beperkt gebruik van worden gemaakt.

6.10.2.2 Autonome ontwikkeling

Belevingswaarde
Structuur
De autonome ontwikkelingen in Overvecht hebben geen negatieve impact op de structuur van de wijk. Zo wordt de wegenstructuur behouden. Wel wordt de functie van enkele wegen aangepast. Dit worden in de autonome situatie fietsstraten. Het groen in de wijk wordt op verschillende plekken versterkt en aangevuld. Ook worden wegen versmald om meer ruimte te maken voor groen in Overvecht.

Zie opm. op p.189 en op p.191

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Identiteit
De verwachting is dat in de autonome ontwikkeling geen tot zeer weinig veranderingen plaatsvinden die impact hebben op de identiteit van Overvecht. De landschappelijke identiteit blijft naar verwachting ongemoeid, mogelijk wordt de functie van de parken versterkt onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030. De sociale identiteit van Overvecht kan, onder het programma Samen voor Overvecht, wel versterken in de autonome ontwikkeling.

Herkenbaarheid
In het onderdeel cultuurhistorie is eerder benoemd dat de cultuurhistorische waarden goed bewaard blijven, als gevolg van het beschermingsregime van de rijksoverheid en gemeente Utrecht. Dit is goed voor de objecten die Overvecht herkenbaar maken: naast de forten ook de watertoren en de onlangs tot gemeentelijk monument benoemde experimentele flats.

Gebruikerswaarde
Samenhang
De zes autonome ontwikkelingen die zijn beschouwd hebben naar verwachting een positief effect op de samenhang in de wijk. Deze vinden met name plaats in de bestaande stempels. De aandacht die bij de ontwikkelingen is voor het functioneel inrichten van het groen en de verharde openbare ruimte zorgen ervoor dat een eenduidiger beeld ontstaat dan in de huidige situatie.

De renovatie van bestaande woningen en sloop-nieuwbouw in Overvecht kan de samenhang van de wijk negatief beïnvloeden. Hierdoor zal de impact op waardevolle bebouwing beperkt zijn. Op de Gageldijk, waar wel welstandsbeleid geldt, zijn er geen ingrijpende veranderingen gepland voor de bebouwing.

Diversiteit aan functies en aanbod
In Overvecht zijn er verschillende initiatieven die de diversiteit aan functies en het aanbod hiervan kunnen vergroten. Veel van deze initiatieven bevinden zich echter nog in de beginfase en worden daarom niet als volledige autonome ontwikkeling beschouwd. Op sommige plekken zal de openbare ruimte worden heringericht om deze bruikbaarder te maken. Ook wordt gemeentelijk vastgoed herontwikkeld en wordt het gebied Overvecht Centrum integraal herontwikkeld via het Masterplan Overvecht Centrum. Hoewel deze ontwikkelingen vanuit MER-optiek nog geen autonome ontwikkeling zijn, maar als raakvlakproject, worden ze wel als belangrijk gezien voor de functionaliteit van Overvecht.

Bruikbaarheid
De bruikbaarheid van Overvecht ontwikkelt zich positief in de autonome ontwikkeling. Ten opzichte van de huidige situatie ontwikkelen monotone groene en verharde gebieden zich, waarbij aandacht is voor de functionaliteit van de openbare ruimte. Dankzij initiatieven zoals De Mix Utrecht, Het Groene Lint en de Ivoordreef, wordt naast nieuwe woningen ook gezorgd voor beter bruikbare openbare ruimte. Zo worden bij De Mix en de Ivoordreef de pleinen opnieuw ingericht

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

deze hele paragraaf bevat subjectieve redeneringen, die evengoed 'de andere kant op geschreven' zouden kunnen worden. Zie volgende pagina's.

en vergroend. Het groen in de wijk wordt daarnaast beter bruikbaar en beleefbaar onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030.

6.10.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op ruimtelijke kwaliteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.53 Beoordeling ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Belevingswaarde	Structuur	0	-
	Identiteit	+	+
	Herkenbaarheid	0	0
Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
	Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
	Bruikbaarheid	+	+

6.10.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. De structuur van Overvecht ontwikkelt zich in alternatief 1 richting meer gebundelde verdichting. De bestaande structuur wordt daarmee aangetast, doordat de wijk grotere verschillen gaat kennen in stedelijkheid: de gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de gebieden op grotere afstand van de centrale HOV-as. Op andere plekken blijft de structuur echter behouden, omdat hier niet verdicht wordt. Het wisselend beeld van effecten zorgt ervoor dat het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 als neutraal wordt beoordeeld (0).

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder 'Compact Overvecht' dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Dit kan leiden tot een sterkere identiteit. Het gebundeld verdichten van de wijk heeft mogelijk een positief effect op de identiteit van de wijk. De verschillen tussen gebieden in de wijk worden immers

Hier ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Dat zou dus voor Alt. 1 tot een negatieve score moeten leiden (ref. p.187).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie opmerking op p.191 en de tekst op p.224 onder 'sterke ruimtelijke identiteit'.

groter. Dit past bij de ambitie om buurten een eigen karakter te geven. Al met al wordt een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie verwacht (+).

Herkenbaarheid

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om iedere buurt een eigen herkenbaar karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parken moet toenemen. Hoe dit wordt gedaan wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naar verwachting gelijk (0). Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Gebruikerswaarde

Samenhang

Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd en wordt, met name in alternatief 1, het aantal doorsnijdingen verminderd. In alternatief 1 worden met knips ingegrepen in de bestaande verkeersstructuur. Dit heeft naar verwachting een positief effect (+).

Diversiteit aan functies en aanbod

In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Dit maakt dat alternatief 1 zeer goed aansluit op dit ontwikkelprincipe. In alternatief 1 neemt de diversiteit en functies naar verwachting sterk toe (++).

deze aanname is nergens onderbouwd of aannemelijk gemaakt

Bruikbaarheid

In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht wil aantrekkelijkere openbare ruimten creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de bruikbaarheid van Overvecht. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

In Alt. 2 wordt de bestaande wegenstructuur beter behouden (ref. p.187). Dat kan dus juist bijdragen aan een positieve score.

6.10.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Dit betekent dat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie (-).

Waarom zou dit effect dan negatief zijn? Dit wordt niet gemotiveerd of onderbouwd

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder 'Compact Overvecht' dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Ook doet het gespreid verdichten van de wijk, waarbij de toe te voegen woningen gelijkmatig over Overvecht worden gespreid, geen afbreuk aan de bestaande identiteit. Het verwachte effect van alternatief 2 is positief ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Herkenbaarheid

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parke wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naa in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 2 en alternatief 1 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alt.1 en Alt.2.

Gebruikerswaarde

Samenhang

Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd. In alternatief 2 blijft de verkeersstructuur behouden, waardoor de ruimtelijke samenhang in mindere mate verbeterd kan worden. Naar verwacht treedt beperkt effect op (0).

Diversiteit aan functies en aanbod

In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk

?? Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identieteit. Dan zou je verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (=Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tja. Je zou óók kunnen zeggen: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alt. 1 en Alt.2 op dit item zomaar omdraaien.

op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Bij de ontwikkeling van alternatief 2, waar de verdichting van Overvecht verspreid door de wijk plaatsvindt, ligt de nadruk minder op het stationsgebied, Overvecht Centrum en de HOV-as. In alternatief 2 zal de diversiteit aan functies en aanbod wel toenemen, maar minder sterk dan in alternatief 1. Om die reden is sprake een positief effect (+).

Bruikbaarheid

In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht spreekt de ambitie uit om aantrekkelijke openbare ruimten te creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 2 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

6.10.4 Mitigerende maatregelen

Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

6.11 Energie

6.11.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema energie.

Tabel 6.54 Beleidskader energietransitie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese Green Deal	De Europese Green Deal heeft als doel om Europa tegen 2050 klimaatneutraal te maken en om de economie te verduurzamen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals energie, transport, landbouw en gebouwen.
Europese Energie Unie	De Europese Energie Unie heeft als doel om de energievoorziening in Europa veilig, duurzaam en betaalbaar te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere energie-efficiëntie, hernieuwbare energie en energiezekerheid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie	Deze richtlijn heeft als doel om het aandeel van hernieuwbare energie in Europa te vergroten. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het aandeel van hernieuwbare energie in de energievoorziening van de EU-landen.
Europese Richtlijn Energie-Efficiëntie	Deze richtlijn heeft als doel om het energieverbruik in Europa te verminderen. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het verminderen van het energieverbruik in gebouwen, transport en industrie.
Europees Emissiehandelssysteem (ETS)	Het ETS is een Europees systeem om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hierbij wordt gehandeld in emissierechten, die bedrijven kunnen kopen om hun uitstoot te verminderen.
Nationaal	
Klimaatakkoord	Het Klimaatakkoord heeft als doel om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen en de doelstellingen uit het Klimaatakkoord van Parijs te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Klimaat- en Energieverkenning 2020-2030	Dit document beschrijft de verwachte ontwikkelingen op het gebied van klimaat en energie in Nederland tot 2030. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de energieproductie, het energieverbruik en de CO2-uitstoot.
Klimaatwet	De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Behalve de klimaatdoelstellingen beschrijft de Klimaatwet ook het beleidskader rond de klimaatdoelstellingen. Deze wet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissies van broeikasgassen in Nederland, tot een niveau dat 95% lager ligt in 2050 dan in 1990, teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken. Teneinde deze doelstelling voor 2050 te bereiken streven Onze Ministers die het aangaat naar een reductie van de emissies van broeikasgassen van 49% in 2030 en een volledige CO2-neutrale elektriciteitsproductie in 2050.
Nationaal Programma Regionale Energie Strategieën (NP RES)	Het NP RES heeft als doel om de regionale energietransitie te versnellen. Hierbij wordt samengewerkt met verschillende partners, waaronder provincies en gemeenten.
Nederlandse Energieagenda 2016-2020	Dit document beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2050 een CO2-neutrale samenleving te hebben.
Wet Voortgang Energietransitie (VET)	De VET heeft als doel om de energietransitie te versnellen en de overgang naar duurzame energie te stimuleren. Hierbij worden onder andere regels opgelegd aan bedrijven en huishoudens om de energie-efficiëntie te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen.
Provinciaal	
Utrechtse Energievisie 2017-2020	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2040 een energieneutrale provincie te zijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Uitvoeringsprogramma Energie 2019-2023	Dit document beschrijft de maatregelen die genomen worden om de doelstellingen uit de Utrechtse Energievisie te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Provinciaal Milieubeleidsplan 2016-2020	Dit beleidsstuk beschrijft het milieubeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar energiebesparing, duurzame energie en klimaatadaptatie.
Regionale Energiestrategie (RES)	De provincie Utrecht werkt samen met andere provincies en gemeenten aan het opstellen van een Regionale Energiestrategie. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor grootschalige duurzame energieopwekking in de regio.
Gemeentelijk	
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	In de RSU 2040 wordt ingegaan op het opwekken van duurzame energie. Hier wordt benoemd dat het Noorderpark een zoekgebied is voor windenergie.
Transitievisie Warmte	Dit plan beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van warmte en de maatregelen die genomen worden om de stad te verduurzamen. Het doel is om de stad in 2040 aardgasvrij te maken.
Uitvoeringsprogramma aardgasvrij Overvecht-Noord	Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. Hiervoor wordt een uitvoeringsprogramma aardgasvrij voorbereid. Het uitvoeringsprogramma gaat uit van uitbreiding van het bestaande stadsverwarmingsnet.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.55 Toetsingskader energietransitie

Indicator	++	+	0	-	--
Aandeel duurzame energie	Aandeel duurzame energie neemt sterk toe	Aandeel duurzame energie neemt toe	Aandeel duurzame energie blijft gelijk	Aandeel duurzame energie neemt af	Aandeel duurzame energie neemt sterk af
Totaal energieverbruik	Totaal energieverbruik daalt sterk	Totaal energieverbruik daalt	Energieverbruik blijft gelijk	Totaal energieverbruik stijgt	Totaal energieverbruik stijgt sterk

6.11.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.11.2.1 Huidige situatie

Aandeel duurzame energie

In het duurzaamheidsverslag van de gemeente Utrecht uit 2021 is te lezen dat 19% van de daken in Overvecht zonnepanelen heeft. Dit is in verhouding tot de rest van de gemeente laag: het Utrechtse gemiddelde ligt op 24%. Daarnaast heeft Overvecht, als gevolg van de vele hoogbouw

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

in de wijk, een relatief klein dakoppervlak per woning. Dit beperkt dus de hoeveelheid zonne-energie die op daken kan worden opgewekt per woning. Anderzijds is een groot deel van de woningen Overvecht aangesloten op stadswarmte. In 2021 betrof dit 67% (zie onderstaande figuur). Dit is een oorzaak dat het gasverbruik gemiddeld laag ligt in de wijk.

Onderwerp		Nederland	Utrecht	Wijk 03 Overvecht
Energie				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik totaal	kWh	2 810	2 430	2 100
Naar woningtype				
Appartement	kWh	2 040	2 010	1 930
Tussenwoning	kWh	2 870	2 820	2 640
Hoekwoning	kWh	3 000	3 110	2 670
Twee-onder-één-kap-woning	kWh	3 370	3 880	3 490
Vrijstaande woning	kWh	4 200	4 990	5 040
Naar eigendom				
Huurwoning	kWh	2 140	2 100	1 930
Eigen woning	kWh	3 300	2 850	2 750
Gemiddeld aardgasverbruik				
Gemiddeld aardgasverbruik totaal	m^3	1 280	810	330
Naar woningtype				
Appartement	m^3	850	570	140
Tussenwoning	m^3	1 200	1 060	980
Hoekwoning	m^3	1 420	1 170	1 020
Twee-onder-één-kap-woning	m^3	1 670	1 310	1 340
Vrijstaande woning	m^3	2 220	1 980	2 650
Naar eigendom				
Huurwoning	m^3	990	660	230
Eigen woning	m^3	1 490	1 000	710
Percentage woningen met stadsverwarming	%	6,4	31,1	67,0

Figuur 6.60 Energieverbruik in Nederland, Utrecht en Overvecht in 2021 (bron: CBS)

Totaal energieverbruik

In 2022 was 66% van de ruim 17.000 woningen in Overvecht in bezit van een woningcorporatie. Dit is een relatief hoog aandeel van het aantal woningen. Er is geen openbare informatie beschikbaar over het energieverbruik in corporatiewoningen in Utrecht. Om toch een beeld te krijgen van het totale energieverbruik wordt het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere woningen in Overvecht afgezet tegen het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

woningen in de gemeente Utrecht. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat in 2021 het aardgasgebruik in Overvecht gemiddeld 330 m^3 betrof. In heel Utrecht was dit gemiddeld 810 m^3. De gemiddelde elektriciteitslevering van particuliere woningen betrof in Overvecht gemiddeld 2.110 kWh. In heel Utrecht was dit gemiddeld 2.430 kWh. Het energieverbruik in Overvecht lijkt daarmee laag. Zoals eerder is benoemd is Overvecht voor een groot deel aangesloten op stadswarmte, ongeveer 11.410 van de 17.041 in 2021. Kleinverbruikers, veelal huishoudens, verbruikten in 2021 200.967 gigajoule (GJ) stadswarmte. Dit vertaalt zich naar ongeveer 17,6 gigajoule stadswarmte per aangesloten huishouden.

6.11.2.2 Autonome ontwikkeling

Aandeel duurzame energie

De gemeente Utrecht heeft een Transitievisie Warmte vastgesteld. Daaruit blijkt dat de buurten in Overvecht bij de eerste buurten van de gemeente horen die van het gas overstappen op een duurzaam alternatief (ingedeeld in 'blok 1'; zie interactieve kaart met planning van de gemeente Utrecht).

Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. De gemeente Utrecht heeft voor Overvecht-Noord een wijkuitvoeringsplan (WUP) opgesteld om dit deel van de wijk aardgasvrij te maken – dit zal het Uitvoeringsprogramma Aardgasvrij haan heten. Door APPM en CE Delft is onderzoek gedaan naar aardgasvrije technieken die in dit deel van de wijk toepasbaar zijn. Op basis van de nationale kosten en de beschikbaarheid van duurzame energiebronnen komen vier technieken in aanmerking voor Overvecht-Noord: de bodemwarmtepomp, de luchtwarmtepomp, het stadswarmtenet en een warmtenet op lokale bronnen. Een van deze lokale bronnen is de warmtepomp die is geïnstalleerd bij de RWZI. Deze wekt genoeg warmte op om 20.000 woningen te verwarmen. De warmtepomp is naar verwachting eind 2023 in werking.

Overvecht-Zuid is ook ingedeeld in 'blok 1'. Hier wordt tot en met 2025 onderzoek gedaan naar de beste mogelijkheden om van het gas af te gaan. Daarna duurt het nog zo'n 8 jaar tot de hele buurt aardgasvrij is. Dan wordt ook voor Overvecht-Zuid een WUP opgesteld. Deze ontwikkelingen zorgen voor een stevige impuls voor het aandeel duurzame energie in Overvecht.

Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie in Overvecht in de autonome ontwikkeling op daken van woningen. Dit komt door het beperkte dakoppervlak per woning (als gevolg van de hoogbouw). In de RSU wordt beschreven hoe de energievraag van de gemeente zich ontwikkelt en op welke wijze hieraan voldaan wordt. Hier worden ook oplossingsrichtingen omschreven om aan de energievraag te voldoen. Voor Overvecht betekent dit dat in Bedrijvengebied Overvecht zonne-energie wordt opgewekt op de daken van bedrijfsgebouwen. Ook de A27 bij Fort Blauwkapel wordt benoemd als kansrijk gebied voor zonne-energie. In de RSU is het Noorderpark aangewezen voor de aanleg van windturbines. Het Noorderpark ligt echter in UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en deze waarden dienen niet aangetast te worden door ontwikkelingen. Overigens wordt voor die locatie ook onderzocht of het mogelijkheden biedt voor sportvoorzieningen.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Totaal energieverbruik

Zoals in de huidige situatie werd benoemd, is het aandeel corporatiebezit in Overvecht hoog. In 2028 dienen alle corporatiewoningen met een E, F of G-label uitgefaseerd te zijn. Voor Overvecht betekent dit dat bijna 15% van de woningen beter geïsoleerd dient te worden. Daarnaast heeft het kabinet de ambitie dat in 2030 in totaal één miljoen huurwoningen toekomstklaar geïsoleerd zijn. De Standaard voor woningisolatie geldt als referentie voor toekomstklaar. De Standaard geeft aan wanneer een woning voldoende geïsoleerd is zodat deze - voor wat betreft naoorlogse woningen - h 50 graden zonder dat de woning opnieuw isolatie, kierdichting als ventilatie. De landelijke ng dat het totale warmtevraag in Overvecht, als

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen.
Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.
Zie opmerking op p.198

6.11.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op energie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.56 Beoordeling energietransitie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
	Totaal energieverbruik	-	-

6.11.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Aandeel duurzame energie

Ongeveer 7% van de woningen die onder de omgevingsvisie worden gerealiseerd zijn grondgebonden in alternatief 1. Dit is een relatief klein deel van de woningen. Dit beperkt de hoeveelheid zon op dak die op de nieuwe woningen kan worden toegevoegd. Wel is het bij een hogere dichtheid van woningen eenvoudiger om gebruik te maken van collectieve energiesystemen, die relatief efficiënt zijn (denk bijvoorbeeld aan een open WKO-systeem). Ook kan Bedrijventerrein Overvecht nog een verschil maken in het kader van zonne-energie: dit deel van de wijk kent een groot plat dakoppervlak. Deze ontwikkelingen hebben naar verwachting een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie (+). Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-15E5-4220-A3B5-634A855B6A5A

Nota bene: er wordt in deontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de toevoeging van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B).
Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.* "
Daarmee kan niet gesteld worden dat Alt.1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alt.2, aangezien ook Alt.2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw.
En daarmee blijft over de negatievere score van Alt.1 op energiegebruik dan die van Alt.2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

Volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld).

In alternatief 1 wordt gebundeld verdicht. Dit betekent dat sprake is van een hogere verdichtingsgraad dan in alternatief 2. Bij hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Echter hebben appartementen gemiddeld genomen wel een lager energieverbruik ten opzichte van grondgebonden woningen. Er wordt geconcludeerd dat, ondanks bepaalde voordelen ten opzichte van onderzoeksalternatief 2, een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie optreedt (-).

6.11.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Aandeel duurzame energie

Het aandeel duurzame energie neemt onder de omgevingsvisie sterk toe. De ambitie voor alle nieuwbouw is dat deze energieneutraal wordt uitgevoerd. Met een toename van 7.000 woningen op een wijk van ongeveer 16.000 woningen maakt dit een groot verschil. Daarnaast worden daken maximaal benut voor de opwekking van zonne-energie. Wel is het lastiger om collectieve energievoorzieningen als een WKO-systeem te realiseren bij grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn in alternatief 2. De verwachting is dat in alternatief 2 sprake is van een positief effect (+), omdat relatief veel zonne-energie per woning kan worden opgewekt en grondgebonden woningen eenvoudiger energieneutraal te bouwen zijn. Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. Er worden namelijk geen uitspraken gedaan over het verbeteren van de isolatie van woningen of programma's die mensen bewuster maken van hun energieverbruik. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld). Hier komt bij dat grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn voorzien in alternatief 2, over het algemeen een hoger energieverbruik kennen dan appartementen. Het effect van de onderzoeksalternatief 2 is zodoende negatief (-).

6.11.4 Mitigerende maatregelen

Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel te stimuleren. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

6.12 Circulariteit

6.12.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema circulariteit.

Tabel 6.57 Beleidskader circulariteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nederland circulair in 2050	In 2030 moet Nederland 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (mineralen, metalen en fossiel) en in 2050 moet Nederland volledig circulair zijn.
Grondstoffenakkoord	Het grondstoffenakkoord is een akkoord tussen de Rijksoverheid en andere partijen, waaronder overheden, bedrijven, vakbonden en milieuorganisaties met maatregelen om de circulaire transitie te versnellen.
Milieuprestatie gebouwen	De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Sinds 1 juli 2021 geldt een maximale Milieu Prestatie Gebouw (MPG) score van 0,80 voor nieuwbouwwoningen en kantoren (groter dan 100 m²). Dit wordt stapsgewijs aangepast tot een MPG van 0,5 in 2030. Met de invoering van de grenswaarde kan de MPG getoetst worden en zal naleving steeds beter gecontroleerd worden na aanvraag van een omgevingsvergunning.
Transitieagenda circulaire bouweconomie	De Transitieagenda circulaire bouweconomie zet in op het verder brengen van circulariteit in de bouw- en infrasector, met een strategie en concrete aanbevelingen.
Provinciaal	
Beleidsvisie circulaire samenleving 2050	De provincie Utrecht zet zich samen met anderen in de regio in om in 2050 volledig circulair te zijn. Als tussenstap zullen wij in 2030 het gebruik van primaire, abiotische grondstoffen in de provincie met 50% reduceren. Het gaat dan om: • Het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen (input) • Het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten (R-ladder met focus op de hoogste treden) • Het voorkomen van afval (verlies)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
Toekomstbestendige Woningbouw	Toekomstbestendige Woningbouw is een overeenkomst tussen de provincie Utrecht, Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland en Provincie Zuid-Holland om de duurzaamheidsambities makkelijker en tegen lagere kosten onderdeel te maken van de grote woningbouwopgave in Nederland. Voor circulariteit wordt hierbij gekeken naar de MPG-score van gebouwen. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is een indicator van de milieubelasting van de materialen in een gebouw. Een MPG-score is verplicht bij een omgevingsvergunning. Per 1 juli 2021 geldt een landelijke grenswaarde van maximaal 0,80 voor nieuwe woningen. Deze wordt de komende jaren stapsgewijs aangescherpt tot 0,50 in 2030. Op dit moment vindt er een verkenning plaats in hoeverre het sneller aanscherpen van de MPG-score mogelijk is (0,50 in 2025 en 0,20 in 2030).
Gemeentelijk	
Utrecht Circulair 2020-2023	De gemeente Utrecht werkt toe naar het doel om in 2050 100% circulair te zijn. De gemeente Utrecht omschrijft daarbij dat gaat het om een economie waarin grondstoffen worden hergebruikt en afval niet bestaat. Alle grondstoffen die er nu al binnen dat gebied zijn blijven er zoveel mogelijk en worden weer ingezet in dit gebied. Als een van de vijf hoofddoelen staat daarbij Utrecht stimuleert circulair gebiedsontwikkeling en circulair bouwen. Een MPG van 0 is het uiteindelijke doel bij circulaire nieuwbouw van woningen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.58 Toetsingskader circulariteit

Indicator	++	+	0	-	--
Hergebruik bestaand materiaal	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk toe	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt toe	Het aandeel hergebruikt materiaal blijft gelijk	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt af	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk af

6.12.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.12.2.1 Huidige situatie

Hergebruik bestaand materiaal

Overvecht is grotendeels gerealiseerd tussen 1960 en 1980. Destijds was circulariteit geen thema waar bij de bouw van woningen en de aanleg van openbare ruimten in Nederland aandacht aan werd besteed. Tussen 2010 en nu is sprake geweest van veel renovatiewerkzaamheden in de wijk. Ook zijn nieuwbouwcomplexen gerealiseerd zoals in Vechtzoom-Zuid en de NPD-strook in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Overvecht Centrum. Ook hierbij was nog niet bijzonder veel aandacht voor circulariteit. Al met al is Overvecht anno 2023 voor grote delen niet opgebouwd met hergebruikt materiaal. Hier moet tegenover worden gezet dat veel materiaal in de wijk ruim 50 jaar is gebruikt, waarmee de inzet van nieuwe materialen is voorkomen.

6.12.2.2 Autonome ontwikkeling

Hergebruik bestaand materiaal

Nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid stelt als doel om in 2050 geheel circulair te zijn. Nederland wil in 2050 een circulaire economie hebben. De provincie Utrecht wil daarbij specifiek inzetten op het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen, het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten en het voorkomen van afval. Ook vanuit de gemeente Utrecht is het doel om bestaande materialen in een gebied zoveel mogelijk weer opnieuw binnen dit gebied in te zetten. Daarbij heeft de gemeente als een van de hoofddoelen om circulaire gebiedsontwikkeling en circulair bouwen te stimuleren.

Voor nieuwbouw toetst de gemeente Utrecht de inzet op dit thema aan de hand van het Convenant toekomstbestendige woningbouw.

Circulariteit

Onderwerp	Indicator	Wettelijk	Brons [2]	Zilver [2]	Goud [2]
Circulariteit	**MPG-score**: vereenvoudigde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m2 BVO/jaar	0,8 (2021) 0,5 (2030)	0,75	0,50	0,20
	Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased	Indirect in MPG	≥30	≥45	≥55

Figuur 6.61 Toetsingskader voor circulariteit uit het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw

Naast de maatregelen vanuit het beleid is er een autonome ontwikkeling te zien dat de vraag naar bouwmaterialen verder zal groeien, vanwege wereldwijde economische en bevolkingsgroei. Dit geldt voor zowel primaire als secundaire materialen. Daarnaast zijn hergebruik en terugwinning uit reststromen verder ontwikkeld[13].

De autonome ontwikkelingen die in Overvecht plaatsvinden zorgen ervoor dat sloopmateriaal beschikbaar komt dat elders, mogelijk binnen Overvecht, toegepast kan worden.

[13] Global Material Resources Outlook to 2060 Economic drivers and environmental consequences, OECD (2018) highlights-global-material-resources-outlook-to-2060.pdf (oecd.org)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

6.12.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op circulariteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.59 Beoordeling circulariteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+

6.12.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13), maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13) maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.4 Mitigerende maatregelen

Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt. Om mogelijk negatieve effecten te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

6.13 CO2-uitstoot

6.13.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema CO2-uitstoot.

Tabel 6.60 Beleidskader CO2-uitstoot

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Energie- en Klimaatbeleid	Het energie- en klimaatbeleid van de Europese Unie bevat verschillende wetgevingsmaatregelen om de CO2-uitstoot te verminderen en de overgang naar een duurzame energievoorziening te stimuleren. Dit beleidsstuk maakt onder andere klimaatneutraliteit tegen 2050 wettelijk bindend en stelt de EU-doelstelling om tegen 2030 een netto-uitstoot van broeikasgassen met 55% af te nemen vast.
Nationaal	
Klimaatakkoord	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)	Het NEKP is het klimaatbeleidsplan van de Nederlandse regering en beschrijft de maatregelen die worden genomen om de klimaatdoelen van het land te halen, waaronder het verminderen van de CO2-uitstoot.
Coalitieakkoord 2021-2025	De Nederlandse overheid streeft ernaar om in 2050 klimaatneutraal te zijn en heeft een nieuw doel gesteld van ten minste 55% reductie van CO2-uitstoot in 2030. Om ervoor te zorgen dat dit doel wordt behaald, heeft de overheid haar beleidsdoelstelling vastgesteld op 60% in 2030. Om dit doel te ondersteunen, heeft de overheid op 26 april 2023 een aanvullend klimaatpakket gepresenteerd. Er is een klimaat- en transitiefonds van €35 miljard opgericht voor de komende 10 jaar.
Provinciaal	
Programmaplan energietransitie 2020-2025	Het Programmaplan Energietransitie 2020-2025 van de provincie Utrecht beschrijft de doelen, rol, inspanningen en samenwerking met partners om ambitieuze doelstellingen te halen. Het programma richt zich op energiebesparing en duurzame opwek in de provincie en maakt gebruik van bewezen technologieën en innovaties. Het programma is adaptief van aard en richt zich op het haalbaar en betaalbaar realiseren van een duurzame energievoorziening, de

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Beleidskader	Toelichting
	benodigde energiebesparing en reductie van CO2-uitstoot. Het programma richt zich op de voorbeeldrol die de provincie heeft op het gebied van besparen en verduurzamen.
Gemeentelijk	
Klimaatadaptiestrategie	Het document schetst de visie voor klimaatadaptatie van de stad Utrecht in Nederland. Het benadrukt de noodzaak om klimaatverandering te verminderen en aan te passen, met een focus op het verminderen van CO2-uitstoot, het bevorderen van duurzame energie en het klimaatbestendig maken van de stad. Het document behandelt de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt, zoals wateroverlast, droogte, hittegolven en overstromingen, en schetst de doelen en prioriteiten van de stad om deze uitdagingen aan te pakken. Het bespreekt ook de benadering van de stad om deze doelen te bereiken, waaronder maatregelen zoals groene daken, waterretentie en stedelijke planning.
Coalitieakkoord 2022 - 2026	Onder het derde punt van belangrijkste onderwerpen in het coalitieakkoord benoemt de gemeente Utrecht de aanpak van de klimaatcrisis. In het coalitieakkoord benoemt de gemeente een stevig besparingsoffensief om de Utrechtse energierekening en CO2-uitstoot terug te dringen.

Toetsingskader

Vanwege het hoge abstractieniveau van de omgevingsvisie en de alternatieven is in afstemming met de gemeente Utrecht gekozen voor een kwalitatieve benadering van CO2-uitstoot. Op basis van de voorgenomen veranderingen in de wijk Overvecht is er een schatting gemaakt van het effect op CO2. Deze kwalitatieve beoordeling is bedoeld om de alternatieven zowel onderling als ten opzichte van de huidige situatie te vergelijken op het onderdeel CO2-emissie. Deze kwalitatieve analyse geeft geen inzicht in de absolute CO2-emissie. Het toetsingskader is gebaseerd op de vijf indicatoren die naar verwachting het meeste effect hebben op de CO2-uitstoot. Hierbij zijn de netto-verandering van inwoners- en woningaantal in de Overvecht en de ordegrote maatregelen genomen als parameters. In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.61 Toetsingskader CO2-uitstoot

Indicator	++	+	0	-	--
Verandering inwonersaantal	Sterke afname inwonersaantal (>2.000)	Afname inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Inwoneraantal blijft ongeveer gelijk (+500 tot -500)	Toename inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Sterke toename inwonersaantal (>2.000)
Sloop- en bouwwerkzaamheden	Sterke netto toename van woningen (>2.000)	Netto toename van woningen (500 tot 2.000)	Aantal woningen blijft ongeveer gelijk (≤500)	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Openbaar vervoer	Sterke toename gebruik openbaar vervoer	Toename gebruik openbaar vervoer	Gebruik openbaar vervoer blijft gelijk	Afname gebruik openbaar vervoer	Sterke afname gebruik openbaar vervoer

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	++	+	0	-	--
Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Verdere invoering van betaald parkeren en sanering parkeerplaatsen	Verdere invoering van betaald parkeren	Geen nieuwe vereisten rond parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren en toevoegen maaiveldparkeren
Verduurzamen woningen	Sterke toename percentage energiezuinige woningen	Toename percentage energiezuinige woningen	Percentage energiezuinige woningen blijft gelijk	Afname percentage energiezuinige woningen	Sterke afname percentage energiezuinige woningen

6.13.2 Omschrijving referentiesituatie

6.13.2.1 Huidige situatie

CO2-uitstoot

De CO2-uitstoot in de huidige situatie bestaat uit de bronnen energiegebruik van elektriciteit, energiegebruik van aardgas en stadswarmte en mobiliteit. Op www.utrecht-monitor.nl zijn gegevens beschikbaar over de CO2-uitstoot per inwoner en de CO2-uitstoot in totaal. Ook is data beschikbaar over het energieverbruik, percentage hernieuwbare energie, enzovoorts. Deze gegevens zijn echter gebaseerd op de hele gemeente Utrecht en niet toegespitst op Overvecht. Het moet beschouwd worden als een indicatie.

Tabel 6.62 Indicatie CO2-uitstoot in Overvecht

Kerncijfers energieverbruik in 2020	
CO2-emissie kg/inwoner	2.948
CO2-emissie totaal (in kiloton)	1.063
Totaal energiegebruik (TeraJoule)	13.925
% hernieuwbare energie	12,0

6.13.2.2 Autonome ontwikkeling

CO2-uitstoot

Voor de autonome ontwikkeling wordt als eerst gekeken naar de landelijke ontwikkelingen rond CO2-uitstoot. In het coalitieakkoord 2021-2025 is de afspraak gemaakt om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. Hiermee scherpt het kabinet het doel voor 2030 aan tot tenminste 55-60% CO2-reductie ten opzichte van 1990. In 2021 ligt deze CO2-reductie op 24,9%. Dit betekent dat er nog een reductie van 30-35% ten opzichte van de emissie uit 1990 voor 2030 gerealiseerd moet worden. Om deze reductie te realiseren is een schatting van de emissies in 2030 uitgaande van het huidige beleid uit IBO klimaat[14] gedaan. Hierbij wordt ingeschat dat de uitstoot elektriciteit 13 megaton/jaar zal betreffen, de uitstoot van mobiliteit 21 megaton/jaar en die van de bebouwde omgeving 13,2 megaton/jaar. Ook wordt het wagenpark trendmatig schoner, onder andere als gevolg van een toename van elektrische auto's, betere filters en efficiëntere verbranding. Dus zal de autonome situatie in 2030 een lagere uitstoot hebben dan de huidige situatie.

[14] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8a1597dba8caf5a78d9d3f61081602200722b66f/pdf

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Wanneer Overvecht de landelijke trend volgt dient de CO2-uitstoot met 40% af te nemen. De uitstoot in 2030 wordt met deze trend geschat op 1.179,2 kg per inwoner van Overvecht. In 2030 blijft nog 1179,2 kilogram per inwoner van Overvecht over.

Onder de autonome ontwikkelingen vallen ook zes gebiedsontwikkelingen. Dit betreft de volgende locaties:

- Indusdreef 5 – 344 woningen
- Ivoordreef – 354 woningen
- Jagerskade 13-15 – 67 woningen
- Camera Obscuradreef – 181 woningen
- Fortunadreef/Heradreef – 9 woningen
- Watertoren – 4 woningen

De bouw van deze woningen heeft impact op de CO2-uitstoot. Tijdens de bouwperiode zal er een tijdelijke toename zijn in CO2-uitstoot als gevolg van het gebruik van (mobiele) werktuigen. Daarnaast leidt de bouw van de nieuwe woningen ook tot een inwonersgroei, wat resulteert in een hoger energieverbruik, meer vervoersbewegingen, etc., en dus een langdurige toename van CO2-uitstoot.

Ten slotte gaat Overvecht zich richten op 'slim' parkeren (Mobiliteitsplan 2040). Dit mobiliteitsplan is gericht op het verminderen van gemotoriseerd wegverkeer. Ook streeft Overvecht naar een toename van het openbaar vervoer, onder andere door meer intercitytreinen te laten stoppen op station Overvecht. Dit zal ook tot een afname van de CO2-uitstoot leiden.

6.13.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op CO2-uitstoot zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Beide alternatieven hebben een netto negatief effect op de CO2-emissie. De huidige CO2-besparende maatregelen zijn niet voldoende om de toenemende CO2-emissie als gevolg van de groei van de bevolking te compenseren. Het effect van beide alternatieven en de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie zijn in kaart gebracht in onderstaande tabel. De verandering van het inwonersaantal heeft relatief gezien de grootste impact op de CO2-uitstoot van alle beoordelingsparameters.

Tabel 6.63 Beoordeling CO2-uitstoot

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
	Openbaar vervoer	+	+
	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
	Verduurzamen woningen	+	+
		--	0

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

6.13.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verandering inwonersaantal

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal bij alternatief 1 is er een negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2-uitstoot. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 11.300 bewoners bij alternatief 1. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 13,3 kiloton. Dit is een zeer n

Maar nog belangrijker: de vele knips in het buurtwegennet zullen bij Alternatief 1 zorgen voor langere autoreistijden en autorijafstanden tussen de buurten en de wijkvoorzieningen.
Hoewel dit effect NIET is onderzocht (!), kan worden aangenomen dat dit gegeven bij Alternatief 1 gaat zorgen voor meer uitstoot van CO2 (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.
Er dient dus een aspect te worden toegevoegd in de effectbeoordeling, en dat is '**extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen**'.

Sloop- en bouwwerkzaamheden

e woningbouw worden
p leidt tijdelijk tot een v
xtra afvalstroom. Daarr
o toename van circa 5.

Ontmoedigen is geen garantie op het beoogde effect. De score op CO2-uitstoot is daarmee niet zo te geven.

Openbaar vervoer

Door de HOV-as door het centrum van de
met traditioneel busverkeer. Ook wordt maximaal ingezet op deelvervoer. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer

De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in voor de hele dag. Ook is sprake van maximaal een parkeervergunning per huishouden. Ten slotte zal 1% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een zeer positief effect op CO2-uitstoot (++).

Verduurzamen woningen

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing door bestaande regelgeving energiezuiniger wordt dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verandering inwonersaantal

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal in alternatief 2 voor de omgevingsvisie is er een zeer negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 10.900 bewoners bij alternatief 2. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 12,8 kiloton.

Sloop- en bouwwerkzaamheden
Ten behoeve van de woningbouw worden in dit alternatief circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Deze sloop leidt tijdelijk tot een verhoogde emissie, door het gebruik van mobiele werktuigen en de extra afvalstroom. Daarna worden vervolgens 7.000 woningen gerealiseerd, leidend tot een netto toename van circa 5.450 tot 5.650 woningen. Hierop treedt een zeer negatief effect op (--).

Openbaar vervoer
De gemeente kiest in dit alternatief voor een fijnmazig busnetwerk door de gehele wijk. Dit zorgt ervoor dat openbaar vervoer voor iedereen in de wijk in de buurt is, waardoor mensen gemakkelijker voor OV kiezen. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer
De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in van 06:00 tot 11:00. Er is geen sprake van een maximaal aantal parkeervergunningen per huishouden. Ten slotte zal 0,5% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een positief effect op CO2-uitstoot (+).

Verduurzamen woningen
In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing energiezuiniger is dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.4 Mitigerende maatregelen
Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

6.14 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie tab
redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of z e
voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van plaatsing (modal split), routes fiets en voetganger, alle indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van bodem en water, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

Zie alle voorgaande opmerkingen en analyses.
Het hier geformuleerde positievere effect van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 is ONWAAR

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard

NB: deze aspecten zijn niet meer terug te lezen in Deel B, waar toch Alternatief 1 en Alternatief 2 (daar geheten: Variant 1 en Variant 2) met elkaar worden vergeleken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

NB: deze aspecten zijn niet meer terug te lezen in Deel B, waar toch Alternatief 1 en Alternatief 2 (daar geheten: Variant 1 en Variant 2) met elkaar worden vergeleken.

van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief 2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Tabel 6.64 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

Dat is curieus. Geen enkele wegingsfactor meegegeven. Dat kan zo zijn. Maar dan is dus nóg minder navolgbaar hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevbingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

TAUW

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

Zie alle eerder gemaakte opmerkingen bij deze multi-criteria vergelijking

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven

Wanneer sprake is van negatieve effecten als gevolg van de omgevingsvisie zijn mitigerende maatregelen per thema beschreven in de betreffende paragraaf van dat thema in hoofdstuk 5. Door mitigerende maatregelen te treffen kunnen in veel gevallen de negatieve effecten van de omgevingsvisie ingeperkt worden. Dit betekent niet dat de negatieve effecten per definitie mitigeerbaar zijn tot een neutraal of positief effect op de negatief beoordeelde indicator. In dit hoofdstuk worden de mitigerende per onderzoeksthema opgesomd.

7.1 Verkeer

Bij verkeer zijn negatieve effecten vastgesteld op verkeersafwikkeling, (doorstroming op) kruispunten en verkeerveiligheid als gevolg van de omgevingsvisie. De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

7.2 Geluid

Bij geluid zijn negatieve effecten vastgesteld op geluidhinder wegverkeer, geluidhinder railverkeer, geluidhinder industrie en de cumulatieve geluidsbelasting. Mitigerende maatregelen zijn uiteengezet op basis van het type maatregel dat te treffen is.

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met 'stil asfalt' de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absoute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg.

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

7.3 Luchtkwaliteit

Als gevolg van de omgevingsvisie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5. Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

7.4 Natuur en biodiversiteit

Bij natuur en biodiversiteit wordt een negatief effect verwacht op beschermde soorten en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierop zijn mitigerende maatregelen uiteengezet om deze effecten zoveel als mogelijk te mitigeren.

Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

7.5 Gezondheid

Voor het thema gezondheid is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.6 Bodem en water

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door de verschillende vervangingsopgaves in samenhang te ontwerpen en realiseren kan de drukte in de ondergrond in betere banen worden geleid.

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

7.7 Klimaatadaptatie

Voor het thema klimaatadaptatie is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.8 Omgevingsveiligheid

Als gevolg van de omgevingsvisie neemt het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht toe, omdat de dichtheid van de wijk toeneemt op plaatsen nabij risicobronnen. Overschrijding van de het groepsrisico zal om die reden in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7.9 Archeologie en cultuurhistorie

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

7.10 Ruimtelijke kwaliteit

Voor het thema ruimtelijke kwaliteit is naar verwachting sprake van een negatief op de structuur van de wijk in onderzoeksalternatief 2. Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

7.11 Energie

Voor energie wordt verwacht dat de omgevingsvisie een negatief effect heeft op het totale energiegebruik in de wijk. Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel toe te staan. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

7.12 Circulariteit

Voor het thema circulariteit is naar verwachting sprake van positieve effecten op de beoordeelde indicator. Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt.

Om mogelijk negatieve effecten kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

7.13 CO2-uitstoot

Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

7.14 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), omgevingsveiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Voor alle onderstaande paragrafen (8.1 t./m. 8.6) kan gesteld worden: de bevonden positieve notities over het doelbereik van Alternatief 2 zijn niet terug te lezen in de 'onderbouwingen' in Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie.

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven

In de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen opgesteld, waaronder verschillende uitgangspunten, veelal in de vorm van ambities (en principes), voor de omgevingsvisie worden benoemd.

Tabel 8.1 Stadsprofielen Overvecht en toelichting

Stadsprofiel	Toelichting van ambities en principes van de gemeente
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Per stadsprofiel worden programma's of opgaven en ingrepen benoemd. Hiermee schetst de gemeente Utrecht wat er onder de omgevingsvisie moet gebeuren. In dit hoofdstuk wordt gekeken in welke mate de twee alternatieven, Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2), voldoen aan de vereisten uit de uitgangspuntennotitie.

8.1 Groen Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk
- Een gezonde, groene leefomgeving
- Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten
- Verdichten en vergroenen in balans

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven. Input voor de beoordeling van het doelbereik is de effectbeoordeling van de verschillende thema's, zoals beschreven in hoofdstuk 5.

Tabel 8.2 Doelbereik van alternatieven voor Groen Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Bij onderzoeksalternatief 1wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. De (ruimtelijke) identiteit van de wijk blijft naar verwachting gelijk, maar is in de referentiesituatie al vrij sterk.	Bij onderzoeksalternatief wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. Daarnaast kan in dit alternatief meer groen worden gerealiseerd dan in alternatief 1. De identiteit van de wijk versterkt naar verwachting, waarmee een hoger doelbereik ontstaat.
Een gezonde, groene leefomgeving	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 1 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 41 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 193 hectare). Alternatief 1 heeft een positief effect op gezondheid. Aansluitend op bovenstaande	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 2 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 45 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 197 hectare). Alternatief 2 heeft een zeer positief effect op gezondheid. Daarmee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	conclusie op groen wordt een hoog doelbereik verwacht.	
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	Binnen alternatief 1 wordt een positief effect op spelen, bewegen en ontmoeten verwacht, als gevolg van de uitgangspunten die de gemeente voor ontwikkelingen in de openbare ruimte heeft.	De meer gespreide verdichting geeft kansen om op meer plekken concrete kansen voor spelen, bewegen en ontmoeten te realiseren. Hiermee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.
Verdichten en vergroenen in balans	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 41 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 8 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Binnen de scope van dit alternatief is niet meegenomen of voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag.	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 45 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 9 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Hiermee wordt een hoger doelbereik behaald dan in alternatief 1.

8.2 Verbonden Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap
- Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
- We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de volgende opgaven en ingrepen opgenomen die onder de omgevingsvisie gerealiseerd moeten worden:

- Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt
- Omzetten Brailledreef/Einsteindreef naar stadsboulevard
- Nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger onder andere over de Noordelijke Randweg Utrecht
- Betere verbindingen tussen Overvecht en het Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/auto's en een betere busverbinding
- HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief)
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30 km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groenblauw netwerk)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.3 Doelbereik van alternatieven voor Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In onderzoeksalternatief 1 ontwikkelt Overvecht zich tot een goed verbonden wijk, richting de binnenstad en richting het buitengebied. Met de komst van een HOV-verbinding is het doelbereik hier naar verwachting hoger dan in alternatief 2.	Ook in dit alternatief blijft Overvecht goed verbonden met stad en buitengebied, maar in mindere mate dan in alternatief 1. De ambitie wordt echter naar verwachting wel behaald.
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De nadruk op de HOV-as zorgt er naar verwachting voor dat inwoners rondom deze HOV-as binnen 10 minuten bij dagelijkse voorzieningen zijn. Wijken die wat verder van de HOV-as af liggen kennen een minder frequent OV-aanbod, maar er blijft buurtgericht OV in de wijken. Loop- en fietsvoorzieningen worden beter als gevolg van nieuwe verbindingen en autoluwe buurten, waarmee voorzieningen voor veel mensen binnen de geambieerde 10 minuten bereikbaar zijn.	Het fijnmazige busnetwerk draagt sterk bij aan de verbindingen binnen de wijk. Zo zijn dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar te voet, met de fiets én het openbaar vervoer. De frequenties van het busvervoer zijn echter niet zo hoog als bij de HOV-as in alternatief 1. Daarnaast zijn de loop- en fietsvoorzieningen beter als gevolg van nieuwe verbindingen, maar de straten zijn minder autoluw dan in alternatief 1. Dit alternatief haalt daardoor het doel iets minder goed dan alternatief 1.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	In alternatief 1 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De komst van de HOV-verbinding is slim, doordat deze naar verwachting meer toekomstbestendig is dan een traditioneel busnetwerk. Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief toe door de knips	Ook in alternatief 2 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele wijk is een meer sociale ontwikkeling (meer mensen kunnen hier makkelijk gebruik van maken dan één HOV-verbinding), maar mogelijk minder toekomstbestendig. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief af omdat de wijken

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	waardoor de woonwijken autoluw worden.	minder vrijgespeeld kunnen worden van doorgaand verkeer.

8.3 Compact Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
- Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
- Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.4 Doelbereik van alternatieven voor Compact Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 1% per jaar gesaneerd.	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Dit alternatief heeft echter wel meer verspreide bebouwing dan alternatief 1, waardoor in dit alternatief meer bebouwd oppervlak komt. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 0,5% per jaar gesaneerd.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	dit alternatief eer woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen. In alternatief 1 zal het aantal voorzieningen toenemen. De gebundelde verdichting zorgt er naar verwachting wel voor dat deze voorzieningen zich meer zullen concentreren op bepaalde plekken in de wijk. Wel ontstaan mogelijk meer diversiteit aan functies en aanbod.	dit alternatief woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum, hoewel minder dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.In de effectbeoordeling is toegelicht dat met gespreide verdichting naar verwachting meer kans is op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk. De kans op wijkverbetering hierdoor is redelijk groot.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In onderzoeksalternatief 1 blijft de ruimtelijke identiteit van Overvecht naar verwachting gelijk. Dit alternatief biedt de mogelijkheid om de ruimtelijke identiteit van Overvecht Centrum te versterken door de verdichting op die plek. Op welke wijze de verdichting hier plaatsvindt is echter niet uitgewerkt in het onderzoeksalternatief. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting.	In alternatief 2 neemt de ruimtelijke identiteit toe. De gespreide verdichting biedt kansen voor het aantrekkelijker maken van de buurten. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting. Met deze wijze van verdichten wordt een hoger doelbereik verwacht voor deze deelambitie.

Zie opmerking op p.191.

8.4 Inclusief Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
- Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
- Prettige en sociaal veilige routes en plekken
- Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De gemeente heeft hiervoor een vereistenprogramma van voorzieningen opgesteld, dit omvat:

- Sport: locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), Sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel) en Noordpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.5 Doelbereik van alternatieven voor Inclusief Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	Onderzoeksalternatief 1 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 2 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Wel worden in dit alternatief relatief veel appartementen ontwikkeld, waarvan er in Overvecht al zeer veel zijn. Zo ontstaat nog meer hoogbouw, waardoor een meer eentonig beeld van de wijk ontstaat.	Onderzoeksalternatief 2 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 1 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Door iets meer grondgebonden woningen te realiseren in dit alternatief ontstaat wel meer dakoppervlak om zonnepanelen op te plaatsen en ontstaat een iets meer divers beeld qua woningtypologie.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	Eerder toegelicht in Compact Overvecht, neemt het aantal voorzieningen in de wijk in dit alternatief redelijk sterk toe. Wel zijn deze mogelijk minder goed bereikbaar voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk door de hele wijk.	In dit alternatief neemt het aantal voorzieningen in de wijk minder sterk toe dan in alternatief 1. Wel zijn deze voorzieningen beter bereikbaar voor bewoners van Overvecht, door het fijnmazige busnetwerk in de wijk. Zo weten ook ouderen en mensen die slecht ter been zijn zich te verplaatsen.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Sociale veiligheid is een uitdaging in Overvecht. De omgevingsvisie geeft beperkt handvatten om te stellen dat dit doel bereikt wordt.	Ook voor alternatief 2 geldt dat onvoldoende informatie beschikbaar is over sociale veiligheid om te stellen dat dit doel bereikt wordt.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Sociale cohesie wordt in het planMER beoordeelt aan de hand van maatschappelijke voorzieningen in de wijk. In	In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Doordat op meer verschillende plekken ontwikkeld wordt, is ook op meer plekken kans

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	alternatief 1 komen er maatschappelijke voorzieningen bij. Wel zullen deze geclusterd zijn bij de HOV-as, en dus op beperkte plekken in de wijk. In bredere zin geldt voor sociale binding dat zeer beperkt informatie te vinden is in de omgevingsvisie en uitgangspunten voor alternatief 1 om het doelbereik hier concreet op te bepalen.	om maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Op basis van deze indicator heeft alternatief 2 een hoger doelbereik dan alternatief 1. Verder geldt ook hier dat beperkte informatie beschikbaar is om concreet te beoordelen of de ambities voor sociale binding behaald worden.

8.5 Toekomstbestendig Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
- We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het toekomstbestendig maken van Overvecht geschetst:

- Overvecht is in 2030 energieneutraal en volledig aardgasvrij
- In 2050 bouwen en verbouwen we volledig circulair
- Zoekgebied windenergie in het Noorderpark

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.6 Doelbereik van alternatieven voor Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	Onder meer toegelicht in Groen Overvecht is in alternatief 1 sprake van een groene omgeving in Overvecht. Of deze ook natuurinclusief wordt is op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor alternatief 1 niet te zeggen. In de effectbeoordeling is vastgesteld dat de omgevingsvisie naar verwachting een goede stap is om de wijk meer klimaatbestendig te maken.	Ook alternatief 2 zorgt ervoor dat Overvecht een (nog meer) groene omgeving krijgt. Ook hier is niet vast te stellen of de wijk natuurinclusief wordt, deze ontwerprandvoorwaarde wordt niet gegeven. Net als alternatief 1 wordt verwacht dat alternatief 2 leidt tot een meer klimaatbestendig Overvecht.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	Door minder dakoppervlak te realiseren dan in alternatief 2 wordt minder efficiënt duurzame energie opgewekt, omdat er dan minder dakoppervlak is om zonnepanelen op aan te leggen. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop; in dit onderzoeksalternatief ook minder dan in alternatief 2.	Alternatief 2 biedt naar verwachting meer mogelijkheden om zonne-energie op te wekken dan alternatief 1, door een groter dakoppervlak. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop. In dit onderzoeksalternatief zullen meer woningen worden gesloopt dan in alternatief 1.

8.6 Vertraagd Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
- Geleidelijke groei en ontwikkeling

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het vertragen van Overvecht geschetst:

- Plekken om tot rust te komen
- Ruimte om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers
- Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.7 Doelbereik van alternatieven voor Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt in alternatief 1 af – dit doel wordt dus niet bereikt.	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. Ook in dit alternatief neemt de luchtkwaliteit af. De gecumuleerde

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, in dit alternatief met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.	geluidbelasting neemt in dit alternatief toe, maar minder erg dan in alternatief 1. Het doelbereik is dus hier ook aan de lage kant, maar beter dan in alternatief 1.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Met de stevige verdichtingsopgave zal Overvecht niet snel zijn uitontwikkeld. De omgevingsvisie geeft ook aan dat de groei en ontwikkeling geleidelijk zal zijn en afhankelijk is van verschillende factoren zoals beschikbare middelen. Dit is een realistische kijk. Daarmee blijft natuurlijk wel onzekerheid bestaan in welke mate doelen worden gehaald. Het is namelijk ook afhankelijk van ontwikkelingen zoals prijsfluctuaties van grondstoffen, rentestanden en beschikbaarheid van arbeid in de bouwsector.	Het doelbereik voor dit onderzoeksalternatief is hetzelfde als voor alternatief 1.

8.7 Conclusie doelbereik

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van het doelbereik van de ambities en principes per stadsprofiel beknopt toegelicht. Eventueel onderscheid tussen het doelbereik in alternatief 1 en alternatief 2 komen hierbij aan bod.

Tabel 8.8 Samenvatting doelbereik van ambities

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Niet alleen in alternatief 2, maar ook in alternatief 1 zullen er bussen door de buurten blijven rijden. In alternatief 1 zal dit wellicht wel met een andere frequentie en route zijn, wat kan leiden dat mensen langer moeten wachten of een andere opstaphalte hebben dan in alternatief 2.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen

dus?

Als je het onderstaande goed doorleest (en dáárgelaten de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken), dan leidt ook deze samenvatting niet vanzelf tot een keuze voor Alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen. Er is daarmee een grote onzekerheidsmarge in hoeverre de doelen worden gehaald.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen dat ze natuurinclusief worden.
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Zie alle voorgaande opmerkingen en analyses.

Het hier geformuleerde positievere effect van Alternatief 1 t.o.v. Alternatief 2 is ONWAAR en een niet deugdelijk onderbouwde claim.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar de doorstroomcapaciteit van de enkele in-/uitgang per buurt (in Alternatief 1) en naar het effect op CO2-uitstoot a.g.v. het omrijdeffect' van de verkeersmaatregelen.

9 Conclusie onderzoeksalternatie

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste conclusies uit de drie h
aan bod: de conclusie van de milieueffecten van de twee onde
over mitigerende maatregelen van negatieve effecten en de co

9.1 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie t
redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of
voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van verplaatsing (modal spli
indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van
ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Alt. 1 negatiever dan Alt. 2

Tabel 9.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. eiten)	-	0
		n het dat van het	-	0
		n het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

Hier item toe te voegen: Doorstroming in de 'flessenhalzen' (één inprikker per buurt).
(Is nog niet onderzocht, maar Alt.1 scoort dan zeker negatiever dan Alt.2.)

Dat Alt. 2 verkeersONveilig zou zijn is niet onderbouwd.

TAUW

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	
aptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	
sveilig heid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+
			--	0

Alt. 2 brengt 7% meer groentoevoeging dan Alt.1. (zie p.139) --> Dubbele ++ ?

Hier item toevoegen: mogelijkheid energieneutraal bouwen. Zie opm. op p.13. Alt.1 scoort dan negatiever dan Alt.2.

Subjectieve scores. Zie opmerkingen in par. 6.10.3.

ontmoedigen is geen garantie op effect

Toevoegen: extra autokilometers a.g.v. omrijden naar wijkvoorzieningen

9.2 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Als je het onderstaande goed doorleest (en dáárgelaten de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken), dan leidt ook deze samenvatting niet vanzelf tot een keuze voor Alternatief 1.

thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), externe veiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven

De conclusie van het doelbereik van de onderzoeksalternatieven staat in onderstaande tabel. Hier wordt per stadsprofiel gekeken in hoeverre de onderzoeksalternatieven de ambitie haalt en wat daarin de verschillen tussen de twee onderzoekalternatieven zijn.

Tabel 9.2 Samenvatting doelbereik van de onderzoeksalternatieven

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Anderzijds is alternatief 2 een socialer ontwikkelperspectief door de realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele stad dan een HOV-verbinding door het centrum van de wijk.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen

Voor alle onderstaande paragrafen (8.1 t./m. 8.6) kan gesteld worden: de bevonden positieve notities over het doelbereik van Alternatief 2 zijn niet terug te lezen in de 'onderbouwingen' in Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	dat ze natuurinclusief worden. Beide zorgen ook voor meer circulariteit bij de verdere verdichting van Overvecht (alternatief 2 wel in hogere mate dan alternatief 1).
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

In dit planMER zijn twee onderzoeksalternatieven beoordeeld op hun milieueffect (hoofdstuk 5), zijn mitigerende maatregelen omschreven voor het voorkomen of verminderen van eventuele negatieve effecten (hoofdstuk 6) en is het doelbereik van de onderzoeksalternatieven geanalyseerd (hoofdstuk 7). Nadat deze beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is door het team van PosadMaxwan en de gemeente Utrecht een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. Om ook de effecten en het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie in beeld te brengen is een reflectie op dit document opgesteld. Dit hoofdstuk staat allereerst stil bij de belangrijkste verschillen tussen de onderzoeksalternatieven en de ontwerp-omgevingsvisie. Hierbij is met name aandacht voor het verschil met onderzoeksalternatief 1, waar de ontwerp-omgevingsvisie het meest op lijkt. Ten tweede volgt een gevoeligheidsanalyse van het eventuele verschil in milieueffecten tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Ten slotte wordt het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie beoordeeld.

10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie



Figuur 10.1 Omgevingsvisiekaart (bron: ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040)

Op bovenstaande kaart is het eindbeeld van de omgevingsvisie van Overvecht in 2040 te zien. De kaart is een combinatie van de kaartbeelden voor groen, mobiliteit, voorzieningen en verdichtingen. Belangrijk om hierbij op te merken is dat het aantal te realiseren woningen en

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

arbeidsplaatsen in de ontwerp-omgevingsvisie lager is dan is onderzocht in de onderzoeksalternatieven in dit planMER. In plaats van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen in de onderzoeksalternatieven gaat de ontwerp-omgevingsvisie uit van de realisatie van 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen.

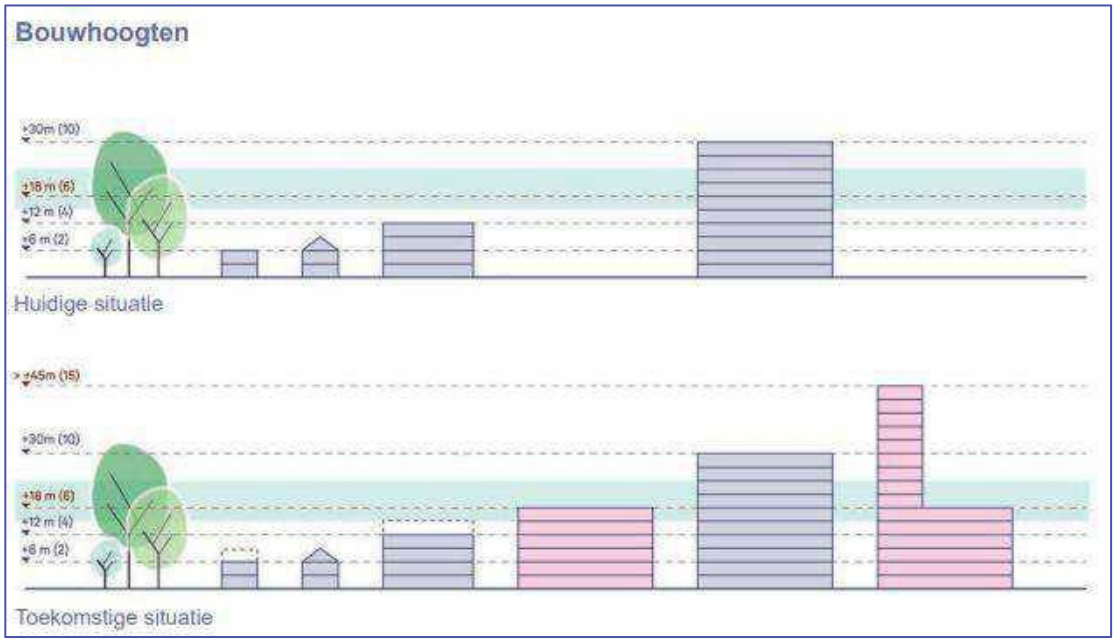
10.1.1 Verdichting

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast zullen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid hebben, zoals te zien is in figuur 9.2. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. Het leidt tot het stedenbouwkundig profiel dat in afbeelding 9.7 te zien is.



Figuur 10.2 Verdichtingskaart ontwerp-omgevingsvisie

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.3 Stedenbouwkundig profiel ontwerp-omgevingsvisie

De verdichting op de Einsteindreef, waar wordt gebouwd in de bestaande hoofdgroenstructuur, heeft naar verwachting een negatief effect in het kader van geluid en luchtkwaliteit. Ondanks dat het profiel van Einsteindreef mogelijk van 2x2-rijbanen naar 2x1-rijbaan gaat, woont men straks dicht op een drukke weg. Zoals in de aanbevelingen zal worden benoemd (hoofdstuk 10), is het belangrijk hier bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie rekening mee te houden.

10.1.2 Groen

De meest opvallende keuzes die te zien zijn in de onderstaande groenkaart zijn het groen in Bedrijvengebied Overvecht, in winkelcentrum Overvecht en de ontwikkellocatie binnen de hoofdgroenstructuur op de Einsteindreef. Naast deze groenkaart zijn in de ontwerp-omgevingsvisie de groentypologieën voor Overvecht benoemd. Niet op de kaart, maar wel een belangrijke keuze in de ontwerp-omgevingsvisie, is het autovrij maken van de grote parken in Overvecht.

Ondanks? Juist *doordat* de Einsteindreef, zoals gesteld in de ontwerp-Omgevingsvisie, van 2x2 naar 2x1 gaat, wordt deze weg nog veel drukker, althans, zal congestie méér het bepalende beeld zijn (zie cijfers in Deel B, p.187). Voor geluid is dat misschien nog neutraal of positief (lagere snelheden), maar voor luchtkwaliteit is het zeker negatief! En tegen slechte luchtkwaliteit kun je geen 'schil' bouwen zoals wel tegen geluid.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.4 Groenkaart ontwerp-omgevingsvisie

Bedrijvengebied Overvecht, nu een versteend gebied met beperkt ruimte voor groen, wordt met de omgevingsvisie vergroend met een raamwerk van groene voegen en buurtgroen. Daarnaast worden groene verblijfsplekken (maximaal 5.000 m²) aangelegd op plekken die momenteel voor maaiveldparkeren fungeren aan de (van west naar oost) Sint Laurensdreef, Californiëdreef en Nevadadreef. Omdat de gronden in Bedrijvengebied Overvecht niet van de gemeente Utrecht zijn, zal nauw samengewerkt moeten worden met ondernemers om de plannen tot stand te doen komen. In winkelcentrum Overvecht vindt een vergelijkbare transformatie plaats. Hier is in de huidige situatie beperkt groen aanwezig. In de toekomst moet hier niet enkel aan de randen, maar verspreid binnen het winkelcentrum ruimte zijn voor buurtgroen. Ook is op de kaart te zien dat de hoofdgroenstructuur en parken vanuit veel buurten via buurt- en wijkgroen te bereiken zijn. Zo wordt het voor bewoners makkelijker om vanuit hun woning een rondje te wandelen door het groen.

Op de Einsteindreef, grenzend aan winkelcentrum Overvecht Centrum, worden woningen gebouwd in de huidige hoofdgroenstructuur. De motivatie hierbij is dat een significante kwaliteitsverbetering kan worden gerealiseerd voor de omgeving van het winkelcentrum. Het Centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen. Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt echter een brede groene zone langs de weg behouden om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Daarnaast wordt gebouwd in de groene hoven op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen: hier gaat groene ruimte verloren voor verdichting. Dit heeft een negatief effect op aanwezige fauna in deze nu groene gebieden. Dit verlies aan groene ruimte komt elders in de wijk wel terug. Tevens liggen de gebieden in kwestie dicht in de buurt van groengebieden in de wijk. In het kader van het thema gezondheid (met daarin de indicatoren sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie) is het verwachte effect daarom beperkt.

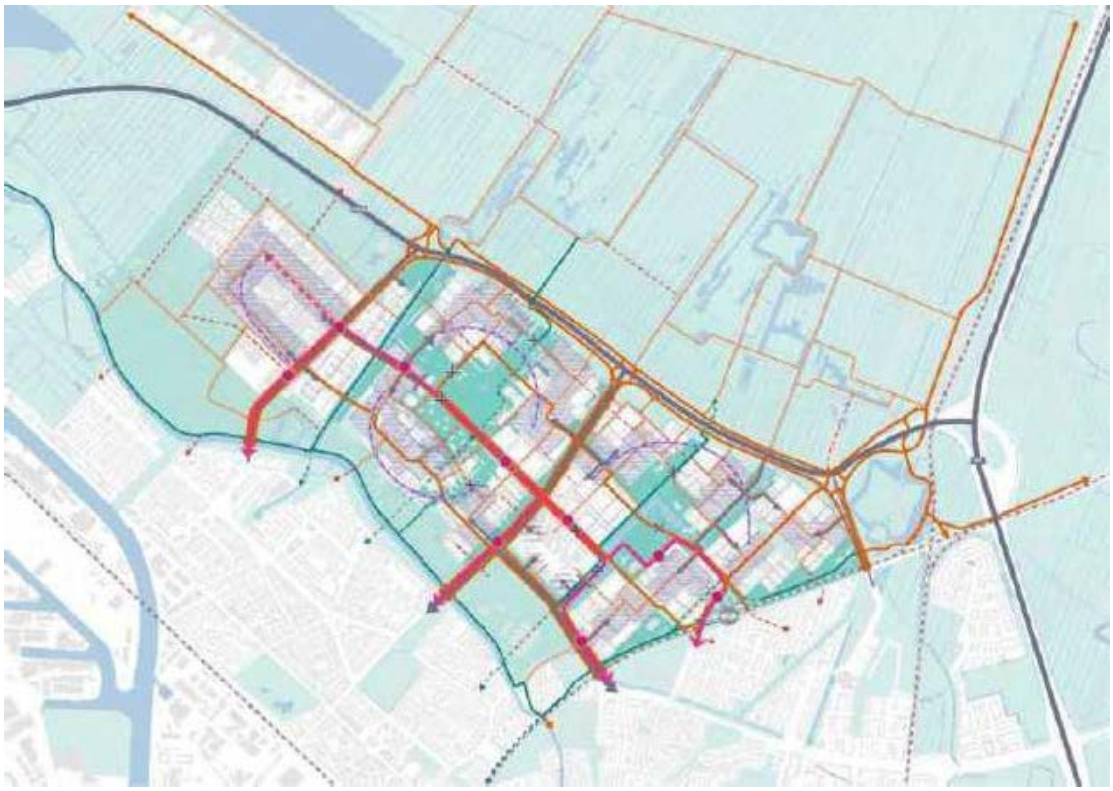
10.1.3 Mobiliteit

In de mobiliteitskaart, in de omgevingsvisie *Overvecht 2040 Veilig en verbonden*, is duidelijk de keuze voor een HOV-verbinding door het centrum van de wijk te zien: in lijn met onderzoeksalternatief 1. Hierbij verdwijnt het buurtgerichte OV niet: in Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en Bedrijvengebied Overvecht wordt gekeken wat de beste routes zijn voor aanvullend buurtgericht OV. Tevens is op de kaart te zien waar in de wijk autoroutes afgesloten worden. Doel hiervan is om autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU te laten rijden en alleen voor het laatste stuk door de stad te laten rijden. Hiermee worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Deze 'knips' worden niet tegelijkertijd, maar gefaseerd uitgevoerd. De meest opvallende 'knips' zijn die op de Carnegiedreef, Zamenhofdreef en de Moezeldreef die door park de Watertoren loopt. Ten slotte zijn in de kaart op concrete plekken nieuwe fiets- en wandelroutes en zoekgebieden voor parkeer- en mobiliteitshubs te zien. De gewenste fiets- en wandelroutes zijn met name aan de randen van de wijk te zien. De parkeer- en mobiliteitshubs zijn nog niet heel concreet ingetekend. Deze liggen met name tussen bestaande wegen en liggen veelal niet aan parken of andere groenvoorzieningen.

Maar wel in principe allemaal voor 2035, met de mogelijkheid om alleen de knips in Tigrisdreef en Neckardreef uit te stellen en uiterlijk voor 2040 door te voeren (zie p. 27 en p.30 Deel B)

Toch wordt in par.10.2 (zie p. 242 onder Verkeer) niks gezegd over de (netto) twee extra knips die in de ontwerp-Omgevingsvisie zijn toegevoegd t.o.v. Alternatief 1.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.5 Mobiliteitskaart ontwerp-omgevingsvisie

10.1.4 Voorzieningen

Op de voorzieningenkaart is te zien dat voorzieningen, hoewel met name geclusterd rond gebieden met hoge bebouwingsdichtheden, ook verspreid in de buurten voorkomen op plekken die niet stevig verdicht gaan worden. Zo is in bijna elke buurt wel een voorzieningencluster te vinden.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.6 Voorzieningenkaart ontwerp-omgevingsvisie

10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. Er is niet aanvullend gerekend aan de indicatoren verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie voor de ontwerp-omgevingsvisie zoals voor de onderzoeksalternatieven is gedaan.

Zoals al benoemd, lijkt de ontwerp-omgevingsvisie meer op onderzoeksalternatief 1 dan onderzoeksalternatief 2. Om die reden lijkt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie ook meer op de beoordeling van de milieueffecten van onderzoeksalternatief 1. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij indicatoren waar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie afwijkt van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 en waar deze overeenkomen.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting af van onderzoeksalternatief 1:

- Natuur: In de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden gepland. Dit biedt meer kansen voor flora en fauna, omdat er meer parken en landschappelijke verbindingen worden gerealiseerd. Deze uitlopers van groen zorgen voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

planten en dieren. Dit, in combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting niet of zeer beperkt af van onderzoeksalternatief 1:

- Verkeer: De effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 gaat uit van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen. In de ontwerp-omgevingsvisie worden deze aantallen afgeschaald tot 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen. De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn. Dit neemt naar verwachting onvoldoende af om tot een andere beoordeling te komen dan is gegeven voor onderzoeksalternatief 1.
- Geluid: Ook voor geluid verschilt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie weinig van het effect van onderzoeksalternatief 1. Het verkeer neemt mogelijk iets af doordat er in de ontwerp-omgevingsvisie minder woningen en arbeidsplaatsen komen in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, maar deze woningen worden nog steeds met name in de buurt van potentiële hinderbronnen als het spoor en de hulpwarmtecentrale gebouwd.
- Luchtkwaliteit: Ondanks dat er minder verkeer is in Overvecht in de ontwerp-omgevingsvisie dan in onderzoeksalternatief 1, neemt het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie nog steeds sterk toe. Het verschil tussen beide situaties is naar verwachting dus beperkt.
- Gezondheid: Voor gezondheid geldt dat de nadere uitwerking van groen en voorzieningen een beter beeld geeft waar bepaalde functies landen, maar niet in welke vorm. Om die reden is het niet mogelijk te constateren dat een verbetering optreedt ten opzichte van onderzoeksalternatief 1.
- Bodem en water: Voor bodem en water is naar verwachting weinig verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Dit komt doordat in de ontwerp-omgevingsvisie beperkt extra informatie wordt gegeven hoe met aspecten hiervan wordt omgegaan. Bestaand beleid is daarbij al bepalend.
- Klimaatadaptatie: Voor deze indicator geldt dezelfde conclusie als voor bodem en water. De ontwerp-omgevingsvisie volgt hier bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie maar

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

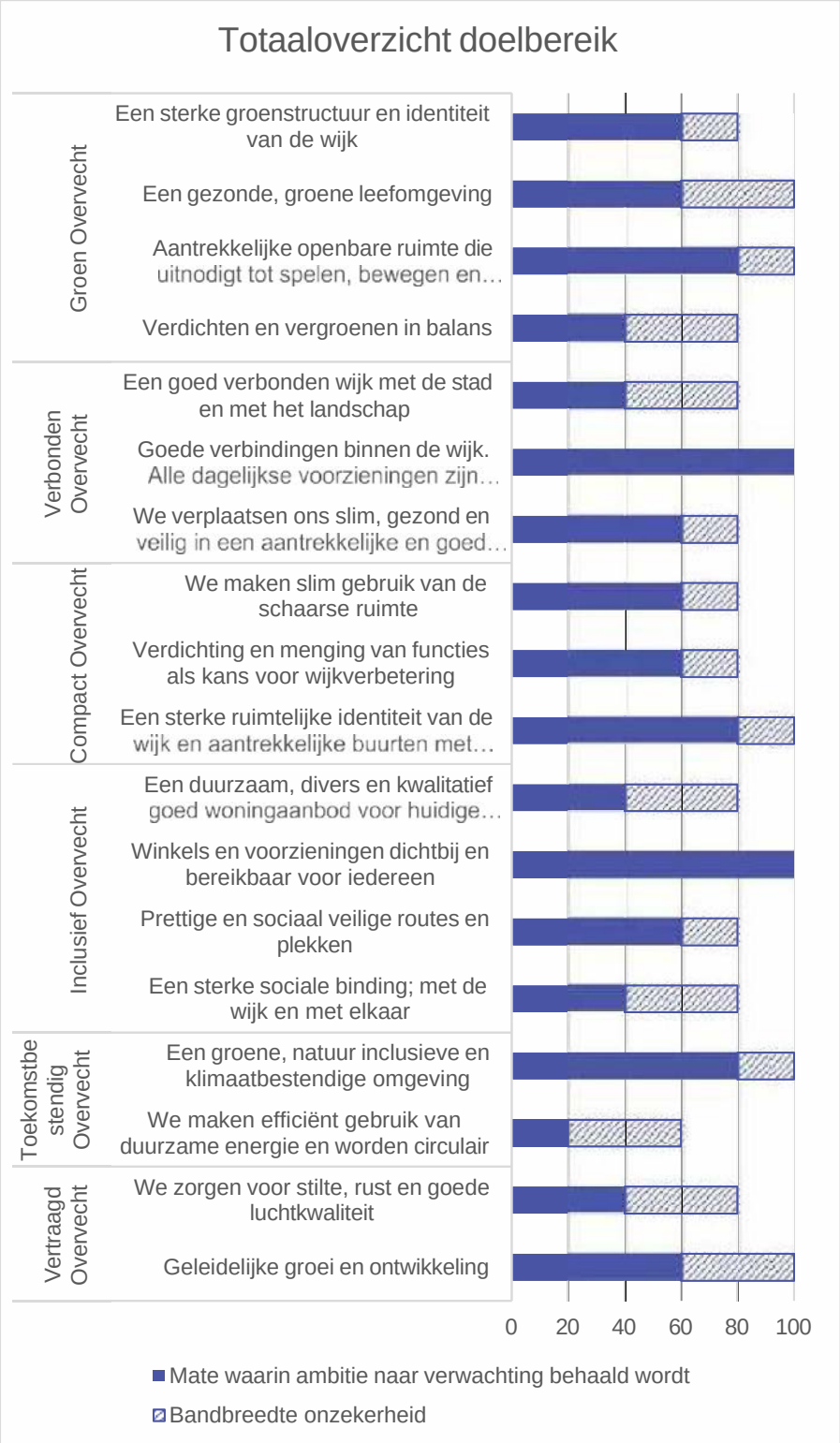
benoemt verder geen aanvullende plannen of kaders. Er is dus geen verschil te verwachten qua effecten in vergelijkt met onderzoeksalternatief 1.

- Omgevingsveiligheid: Voor omgevingsveiligheid geldt een soortgelijke conclusie als die van geluid. Er komen minder woningen in de wijk dan in onderzoeksalternatief 1, maar deze komen wel op plekken die mogelijk relatief meer potentiële risico's hebben. Er is zodoende geen verwacht verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1.
- Archeologie en cultuurhistorie: In het kader van archeologie worden naar verwachting geen andere effecten verwacht. Ook voor cultuurhistorie is het verschil naar verwachting beperkt. De ontwerp-omgevingsvisie merkt een aantal keer de cultuurhistorische waarden van elementen in de wijk op, zoals de parken, ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de UNESCO-status van de Waterlinie. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat hier zorgvuldig mee wordt omgegaan. Hoe dit precies wordt gedaan, wordt niet duidelijk. Om die reden wordt geen ander effect verwacht dan als beoordeeld voor onderzoeksalternatief 1.
- Ruimtelijke kwaliteit: De beoordeling voor ruimtelijke kwaliteit was in onderzoeksalternatief 1 goed en blijft naar verwachting goed in de ontwerp-omgevingsvisie. Hier treedt naar verwachting geen verschil op.
- Energie: Ook voor energie vindt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- Circulariteit: Voor circulariteit treedt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- CO2-uitstoot: In de ontwerp-omgevingsvisie worden minder woningen gebouwd dan in onderzoeksalternatief 1. Echter blijven nog steeds 5.000 woningen over, met als gevolg veel extra bewoners van de wijk. De CO2-uitstoot van al deze bewoners, maar ook de bouw van de woningen, zorgt er nog steeds voor dat een zeer negatief effect optreedt qua CO2-uitstoot. Voor CO2-uitstoot treedt naar verwachting geen ander effect op.

10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie zullen worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.7 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

10.3.1 Groen Overvecht

Tabel 10.1 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Groen Overvecht

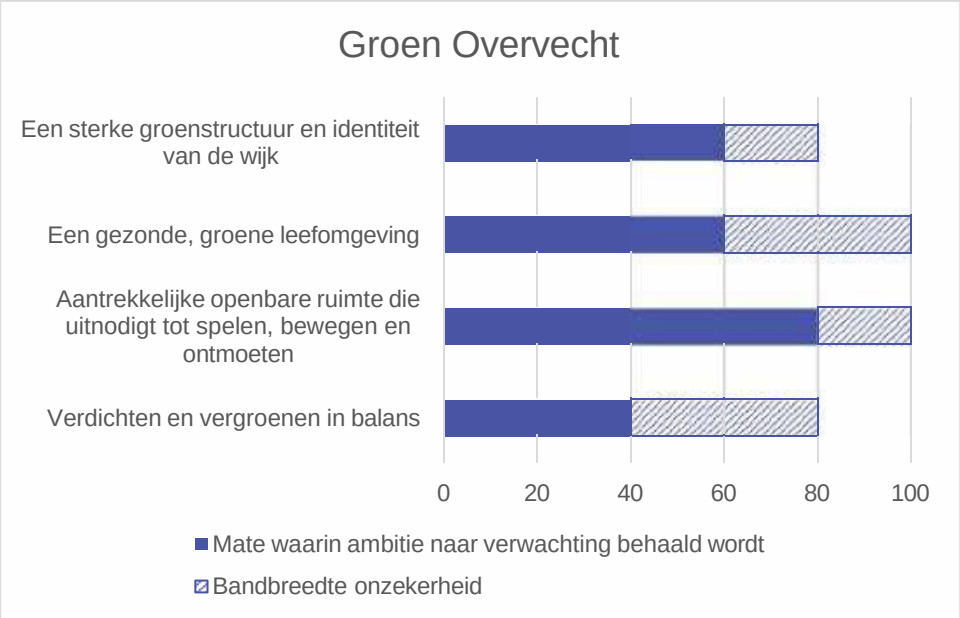
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen, want er is meer groen en de straten worden verblijfsvriendelijker. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Hiervoor wordt in de ontwerp-omgevingsvisie echter voldoende kwalitatief groen op

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	andere plekken gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.



Figuur 10.8 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Groen Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.2 Verbonden Overvecht

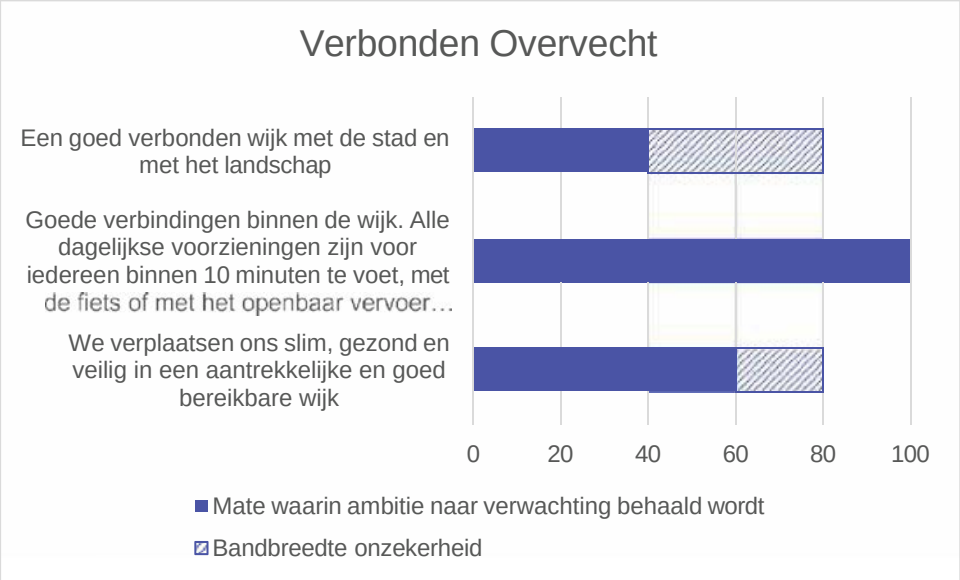
Tabel 10.2 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de uitgangspuntennotitie staat dat de wijk goed verbonden moet zijn met Lage Weide, Leidsche Rijn, Utrecht CS en Utrecht Science Park. In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien en er is gekozen voor een centrale HOV-as. Met de ontwerp-omgevingsvisie wordt het echter niet duidelijk of dit ook echt tot goede verbinding leidt met de genoemde delen van de stad zoals in de uitgangspuntennotitie staan. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. De ontwerp-omgevingsvisie draagt bij aan het halen van deze ambitie, maar er is een redelijke grote onzekerheid in welke mate dit zal gebeuren.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar ("10-minuten-stad"). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A



Figuur 10.9 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Verbonden Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.3 Compact Overvecht

Tabel 10.3 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Compact Overvecht

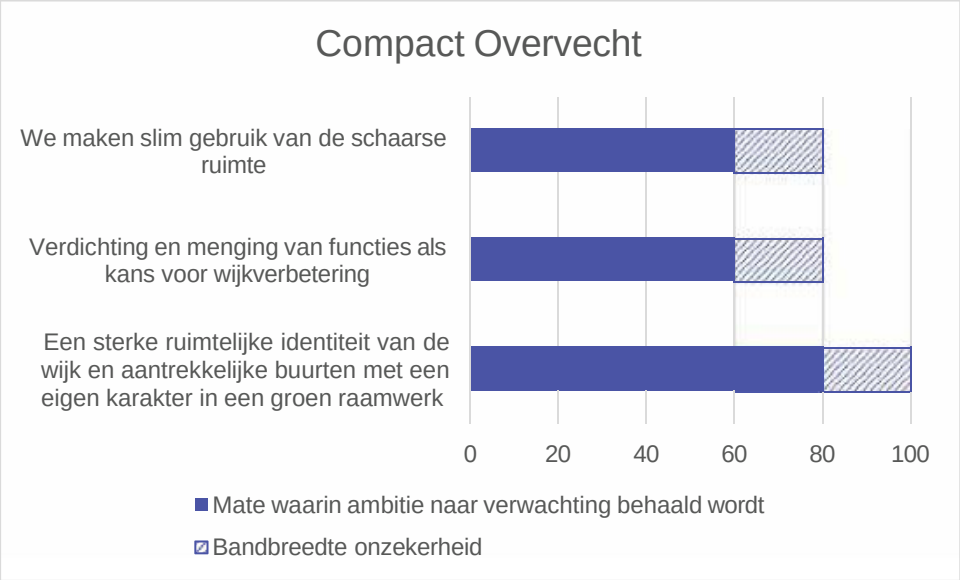
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het doelbereik op geur, stof en geluidhinder is minder goed. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.



Figuur 10.10 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Compact Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.4 Inclusief Overvecht

Tabel 10.4 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Inclusief Overvecht

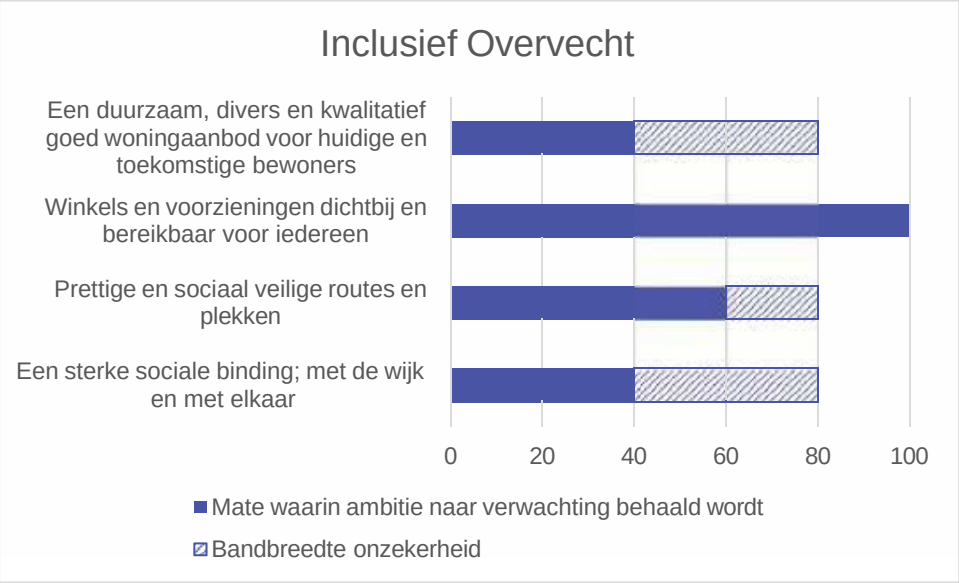
Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.



Figuur 10.11 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Inclusief Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

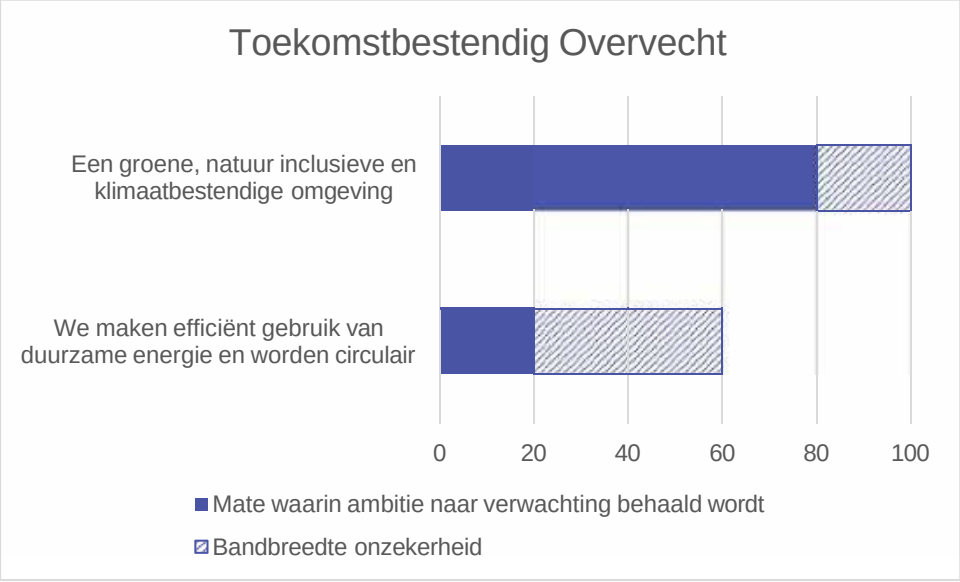
10.3.5 Toekomstbestendig Overvecht

Tabel 10.5 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogtestress naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.



Figuur 10.12 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Toekomstbestendig Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.6 Vertraagd Overvecht

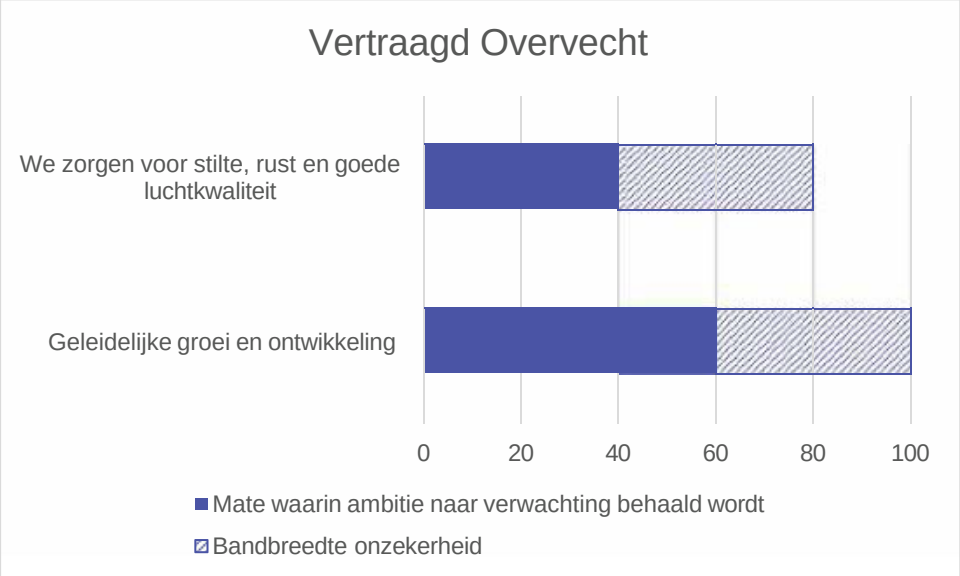
DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tabel 10.6 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit. Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt af door een toename van verkeersintensiteiten door meer woningen –dit doel wordt dus niet bereikt. Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars,

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.



Figuur 10.13 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Vertraagd Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

11 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Deze aanbevelingen zijn gesignaleerd binnen de thema's gezondheid, bodem en water, circulariteit, cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit.

Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

In het planMER is gezondheid beoordeeld aan de hand van sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie. Sociale cohesie is beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen. Al deze indicatoren (plekken voor sport en beweging, openbaar groen en maatschappelijke voorzieningen) vervullen een belangrijke rol als ontmoetingsplaats in de wijk. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt voor het eerst duidelijk waar deze voorzieningen moeten komen (en blijven) in Overvecht. Ontmoeten, dan wel onder mensen zijn, is belangrijk voor de mentale gezondheid en voorkomt eenzaamheid. Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen worden. Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.

Voor bodem en water worden verschillende aandachtspunten meegegeven om aspecten voor grondwater, waterkwaliteit en waterkwantiteit (in samenhang met klimaatadaptatie) te borgen bij ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden als concrete uitwerking van de omgevingsvisie. Met betrekking tot ondergrondse infrastructuur wordt ook aandacht voor het herschikken van de ondergrondse ruimte als aandachtspunt meegegeven, vanwege de ondergrondse ruimteclaim van riolering, elektriciteit, warmte, drinkwater en hemelwaterinfiltratie. Dit is reeds benoemd als mitigerende maatregel, maar geldt ook als ontwerprandvoorwaarde. Als derde aanbeveling wordt het vervangen van duikers voor open water meegegeven. Dit leidt tot een toename van de bergingscapaciteit in de wijk. Ten slotte kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging. Zo is er een kans de Klopvaart beter bevaarbaar te maken, hier ruimte te maken voor natuurvriendelijke oevers en het bovenstrooms vasthouden van water. De mogelijkheden hiervoor worden wel bepaald door de waarden van de Klopvaart en -dijk als onderdeel van het werelderfgoed en de Klopvaart als beschermd Rijksmonument (zie ook alinea hierna).

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Naast het natuurinclusief ontwerpen van nieuwe woningen om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten, kan extra aandacht besteden worden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt. Dit kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

Voor circulariteit is door de gemeente aangegeven dat, om de CO2-uitstoot van woningbouw te verminderen, gelet moet worden op de bouw hiervan. Doordat nieuwbouwwoningen inmiddels nagenoeg geen CO2-uitstoot meer kennen in de gebruiksfase doordat het aardgasvrij is, vindt dit effect met name plaats in de aanlegfase en de materialenkeuze. Om in de ontwikkeling richting CO2-arme woningbouw onderbouwde keuzes te kunnen maken, is vanuit het Lente Akkoord (Brancheverenigingen Bouwend Nederland, IVBN, WoningbouwersNL, Aedes en NEPROM, BZK en bestaande programma's op het gebied van circulair bouwen) de CO2-barometer ontwikkeld. Deze meet vanaf 2021 de gemiddelde uitstoot per vierkante meter door nieuwbouw van woningen. Uit de metingen blijkt dat de sector nog flinke stappen moet zetten. In de afgelopen jaren bedroeg de CO2-uitstoot van nieuwbouwwoningen tussen de 300 tot 400 kilogram per vierkante meter, afhankelijk van het woningtype. Om te voldoen aan de Paris Proof-norm van 200 kg/m² (opgesteld door Dutch Green Building Council) zal de sector wezenlijk anders moeten gaan bouwen. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van biobased materialen. Hier kan aandacht aan worden besteed in de uitwerking van de omgevingsvisie. De gemeente Utrecht is overigens bezig met een nieuwe Visie Utrecht Circulair 2050. De visie is aan de gemeenteraad aangeboden en zij zal daar in 2024 over spreken.

Ten slotte is een aanbeveling voor ruimtelijke kwaliteit gesignaleerd. De grote woningbouwopgave in Overvecht heeft naar verwachting effect op de samenhang van de wijk. Om verdichting in goede banen te leiden en een nieuw evenwicht te vinden (tussen oud en nieuw, diversiteit en samenhang) pleit voor het opstellen van bijvoorbeeld een beeldregieplan. Met een beeldregieplan kunnen ontwerprandvoorwaarden worden opgesteld voor gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Dit kan na afronding van de omgevingsvisie worden opgesteld om een beter kader te geven voor ontwikkelingen in Overvecht. Een voorbeeld van een beeldregieplan is dat van ParkZuid, blok 10, in Leidsche Rijn.

DocuSign Envelope ID: F61E4353-536E-4220-A2BB-634A855B6A5A

Tot nu toe nog niet aan de orde gesteld. Maar het **economisch effect** van de ingrepen in het autowegennetwerk is NIET onderzocht.
Er is niet méér over te vinden dan het enkele zinnetje in Deel A, p.25: "*Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto* enkele minuten *toeneemt.*"
Met hoeveel minuten deze reistijd dan toeneemt, en voor hoeveel mensen, naar bijvoorbeeld het grootste wijkwinkelcentrum, is niet onderzocht. (Dat zou overigens ook nog het *maatschappelijk* effect genoemd kunnen worden). En dus is er ook geen beeld van de economische impact.

12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie

12.1 Leemten in kennis en informatie

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die een goede effectbeoordeling of vergelijking tussen de alternatieven in de weg staan.

12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie

In dit planMER is onderzoek gedaan naar het effect van twee onderzoeksalternatieven ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse gedaan naar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie en onderzoeksalternatief 1. Om op termijn het werkelijke effect van de omgevingsvisie te meten, is het van belang om te monitoren.

Door de ontwikkeling van Overvecht te monitoren is het mogelijk om te bepalen of een andere koers of maatregelen noodzakelijk zijn, wanneer meer of negatievere effecten optreden dan in het planMER zijn gesignaleerd. Om dit in beeld te brengen adviseert TAUW om na het vaststellen van de omgevingsvisie en planMER een monitoringsplan op te stellen. Voor Overvecht kan een monitoringsplan worden opgesteld. Het monitoringsplan bevat in dat geval:

- Een beschrijving van de context en de doelen van het monitoringsplan
- Een procesbeschrijving van het monitoringsprogramma, inclusief publicatiefrequentie van het monitoringsrapport en wijze waarop partijen naast de gemeente Utrecht worden betrokken
- Een set van objectief meetbare indicatoren, die voorzien in de informatie die nodig is voor evaluatie. De indicatoren kunnen gebaseerd worden op de indicatoren uit het beoordelingskader van dit planMER. Relevante indicatoren en bijbehorende parameters zijn daarbij onder meer verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer), kruispunten (doorstroming op kruispuntniveau), wijze van verplaatsing (de mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift), verkeersveiligheid, geluidhinder (merkbare toename van geluidsbelasting wegverkeer), stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden, groen in het gebied, indicatoren van klimaatadaptatie (hittestress, droogte, wateroverlast).
- Een beschrijving van de wijze waarop data wordt verzameld en de indicatoren worden opgebouwd
- Een nulmeting (als referentie)
- Een beschrijving van de wijze waarop op basis van de indicatoren en overige informatie geëvalueerd wordt of er sprake is van een aanleiding om bij te sturen
- De wijze waarop bijsturing plaats zal vinden indien daarvoor aanleiding is

Bijsturing kan plaatsvinden op twee manieren. Enerzijds kunnen regels voor betrokken partijen worden aangescherpt om de gestelde ambities te halen of meer of negatievere effecten te voorkomen. Anderzijds is het mogelijk om meer ruimte te geven aan betrokken partijen als de ambities ruimschoots behaald worden of negatieve effecten beperkt blijken.

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

November 2024

Utrecht.nl

Bijlage 1 Reacties en beantwoording

Nr.	Reactie	Antwoord
1	Bedankt voor het delen. Ik lees helaas niets terug over de slechte bereikbaarheid van Overvecht-Noord ten opzichte van station Utrecht Centraal. Kanaleneiland is bijvoorbeeld per tram prima bereikbaar. In de spits doet de bus vanaf halte Rio Brancodreef er 35 minuten over. Bij minder drukte toch een goede 25 minuten. Deze reistijd gecombineerd met de overstaptijd van de NS zorgt ervoor dat ik vaak de auto pak naar werk buiten de stad, wat ik erg zonde vind. Is hier nog ruimte voor in de nieuwe plannen?	Er komt in Overvecht ook een nieuwe snelle, frequente en herkenbare HOV-lijn. Meer informatie hierover staat in het hoofdstuk 'Veilig en Verbonden' van de omgevingsvisie.
2	Vandaag ik jullie post met daarin de plannen voor de wijk Overvecht. Onderdeel van de plannen is een school voor voortgezet onderwijs. Ik wil jullie hierbij laten weten het niets eens te zijn met het plaatsten van deze school. Dit zal de wijk zeker niet ten goede doen en de waarde van mijn woning zeker niet. Ik reken op deze manier dan ook protest aan. Verzoek om jullie plannen voor een school in de woonwijk (met genoeg problemen met jeugd) te herzien. Kies als locatie bv het bedrijven terrein achter de Franciscusdreef. Hier zullen een stuk minder omwonende er overlast of hinder van ervaren.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school op het bedrijventerrein te bouwen. Op het bedrijventerrein heeft de gemeente geen percelen beschikbaar of in eigendom waar de school gebouwd kan worden. Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet om de school op het bedrijventerrein te bouwen.
3	a. Het hoofdprobleem in Overvecht is: Te veel mensen op een te kleine plek en daarbij te veel sociale huur. Jullie visie zorgt voor nog meer druk op de wijk. 5000 extra woningen , bijna een kwart extra. Hierdoor zullen de bekende problemen toenemen.	a. We herkennen niet dat het hoofdprobleem te veel mensen op een te kleine plek is. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. Wegen en parkeerplekken zeker richting en op winkelcentrum Overvecht zijn overbelast. Door wegen en parkeerplekken te sluiten creeer je ergens anders in de wijk bottlenecks. c. Overvecht heeft reeds heel veel groen en ligt aan een mooi bos. Door nog meer groen aan te leggen is de kans op afvaldumping, wat reeds gebeurt, en ongedierte groter. Tevens nodig je overlast in het park uit als dit afgelegen ligt van wegen. Ook zorgt dit voor onveilig gevoel voor mensen die door het park moeten, zeker als het donker is. Tevens ontstaan hierdoor vluchtroutes waardoor handhaving door politie lastiger is. De laatste jaren worden speelplekken ook amper gebruikt doordat de interesse van de jeugd is verplaats naar het online leven. d. Ik betwijfel of over al deze punten is nagedacht. Ik heb het gevoel dat geen rekening is gehouden met het gedrag en de cultuur in Overvecht en dus vanuit een ideale situatie uit wordt gegaan. Dit geld kan beter geïnvesteerd worden. Bijvoorbeeld flats afbreken en laagbouw realiseren. Bestane bewoners spreiden over de wijk. Dit komt de leefbaarheid meer ten goede.	een manier waarbij het groene karakter behouden blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. b. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. c. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. d. Wij willen een omgevingsvisie maken die juist specifiek voor Overvecht is en uitgaat van de krachten en de uitdagingen in deze wijk.
4	Ten eerste wil ik u en het hele team bedanken voor het opsturen van de Omgevingsvisie voor Overvecht. Ik woon zelf al zeven jaar in Overvecht en ben dus ontzettend blij met de richting waar de gemeente heen wil gaan.	Dank voor uw positieve reacte De garage tussen de gebouwen van de Faust- en Rubicondreef is geen eigendom van de gemeente en we zijn afhankelijk van de medewerking van de eigenaar. Tot op heden is deze nog niet bereid de plek te herontwikkelen. Maar, we zijn het met u eens dat deze plek een andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	Enige commentaar wat ik wou voorleggen betreft de verlaten parkeergarage tussen de gebouwen van de Faust-en Rubicondreef. Wij wonen zelf op de Rubicondreef en denken al een tijdje dat het voordelig zou zijn om de parkeer garage te slopen en in plaats daarvan een voorziening plaatsen voor de omwonenden. Iets in de trend van een moestuin, park oid. Het zou ontzettend veel toevoegen aan dat stuk grond aangezien het stuk grond relatief groot helemaal niet wordt gebruikt.	invulling hoort te krijgen en veel meer kwaliteit verdient. Op de buurtkaart van de Taagdreef hebben we deze plek nu benoemd en we zullen ons hier actief voor in gaan zetten.
5	Graag reageer ik op de uitgewerkte omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. In het document zijn meerdere beoogde fiets/wandelverbindingen onder het spoor met de wijk Tuindorp opgenomen. Als bewoner van Tuindorp ben ik zeer overvallen en verbaasd over dit plan omdat er compleet voorbij gegaan wordt aan de consequenties voor de buurt Tuindorp: wat is het effect op de leefbaarheid, veiligheid en de verkeersdrukte? Hieronder een opsomming van enkele bezwaren: a. Er is geen enkele participatie vanuit bewoners in Tuindorp gevraagd/aangeboden, terwijl de beoogde aanpassing zeer grote consequenties heeft voor de buurt. b. Er zijn binnen een afstand van 1 km reeds 2 doorgangen onder het spoor, met in het midden een 3e doorgang (station Overvecht). Dit lijkt reeds ruim voldoende om de bereikbaarheid van de scholen in Tuindorp te garanderen (dit wordt als enige concrete argument genoemd in de omgevingsvisie). c. Er is binnen Tuindorp alleen bestemmingsverkeer en nadrukkelijk geen doorgaand verkeer. Dit bevordert de veiligheid voor alle bewoners, maar met name voor kinderen en ouderen. Een doorgaande fietsroute heeft grote consequenties voor de verkeersveiligheid, drukte op straat en dus de	a. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. b/c/d.Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	leefbaarheid in de buurt. Zowel westelijk als oostelijk (Eykmanlaan en Meester Tripkade) is er een hoofdfietsroute die juist wel geschikt is voor grote aantallen fietsers en wandelaars. d. De ondertunnelde doorgang heeft een aangetoond negatief effect op de veiligheid in de buurt en met name in de straten nabij de ondertunneling. Tevens is de ondertunneling zelf vaak een onveilige plek voor bewoners van zowel Overvecht als Tuindorp, met name voor ouderen, vrouwen en kinderen. De argumentatie voor de ondertunneling is onduidelijk: gaat het alleen om de bereikbaarheid van de scholen? Zijn er andere zwaar wegende argumenten? Uit het participatieverslag blijkt dat de ondertunneling als optie is aangeboden aan de bewoners van Overvecht, waarbij slechts 50-70% dit een goed idee vond. Dit lijkt geen eenduidig mandaat voor een dergelijke ondertunneling.	
6	Graag reageer ik op de nieuwe ontwerpvisie voor de wijk Overvecht. Als bewoner van Tuindorp ben ik erg blij dat dit stadsdeel verder wordt ontwikkeld, maar ben ik geschrokken van de extra fiets- en wandelverbindingen die onder het spoor voorzien zijn richting onze wijk. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dan dat dit ernstig negatieve impact zal hebben op de (verkeers)veiligheid bij ons in de buurt. Kijkend naar de bizarre, asociale taferelen die nu al plaatsvinden door fatbikes, scooters en ander gemotoriseerd vervoer van en naar Overvecht, voornamelijk over de Meester Tripkade, is het goed voor te stellen dat deze overlast zich dan ook naar andere fietspaden onder het spoor zal verplaatsen, met gevolgen voor de veiligheid in onze krappe straatjes waar veel kinderen gebruik van maken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nog los van het beperkte nut dat uitgaat van deze verbindingen zijn de straatjes in Tuindorp krap, spelen er overdag en 's avonds vaak kinderen op straat en is nu al sprake van een wankel evenwicht tussen bestelbusjes, autoverkeer van bewoners, (bak)fietsverkeer, voetgangers en kinderen. Als daar nog meer 'recreanten' vanuit Overvecht aan toegevoegd worden verslechtert dat de leefbaarheid op straat. Ik wil u vragen, alvorens hier miljoenen gemeentebelasting aan uit te geven, om het nut van de extra wandel- en fietsverbindingen te heroverwegen en met een invulling te komen die recht doet aan het karakter en de ruimtelijke ordening van de woonwijk waarin wij wonen. Tot slot zou ik zeer benieuwd zijn naar de visie van de politie op de uitrol van deze extra vluchtroutes voor criminelen uit Overvecht. De politiehelikopter is boven Overvecht nu helaas een frequente gast, en ook die overlast willen we liever niet de wijk in halen.	
7	De omgevingsvisie voor de buurt Neckardreef e.o. is denk ik net iets te vooruitstrevend. De gemeente heeft het over een snelle busverbinding over de Carnegiedreef en Zamenhofdreef naar station Overvecht. Maar de gemeente heeft nauwelijks invloed op de vormgeving en implementatie van het openbaar vervoer in de stad en regio Utrecht. De provincie Utrecht en het OV-bedrijf bepalen of zo'n snelle busverbinding zal komen of niet. Op dit moment van schrijven is de frequentie van bestaande buslijnen omlaag gebracht. We hebben te maken met overvolle kleine standaardbussen die vaak uitvallen. De uitval van de buslijnen is zodanig dat de betrouwbaarheid niet te garanderen is. Op dit moment is de maximumsnelheid op de Neckardreef teruggebracht naar 30 km per uur. En ik merk dat het verkeer zich daarop aanpast. Op de kaart zie ik het voornemen om een deel van de Neckardreef te gaan afsluiten. Dat is een zeer slecht idee. Allereerst moeten hulpdiensten bij noodgevallen snel ter plaatse kunnen zijn. Het	Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. We hebben de knip op de Neckardreef aangepast, we gaan in de toekomst onderzoeken of hier een maatregel nodig is. De bereikbaarheid van nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar

Nr.	Reactie	Antwoord
	afsluiten van een deel van de Neckardreef betekent dat hulpdiensten langer onderweg zijn. Daarnaast zijn sommige personen vanwege invaliditeit of ziekte afhankelijk van de auto. En de Neckardreef is op dit moment veiliger dan jaren geleden. Een alternatief idee: fietsstroken aanbrengen op de Neckardreef zou ik wel prettig vinden, want momenteel durf ik niet over deze weg te fietsen. Ik vind het zeer zorgelijk dat de omgevingsvisie gericht is om van Overvecht één groot park te maken. Dit is een krankzinnig plan. Waarom mogen er geen auto's over de Marne of Moezeldreef rijden? Deze route zorgt ervoor dat Overvecht bereikbaar blijft. Met het voornemen tot de afsluiting van Marnedreef, Moezeldreef, deel van de Neckardreef zal Overvecht-Zuid slecht bereikbaar worden. En de gemeente kan niet garanderen dat we een kwalitatief betere vorm van OV krijgen. Want de gemeente gaat niet over het openbaar vervoer in de stad. Overvecht is al een behoorlijk groene wijk met volop ruimte voor recreatie, sport of om te fietsen. Het is onnodig om Overvecht zodanig te vergroenen dat de wijk zeer slecht bereikbaar zal worden. Slecht bereikbaar voor hulpdiensten, invaliden en gezinnen. Daarnaast wordt in de omgevingsvisie te weinig rekening gehouden met de stedelijke dynamiek. Deze wijk is nu eenmaal onderdeel van een grote stad en daar horen ook auto's bij. We zijn geen dorp. a. Zorg voor meer fietsstroken op drukke wegen zoals de Neckardreef en maak parken aantrekkelijker. b. Heel veel bankjes zijn jaren geleden door de gemeente verwijderd vanwege overlast. Maar ik zie de bankjes toch graag terugkeren. c. De parken worden op dit moment slecht onderhouden. Veel overwoekerde looppaden en onkruid maken deze parken juist	vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. We zetten in op lagere snelheid en minder auto's op straten zoals de Neckardreef, waardoor het aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen. Ook stellen we diverse ingrepen voor om de parken aantrekkelijker te maken. Het plaatsen van bankjes valt niet onder de omgevingsvisie Overvecht. Wij hebben uw suggestie doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Uitgangspunt voor de openbare ruimte is dat bij de realisatie van projecten rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Om ervoor te zorgen dat de openbare ruimte ook in de toekomst technisch goed en duurzaam te beheren is, wordt invulling gegeven aan de kaders zoals vastgelegd in de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en het Handboek Openbare Ruimte. De werkzaamheden voor het (dagelijkse) beheer en onderhoud moeten uitgevoerd kunnen worden binnen de beschikbare normkosten voor het

Nr.	Reactie	Antwoord
	erg onaantrekkelijk. Laat de gemeente de visie ook daarop afgestemd zijn. d. Het verwijderen van parkeerplaatsen wil ik absoluut ontraden. Op dit moment zijn er zelfs te weinig parkeerplaatsen in de avond- en nachtelijke uren. En dat is niet de bedoeling. Deze omgevingsvisie is ontworpen door de ogen van beleidsmakers en overijverige ambtenaren. Daarbij is denk ik voorbijgegaan aan wat de bewoners zelf willen. Ik kan enkel mijn hoop uitspreken dat deze visie niet in beton gegoten is.	beheer, zoals bepaald in de Nota Beheer Openbare Ruimte en de Visie Water en Riolering. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. De visie helpt wel om ons voor te bereiden op de toekomst en keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren en bewoners. Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te

Nr.	Reactie	Antwoord
		verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Nieuwe initiatieven komen meestal van grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. En het gaat bijvoorbeeld ook om het precieze ontwerp van het groen in de parken, de inrichting van wegen inclusief beoogde knips of de nieuwe parkeeroplossingen. Hoe nieuwe gebouwen precies ingepast moeten worden, vraagt nadere uitwerking in projecten en afspraken met grondeigenaren, corporaties en ontwikkelende partijen. De visie geeft voldoende ruimte voor deze uitwerkingen.
8	Vanuit de omgevingsvisie overvecht heb ik vernomen dat er nieuwe fietstunnels in de planning staan. Een van de fietstunnels is gepland onder het station door en komt uit op de Prof van Bemmelenlaan. Graag teken ik bezwaar aan tegen dit plan. De straat waar de tunnel op uitkomt bevat twee basisscholen, waardoor er grote verkeersartefacten en drukte aanwezig is op de verschillende schoolstart en eindtijden. Het is nu al een kunst kinderen veilig op school te krijgen, ook zonder hard rijdende fietsers en brommers uit een fietstunnel. Daarnaast ondervinden omwonenden al meer dan genoeg geluidsoverlast vanuit het station, daar kan geen tunnel bij die hier qua geluidsoverlast nog een schepje boven op doet.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
9	Dank voor het uitgebreide schrijven. Ik heb vragen met name over punt 8 op het gekleurde(zeer onduidelijke)kaartje. Er staat: Tussen het gebied..... ruimte voor stedelijke bebouwing met woningen en voorzieningen. De pijl wijst naar een stuk groen tussen de appartementen op de Othellodreef en de Tannhauserflat. Ik dacht eerst dit is verkeerd aangegeven. Het is een zeer noodzakelijk stuk groen met bomen en vormt een rustpunt in deze drukke buurt. Vanuit de Tannhauserflat is door de hoogbouw al veel geluid extra te horen. Als u daar gaat bouwen, dan is de rust in het stukje groen weg, U weet net als ik dat bebouwing in de hoogte vraagt om parkeerplaatsen,	Het gebied rond de Tannhäuserdreef is aangegeven als oranje "Stedelijk gebied". In de Omgevingsvisie Overvecht in het hoofdstuk "ruimte voor groei" spelregels gegeven. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. Per kleur gebiedstype hebben we naast

Nr.	Reactie	Antwoord
	voetballende kinderen en veel spelen op het gras en bbq aldaar vanuitdeze stapelwoningen en weg is het groen!! Dan zal zeker ook van uw kant de opmerking komen. het spijt ons maar er moeten een paar bomen weg. Daar kunnen we op wachten. het spijt u niet IK HEB EEN BETER IDEE: DE PARKEERPLAATSEN EN DE TANNHAUSERFLAT vervangen door 4 lagen hoge appartementen zoals de Maria van Hongarijedreef met parkeermogelijkheid. Dat stuk prachtig is vernieuwd. dat was een gribus. Wat ik u ook wil aangeven: verbouw de winkels en huizen met een luxe uitstraling. Werken met destructieve jongeren heeft mij geleerd: Hoe mooier de woonverblijven en hoe schoner hoe minder destructief zij werden. De winkels in Overvecht: De Gagelhof en tegenover de moskee zijn verschrikkelijk shabby. Vroeger was tegenover de moskee een keurslager, een banketbakker en het zag eruit zoals in De Gaard en bv Kerkelanden in Hilversum. De plaatselijke (lees Turkse en Marokkaanse) winkels en de omgeving zijn smerig. Waarom stellen jullie daar geen eisen aan. (O o het is Overvecht maar??) Zelfs de Marokkaanse en Turkse mensen uit onze (koop)woningen zien het graag anders en keuriger. U woon t hier waarschijnlijk niet en ik zie de Nederlandse mensenweggaan en ik ben zelf ook in de gelegenheid om als het moet naar Tuindorp Oost te verhuizen, waar een mooi en goed onderhouden winkelcentrum is en de huizen verzorgder met tuinen en groen. ik hoop niet dat dat nodig is. Ik begrijp dat u als gemeente de woningen liever in Overvecht kwijt wil dan in het Wilhelminapark, maar zet ze dan op het industrieterrein.	spelregels voor ontwikkeling, structuur, programma, architectuur nu ook aparte spelregels voor woonmix, groen en parkeren opgenomen. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Bij eventuele verdichting en planuitwerking wordt groen zorgvuldig meegewogen. Dank voor uw idee. Met de omgevingsvisie beogen we brede wijkverbetering, waaronder het voorzieningenniveau. Bij verdere uitwerking of nieuwe ontwikkelingen kunnen we sturen op uitstraling en beeldkwaliteit en/of geldt het welstandsbeleid. Wij kunnen niet handhaven op onderhoud van gebouwen. In de omgevingsvisie wordt er duidelijk gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de Omgevingsvisie voorkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daar is nog plek en vervang daar oude gebouwen. Ja maar hoor ik u zeggen mensen willen bij het station en de moskee wonen. Er zijn ook twee kerken in de buurt hoor!! En mensen hebben vaak een auto en kunnen ook met de bus naar het station. Ik mag het niet zeggen, maar doe het toch: Door de moskee is de buurt erg achteruitgegaan en meer mensen die benauwd op elkaar wonen en niet allemaal gewend aan keurig onderhoud dat geeft nog meer shabby woonomgeving. Ik druk me nu met het benoemen van deze mensen wat wollig uit. Maar ik ben ook gewend om rapporten te maken met mooie verhulde taal en daar kan ik in jullie brief heel wat zinnen van aanwijzen. Gebakken lucht noemen we dat.	
10	Ik heb de omgeving visie van Vechtzoom-Zuid bekeken. Hier uit heb ik niet op kunnen maken wat er nu precies met de Carnegiedreef gaat gebeuren en wat de impact gaat zijn voor mijn dagelijkse reisbewegingen naar en van werk. Kan dit verduidelijkt worden? Daarnaast hebben de buurtbewoners van de Japuradreef kruising te hoogte van Colombiadreef last van verkeer wat op hoge snelheid accelereert door de bochten. Word hier ook wat aan gedaan?	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. Er vanuit gaand dat u met de auto naar uw werk reist, betekent dit in de toekomst dat u vanuit Vechtzoom-Zuid via de Einsteindreef of de Rio Brancodreef (afhankelijk van waar in Vechtzoom-Zuid u woont) de buurt verlaat en niet meer via de Carnegiedreef. De Japuradreef wordt een 30 km/uur straat. Mogelijk eerst met (tijdelijke) maatregelen, maar later met een volledige herinrichting waarbij de straat onder andere smaller wordt gemaakt.
11	Het vergeten eiland. Zo noem ik gekscherend onze woonwijk die verstopt zit tussen alle flats. Een wijk die vroeger barstte van de kinderen die bij elkaar in de tuinen speelden, buren die met elkaar buiten aten en gezinnen die elkaar kenden. Nu is het een vergeten eiland in Overvecht. Dat nauwelijks onderhouden wordt door de gemeente. Een speeltuin die niet bekend is bij de gemeente en dus verpaupert. Een prachtige groenstrook met 8 trotse platanen, die ook genegeerd wordt, boomspiegels die eruit zien als treurige zanderige	Het is spijtig te horen dat u ontevreden bent over het onderhoud in uw wijk. De omgevingsvisie heeft een abstractieniveau die voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstucturen van de wijk en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het klopt dat daarbij niet alle groenplekken en speeltuinen te zien zijn op de kaart. Deze zijn weldegelijk bekend bij de gemeente. Bij verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concretere plannen

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken. Een wijk waar pas na 2 jaar zeuren aandacht aan wordt besteed en de gemeente eindelijk een beetje schoonveegt. Groot was dan ook mijn hoop toen de omgevingsvisie voor Vechtzoom-Zuid in de bus viel. Maar de visie van de gemeente laat zien dat ook zij onze wijk niet kent. Onze wijk wordt oranje ingekleurd in plaats van geel. (6) We worden meegenomen in stedelijke bebouwing en voorzieningen, terwijl de populatie het tegenovergestelde is en ook wordt. De huizen trekken starters aan. Er worden opnieuw kinderen geboren, gezinnen nemen weer toe. De flat rondom, die vroeger een seniorenflat was, trekt nu jonge mensen en gezinnen aan. Je hoort en ziet weer. baby's. Maar we worden vergeten. De speeltuin is onbekend bij de gemeente. Het is onveilig en ontoegankelijk. De groenstrook staat niet eens op de gemeentelijk kaart. Het kleurt 'bebouwd' en niet als 'groen'. Alles wordt verwaarloosd. Laat onze wijk van de Zuidpooldreef alsjeblieft GEEL kleuren. Geef niet alleen de nieuwbouwwijk aan de overkant de aandacht, maar geef deze oude wijk weer kleur. Laat er aandacht zijn voor het groen dat er al is, laat de speeltuin aandacht krijgen, laat het eiland weer tot bloei komen, ook al staat het op de vreemdste plek in heel Overvecht. Laat het een onverwachte oase zijn. Laat alsjeblieft onze wijk weer een echte WOONBUURT zijn zoals het vroeger altijd is geweest. En neem onze wijk niet mee in een stedelijke visie, maar in een woonvisie. De oude en nieuwe bewoners snakken naar aandacht en de gezelligheid van vroeger. De gemeente kan nu verschil maken.	komen aspecten als veiligheid, groen, speelplekken, type woonprogramma, ook concreter aan bod. Uw wijk heeft een oranje kleur in de omgevingsvisie gekregen, als overgangszone tussen de gele en de rode buurten. In deze oranje vlek zijn al voorzieningen aanwezig en de woonbebouwing is grotendeels in ruimtelijke verschijningsvorm en situering afwijkend van de overige oorspronkelijke Overvechtse bebouwing. Dit is een aspect die past bij de uitgangspunten voor de oranje gebieden. De omgevingsvisie geeft aan: ook in de oranje gebieden bouwen we voort op bestaande kwaliteiten en vernieuwen we waar kan. Ingrepen zullen bij moeten dragen aan de brede doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Evenals bij de gele woonbuurten geldt in oranje: Hoofdzakelijk wonen, met ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen.
12	Lijkt me voor fietsers heel handig Echter fietsertunnels leiden nogal eens tot criminele activiteiten. Misschien is het een goed idee om ze na zonsondergang heel goed te verlichten, zodat het niet alleen licht is aan het eind van de tunnel. Cameratoezicht zou ook een optie kunnen zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
		aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
13	Dank je wel voor de documenten. Goed om te lezen dat er 9veel) ruimte komt voor wandelen en fietsen en dat er veel groen toegevoegd wordt. Graag zou ik nog de volgende punten mee willen geven voor het verdere ontwerp: • Door Nieuw Overvecht is nu de 'mogelijke HOV' ingetekend. Fijn te zien dat dit nu in ieder geval wordt overwogen. Graag pleit ik weer voor HOV over Nieuw Overvecht ivm bereikbaarheid van de sportparken. Google maps geeft minimaal 12 minuten lopen van een halte op de Fransiscusdreef naar sportpark Manitobadreef 4 of 8. Omwille van veiligheid en bereikbaarheid sportparken pleit ik voor doortrekken HOV over Nieuw Overvecht; • Naast Manitobadreef 8 is ook sport ingetekend. Wordt dat een nieuw sportterrein of betreft dit stcihting SUL (auto's en lijnvliegen)? • Veel inpassing van sporten en bewegen in de parken en ruimte voor wandelen en fietsen in de wijk. Dat is goed om te zien. Ik pleit nogmaals voor parken die uitnodigen tot sport en bewegen. Niet alleen wandelen en fietsen maar ook andere vormen van actieve mobiliteit. Denk aan skateboarden, steppen, hardlopen. Ook aandacht voor urban sports. SportUtrecht denkt graag over mee over de invulling en ook is het aan te raden om daar met de andere partners in het sociaal domein over te sparren als definitieve invulling ter sprake komt. Zie ook bijlage voor velo parcours die je door de	We weten nog niet of de HOV verbinding op Nieuw Overvecht gaat eindigen of doorgaat richting Zuilen. Beide opties zijn nog opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. Mocht de HOV niet door Nieuw Overvecht gaan, zetten we in op aanvullend buurtgericht OV op het bedrijventerrein. Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De sportsymbolen in Nieuw Overvecht nabij de Manitodreef 8 betreffen bestaande sportvoorzieningen zoals voetbalvereniging EDO. De parken zijn conform de Omgevingsvisie een plek om te sporten, te spelen en om van de rust te genieten. Het verzoek om vormen van actieve mobiliteit en sport en beweeginrichting toe te voegen past binnen de Omgevingsvisie. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie dient dit verder uitgewerkt te worden in samenspraak met inwoners, gebruikers partners die actief zijn in de wijk. Dit herkennen wij niet. Op de buurtkaart 'Neckardreef e.o.' is buurtcentrum De Dreef onderdeel van Talentcampus. De locatie waar BOKS is gevestigd, is aangeduid als 'het hart van de buurt'. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk kunt laten lopen. Daagt en nodigt uit en heeft een natuurlijk aanzien. • Buurtcentrum De Dreef lijkt op de verkeerde plek ingetekend te zijn op het kaartje. Ingetekend waar nu Boks zit volgens mij. • Zoals HOV nu is ingetekend bij kaart 'Taagdreef en Rubicondreef' worden Cruyff Court en Krajicek playground door een busstrook afgesneden van MPowercollege. Natuurlijk minder auto's dan bussen. Maar pleit wel voor een op het oog natuurlijke strook zodat verbinding school en court/playground op zicht niet te erg verbroken wordt. • Goed te zien dat extra verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht ingetekend is. Ik pleit voor overgangen en niet voor onderdoorgangen (geen tunneltjes ivm veiligheid), tenzij die tunnels niet voor mens maar voor dieren zijn. Idee van twee natuurlijke heuvel over de NRU heen voor mens en dier is nog steeds een mooie gedachte met een natuurlijke verbinding tussen Noorderpark en de wijk. aanvullend op de ideeën van de pumptrack en het velopark, die ik eerder heb gestuurd, hierbij nog een aanvulling voor invulling openbare ruimte: atletiekplein. Zie de presentatie; In Utrecht hebben we natuurlijk Dafne Schippers als atletiek-grootheid. Ik heb begrepen dat zij zich ook sterk maakt voor atletiekpleinen en hier voor Utrecht een ambassadeursrol in zou kunnen vervullen. Kijk ook bijvoorbeeld naar Skills Gardens, sportvelden in de openbare ruimte gebaseerd op Athletic Skills Model. Hier gaat het om uitnodigende inrichting van de openbare ruimte waar gebruikers zich breedmotorisch ontwikkelen. Iets wat we in Utrecht nastreven. Ook zo'n atletiekplein draagt bij aan die breedmtorische ontwikkeling.	delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn. Dank voor het aanbod om mee te denken over de invulling van de openbare ruimte. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie zullen wij de stakeholders betrekken, net als bewoners en gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De minitrack al voorbeeld hoe je in het klein op meerdere plekken atletiek terug zou kunnen laten komen op speelplekken in de wijk. Wij denken samen met de partners in de wijk (sportclubs, JoU, DOCK) graag mee over invullingen van openbare ruimte.	
14	Met aandacht de wat klein uitgevallen plattegrond over de toekomst van Overvecht tot me laten doordringen. Maar één troost het Sentapad heeft zelfs de tekening bereikt. als ik het goed begrijp wordt er weer meer AFGEBROKEN dan OPGEBOUWD. zo zie ik een grote groene strook waarin de wandelaar en de fietser voorrang hebben daarvoor verdwijnen de door de FNV gebouwde BESCHUTTE woningen voor ouderen die deels wonen met een tuintje een GROTE LUXE in Overvecht. Troost u ze zijn niet meer beschut , gelukkig was er een bezuinigingsronde. ik zal de afbraak niet meer meemaken want jaargang 1937 is wat je noemt ietwat overbodig. nutteloos en afgeschreven. Maar waar stopt u de aanstormende Boomers ??? In 20 hoog met gesloten ramen en geen balkon want die springen zeker weten een keertje. Welke stadsontwerper heeft u ingehuurd om dit voor elkaar te krijgen. zeker de eerste de beste of een die het voor een PRIKKIE wilde doen. Het kan ook zijn dat u een wedstrijd heeft uitgeschreven voor jonge ontwerpers of eenvoudig weg Bij inschrijving net als bij de ZORG en dan maar afwachten waar het schip strandt. U nodigt mensen uit om in de Zamenhofdreef te komen staren naar iets wat nooit helemaal uit de verf zal komen en dat weten jullie ook. U kent het gegeven dure woningen bouwen want de samenstelling van de bevolking is nogal eenzijdig en dat zal mengen? de laatste tijd wordt er veel geschreven over dat men moeilijk met ANDEREN dan de eigen BUBBEL converseert want waarover ???	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weg gaat, dan spreekt de omgevingsvise de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. Het aantal ouderen in Overvecht neemt de komende jaren toe. Dit vraagt om voldoende toegankelijke woningen die aansluiten bij de verschillende inkomensgroepen en woonbehoeften, bijvoorbeeld woonzorgconcepten waarbij zorg dichtbij de woning beschikbaar is en verpleegzorgplekken waar ook zwaardere zorg verleend kan worden. Locaties binnen 500 meter van voorzieningen zijn bij uitstek geschikt voor deze doelgroep. We maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid vn winkels. De omgevingsvisie richt zich op een gemengde woningvoorraad. Als in heel Overvecht, maar ook specifiek in de nieuwbouw. Er is dus geen sprake van uitsluitend toevoegen van dure (koop)woningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het voorstel om tussen de ELITE wat arbeiderswoningen sorry sociale woningen te plannen zal een schok betekenen voor deze buurt MENGEN ?? ha ha Helaas ben ik verhinderd om de plannen van dichtbij te bekijken de mobiliteit holt achteruit. Maar ik zal zo mogelijk op GOOGLE de plannen volgen en van mijn misnoegen blijk blijven geven. Hier ligt ter inzage de plannen die goedgekeurd werden en ook uitgevoerd vanwege overlast. ik zou zeggen kom eens langs de tuinstoelen staan al weer te wachten op bezoek. onderstaande foto's laten zien dat Groen Links geld 11 jaar geleden goed besteed is.	
15	Per post heb ik de omgevingsvisie van Neckardreef e.o. ontvangen. Er staan mooie ideeën in. Mooi om te zien dat er veel aandacht is voor groen! Als bewoner van de dommeringdreef heb ik veel groen om me heen als ik de deur uit stap, maar het voelt maar weinig als natuur door de grote hoeveelheid afval tussen de planten. Het gaat om o.a. plastic zakken, zwervend huis-/grofvuil dat op straat wordt gedumpt en blikjes. Ik denk dat dit deels komt door nalatigheid van bewoners, maar wellicht ook een gebrek aan prullenbakken op straat. Daarbij nodigt het vele afval op straat mensen ook niet uit om hun verantwoordelijkheid te nemen in het schoonhouden van de open ruimte. Ik vroeg me af of zwerfafval ook wordt meegenomen in het omgevingsplan. Aan de ene kant snap ik dat het omgevingsplan meer is gericht op de ruimtelijke indeling. Aan de andere kant zou het zonde zijn als nieuw aangebracht of verbeterd groen direct weer wordt bezaaid met afval.	Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).

Nr.	Reactie	Antwoord
16	Dit speelt wellicht in Vechtzoom-zuid, maar wil dit toch aangeven, 10-tallen jaren was het onmogelijk om met de auto, in beide richtingen van de Vechtdijk het Zandpad op te rijden. Dit had natuurlijk te maken met de prostitutie op het Zandpad. Die fysieke maatregelen zijn daar weggehaald. Er staat helaas maar 1 Verkeersbord C1. Dit bord staat op het zandpad in de richting van Vechtdijk. Dit bord betekend dat het verboden is in te rijden, in beide richtingen, zie afbeeldingen 3370, vanaf Zandpad Vechtdijk op en 3751 van Vechtdijk naar Zandpad. Dat betekent dat er ergens op de Vechtdijk ook zo'n bord moet staan. Dat is dus niet zo. In augustus 2022 heb ik dat gemeld nog steeds niets aan gedaan. In januari, dit jaar is een verzinkbare paal geplaatst. Afbeelding 3752 en 3909. Op de locatie Zandpad - Vechtdijk. Om autoverkeer onmogelijk te maken. Deze paal geeft sinds dat deze eind januari 2024 geplaatst is 2 dagen omhoog gestaan. Dit heeft niets te maken met de strooiroute. Paal staat namelijk niet in het fietspad. Dit heeft alles te maken met een aantal bewoners van de Vechtdijk, die als de paal omhoog staat met de auto om moeten rijden. Nu rijden ze dus vanaf de Vechtdijk, het Zandpad op. Wat officieel verboden is. Deze bewoners zijn ook geen ontheffinghouders.	Het klopt dat er in januari een paal is geplaatst. We zijn op dit moment bezig met een oplossing en bereiden een verkeersbesluit voor om de bebording in orde te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik fiets daar regelmatig en moet uitwijken voor auto's die over de smalle brug en Vechtdijk rijden. En de gemeente Utrecht zegt dat ze oa lopen en fietsen voorrang willen geven. Dat wordt gezegd maar zeker niet gedaan. Op deze locatie wordt het gebruik van de auto aangemoedigd. Er wordt zo'n paal geplaatst voor veel geld en niet gebruikt. Het is daar zeker niet verkeersveilig. Als ik zo'n wijkbericht lees zie ik veel plannen, maar trek zeer in twijfel wat daarvan gaat lukken. Er komt een gigantisch financieel tekort aan. Ik woon in de wijk die in 2030 gasvrij zou worden, dat gaat dus nu opeens niet door. De noordelijk rondweg Utrecht (NRU). Veel plannen gebeurt niets. Heel Utrecht betaald parkeren, ook in wijken waar totaal geen overlast is.	
17	Ik heb de volgende punten van aandacht: 1) Bij nr 10, waar ik woon wordt voorgesteld ruimte te maken om aanpassing aan de bebouwing te doen. Hoe? Appartementen voor ouderen die deels zorg krijgen van Careijn, ernaast gelegen. 2) Wegafsluiting op de Neckardreef voor auto's toch niet voor bus 6 mag ik hopen. Wij ouderen hebben o.v. nodig dichtbij. En waar rijdt bus 1 als op die route ook een afsluiting komt? Er zijn geen bushaltes voor lijn 6 en 1 ingetekend. Makkijk gezegd: meer gaan fietsen en lopen. Bedacht door fitte jongeren en milieupartijen in de gemeente (wethouder voorop) Hier wonen 80plussers!! De afsluitingen maken het onmogelijk om met de auto bij het winkelcentrum te komen vanaf de Werradreef. Dan wel met grote	1. In de ontwerp omgevingsvisie was uw woonbebouwing aan de Werradreef aangeduid als "Transformaties in het groen". In de aangepaste omgevingsvisie heeft dit gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden". Het doel van deze groen-oranje gebieden is meer en beter groen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Transformatie is alleen mogelijk, mits dit bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn

Nr.	Reactie	Antwoord
	omweg buitenom via Moldaudreef, NRU en Einsteindreef. Meer kilometers, meer uitstoot, slechtere luchtkwaliteit Kruispunt Moldaudreef- Neckardreef wordt drukker en vanuit Neckardreef is de Moldaudreef nu al moeilijk op te rijden. Wordt nog erger dan. Toch een rotonde? Moldaudreef de nieuwe racebaan ipv Neckardreef? Genoemd kruispunt nog gevaarlijker.	aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in deze "Groene buurtranden", dan zal er op deze manier geadviseerd worden. 2. De Neckardreef wordt niet voor bussen afgesloten. Precieze lijnvoering en haltes van het buurtgerichte OV zijn niet opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie omdat deze later worden bepaald. De maatregelen voor autoverkeer (knips) hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.
18	Al ruim 50 jaar woon ik behoorlijk tevreden in Overvecht- Noord en heb de wijk zien groeien, sociaal zien afbrokkelen en op dit moment weer aan het opkrabbelen. Persoonlijk vind ik de omgevingsvisie een drama voor Overvecht, waar weinig bewoners inspraak in hebben gehad. Als je de cijfers bekijkt hebben maximaal 8% van de bewoners meegedacht over de omgevingsvisie, inspraakavonden worden door 0,006% bezocht en de ingevulde enquêtes zijn qua hoeveelheid ook onder de 1%! Hoe bedoel je, we hebben ons best gedaan om bewoners te betrekken? Opvallend is dat zelfs degene die in staat waren de enquêtes in te vullen, wat een gedrocht en met gestuurde vragen, tegen bepaalde stellingen waren, wat betekent dat draagvlak voor veel plannen niet toetsbaar en er waarschijnlijk niet is. Daarnaast worden veel plannen in de omgevingsvisie toch doorgezet ondanks het feit dat veel Overvechters de plannen slecht vinden. Overvecht is een mooie wijk om in te wonen, gebruik het geld wat in de aanpassingen gestopt zou gaan worden, om de aandachtspunten als sociale veiligheid, beter en goedkoper OV en vervuiling tegen te gaan. Als deze plannen doorgaan dan wordt Overvecht de komende 20 jaar een bouwput en waarom? Niet omdat de Overvechter dat wil, maar omdat er een aantal bestuurders hun zin willen doordraven en nooit in de wijk komen.	Van andere omgevingsvisies weten we dat het een abstract onderwerp is om over mee te denken; en dat de meeste bewoners meer geïnteresseerd zijn om mee te denken op het moment dat een ontwikkeling concreter wordt. Dat maakt ook dat we tevreden zijn met de hoeveelheid betrokken bewoners die met ons mee hebben gedacht en hebben gereageerd. We hebben door een mix van verschillende communicatiekanalen, -middelen, manieren en momenten geprobeerd om zo veel mogelijk mensen te bereiken. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie gaat dit betalen? Er is geen geld om de NRO aan te pakken en om het OV te verbeteren maar wel om Overvecht op de schop te nemen!? Is er niet genoeg geld verspilt aan de Uithoflijn, Overvecht Noord aardgas vrij, de parkeren app, versmalling Marnixlaan en omstreken. Allemaal trajecten waarin er niet geluisterd wordt naar de bewoners die er rechtstreeks mee te maken hebben. Overvecht is als wijk op dit moment langzaam aan het opkrabbelen, je ziet steeds meer autochtonen gezinnen huizen kopen, waardoor de wijk diverser wordt. Maak het aantrekkelijk door de bewoners aangegeven aandachtspunten aan te pakken. Hiermee zou de bewoner van Overvecht geholpen worden en niet door de uitvoer van de voorgestelde omgevingsvisie.	en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.
19	In de omgevingsvisie lijken de woningen van het complex Dommeringdreef/Brandenburchdreef weg te vallen, of in elk geval het deel aan de Dommeringdreef. Ik las ook dat er sprake is van 'bebouwing weghalen' om park De Watertoren weer aan te laten sluiten naar het Noorderpark. Betekent dit dat het de bedoeling is dat het hele complex gesloopt wordt? En op welke termijn zou dat ongeveer zijn? Het gaat namelijk om een complex dat behoorlijk degelijk is en nu nog goed onderhouden is. (En het slopen van alleen de Dommeringdreef zou wel betekenen dat de sociale ruimte die hier is vervalt.) Ik kon het ook niet terugvinden in de kaarten van 'nu/straks/later', op al die kaarten staat het complex al niet meer aangegeven. Aanvulling 20 mei: **Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden.	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de aangepaste omgevingsvisie heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed. In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid** Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt	omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden. De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
20	Kernpunten zienswijze Abrona Algemeen ■ Vanwege het scheiden van wonen en zorg is de behoefte aan sociale huurwoningen onderschat; ■ Er is onvoldoende aandacht besteed aan passende woonzorgconcepten voor kwetsbare doelgroepen; ■ De twee locaties van Abrona in Overvecht zijn ten onrechte niet aangewezen als "Zorg"; Locatie Brandenburchdreef 5 ■ Abrona verzoekt uw raad om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden.	U heeft gelijk dat het symbool 'Zorg' mist op de locatie van Brandenburchdreef 5. Wij zullen dit herstellen op de (buurt)kaart. De locatie van Faros is aangewezen als 'Transformatie in het groen' omdat het aan een belangrijke groenstructuur ligt, de (gewenste) verbinding van Park de Watertoren naar het Noorderpark. Op deze plek is transformatie wenselijk, als het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De bouwhoogte is maatwerk per ontwikkeling en afhankelijk van ligging in de wijk, omliggende bebouwing en de voorziene herontwikkeling in de omgeving. De richtlijnen die we als gemeente hebben meegegeven bij het opstellen van de Programmatische Uitgangspunten liggen in deze lijn en wijken daarmee niet af van eerder gedeelde kaders.

Nr.	Reactie	Antwoord
	■ Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. Locatie Ghanadreef 2A ■ De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona wenst echter op een kortere termijn haar locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. Dit zal hierna worden toegelicht. 1. Toelichting op de activiteiten van Abrona 1.1 Abrona ondersteunt volwassenen met een verstandelijke beperking. Abrona biedt langdurige zorg, behandeling, participatie en maatschappelijke ondersteuning. Dit wordt in totaal op circa zestig locaties in de provincie Utrecht aangeboden. Zorgaanbod 1.2 Abrona biedt verschillende gespecialiseerde behandelingen aan, zoals psychologische behandelingen, vaktherapie en paramedische behandeling. Voor behandeling kunnen cliënten terecht in het gezondheidscentrum in Huis ter Heide en in de poliklinieken in Maarssenbroek en Leidsche Rijn. Ook is er een polikliniek in het Diakonessenhuis in Utrecht. 1.3 Daarnaast heeft Abrona verschillende soorten plekken om te wonen voor mensen met een verstandelijke beperking. Iedereen vanaf 18 jaar met een CIZ-indicatie 'Verstandelijk gehandicapten' is welkom bij Abrona. Abrona biedt de ondersteuning vanuit verschillende woonvormen, variërend van een beschermde woonomgeving met meerdere bewoners tot individueel wonen met ondersteuning op afstand. Wonen in een beschermde	Voor de hele buurt Neckardreef willen we dat het aandeel sociale huur afneemt. Dat neemt echter niet weg dat er wel nog sociale huurwoningen nieuw kunnen worden gebouwd. We streven er namelijk ook naar om bestaande sociale huurwoningen te 'verkleuren' naar bijvoorbeeld middeldure huur. Dank voor uw zienswijze op de Omgevingsvisie en specifiek op de buurtkaart Zambesidreef e.o. Het ontbreken avn het zorgsymbool ter plaatse van de Ghanadreef 2A is inderdaad een ommissie die wij herstellen voorafgaand aan de vaststelling van de Omgevingsvisie door de raad. Tevens vraagt u of de ontwikkeling van marktinitiatieven is gekoppeld aan de fasering van de gemeente (openbare ruimte). Alhoewel het in sommige gevallen zeker wenselijk is om hierin gelijk op te trekken zullen wij marktinitiatieven die wij ondersteunen ook eerder begeleiden dan 2030. Wij zijn op de hoogte van de activiteiten van Abrona in Utrecht en Overvecht en we voeren overleg over de locaties Brandenburchdreef 5 en Ghanadreef 2A. De grote behoefte aan sociale huurwoningen herkennen we. Daarom wordt er in de hele stad ingezet op het vergroten van dit segment. Omdat het aandeel in Overvecht relatief al hoog is, zetten we in Overvecht niet in op een kwantitatieve groei (groei in aantallen). Wel willen we dat het aanbod beter aansluit bij de vraag, bijvoorbeeld vanuit kleine huishoudens en mensen met een zorgvraag. Daarom blijft er ook in nieuwbouw ruimte voor sociale huurwoningen, bijvoorbeeld voor deze groepen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woonomgeving betekent dat meerdere cliënten in 1 wooncomplex wonen, met 24 uur per dag begeleiding en/of zorg van Abrona. Onder andere door marktontwikkelingen (her)ontwikkelt Abrona niet zelf (meer) locaties voor de lichtere doelgroep waarbij individueel en/of individueel geclusterd wordt gewoond met ondersteuning op afstand. Voor cliënten in een zwaardere doelgroep die wonen in een beschermde woonomgeving zal Abrona dat wel (blijven) doen.	In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten.
1.4	De meeste cliënten die zelfstandig wonen, huren zelf een woonruimte van de woningbouwvereniging. Zij hebben een Wmo of Wlz-beschikking en ontvangen ambulante begeleiding thuis van Abrona. De ondersteuning is heel verschillend. Bijvoorbeeld hulp bij zelf koken. Met geld leren omgaan. Het huishouden doen. Een formulier invullen. Of iets anders. Deze hulpvorm is de laatste jaren steeds belangrijker geworden. Door het scheiden van wonen en zorg en een tekort aan voldoende passende intramurale plekken wonen mensen steeds langer thuis met ambulante hulp.	In de Omgevingsvisie wordt ingezet op een variatie aan woningen, ook voor doelgroepen die behoefte hebben aan zorg- en/of ondersteuning. Op het schaalniveau van de omgevingsvisie wordt niet specifiek ingegaan op enkele doelgroepen of belanghebbenden. De Omgevingsvisie biedt in onze beleving voldoende ruimte voor partijen zoals Abrona om in Overvecht actief te blijven.
	Locaties in Overvecht	
1.5	Abrona heeft in de wijk Overvecht twee locaties: aan de Brandenburchdreef 5 en aan de Ghanadreef 2A. De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef bood woonruimte aan 24 cliënten met een lichte of milde verstandelijke beperking. Het gebouw voldoet echter niet meer aan de hedendaagse voorwaarden om goede zorg te verlenen. Abrona wil het gebouw daarom vervangen door een nieuw gebouw. De huidige bewoners van Faros zijn voor de tussenliggende periode verhuist naar een nieuwe locatie in Vleuten. De locatie wordt vanaf juni 2024 tot en met november 2025 gebruikt voor de opvang van 36 vluchtelingen uit Oekraïne.	
1.6	Abrona is van plan om de woonlocatie Faros te slopen en een nieuw gebouw te laten bouwen. Abrona verkent momenteel de mogelijkheden voor het woonzorgprogramma. De voorkeur gaat vooralsnog uit naar gespikkeld wonen. Bij gespikkeld wonen wonen mensen met en zonder hulpvraag samen in een wooncomplex. Het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	idee is om in het nieuwe pand 48 zelfstandige wooneenheden te realiseren: 24 wooneenheden voor cliënten van Abrona en 24 wooneenheden voor de sociale verhuur. De nieuwbouw zal vanzelfsprekend een groter bouwvolume hebben dan het huidige gebouw aan de Brandenburchdreef waar (slechts) 24 cliënten in een groep woonden. De (financiële) haalbaarheid van deze plannen maar ook andere opties worden onderzocht. Projectleider bij de gemeente Utrecht, de heer [NAAM], is hiervan op de hoogte.	
1.7	De locatie aan de Ghanadreef 2A staat leeg en doet daarom tijdelijk dienst als kantoor met voorzieningen voor de zorg. Gelet op de huidige omvang van het pand kunnen er slechts 24 cliënten worden gehuisvest. Die omvang is te beperkt om een kostendekkende zorgexploitatie te kunnen realiseren. Omdat er een groot tekort is aan zorgmedewerkers is er namelijk een minimale omvang per groep nodig. De bedoeling is daarom dat deze locatie 40 cliënten in een zwaardere doelgroep kan huisvesten, met aanvullende ruimten om zorg te verlenen. Om dit te realiseren wenst Abrona vervangende nieuwbouw op deze locatie waarbij een groter bouwvolume kan worden gerealiseerd.	
	2. Algemene opmerkingen Aantal sociale huurwoningen 2.In de ontwerp-omgevingsvisie heeft uw raad de toekomst voor Overvecht beschreven. Een van de ambities is dat er minimaal 5000 woningen worden toegevoegd voor verschillende groepen, waarbij het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft en woningen in het midden en hogere segment worden toegevoegd.	
	2.2 Abrona vraagt aandacht voor de maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van het scheiden van wonen en zorg. De komende jaren doen steeds meer mensen een beroep op (ouderen)zorg. Dit terwijl het aantal mensen dat werk in de zorg en het aantal mantelzorgers niet in dezelfde mate toenemen. De zorg moet daarom anders georganiseerd worden. Het uitgangspunt is om thuis te tonen, tenzij dat niet meer kan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zo heeft de minister bijvoorbeeld het programma Wonen, Ondersteuning en Zorg voor Ouderen (WOZO) gepresenteerd, om ervoor te zorgen dat ouderen langer zelfstandig kunnen wonen. 2.3 Ook voor de cliënten van Abrona heeft het scheiden van wonen en zorg en veranderende weten regelgeving invloed op de zorg die Abrona biedt. Het uitgangspunt is dat zij zo lang als mogelijk thuis wonen en ambulante begeleiding ontvangen. Dat betekent dat er reguliere woningen nodig zijn waar de cliënten van Abrona kunnen worden gehuisvest. Dit zijn over het algemeen woningen in de sociale sector, omdat de financiën van cliënten van Abrona veelal niet toereikend zijn voor woningen in de midden- en vrije sector. Er zal dus in een toenemende mate vraag zijn naar sociale huurwoningen. 2.4 Abrona vraagt zich af of uw raad in de ontwerp-omgevingsvisie wel rekening heeft gehouden met deze maatschappelijke ontwikkelingen en heeft onderzocht wat de effecten zijn van het scheiden van wonen en zorg op de vraag naar sociale huurwoningen tot 2040. Zo is in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk moet blijven (p. 14) en het aantal sociale huurwoningen in principe minimaal terugkomt in nieuwbouw (p. 47), maar de verwachting van Abrona is dat er juist méér sociale huurwoningen nodig zijn dan in de visie wordt verondersteld. Abrona verzoekt uw raad om hier in het kader van het vaststellen van de Omgevingsvisie zorgvuldig naar te kijken en zo nodig extra onderzoek te doen naar het aantal benodigde sociale huurwoningen in 2040. Woonzorgconcepten 2.5 In het kader van een divers woningaanbod is specifiek aandacht besteed aan het aantal ouderen in Overvecht en het realiseren van voldoende toegankelijke woningen voor deze doelgroep (p. 45 en 49). Abrona zou graag zien dat er - naast ouderen - ook aandacht wordt besteed aan andere kwetsbare doelgroepen in Overvecht, zoals de cliënten die zij bedient, en het realiseren van passende woonzorgconcepten voor deze doelgroep. Het betreft namelijk niet uitsluitend ouderen die behoefte hebben aan een woonvorm waar ook	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zorg wordt geboden. Er dient ook voldoende passende ruimte te zijn voor wonen in een beschermde woonomgeving voor bijvoorbeeld volwassenen met een verstandelijke beperking en voor mensen met psychische problemen. Daar is in de ontwerp-omgevingsvisie in de visie van Abrona ten onrechte geen aandacht aan besteed. 2.6 Abrona is wel verheugd te lezen dat de gemeente voor nieuwbouw wil inzetten op een variatie aan toegankelijke woningen en gemengde woonconcepten, omdat dit leidt tot meer kwaliteit in een meer gemengde buurt (p. 44 en 47). Een voorbeeld waar Abrona aan denkt is gespikkeld wonen. De combinatie van zorgwoningen en reguliere (sociale) woningen leidt niet alleen tot betaalbare woonzorgconcepten maar zorgt er tevens voor dat de sociale samenhang tussen de bewoners groeit. In een wijk als Overvecht is dat een pré. 3. Locatie-specifiek Brandenburgdreef 5 3.1 De woonlocatie Faros aan de Brandenburchdreef 5 is gelegen in de buurt Neckardreef e.o. Het valt Abrona in de eerste plaats op dat de locatie op de buurtkaart (p. 76) niet is getypeerd als locatie voor "Zorg". Voor zorgcentrum Careyn Rosendael (p. 69) is dat bijvoorbeeld wel gedaan. Abrona verzoekt uw raad daarom om in de nog vast te stellen Omgevingsvisie het symbool "Zorg" ook aan woonlocatie Faros toe te kennen. 3.2 De woonlocatie Faros is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt' met 'Transformatie in het groen'. Voor locaties die zijn aangewezen voor 'Transformatie in het groen' worden kansen gezien om door de herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren (p. 35). Sloop-nieuwbouw is daarbij mogelijk, mits dit een bijdrage levert aan vergroening, groenbeleving en het verbeteren van de verbinding van de woonbuurten met de groenstructuren en parken bijdraagt (p. 43). 3.3 Abrona wenst op deze locatie sloop-nieuwbouw te realiseren, waarbij bij voorkeur wordt ingezet op een gemengd woonzorgconcept	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(gespikkeld wonen). Daar is een groot/groter bouwvolume voor nodig. In stedelijke buurten is hogere bebouwing gelukkig ook mogelijk: de basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (p. 39). Abrona vreest echter dat de aanwijzing van haar locatie als 'Transformatie in het groen' negatieve consequenties heeft voor de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Door de verplichting om bij sloop-nieuwbouw te vergroenen, zijn er minder bouwmogelijkheden en dus minder mogelijkheden om een woonzorgconcept te realiseren. Dit is in de visie van Abrona onwenselijk. Abrona verzoekt uw raad daarom om de locatie aan de Brandenburchdreef 5 niet aan te wijzen voor 'Transformatie in het groen', althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze aanwijzing niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. 3.4 Het realiseren van een gemengd woonzorgconcept (gespikkeld wonen) betekent ook een toename van het aantal sociale huurwoningen. De visie voor de Neckardreef e.o. is echter dat er het aandeel sociale huurwoningen moet afnemen. Abrona vreest dat deze visie op sociale huurwoningen de mogelijke woonvormen die zij voor de woonlocatie Faros verkent tot een minimum beperkt. Abrona verzoekt uw raad - mede indachtig hetgeen in deze brief over het scheiden van wonen en zorg is opgenomen - het aandeel sociale huurwoningen in de buurt Neckardreef e.o. te heroverwegen, althans in ieder geval te bevestigen dat Abrona door deze visie niet beperkt wordt in haar ontwikkelingsmogelijkheden. Ghanadreef 2A 3.5 De locatie aan de Ghanadreef 2A is gelegen in de buurt Zambesidreef e.o. Het valt Abrona op dat ook aan deze locatie op de buurtkaart (p. 70) het symbool "Zorg" niet is toegekend. Abrona verzoekt uw raad dat in de nog vast te stellen Omgevingsvisie alsnog te doen. 3.6 De locatie is op de buurtkaart aangewezen als een 'Stedelijke buurt'. In stedelijke buurten is ook hogere bebouwing mogelijk,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	omdat deze buurten de overgang vormen tussen het hoogstedelijk gebied en de woonbuurten. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (p. 39). Het ontwikkelingsperspectief van Abrona voor deze locatie betreft vervangende nieuwbouw voor een zwaardere doelgroep waarbij een groot bouwvolume kan worden gerealiseerd. Dit sluit aan op de visie die de gemeente heeft ten aanzien van de hoogte van bebouwing in dit gebied. 3.7 De ontwikkeling van de buurt Zambesidreef e.o. is door de gemeente vanaf 2030 gepland (Fase 3). Abrona gaat ervanuit dat particuliere en marktinitiatieven niet gehouden zijn zich aan deze fasering te houden. Abrona wenst namelijk op een kortere termijn de locatie te herontwikkelen. Abrona verzoekt uw raad te bevestigen dat de in de Omgevingsvisie opgenomen geplande fasering niet van toepassing is voor haar initiatief aan de Ghanadreef 2A. 4. Tot slot 4.1 De ontwerp-omgevingsvisie laat nog wat onduidelijkheden bestaan over de visie die uw raad heeft in relatie tot de activiteiten die Abrona verricht. Abrona vraagt zich met name af of uw raad wel stil heeft gestaan bij de gevolgen voor het woningprogramma door het scheiden van wonen en zorg. Voor de twee locaties die Abrona in Overvecht heeft wenst zij de zekerheid te verkrijgen dat rekening is gehouden met haar belangen en de visie te ontwikkelplannen van Abrona niet aan banden legt c.q. kan leggen. Abrona hoopt en spreekt de verwachting uit dat uw raad deze zorgen kan wegnemen.	
21	Goed om te lezen dat Overvecht wordt aangepakt. Betreffende het onderwerp verkeer valt mij op dat er wordt gekeken naar het ontlasten van de wijk. Er valt te lezen dat verkeerd verplaatst moet worden naar de N230. Deze N230 is reeds erg druk en zorgt voor veel overlast bij omwonenden. Er is hinder van geluid, smerige	De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitlaatgassen, zeer snel rijdend verkeer (boven de toegestane snelheid) en veel sluipverkeer over de Gageldijk. Door het verkeer te verplaatsen naar de N230 lost het probleem zich niet op. Het probleem verplaatst zich. Wanneer men voornemens is het verkeer te verplaatsen naar de N230, zal er een zorgvuldige oplossing moeten komen over het al zeer lang lopende NRU project. De NRU hoort bij overvecht, en wordt niet opgenomen in de plannen voor het verbeteren van de wijk. Als de gemeente de wijk écht wil verbeteren zal ook de N230 aangepakt moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn het ondertunnelen of het geheel verplaatsen van de NRU richting Westbroek (tussen de Kooidijk en de Dokter Welfferweg. Wanneer de N230 wordt verplaatst of ondertunneld is ook direct de wijk meer verbonden met het Noorderpark voor zowel inwoner als dier. In bovenstaand scenario is er ruimte voor meer groen en meer nieuwbouw op de tunnelbuis in geval van ondertunnelen. Of in het geval van verplaatsen is voorgaande mogelijk op de vrijgekomen strook.	
22	Helaas vallen alle bijeenkomsten in onze vakantie en we kunnen dus alleen schriftelijk onze bezwaren en vragen indienen. Bij deze. Ons grootste bezwaar is de brug. Tot onze grote teleurstelling zien we dat de Gemeente voor de zoveelste keer het idee presenteert voor het zogeheten dievenbruggetje over de vecht. Een fiets- en voetgangersbrug, waarover onverlaten makkelijk en snel kunnen ontsnappen van strooptochten vanuit Overvecht en Zuilen en omgekeerd. Dit voorstel is al diverse malen gedaan. Telkens zijn buurtbewoners hiertegen in actie gekomen en ging het weer even niet door. Je zou bijna gaan denken dat er iemand binnen de Gemeente persoonlijke belangen bij heeft. Anders zou de Gemeente wel luisteren naar haar burgers en niet telkens proberen ze iets ongemerkt door de strot te duwen.	1. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat ons betreft gaan wij als burgers hierover opnieuw, voor de zoveelste keer, weer het gevecht aan met de Gemeente. Helaas. Daarnaast in willekeurige volgorde de volgende zorgpunten 2. Financiering Wij vragen ons af hoe de Gemeente dit alles gaat financieren. We hopen niet dat dit een zodanig grote extra gelddruk gaat opleggen dat de gemeente ook in overvecht het betaald parkeren als inkomensbron moet gaan opvoeren. 3. Waar komen woningen U geeft aan dat de plannen 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe werkplekken gaan opleveren in overvecht. Op de kaart van Vechtzoom-zuid staat in de legenda dat in de groen/oranje gebieden er “kleine aantallen woningen” bijkomen, in het groen. Wij hebben met een loep gekeken, maar zien in Vechtzoom-zuid geen groen/oranje gebieden. Is de kaart niet duidelijk? Of klopt het dat er geen groen/oranje gebieden zijn in ons deel van overvecht en dat er dus geen woningen bijkomen ten koste van groen. 4. Autovrij Er staat dat o.a. de carnegiedreef autovrij wordt. Dat is dé hoofdader vanuit ons deel van overvecht naar de snelweg A27 etc. a. Omrij routes: Dichtknijpen van een hoofdader, rijmt totaal niet met het uitgangspunt dat overvecht bereikbaarder moet worden. Het is een nobel streven dat de gemeente voorrang wil geven aan fietsers en voetgangers. De gemeente woont echter niet in overvecht, dat doen wij de bewoners. Wij gaan ook niet vertellen hoe u zicht moet verplaatsen in de privésfeer. Helaas wonen in overvecht ook veel ouderen en mensen die buiten overvecht werken of familie hebben.	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. 2. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren. 3. Het klopt dat hier geen groen-oranje gebieden zijn aangegeven. Bovendien betekenen de groen-oranje gebieden niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is gewenst te gunste van groen zowel kwantitatief als kwalitatief. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	U geeft aan dat dat betekent dat mensen maar moeten omrijden, daarmee maakt u zich er heel gemakkelijk van af. Met het afsluiten van de hoofdader, wordt de druk op de omrij route erg groot. Die is nu al vaak problematisch druk, dat wordt dan erger. Het gaat nog langer duren om bij de snelweg te komen. Welke maatregelen gaat de gemeente nemen om gevaarlijke situaties op de omrij route te voorkomen? b. Veel aandacht voor OV. Sinds wij hier wonen zijn er alleen maar minder buslijnen en haltes gekomen. Dat sluit aan bij de landelijke trend van bezuinigingen op busdiensten. Voor hoelang garandeert het Utrechtse vervoersbedrijf dat de busdiensten blijven aansluiten bij het nieuwe plan? c. Wij als bewoners moeten veel inleveren voor een snelle busdienst naar station overvecht. Waarom naar station overvecht? In onze kennissenkring wil iedereen juist graag snel naar de binnenstad of naar centraal station Utrecht. Omrijden en overstappen op station overvecht maakt de reis langer, complexer en duurder. 5. Wegafsluitingen De toelichting wijst naar een wegafsluiting waar nu een bussluis is. In de toelichting wordt gesproken over “wegafsluitingen (meervoud)”. a. Hoeveel wegafsluitingen zijn er voorzien naast de twee genoemde (amazonedreef en carnegiedreef)? b. Hoe rijmt dat met het uitgangspunt dat overvecht hierdoor beter bereikbaar moet worden? Het is nu al een zoektocht als je van de ene plek naar de ander moet rijden binnen overvecht door alle blokkades. 6. Groener De wijk zou groener worden. Waar staat extra groen gepland? Wat	openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe naam gekregen "groene buurtranden". 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (middels de Alliantie Stedelijk OV) opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Op korte termijn wordt een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt daarvoor opgeofferd? Wegen? We lezen alleen maar over minder groen voor extra woningen 7. Parkeren Houdt de gemeente rekening met voldoende extra parkeerplekken voor die 8.000 nieuwe woon- en werkplekken. Met de huidige autodichtheid zijn dat al snel 10 tot 12.000 extra auto's. Het kan toch niet de bedoeling zijn van de gemeente om in overvecht een parkeerprobleem te gaan creëren, om dat dan vervolgens te kunnen gebruiken als argument om betaald parkeren in te voeren en daarmee bewoners op kosten te jagen en in een sociaal isolement te gaan plaatsen omdat de visite parkeergeld moet gaan betalen?	Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. 5. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 6. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 7. Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
23	Hoop toch echt dat er ook rekening gehouden wordt met de mensen die minder goed ter been zijn en alles met de auto moeten/ willen doen. Heeft de Utrechtse gemeenteraad nou nog niet door dat mensen de auto niet uit gaan omdat zij dat willen. Kijk alleen maar naar de Marnixlaan en het mislukte 1 baansweg gedeelte. Nu staat er de hele dag file en de hulpdiensten kunnen er niet langs, lekker slim gemaakt! Ook het mislukte van het gas af project, de gemeenteraad is goed bezig. Al die onzin kost ook nog eens miljoenen bah driewerf bah. Groen links en D66 helpen het mooie Utrecht om zeep.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
24	Gisteren ontving postcode 3563SC een 4pp tellend Wijkbericht van Gemeente Utrecht (dd april 2024): 'Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Vechtzoom-Zuid?'. Bij punt 1 van de overzichtelijke kleurenplattegrond staat: 'We maken de omgeving van winkelcentrum De Klop groener en aantrekkelijker'. Ook wordt gesteld dat de gemeente 15 jaar neemt om de plannen uit te werken en uit te voeren. Zolang kan er echt niet gewacht worden met het veiliger maken van de oversteekplaats op de Amazonedreef. Daarom wil ik u nogmaals vragen een bezoekje te brengen.	U bent in gesprek met de gemeente over dit specifieke knelpunt. Dit is niet een onderwerp voor de omgevingsvisie.
25	Fijn om te lezen dat overheid groener gaat worden en met fijne fiets en wandelroutes. Mijn feedback is dat de doorgaande groenstrook tussen de einsteindreef voor auto's en het fietspad groener (met ook hoog groen, struiken en bomen enz) wordt. Op dit moment is het lastig om een rustige route te nemen op de fiets vanaf het kanaal naar mijn huis (Ibisdreef). Ik zou het heel fijn vinden als de Einsteindreef genoeg groen heeft zodat je als fietser je meer afgesloten voelt van de gebouwen.	We zijn blij om te horen dat u de ambitie van de omgevingsvisie voor meer en beter groen steunt. Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan ivm sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.
26	Op de omgevingsvisie staan wat onwenselijke fiets- en voetgangerstunnels.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit doet inbreuk op de veiligheid van de wijk, de grenzen en de rust. Er zijn voldoende andere aansluitingen: bij de bestaande tunnel van de Tripkade, door de NS-tunnel en aan de Rietveld-zijde. Gelieve de huidige buurtopzet te respecteren. Er is voldoende mogelijkheid om in en uit de wijk te komen en het doorgaand verkeer heeft met de Tripkade en Talmalaam meer dan voldoende fiets- en wandelroutes. Ik hoor graag van u hoe dit verder wordt verwerkt in de plannen.	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
27	Leuk dat jullie overvecht beter willen maken. Maar als bij ons de buslijn verdwijnt moeten wij wel erg ver lopen voor een bus. Pekingdreef halte is om de hoek. Als wij helemaal naar de klopvaart moeten lopen. Pak ik eerder de auto en vermijd dus dan de binnenstad. En ga wel buiten utrecht mijn boodschappen enz halen. Beter de buslijn behouden in ons hoekje. En daar zo'n bussluis neerzetten als in Nieuwegein. Dan kan echt alleen de bus of veiligheidsdienst erdoor en geen andere autos/vrachtauto's. (zo'n bewegend blok in de weg.) Nu misgun je veel oudere bewoners hier het beetje vrijheid wat ze hadden.	We voegen een nieuwe busverbinding toe over de Carnegiedreef. Maar de bussen die nu door de verschillende buurten rijden blijven, zij het met kleinere voertuigen en mogelijk langs andere routes en met een andere frequentie. In de kaart ‘Openbaar vervoer’ in het hoofdstuk Veilig en Verbonden is dit aangegeven met een gestippelde blauwe lijn. U houdt dus ook een bushalte dicht bij uw huis. Precieze lijnvoering wordt later uitgewerkt.
28	Ik heb het wijkbericht Omgevingsvisie Overvecht gelezen. Hierin wordt geschreven over verkeer, werken, voorzieningen, meer werkplekken etc. Meer werkplekken, betekent ook meer personeel, betekent ook, meer en betere voorzieningen treffen, voor goed en bereikbaar openbaar vervoer. Wat ik in deze hele visie mis, is een bushokje plaatsen op de stadsbushalte Hudsondreef. Ik heb hierover gemaild met de Gemeente Utrecht, die mij doorverwijst naar het gemeentelijk vervoerbedrijf, dat mij doorverwijst naar de Gemeente Utrecht, van "het kastje naar de muur" dus.	Wij zijn het met u eens dat deze haltes slecht zijn ingericht. De haltes staan op de lijst van ontoegankelijke haltes, maar aanpassing is relatief ingrijpend. Gezien het beperkte budget worden er jaarlijks een aantal haltes aangepast, een herinrichting van de haltes aan de Hutsondreef is nog niet gepland. Voor de korte termijn gaan we uitzoeken of relatief kleine maatregelen, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van een bushokje, mogelijk is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een bushokje plaatsen op de Hudsondreef stond niet in het plan van de gemeente, toen alle bushokjes in Overvecht werden vervangen een jaar of 2 geleden, door exemplaren met Sedumplantjes dakjes en veel glaswerk. Allemaal hartstikke leuk, mag ook wat kosten natuurlijk, maar niet 1 afgedankt bushokje kon op de Hudsondreef worden geplaatst! Mij stoort het enorm, dat anno 2024, passagiers, na een dag werken, in de regen, hagel, sneeuw, hete zon moeten staan, terwijl ze wel een busabonnement hebben betaald en niet worden "behandeld" als iedere andere buspassagier, die wel in een bushokje kan schuilen en kan zitten in het overige Overvecht. Als ik u dan vertel, dat regelmatig de halte Hudsondreef wordt overgeslagen, door de chauffeur, terwijl die er volgens de dienstregeling wel moet komen, kunt u voorstellen, dat weer een kwartier wachten in de regen, hagel of sneeuw of hete zon, geen pretje is. Ik maak 5 dagen in de week gebruik van de bushalte Hudsondreef en werk ruim 7 jaar op de Tennesseedreef. Ook klanten van het veilinghuis op de Tennesseedreef maken gebruik van het openbaar vervoer en komen kijken op de kijkdagen. Het zou de plannenmakers sieren, om in de Omgevingsvisie op te nemen, dat er een bushokje komt op de Hudsondreef.	
29	Het voorstel van het invoeren van een knip tussen Meestertrip kade en de Tibetdreef heeft als groot nadeel dat woon werk verkeer vanuit Tuindorp naar amsterdam nu moet omrijden.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daaarnaast zorgt het voor vertraagde ontsluiting voor een groot deel van Tuindorp met de A27. Meer door Utrecht rijden is de enige optie. Het is een belangrijke auto verbinding tussen Overvecht en Tuindorp om zorgt ook voor verbinding tussen beide buren en dus ontsluiting naar de A27 en A2. Kan dit worden heroverwogen? Wellicht alleen voor inwoners van Tuindorp? Dan heb je een win win situatie.	het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.
30	Bij deze feedback op het voorstel om een knip toe te voegen tussen de Meester Tripkade en de Tibetdreef. Door deze knip zullen wij en onze buurtgenoten minder makkelijk op de ring Utrecht (met name stuk Noordelijke randweg / Zuilense ring) kunnen komen. Hierdoor zullen wij voor woon-werkverkeer richting Amsterdam dagelijks langer door Utrecht zelf moeten rijden. Hierdoor zal er vanuit het westelijke deel van Tuindorp, waar wij wonen, juist meer verkeer ontstaan door de stad - terwijl het idee juist is om de verkeersdruk in de stad te verminderen? Daarom het verzoek om het aanbrengen van de knip te heroverwegen. Mocht er toch een knip worden aangebracht, dan het verzoek om de Noordelijke randweg / Zuilense ring op te knappen / er een snelweg van te maken zodat Utrecht een volwaardige ring heeft. Het extra omrijden om op de ring te komen - door de knip - zal dan (hopelijk) worden gecompenseerd door betere doorstroming op de ring. Overigens iets dat niet alleen ten goede komt aan deze specifieke knip, maar ten behoeve van de gehele stad en bredere omgeving. Zonder goede ringweg hebben ‘knips’ namelijk zelden het gewenste effect.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Indien de knip toch doorgaat ook het verzoek de Meester Tripkade op te knappen en te vergroenen omdat er relatief weinig groen is in Tuindorp west / Laan van Liefland.	
31	Bedankt voor het toesturen van de omgevingsvisie van Overvecht, inmiddels heb ik ook het filmpje bekeken op You tube. Allereerst : het ziet er mooi uit en er is goed over nagedacht… Toch merk ik dat ik wat mis in dit verhaal en ik merk dat ik me wat irriteer aan een zin/woordkeuze. Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… Ik maak me oprecht zorgen hierover…. Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo'n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig	Dank voor uw complimenten voor en uw kritische noot bij de omgevingsvisie Overvecht. Het is heel vervelend om te horen dat u zich zorgen maakt en dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Het doel van het verminderen van het autogebruik is om de verkeersveiligheid te vergroten en om ruimte te maken voor andere functies, zoals spelen. We krijgen op dit moment heel veel meldingen van overlast door hard rijdende auto's en motoren. Dit willen we tegengaan. Dan de zin waarvan u zegt dat u zich irriteert/ergert aan de woordkeuze: "Autowegen door parken komen te vervallen". Wij bedoelen hier niet heel Overvecht mee. Met de parken bedoelen wij park De Gagel en park De Watertoren. De Carnegiedreef willen wij inderdaad niet meer toegankelijk maken voor auto's en alleen bussen en nood-en hulpdiensten mogen daar dan nog rijden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer) Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." (maar dat weten jullie natuurlijk al) En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: " Autowegen door de parken komen te vervallen" Huh? Overvecht is een Park! En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto's voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Nou een heel verhaal….ik denk ook..;" ach…2040…dan ben ik bejaard!!!!"🤦 Maar ik wil gewoon van de mogelijkheid gebruik maken om te reageren.😉	
32	Hiermee wil ik graag reageren op uw plan m.b.t de omgeving van de Zamenhofdreef. Wij zijn onlangs al getrakteerd op een plan dat het winkelcentrum betreft en de bebouwing er omheen. Voor mij betekent dat uitkijken op een 70 meter hoge flat vanaf mijn balkon op 7 hoog. Ik woon sinds januari 1971 op de Patmosdreef met veel plezier anders blijf je niet zo lang. Nu zijn net onze binnentuinen door het Groene lint onder handen genomen en bijna klaar. Die renovatie was ook nodig . Het gaat bij ons alleen weer om 6 parkeerplaatsen die verdwenen tbv van groen. Dan komen er ook nog hier en daar electrische oplaad parkeerplaatsen bij. En dan is er ineens uw plan. Binnentuinen bebouwen met woningen. Die zijn net dus gerenoveerd en zijn broodnodig groen voor als je in een flat woont en niet zelf een tuin hebt. Wie komt er toch op zo'n idee. Liever niet dus aan de Chiosdreef, Kosdreef en Thiradreef. Daar wordt intensief gespeeld en daar hoort geen woning te komen. Dat kost weer parkeerplaatsen. Op de Samosdreef kan ik wel een zekere bebouwing me voorstellen. Daar heeft in de binnentuin aan de noordzijde vroeger al een gebouwtje gestaan. Dat na een brand is verdwenen. In de hoop dat u uw plannen wat aanpast, omdat tezamen met de bebouwing aan de Zamenhofdreef zelf het te veel is voor de huidige bewoners. Heeft de gemeente er overigens wel geld voor.	De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef en Zamenhofdreef is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van maaiveld parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En wie wil er nu wonen in een huis waar alle flatbewoners omheen van balen en er bovendien allemaal van bovenaf op uitkijken.	
33	Autoluw/verkeersplannen van de gemeente. • **Bereikbaarheid huisarts** Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de huisarts. In veel gevallen zal de huisarts als de plannen worden uitgevoerd bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezing zelf met spoed naar de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie, de band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. • **Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen, voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen(psychische, te ver lopen na een bushalte). Voor deze mensenis het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen. • **Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week, dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis. • **Ouderen en gehandicapten.**	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer u boodschappen wil doen met de auto kan dat in de toekomst nog steeds. Mogelijk moet u wel iets omrijden ten opzichte van de huidige situatie. Verplaatsen met de auto blijft ook in de toekomst mogelijk. Daarbij hebben we de verkeersmaatregelen aangepast (zie hoofdstuk 2 van de reactienota). De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Uit de modelberekeningen blijkt dat het goed mogelijk is (delen van) deze wegen in te richten als 2x1 rijbanen, mits er aanvullende verkeersmaatregelen worden getroffen voor een goede doorstroming (dynamisch verkeersmanagement). In de visie is opgenomen dat we de Einsteindreef, Brailledreef en een deel van de Franciscusdreef versmallen van 2x2 naar 2x1 rijbanen. Dit doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even na je ouders om zorg te verlenen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. • Brandweer en Ambulance kan door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. • **Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid niet ten goede van de wijk. Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk. • **CO2 uitstoot / luchtvervuiling** Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild word. Immers is niets vervuilende dan een stationeer draaiende motor. • Toename files in de wijk. De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen er op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Het staat nu al elke dag een file vanaf de Fransicusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde). • De thuiszorg word op hierdoor onbetaalbaar , dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van client na client. Hierdoor meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe). • **Veiligheid vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc)** moeten s 'nacht over de straat lopen om na hun auto te gaan, met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc.	gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Naast het HOV blijft er ook openbaar vervoer dat door de buurten rijdt. De bussen worden niet gratis. Niet al het parkeren gaat van straat en er is geen sprake van dat geparkeerd moet worden aan de rand van de wijk. Parkeren zal altijd op loopafstand van uw woning zijn. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. In uw zienswijze heeft u het ook over persoonlijke redenen waarom afsluiting van de Singaporedreef niet wenselijk is. Dit deel van uw zienswijze is niet opgenomen in de reactienota. Vanwege de persoonlijke veiligheid van u en uw gezin is het in uw ogen noodzakelijk dat u uw woning met de auto kunt bereiken. Wij begrijpen uw zorgen en wegen dit mee in onze reactie op de inhoudelijke delen van uw zienswijze.
	Hoogwaardig ov.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om na een voorziening te kunnen komen.
- Bus / ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk.
- De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus s'nachts even na je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus.
- Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving)

Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer.
Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de
wil van alle bewoners van de Singaporedreef.

- Overlast en veiligheid Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in hetverleden ook was overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avond rust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur na je werk moet).
- Ouderen en gehandicapten
  Worden gedwongen om te verhuizen, dan wel een hun huis te gaan verkopen. Omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto. Maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). Hierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuisd niet even na 50 jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ambulance , brandweer Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is • Er geen achterom parkeerplaats is. Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin. Om op korte afstand van je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef. • Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden. Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tuin/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via devoorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! • Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je s ‘nacht na je werk moet, de bussen rijden niet je kan dan overvallen worden, aangerand worden etc. Schades aan auto’s gaat de gemeente die vergoeden, auto’s die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is .Veel gezinnen werken in ploegendiensten en op wisselende tijden die zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind na de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met je auto na de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	huisartsenpost te gaan als het ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Waarom wordt de straat niet doodlopen gemaakt met een keer lus. Dit kan prima bij de garage's die op hoek staan bij de Bangkokdreef kopse kant van de Singaporedreef. Dit zou al het onnodigeverkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt word door bestemmingsverkeer. Wat dus een betere oplossing zou zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen. **Persoonlijke redenen prive redenen** [weggelaten vanwege persoonlijke informatie]	
34	Bij deze enkele opmerkingen/ bezwaren bij: **Punt 2:** Afsluiten van de Carnegiedreef en Rio Brancodreef zal zorgen voor extra drukte en vervuiling op de ringweg. **Punt 8 :** De extra brug over de Vecht is o.i. een onnodige en grote kostenpost. Fietsers kunnen meer dan voldoende routes kiezen om naar Overvecht en het Noorderpark te komen. bovendien, als je fietst is het niet erg om een klein stukje verder te fietsen zeker niet met E- bikes etc. **Daarom : bouw daar geen brug!** Ook het idee van een fietspad door de groenstrook bij de Experimentele Flats is volledig onnodig en veroorzaakt een grote inbreuk op het aanwezige ecosysteem aldaar. Daarbij zou ook het woongenot, de veiligheid en de rust daar verstoord worden door een fietspad aan te leggen. **Daarom laat dit stukje park en de natuur met rust!**	Op termijn wordt de Carnegiedreef autovrij als onderdeel van de Centrale as. Dit is nu verduidelijkt in de omgevingsvisie. De NRU is belangrijk voor Overvecht. In de omgevingsvisie is de relatie tussen de omgevingsvisie en de plannen voor de NRU beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook

Nr.	Reactie	Antwoord
		voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. De gevoeligheid rond deze verbinding door de groenstrook bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.
35	Bedankt voor de wijkbericht met de omgevingsvisie Overvecht. Het ziet er duidelijk uit en wat jullie van plan zijn. Ik woon zelf op de Sint Maartendreef en zie dat er plannen zijn om hier veel woningen te bouwen. Dat vind ik erg jammer en zorgwekkend. Het is hier al ontzettend druk. Een van de drukste plekken/meest dichtbevolkt van Nederland las ik ergens. De enige plekken waar het mogelijk is om te bouwen zijn de parkeerplek hier voor mij en het stukje groen aan de andere kant van de bushalte. In beide gevallen is dit erg nadelig voor de buurt en bewoners. Minder parkeergelegenheid en groen. Een flat van 50 meter ineens voor ons is zeer deprimerend.	In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik zie dat de gemeente in Overvecht heel erg met gentrificatie bezig is en zo de buurt wil verbeteren. Dat is zeker een goed idee maar het zit hier al zo vol. De enige fijne aan deze buurt is al de open ruimtes en groen maar dat gaat dus ook verdwijnen... Is het mogelijk om voor de mensen die hier wonen urgentie te krijgen bij woningnet/mijndak? Ik zit al 17 jaar in de wacht daar maar nog altijd kom ik niet eens in de top 10 voor welke woning dan ook...	groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Deze voorrang geldt echter niet voor elke woning in Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
36	Bij Park de Watertoren staat nu: "Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit en een meer open uitstraling, door natte natuur en sportfuncties, met natuurlijke oevers waar mogelijk." Dit gaat echt over het recreatiegebied: geel omcirkeld in bijlage. Rood omcirkeld in de bijlage, in het huidige voetbalveld: Trapveld Park de Watertoren. Dit voetbalveld bestaat uit echt gras en is erg groot waardoor de meeste kinderen bij het Cruijff court iets verderop gaan voetballen. Zijn aanbeveling zou zijn om hier een pumptrack met lagere instap dan bij Ruigenhoek neer te leggen. Dat kinderen uit de wijk hier kunnen beginnen met BMX'en, steppen, skateboarden, skaten. En wanneer kinderen ouder en hier zijn uitgeleerd naar skatepark en pumptrack Ruigenhoek gaan! Een mooie laagdrempelige opstap om in de wijk met urban sports in aanraking te komen! Ruimte die dan nodig is voor zo'n pumptrack heeft ongeveer de grootte van een Cruyff Court. Maar mijn collega's denken hier dus graag op mee. De ruimte is meer dan groot genoeg voor een pumptrack en zelfs een ander sportveldje ernaast. Hij hoort ook van collega's dat dit een fantastische plek hiervoor zou kunnen zijn! Wil je deze opties meenemen?	Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk gekeken worden welke soort sport- en beweeginriching passend is. Hierbij zal gekeken worden naar behoefte in de wijk, maar ook naar variatie in aanbod. ASM skillsgardens, atletiekpleinen, velo parcours en pumptracks zijn voorbeelden van inrichting die hierbij interessant kunnen zijn.
37	Ik wil graag reageren op wat de omgevingsvisie Overvecht betekent voor buurt Vechtzoom-Zuid. Ik woon zelf op de Sao Paulodreef met aan een zijde een prachtig stuk park. Ik geniet van het groen en de rust. Een contrast met de voorkant van de flat waar voornamelijk paarkeervakken en asfalt is, met ook regelmatig overlast van auto's en hangjongeren. In de plannen is een kort stukje fiets/wandel pad getekend dwars door het park dat uitkomt op de Japuradreef. Ik vind dit een heel slecht idee. Een fietspad zal er voor zorgen dat het veel drukker in het park wordt en daarmee meer overlast komt, vlak langs mijn flat. Door ebikes/ scooters etc zal het ook gevaarlijker worden voor wandelaars en	De gevoeligheid rond deze verbinding is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	spelende kinderen. De kans dat vanaf dit fietspad mensen ook over de wandelpaden links en rechts gaan rijden is groot. Wat het voor wandelaars nog gevaarlijker maakt en ook meer overlast geeft in andere delen van het park en rond mijn flat. Bovendien gaat het fietspad over een velde waar ik en buren regelmatig in de zomer zitten. Daarnaast snap ik niet waarom hier een fietspad moet komen. Het fietspad sluit aan de oostkant nergens op aan. Bovendien komt er iets zuidelijker al een extra fietspad dat wel een doorgaande fietsroute geeft van oost naar west. Het is mijn inziens overbodig om twee fietspaden te maken op zo'n klein stukje. Dat ten koste gaat van groen en woongenot voor mensen in onze flats en gebruikers van het park. Ik hoop van harte dat het plan wordt aangepast en het fietspad er niet komt.	
38	Graag laat ik u weten dat als inwoner van Overvecht het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht met veel plezier heb gelezen. Overvecht is al een mooie wijk en met het omgevingsplan wordt onze wijk mooier en leefbaarder. Dat is belangrijk in een wijk waar bijvoorbeeld veel inwoners niet de mogelijkheden hebben om de stad te ontvluchten tijdens hittegolven. Automobiliteit is een gevoelig onderwerp. Ik vind het wat dat betreft belangrijker om woonbuurten autoluw te maken dan de grote doorgaande wegen te versmallen. De meerwaarde daarvan zie ik wel ten noorden van Overvecht Centrum, waar een park kan ontstaan door het autoverkeer naar de noordelijke rijbanen te verplaatsen.	Bedankt voor het compliment en uw betrokkenheid bij de plannen van de omgevingsvisie. Ook wij vinden het belangrijk om de woonbuurten autoluw te maken om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. De grote doorgaande wegen worden alleen versmald als dat qua verkeersafwikkeling ook mogelijk is. Dat zal nog verder worden onderzocht.
39	Tigrisdreef Afsluiting autoverkeer Tigrisdreef zal voor extra opstoppingen, overlast, milieuvervuiling, verkeersovertredingen en ongelukken zorgen (zie ook Marnixlaan). Graag de buurten bereikbaar houden vanuit verschillende toegangswegen. Er zijn al knips geweest in het verleden (Mekongdreef)	Tigrisdreef We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

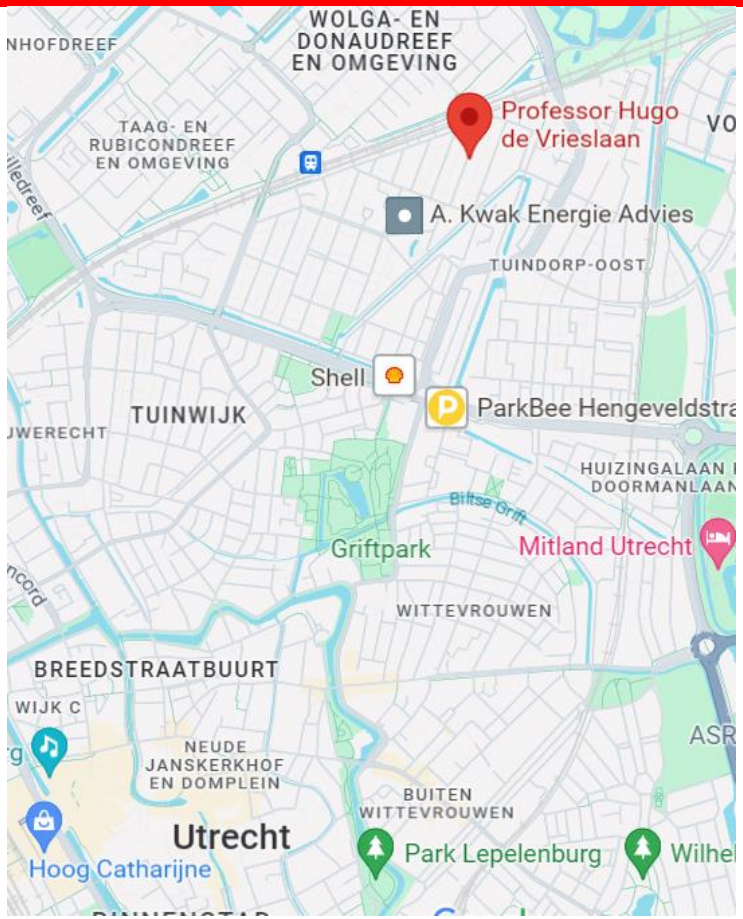
Nr.	Reactie	Antwoord
	en een kritisch rapport over de herindeling van de Tigrisdreef etc. met drempels en wegversmallingen. Hoofdfietsroute Op de kaart Donaudreef, Wolgadreef e.o. staan oranje hoofdfietsroutes ingetekend, waaronder één rechte lijn over de gehele Parnassusdreef. De Parnassusdreef is een voetgangersgebied met speeltoestellen, een rij bomen, hagen en diepe voortuinen. Bovendien zijn in deze straat de woonblokken met even-huisnummers en oneven-huisnummers ooit zo gebouwd dat er een slinger/zigzag-effect ontstaat wanneer je er doorheen loopt. Er kan dus nooit een recht fietspad aangelegd worden. Advies is om gebruik te maken van de bestaande asfaltweg Medusadreef, die mooi uitkomt op de Wolgadreef die dan als T-splitsing kan fungeren voor fietsers. Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef: Ik heb al vaker gepleit voor het versneld aanleggen van deze onderdoorverbinding naar Tuindorp voor fietsers en voetgangers. De situatie 's ochtends in Tuindorp met auto's die kinderen afzetten bij de basisscholen wordt steeds complexer. Het aantal leerlingen uit Overvecht dat naar een van de scholen in Tuindorp gaat neemt elk kwartaal toe, sinds de invoering van het nieuwe aanmeldsysteem van de gemeente Utrecht. Daarbovenop komen nog de vele zeer langdurige bouwprojecten van hele woonblokken in Tuindorp, waardoor de verkeerssituatie regelmatig onveilig is. En sinds de invoering van de schoolstraat begin dit jaar, zijn ook de omliggende straten drukker geworden rond half 9.	Hoofdfietsroute De hoofdfietsroute is fout ingetekend op de kaarten. De oranje lijn moet via de Medusadreef lopen, dit is aangepast in de omgevingsvisie. Fietsverbinding met Tuindorp via Plutodreef Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
40	Kan mij indenken dat het upgraden van de wijk Overvecht goed is maar ben het niet eens met dure geplande doorgangen door tuindorp door oa. de Hugo de Vrieslaan. Dit is een eenrichtingsverkeersweg. Waar te weinig ruimte is voor heen en weer verkeer voor fietsers en voetgangers. Levert gevaarlijke situaties op. Autoverkeer, pakketbusjes	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeten nu al wijken voor fietsers of andersom. Minder autos in de straat gaat niet lukken met allemaal tweeverdieners. Iemand achter een bureau heeft dit ws bedacht en is niet gaan kijken. En heeft een willekeurig streep gezet op de bedachte 250 meter. Gevaarlijke situaties ontstaan (fatbikes)voor fietsers die uit tunnel komen, ook op de Thaerlaan. Aanleg van meerdere tunnels onder spoor door zijn zeer kostbare ingrepen. Wie betaald uiteindelijk mee voor deze kosten? Aan de voorkant: Meer verbinding tussen de wijken is een vreemd argument als verbinding in de wijk overvecht zelf niet lukt. Beter door stimuleren van buurthuizen en Goede voorzieningen voor jongeren en wijkbewoners. Door meer geld te generen voor 'Onderlinge Verbintenis' ontstaat er meer gemeenschapsgevoel! In je buurt wordt je dan beter 'gehoord' dan door dure uitgaven aan tunneltjes als er al goed verbindingen zijn.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
41	Het spijt me maar wat een veel te idealistisch, geiten wollen sokken plan dat niet realistisch is. Teveel groen is helemaal niet nodig, er is groen zat! We hebben meer dan 30 jaar geleden gekozen voor deze wijk juist omdat het al zo groen is en een goed uitgangspunt voor de omgeving. De auto hoort bij ons, hebben we nodig omdat openbaar vervoer heeeeeel slecht geregeld is! Natuurlijk fiets ik graag en dat kan ook best. Betaald parkeren is helemaal belachelijk!!!!!!! Waarom zoveeel geld uitgeven aan iets waar de meerderheid van de wijk absoluut niet achterstaat. Want jullie bereiken een hele grote groep van de bewoners helemaal niet. Kortom: slecht plan! Ga eerst maar eens zelf in de wijk wonen om te zien hoe de bereikbaarheid is en niet veranderd moet worden.	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
42	Graag reageer ik op de omgevingsvisie van Overvecht. Staan mooie zaken in. Ik reageer even specifiek op het stukje "transformatie in het groen" rond de Papyrusdreef omdat ik daar woonachtig ben. Goed dat over dit stukje nagedacht wordt, ik ben benieuwd wat jullie voor verbeteringen en aanpassingen in gedachten hebben. Ik vrees echter ook voor bebouwing in dit stukje van de wijk en wil daar mijn zorg over uitspreken. In het verleden is dit stukje grond vaker onder de aandacht gekomen om te bebouwen maar gelukkig kwam men er steeds achter dat dit toch geen goed plan was. Gezien de leefbaarheid van de wijk en de omgeving wil ik dit graag onbebouwd laten. Als bijlage een in 2020 opgestuurde brief over dit onderwerp, geschreven door een buurtbewoner maar ook namens mijzelf en de motie 'geen groen voor poen' waarbij aangegeven wordt niet te bouwen in de parken. Op de inloopbijeenkomst vandaag werd mij aangeraden deze voorgeschiedenis bij jullie onder de aandacht te brengen. Ik verneem graag wanneer er ingezoomd wordt op dit stukje en denk graag mee over verbeteringen ' aan de randen van het park'.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit

Nr.	Reactie	Antwoord
		op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
43	ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).  De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: • Het Gerrit Rietveld college • Winkelcentrum de Gaard en • Het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord



Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden.
Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel te koste gaat van woongenot en fietsveiligheid.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: • Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. • Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
44	Ik wil graag reageren op de mogelijk gewenste wandel- en fietsroute via een tunnelverbinding onder het spoor tussen Overvecht en Tuindorp. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten koste gaat van woongenot en fietsveiligheid in Tuindorp. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kan zijn. Nu is woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust in deze laan waardoor wij hier al zo lang met heel veel plezier wonen. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door deze mooie wijk en onze laan verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
45	Hier onze reactie op vervoer en bereikbaarheid in Overvecht Wij wonen met heel veel plezier op het Pascalplein, bewust omdat je hier met d auto juist alle mogelijkheden hebt om snel en veilig naar de winkels en uitvalswegen kan komen De busverbindingen zijn in onze ogen prima zo. Een extra HOV zal in onze ogen geen verbetering aanbrengen, Volgens jullie visie moeten wij in de toekomst met het HOV naar het shoppingcentrum, wat gaat dat wel niet kosten. Concreet geen afsluiting voor de auto van de Carnegiedreef	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.
46	Ik ben het eens dat het wenselijk is dat er minder auto's komen in Overvecht en dat het daar veiliger wordt. Meer busverbindingen heel goed. Een rechtstreekse verbinding richting centrum/ station ook begrijpelijk. Maar we bereiken het gezamenlijke doel niet als er daardoor op een andere plek onveilige situaties ontstaan. Ik verwacht namelijk dat als het mensen moeilijker gemaakt wordt de auto te pakken, dat er daarvoor in de plaats brommers/ scooters, fatbike's, elektrische fietsen in de plaats komen. Dat is logisch, we willen allemaal toch comfortabel van A naar B. Ik woon met veel plezier in Tuindorp, op de Professor Hugo de Vrieslaan. We hebben 2 kleine kinderen, die kunnen op dit moment bij ons in de straat spelen, het is eenrichtingsverkeer en er komen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	nauwelijks fietsers van de andere kant omdat het geen doorgaande weg is. Ik wil hier graag mijn stem laten horen, dat doe ik niet snel, ik pas me makkelijk aan. Maar nu heb ik een sterk onderbuiksgevoel en speelt mijn gevoel van onveiligheid op. Ik zou daarom ook graag serieus willen worden genomen in mijn zorgen. Er wonen hele diverse mensen in onze straat, van zeer jong tot zeer oud. Al deze mensen hebben voor deze wijk in tuindorp gekozen, recent of al heel lang geleden en we waarderen met elkaar de rust, we spreken elkaar aan op gedrag dat we liever niet zien en we respecteren elkaar. We helpen elkaar waar nodig. We vormen een hechte gemeenschap. Allereerst, het allerbelangrijkste is de veiligheid. Als er een doorgang komt aan het einde van een rechte straat, zal een persoon geneigd zijn rechtdoor te fietsen of te lopen, dit kan gevaarlijke situaties veroorzaken, aangezien er op de Albrecht Thaerlaan auto's rijden, die van beide kanten kunnen komen is dit al een plek waar iedereen op moet letten. De impact van een ongeval waarbij een auto en een fietser of voetganger betrokken is, is al gauw erg groot. Het gaat hier niet om aantallen, het gaat om risicomanagement en daarin is de mate van het risico: de frequentie keer de impact. Ik hoef u waarschijnlijk niet uit te leggen wat ik hiermee bedoel. Ik ben zelf spoedeisende hulp arts geweest en nu werkzaam als huisarts, ik heb genoeg trauma gezien; het lijken onschuldige ongevallen, auto versus fietser of fietser versus voetganger, maar voor een persoon, die van het ene moment onderweg is naar werk of school en het andere moment onzeker is over het functioneren van het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	lichaam en misschien zelfs moet revalideren tot alles hopelijk weer goed functioneert, voor die mensen is de impact heel groot. Onze straat is niet gemaakt als doorlooproute, dit staat ook niet in het bestemmingsplan van Tuindorp. De visie van onze wijk is om het vooral te laten zoals het is, ook met het oog op de geschiedenis van onze wijk. Ik hoop dat de gemeenteraad dit respecteert. Ten tweede wil ik het hebben over de mogelijke overlast die veroorzaakt wordt door meer verkeer in onze straat, zowel overdag als 's avonds. En met name voor de avonden in het weekend maak ik mij zorgen over geluidsoverlast. Ik kan deze week niet naar de inloopmiddag/ avond komen, ik zou u graag willen vragen om voor mij en andere mensen in onze wijk nog enkele andere data te plannen of dat jullie ons op een andere manier informeren over jullie visie voor Overvecht en in hoeverre Tuindorp hierbij betrokken wordt. Tenslotte vind ik de informatievoorziening richting de mensen die in Tuindorp wonen op dit moment te kort schieten, het lijkt mij heel terecht om ons direct vanaf het begin mee te nemen bij het onderzoeken van bepaalde plannen en ons ook te horen en serieus te nemen.	
47	In overvecht komen 5.000 extra woningen. Dat betekent al snel 10.000 mensen en mogelijk ook weer 5.000 auto's erbij. mensen moeten tenslotte ook naa rhun werk kunnen en dit kan lang niet altijd handig met openbaarvervoer of de fiets. Hoe kan Overvecht daardoor veiliger worden?? En waar is er dan nog ruimte voor extra groen? Hoe plezierig is het om te moeten wonen in torenflats van 70 meter hoog? Dit is volgens jullie toekomstbestendig.... Ik zou graag de mensen die in zulke woontorens wonen wel eens willen spreken om aan te geven wat daar zo plezierig is aan wonen in zo'n toren.	We zetten in op een mobiliteitstransitie. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte , gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hiermee blijft de wijk ook bij de groei van het woningaantal in de toekomst bereikbaar en bereiken we tegelijkertijd andere doelen: zoals verbetering van de verkeersveiligheid en vergroening van de wijk. Door naast het HOV in de wijken een kleinere bus te laten rijden, kunnen wegen worden versmald, en vergroend. Knips zorgen voor minder

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn niet veel mensen die daarvoor kiezen en zeker niet als je kinderen hebt. Ik stel voor dat de mensen die deze plannen achter hun bureau bedenken zelf met hun gezin in die torenflats gaan wonen. Dan komen hun huizen (natuurlijk) vrij voor anderen die niet zo graag in een flat willen maar wel gedwongen worden omdat er niets anders te koop is. Betaalbare huur en koopwoningen??? Ik woon nu 11 jaar in een koopappartement. Op dit moment zou ik echt geen nieuw appartement kunnen betalen. Laat staan een heel nieuw gebouwd appartementen in een nieuwbouw complex. Die zijn echt niet betaalbaar. Wat moet dit allemaal wel niet kosten. De gemeente zou er beter aan doen om meer te investeren in duurzaam. Verbeter/verduurzamer bestaande gebouwen. ik maak mij grote zorgen over deze wijk.	doorgaand verkeer en meer aaneengesloten groen en maken het gebruik van fiets- en ov een aantrekkelijker alternatief. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. De omgevingsvisie voorziet de hoogbouw op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving als aantrekkelijke woonmilieu voor bepaalde doelgroepen zoals bijvoorbeeld starters of senioren. Hoogbouw van 70 meter is daarbij maar op enkele plekken denkbaar in de rode gebieden (winkelcentrum en stationsgebied), mits dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om zowel nieuwbouw als bestaande bouw te verduurzamen en toekomstbestendig te maken.
48	Bij deze wil ik mijn zorgen uiten over de omgevingsvisie over Overvecht. In maart werd ik geconfronteerd met de vergaande plannen over het winkelcentrum waarbij minder plekt lijkt voor winkels, enorme hoogbouw van 50 tot 70 meter hoog wat voor de huidige bewoners tegenover het winkelcentrum het woongenot gaat bederven, en 2500 nieuwe woningen (minstens 5000 nieuwe bewoners) op een zeer klein oppervlakte in een al kwetsbare wijk. Vervolgens kwam er deze maand het wijk bericht over de gehele omgevingsvisie omtrent Overvecht. Hierin staat dat er vanuit de stad in deze kwetsbare wijk 5000 nieuwe woningen moeten komen. Het bedrijventerrein lijkt me uitermate geschikt om daar ook een mooie plek van te maken, maar wat schetst mijn verbazing, daar komt geen woonruimte. Alle woningen lijken gebouwd worden op plekken waar al veel hoogbouw is en huidige bewoners ingesloten worden door nog hogere gebouwen. Ik lees dat het plan is om de Zamenhofdreef en de carnegiedreef geheel autovrij te maken. Om vervolgens in de Dreefnieuws te lezen	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat tegenover het winkelcentrum aan de Zamenhofdreef nieuwe woningen gebouwd gaan worden. Dit roept bij mij vragen op: 1. Hoe komen huidige bewoners en eventueel nieuwe bewoners van de 2500 woningen per auto bij hun woning als de Zamenhofdreef en de Carngiedreef alleen voor de bus toegankelijk is? En hoe komen mensen die slecht ter been zijn bij de huisarts op de Carnegiedreef? Beide dreven worden nu veelvuldig gebruikt om bij woningen en voorzieningen te komen. Het zijn drukke verkeersaders in de wijk, waar al gevaarlijke situaties ontstaan. M.i. gaat de situatie alleen maar gevaarlijker worden. De Theemsdreef die vaak al rond de avondspits vast staat, wordt alleen maar drukker en gevaarlijker. De straat wordt nu al vaak als racebaan gebruikt en de politie heeft niet de mankracht om te gaan controleren. De rondweg staat in de spits al vast, ook hier voorzie ik veel meer gevaarlijke situaties ontstaan door drukte. De auto's gaan niet verdwijnen want bewoners die er al wonen hebben een auto en nieuwe bewoners nemen er een mee. Straten worden niet veiliger, alleen maar drukker en onoverzichtelijker. Parkeerplaatsen worden weggehaald, waardoor mensen straks wellicht tien minuten moeten lopen naar hun auto, geen zicht meer hebben op wat er met hun auto kan gebeuren (criminaliteit en vandalisme hier is hoog) en om nog maar niet te spreken over de mensen die slecht ter been zijn die straks niet meer voor hun flat of woning kunnen parkeren. Je mindert auto's niet, je belemmert de huidige bewoners in hun woongenot en het gebruiken van hun hulpmiddel. 2. Jullie beweren dat jullie het groen in de wijk zoveel mogelijk willen behouden en versterken. In het bestemmingsplan voor de idioot hoge torenflats van Overvecht centrum wordt er groen geplaatst. Echter is deze niet voor iedereen beschikbaar, maar	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. 2. De Omgevingsvisie geeft aan dat we bestaande groene gebieden beter maken, mooier of toegankelijker. En dat we met meer bewoners ook meer groen komt. Meer groen (en minder autoverkeer) in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. U doelt waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere ook hoogbouwaccenten. In de omgevingsvisie is dit gebied opgenomen als een rood hoogstedelijk gebied met een verwijzing naar het aparte planontwikkelingstraject. Mocht er voor u aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan. De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de verdichting rond de Zamenhofdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje "centrale as" gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt bij de verdere uitwerking altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode / rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	alleen voor de nieuwe bewoners van de torenflat. Hier heb ik navraag voor gedaan toen de maquette te zien was. Daarnaast hebben jullie het over verdichten van de Zamenhofdreef. Hierbij klinkt het alsof de tuintjes die er staan (en net zijn op geknapt) volgebouwd gaan worden.	
3.	In de Dreefnieuws spreken jullie van verdichten op de Zamenhofdreef. Betekent dit dat die huizen gesloopt gaan worden en er nieuwbouw komt? Wat gaat het voor de huidige flats betekenen die er al staan? Worden die ook gesloopt en raak ik mijn appartement en mijn ruime leefomgeving kwijt? In de huidige huizenmarkt zijn er geen betaalbare woningen meer voor alleenstaanden waarbij je een thuiswerkplek kan creëren want daar heb je dan toch echt meerdere kamers voor nodig.	3. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming).Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven.
4.	Waarom wordt het bedrijventerrein niet ingezet om ook woning plekken te creëren? Waarom moet alles opgepropt worden op plekken waar al veel hoogbouw staat? Je ontneemt het uitzicht van de huidige bewoners. Daarnaast zullen huidige bewoners meer kosten gaan maken qua stoken en elektriciteit. Dit omdat (zon)licht tegen wordt gehouden door de torenflats die aan de Zamenhofdreef gepland staan waardoor natuurlijk warmte en licht niet meer gebruikt kunnen worden. En dan willen jullie duurzaam bezig gaan. Zonnepanelen kunnen door de huidige bewoners door die torenflats ook niet meer gebruikt worden.	4. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven.
5.	Hebben jullie nagedacht wat 15 jaar lang bouw herrie met de gezondheid van huidige bewoners doet? Iedereen weet dat geluidsoverlast schadelijk is voor de gezondheid. Laat staan dat je 15 jaar in bouw herrie zit, omdat het winkelcentrum in fases wordt aangepakt. Niet heel bewonersvriendelijk voor de huidige bewoners.	5. Het klopt inderdaad dat geluidsoverlast van bouwwerkzaamheden kan zorgen voor overlast en stress bij de mensen die rondom het winkelcentrumgebied wonen. Ik kan me voorstellen dat u hier bezorgd over bent. We kiezen er voor om het winkelcentrum in fases aan te pakken omdat we dan stapje voor stapje naar het eindresultaat toe kunnen werken, terwijl het winkelcentrum tegelijkertijd wel zo veel mogelijk in gebruik kan blijven. Dit is prettig voor de ondernemers in het winkelcentrum en de mensen die gebruik maken van de voorzieningen in het winkelcentrum. Omdat het een vrij groot gebied is, zullen we
6.	Ik snap de woningnood, maar waarom moeten er 5000 nieuwe woningen in Overvecht komen? Er is al veel hoogbouw, het is een kwetsbare wijk met de nodige (sociale) problematiek, waar ook nog eens veel criminaliteit is. Rijnsweerd heeft ook nog	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een boel “open” plekken, ga daar bouwen. Zorg eerst dat het veilig is in de wijk. Ik woon hier zelf, maar vind het echt niet prettig om ‘s avonds laat over straat te lopen en ook wanneer er groepen jongeren/mannen staan voelt het onveilig. Met 5000 nieuwe woningen en het dubbele aan nieuwe bewoners in de wijk, zorgt het er niet voor dat de veiligheid beter wordt. De wijk wordt niet voor iedereen, want de mensen met geld zullen zodra ze kunnen verhuizen naar de “betere” wijken, waardoor je hier een ghettowijk gaat creëren. Jullie spreken van prettige en aantrekkelijke plekken, wellicht voor de nieuwe bewoners, maar voor de huidige bewoners is dit totaal niet van toepassing.	omwonenden niet in elke fase even veel overlast ervaren. Het uiteindelijke doel is om het winkelgebied een prettiger omgeving te maken om te wonen, winkelen en verblijven, ook voor de bestaande omwonenden.
	7. Jullie spreken van meer voorzieningen en dan m.n. over sport en speelplekken. Maar hoe zit dat met artsen, tandartsen, ziekenhuizen etc? Het ziekenhuis wat in Overvecht zat is al afgebroken, mijn eigen huisarts zit nu al maanden van te voren vol met afspraken. Met de grote hoeveelheid nieuwe inwoners gaat medische zorg er m.i. in Overvecht nog meer op achteruit ondanks het harde werk van de huidige zorgverleners.	6. De keuze om 5.000 woningen bij te bouwen in Overvecht is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Ambities liggen er ook voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. Zo kent Rijnsweerd een opgave van 2000 woningen extra tot 2040. Overvecht kent nu een eenzijdige woningvoorraad (veel dezelfde type woningen in het hetzelfde prijssegment) en de openbare ruimte wordt op veel plekken als anoniem en onveilig ervaren. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners.
	8. Waarom zijn de VvE’s van de huidige flats in Overvecht Centrum niet meegenomen in de plannen voor het winkelcentrum? Dit gaat ook hen aan, aangezien we uitkijken op het winkelcentrum.	7. Uitgangspunt is dat voorzieningen meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we er ook voor zorgen dat er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt ook voor huisartsen en tandartsen, omdat anders de druk op de zorg inderdaad te groot wordt en zij niet voldoende tijd hebben om alle Overvechters te kunnen behandelen. In de Omgevingsvisie Overvecht is benoemd dat er extra gezondheidscentra bijkomen. Hier kan je meer overlezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
	Op dit moment zijn dit de vragen die me te binnen schieten. Al met al vind ik de omgevingsvisie Overvecht een zeer onrealistisch plan. Er worden te veel mensen op een te klein oppervlakte gepropt. De verkeerssituatie is al gevaarlijk en druk, maar zal alleen maar gevaarlijker worden. Er wordt nu al vaak overlast/drukte ervaren door mensen, dat zal met zoveel meer inwoners in de wijk alleen maar gaan toenemen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
		8. De flats rondom Overvecht Centrum maken geen onderdeel uit van het projectgebied van het masterplan Overvecht Centrum. Voor de bewoners van deze flats is het masterplan natuurlijk wel belangrijk omdat hun woningen direct grenzen aan het projectgebied en het plan invloed heeft op de leefomgeving. De bewoners van de flats zijn daarom op verschillende manieren uitgenodigd mee te doen aan de planvorming, informatiebijeenkomsten bij te wonen of te reageren op ontwerpvoorstellen. In Team Overvecht Centrum (het team van wijkbewoners en ondernemers) zit ook een bewoner van deze flats en bij de verschillende informatiebijeenkomsten hebben we veel mensen gesproken.
49	Wij zijn als bewoner behoorlijk geschrokken van de plannen die er op het moment zijn betreft Overvecht met de daarbij horende consequenties voor de aangrenzende wijken. Wij wonen op de Albrecht Thaerlaan 49 in Tuindorp, vlakbij de als wenselijk opgegeven een fiets en wandeltunnel. Deze zou in de wijk uitkomen op ca. 50 meter van ons huis vandaan. Hier is het momenteel al erg druk met auto's, fietsers, wandelaars, schoolgaande jeugd, scooters, etc. Wanneer er hier nog een tunnel bij komt zie ik veel gevaarlijke situaties ontstaan. Momenteel zie ik per dag minstens 10 auto's tegen het verkeer in rijden en niemand controleert dit. Daarbij ben ik ook benieuwd hoe jullie de veiligheid kunnen waarborgen aangaande overlast en criminaliteit. Er wordt nu al zoveel diefstal gepleegd om en nabij het station. Bij ons uit de voortuin fietsen, inbraak in woning en inbraak in auto's. Er is aangetoond door getuigen dat de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke

Nr.	Reactie	Antwoord
	daders zo snel als ze kunnen het spoor onderdoor gaan om weer uit het zicht te zijn. Wanneer er een tunnel bij komt, hoe gaan jullie de veiligheid waarborgen. Hoe zorgen jullie dat dit niet een hangplek wordt en niet een racebaan voor gemotoriseerde voertuigen zal worden. Waarom moeten er 2 tunnels bij komen. Er is op een strook van 900 meter op 3 punten een doorgang. De Tripkade, bij enige aanpassing het station en nabij speeltuin de Pan. Dit moet meer dan voldoende zijn. Waarom niet de poortjes verplaatsen op het station en zodoende weer een vrij doorloop creëren? Wanneer er een tunnel in onze voortuin komt, wat en hoe wordt er omgegaan met de daling van de waarde van je huis?	regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
50	Het plan voor Overvecht Centrum zorgt voor 2500 woningen en minder winkels en minstens 5000 nieuwe bewoners op een postzegel. Uitzicht van omwonende wordt verpest door torenflats die 70 meter hoog worden terwijl in Overvecht tot nu een maximum van 10 verdiepingen gold. De bouw gaat 10 tot 20 jaar duren en de financiering staat op losse schroeven. Overvecht is een Vogelaarswijk met de alle problematiek die daarbij hoort. Sociaal kwetsbare bewoners. Drugsgebruik en overlast, dealen, armoede, werkloosheid. Te kort aan gezondheidsvoorzieningen. Te weinig tandartsen, huisartsen en fysio. Bewoners moeten reizen om te kunnen werken. Vandaar veel autoverkeer. De ring Utrecht Noord is al 10-tallen jaren toe aan verbreding en verbetering. Geen geld, geen oplossingen. Er zijn de afgelopen jaren al diverse extra appartementencomplexen bij het Groot Winkelcentrum gebouwd. Dit soort voor veel extra verkeersellende. Geen oplossingen alleen maar ellende. Vroeger reed er om de 5 minuten een bus naar de stad. Maar dat is al heel lang niet meer aan de orde. Als er een bus stopt zit die bom vol. Met de fiets naar de stad, goed idee maar waar	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de Omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie de beleidsnota paragraaf Groen en blauw verbeteren en versterken en Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mag je deze nog parkeren. Fietsenstalling zitten vol en als je hem op de verkeerde plek neerzet wordt die afgevoerd. Groen is ver te zoeken in de nieuwe plannen. Er worden veel bomen weg gehaald, er blijft een heel klein stukje groen over volledig ingebouwd. Ook om het Centrum heen worden bomen weggehaald. Dus minder groen en 5000 bewoners meer. Wat een logica. Minder daglicht, zon door hoogbouw. Het gevoel van ingesloten te zitten door hoogbouw levert stress op en geen woongenot meer. Winkeliers willen hun winkels behouden tegen huidige huurprijzen. Met andere woorden geen goed idee. Niet doordacht. We moeten woningen bouwen laten we dat vooral in een wijk doen waar de bewoners niet in staat zijn om protest aan te tekenen. Ondoordacht en zonder rekening te houden met de problematiek die al jaren speelt en waarvoor de wijk miljoenen heeft gekregen maar waar we nooit iets van hebben gezien.	Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en rekening te houden met bezonning en daglicht. De omgevingsvisie geeft hiervoor richtlijnen. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie en geven er nadere invulling aan. De gemeente gaat helaas niet over de huurprijzen van het vastgoed in de wijk. Daarom kan de Omgevingsvisie daarin geen verplichtingen over huurprijzen aan vastgoedeigenaren opleggen. Dat is een private aangelegenheid tussen vastgoedeigenaar en winkelhuurder. De vraag naar woningen in Utrecht is groot. In heel Utrecht willen we 60.000 woningen bijbouwen. Ongeveer 5.000 daarvan in Overvecht. Hoe we dit doen, laten we zien met de omgevingsvisie. Bij het maken van de omgevingsvisie hebben we veel Overvechters betrokken. Wanneer mogelijk, is de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Hierbij houden we juist ook rekening met de problematiek waar u naar verwijst en is de omgevingsvisie gericht op het verbeteren van de wijk.
51	In de recente gepresenteerde Visie is gesuggereerd 2 voetgangerstunnels onder het spoor te maken die verbinden met Tuindorp. Dit lijkt mij een slecht idee. Veel geld en onnodig.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ongewenst ivm sociale veilgheid en criminaliteit, ideale hangplekken voor overlastgevende jongeren en meer onveiligheid in Tuindorp. Hoezo moeten er meer veebindingen onderling komen, wie heeft hier om gevraagd?	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
52	Hierbij wil ik mijn bezwaren uiten tegen de voorgestelde plannen voor Overvecht. Ik ben het niet eens met de maatregelen om de auto uit de stad te weren, wegen en parkeerplaatsen te verwijderen en groen uit te breiden. Deze plannen tasten naar mijn mening mijn leefbaarheid en welzijn aan. Mijn auto is voor mij niet slechts een vervoersmiddel, maar mijn veiligheid en vrijheid. Het wegnemen van wegen en parkeerplaatsen beperkt mijn mogelijkheden om deel te nemen aan het maatschappelijke leven en om mijn werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast ben ik van mening dat Overvecht reeds voldoende groen heeft en dat verdere uitbreiding ten koste gaat van de verharding die nodig is voor een goed functionerende stad. Ik verzoek u dan ook vriendelijk om deze bezwaren serieus te nemen en te heroverwegen welke impact deze plannen kunnen hebben op de inwoners van Overvecht. Mijn veiligheid en vrijheid mogen niet in het gedrang komen door ondoordachte maatregelen. Ik zie graag uw reactie tegemoet en ben bereid om in gesprek te gaan over alternatieve oplossingen die zowel de leefbaarheid als de mobiliteit in Overvecht kunnen waarborgen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
53	Hierbij de zienswijze op de omgevingsvisie. Een plan met mooie doelen en verbeteringen. Na aanwezig te zijn geweest op de inloopdag op 23 april het volgende:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vier doorgangen voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp lijkt het mij echt overbodig/niet nodig. Op dit moment zijn er namelijk al 3! Het is een klein stukje van 980 meter waar je nu aan beide kanten reeds erdoor kan met voet/fiets/auto (Eykmanlaan én Meester Tripkade). Én er is ook nog een extra doorgang voor voetgangers (of fiets aan de hand) bij het Station Overvecht. Totaal 3 stuks dus. Gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Nóg een extra doorgang erbij is teveel. Redenen: Er zijn reeds voldoende doorgangen: 3 stuks op slechts een klein stukje van 980 meter! Een extra doorgang gaat niet veel toevoegen en levert enkel meer overlast op in de buurt Tuindorp. Fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij met (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers etc in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen geen goed idee. Dit geeft allerlei onnodig doorgangsverkeer door smalle eenrichtingsstraten. Deze straten gaan ook niet in 1 lijn door naar bijvoorbeeld het centrum en zijn hier ook niet op ingericht. Vaak staan auto's aan 2 kanten geparkeerd en als daar electrische fietsen/brommers doorheen rijden is dit niet veilig (en zeker niet voor jonge kinderen). Ik hoor deze geluiden ook veel bij andere bewoners. Er zitten geen echte bestemmingen in de wijk waar die voet/fietsroutes voor nodig zijn. De doorgang kan een hangplek worden van jeugd Het kan extra criminaliteit geven. Er wordt al heel gestolen in de wijk (fietsen, auto's, spullen uit tuinen, etc). De routes kunnen ervoor zorgen dat dit toeneemt.	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Budgettechnisch: budgetten kan je beter aan andere meer noodzakelijke zaken besteden. Als het dan toch moet dan zou ik een fietstunnel maken door de bestaande voetgangersdoorgang bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad (dat is kostentechnisch minder duur verwacht ik; de tunnel ligt er al en zou ontwerptechnisch moeten kunnen). Indien dit wordt doorgezet zal ik ook zeker bezwaar (en beroep) aantekeningen in de toekomst.	
54	Wat ik goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat geprobeerd wordt de bevolking in een vroeg stadium te informeren over de plannen - Dat er meer woningen komen. Wat ik niet goed vind aan de omgevingsvisie Overvecht: - Dat er te weinig rekening gehouden wordt met de kansarme populatie - Dat de auto's niet meer dicht bij de woningen geparkeerd kunnen worden met alle gevolgen van dien voor ouderen en mensen die niet meer mobiel zijn. - Er wordt m.i. ook geen rekening mee gehouden dat veel mensen in Overvecht met een andere culturele achtergrond niet zullen overwegen hun auto minder te gebruiken. Voor velen is de fiets ook een "onbekend" vervoermiddel. - Dat er teveel verdichting komt met alle nadelige gevolgen van dien: - Dat teveel mensen op een te klein oppervlak gaan wonen waardoor er toename van verkeer is, te veel geluidsoverlast kan zijn en afname van de luchtkwaliteit zal zijn. - Dat er te veel verstening, te weinig groen direct op de plekken die volgebouwd gaan worden, - Dat er teveel hittestress gaat komen - Dat de huidige bomen gekapt worden. Nieuwe kleine boompjes op een andere plek hebben weinig meerwaarde voor hittestress en uitzocht.	Wij willen bijdragen aan wijkverbetering door te investeren in de leefomgeving in Overvecht. Het toevoegen van woningen geeft bewoners meer mogelijkheden om in de wijk door te stromen. Het toevoegen van werkplekken biedt kansen op de arbeidsmarkt. Het behouden en uitbreiden van voorzieningen (zoals een school) kan zorgen voor betere ontwikkeling. Het toevoegen van groen zorgt voor een prettige leefomgeving. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Via andere projecten dan de omgevingsvisie zet de gemeente ook in op het stimuleren van fietsbezit en gebruik. Zie hiervoor bijvoorbeeld www.heelutrechtfietst.nl. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten),

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Dat de parkeerdruk in de omliggende straten zal toenemen omdat het aantal parkeerplaatsen in het plan volgens de gemeentelijke norm beperkt zal zijn - Dat er veel windhinder door de gebouwen zal ontstaan - Een onderdeel van de omgevingsvisie is het megalomane Centrumplan. Dit betekent voor mij persoonlijk: - De veel te hoge torens van 73 en 50 meter mijn uitzicht beperken - De gebouwen te dicht aan de Zamenhofdreef staan - Het zonlicht zowel vanuit zuidoostelijke/zuidelijke richting als zuidwestelijke richting vele uren minder in mijn appartement zal schijnen en het in mijn keuken, huis- en slaapkamers in de herfst, winter en lente nooit meer aangenaam warm wordt door de zoninstraling; dit zonder dat je hoeft te stoken. Dit leidt voor hogere energiekosten - Verder het volbouwen van de binnenhoven aan Kosdreef en Chiosdreef waardoor: - er geen speelplekken meer zijn voor kinderen die in de omringende flats wonen. Ouders kunnen dan ook niet meer vanuit hun omliggend appartement contact houden met hun spelende kinderen; zij houden hun kinderen binnen en die bewegen zodoende veel minder. - het leefgenot in mijn appartementen aanzienlijk zal afnemen doordat het groen verdwijnt en er geen uitzicht meer is - appartement in waarde zal dalen doordat er alleen nog tegen gebouwen aangekeken kan worden - de hittestress zal toenemen - de parkeerdruk zal toenemen bij onze appartementsgebouwen Dit zijn een aantal van de argumenten die ik aan wil voeren vóór en tegen de omgevingsvisie. Hopelijk geeft dit u inzicht wat de visie betekent voor de huidige bewoners in mijn omgeving.	voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de verandering naar duurzame mobiliteit in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Bij planuitwerkingen krijgt groen dan ook altijd een belangrijke plek. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De omgevingsvisie voorziet in 'groei in balans' en het behouden én creëren van een gezonde, aantrekkelijke woonomgeving voor de bestaande Overvechters en nieuwe bewoners. Op sommige delen zal er inderdaad een toename zijn van geluidsbelasting. Dit is voornamelijk op de plekken waar nieuwe ontwikkelingen zijn gepland. Bij deze ontwikkelingen zullen maatregelen genomen moeten worden om de impact zoveel mogelijk te beperken. Op andere plekken in de wijk neemt het verkeer juist af. De luchtkwaliteit neemt op sommige plekken inderdaad af. Er wordt wel voldaan aan de maximaal toegestane concentraties op het niveau van de visie. Bij concrete projecten zal er ook naar de geluidsbelasting en luchtkwaliteit worden gekeken en worden maatregelen onderzocht.

Nr.	Reactie	Antwoord
		In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creeren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. In de Omgevingsvisie is sprake van een toename van het groen in de wijk (zie beleidsnota, paragraaf ‘Groen en blauw verbeteren en versterken’ en de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk 3). Als er op een plek bomen weg moeten zullen ze elders gecompenseerd worden. Bij het bepalen van de parkeerdruk bij een herinrichtingsproject kijken we altijd naar een gebied en niet naar een enkele straat. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor worden specifieke uitgangspunten gegeven in de Omgevingsvisie in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te

Nr.	Reactie	Antwoord
		houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. De beoogde verdichting in de omgevingsvisie is maatwerk. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook de beoogde verdichting Chiosdreef Kosdreef is maatwerk. Dit gebied is in de aangepaste omgevingsvisie aangeduid als rood-oranje “centrale as” gebied. De mate waarin verdichting kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige en bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie wordt de Zamenhofdreef een autovrije, groene parkzone met Hoogwaardig openbaar vervoer aan de zijde van het winkelcentrum.
55	Ik ben blij met veel plannen voor Overvecht in 2040. Waar ik me wel zorgen over maak is het hoogstelijke gebied rondom het station. Er staat al wat hoogbouw, maar tegenover de Tannhauser/Winterboeidreef, waar ook de moskee en twee scholen staan, is nu een mooie groenstrook met bomen. Ik zou het erg zonde	De omgevingsvisie geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op

Nr.	Reactie	Antwoord
	vinden als dit hele stuk zou worden volgebouwd. Ik begrijp het als op de plek van de oude school en de noodgebouwen hoogbouw komt, maar ik hoop dat het overige groen behouden blijft.	welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden.
56	Tijdens de bijeenkomst is gezegd dat Overvecht-noord autoluw of minder verkeer van auto's in de wijken willen. Bijv door aanpassingen bij de Tigrisdreef en Carnegiedreef. In plaats daarvan worden auto's gedwongen richting de ring weg nru die nu ook al druk is. Hiermee creëer een verkeerschaos. Volgens de berekeningen zou dit niet zo'n probleem zijn, maar dat zou bij de marnixlaan ook geen probleem zijn. De praktijk laat zien dat het wel tot verkeersproblemen heeft geleid. Marnixlaan staat nu altijd vast, is druk en onveilig. Het idee dat deze onaantrekkelijke aanpassingen voor auto's, automobilisten zouden weren en de-stimuleren gaat hier in deze wijken (overvecht/zuilen) niet op. Utrecht is een werkstad en de populatie in deze wijken zijn afhankelijk van de auto voor hun woon-werkverkeer. Velen hebben praktijkgerichte beroepen met bijbehorende auto of werkbusje, daarnaast heeft deze populatie niet tot nauwelijks mogelijkheden tot thuiswerken of werk op fietsafstand. Dus mensen zullen de auto blijven pakken zoals ook te zien bij de Marnixlaan. En het mooie idee dat deze wegaanpassingen zouden bijdragen aan een beter milieu, gaat ook niet op en werkt averechts; automobilisten pakken hun noodzakelijke auto en staan nu langer in de files door deze aanpassingen waardoor er meer uitstoot is. Ook zien we dat het	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onveiliger is geworden voor fietsers en voetgangers doordat voorrang niet wordt verleend. Daarnaast is er geen ruimte voor noodsituaties voor ambulances en politie doordat er van 2 rijbanen 1 is gemaakt; door de files staat het vast en gaan ambulances en politie over de fietspaden rijden, dit allemaal leidt niet tot veilige situaties en verbetering voor fietsers. Dezelfde logica geldt ook voor de betaald parkeren plannen. Deze mensen hebben hun auto nodig en betaald parkeren zal dit niet tegengaan. Deze plannen komen heel hard aan voor overvechters, de armste wijk van Utrecht, de mensen in deze wijk hebben het niet breed en dit kunnen ze er niet bij hebben. Als de gemeente toch aan deze parkeerplannen vasthoudt, zorg er dan op zijn minst voor dat deze arme populatie (in Overvecht) per adres 1 auto wel gratis mag blijven parkeren. Zo los je het probleem van meerdere auto's per adres en zal het aantal auto's minderen in overvecht. Hiermee laat je als gemeente zien dat ze meedenken met deze arme populatie en deze plannen er niet zijn om ze in hun portemonnee te raken en om de gemeentekas te vullen. In de plannen wordt vaak als reden voor de aanpassingen groen en veiligheid genoemd, maar Overvecht is prachtig mooi groen en ruimtelijk. Dus drastische veranderingen aanbrengen in de wijk en wegen voor groen is ongeloofwaardig omdat overvecht al heel veel groen heeft, de groenste wijk van Utrecht. Bestaande plekken van groen verbeteren is wel altijd welkom. Qua veiligheid zijn er goede fietsvoorzieningen; er zijn goede fietspaden met weinig kruisingen en contactpunten met auto's, wat het fietsen veilig en prettig maakt in Overvecht. Het enige waaraan gedacht moet worden is hoe snelheidsduivels aangepakt moeten worden. Voornamelijk jongeren die asociaal hard rijden moeten onmogelijk gemaakt worden in de binnenwijken, voor de veiligheid van kinderen en anderen.	De invoering van betaald parkeren is een afzonderlijk besluit. De betaalbaarheid kunnen we met de omgevingsvisie niet regelen. Door het weren van doorgaand autoverkeer en het herinrichten van straten (smaller, drempels, klinkers) worden de straten verkeersveiliger.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoe worden deze punten meegenomen? en wat zijn de mogelijkheden tot bezwaar?	
57	Graag wil ik dmv deze mail reageren op het plan een tunnelverbinding onder het spoor te creëren tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld college). Door deze tunnel zal een iets kortere fietsroute (2-3 minuten) ontstaan tussen Overvecht en het Gerrit Rietveld college/winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Echter deze nieuwe fietsroute gaat dwars door een woonwijk. In deze wijk spelen veel kinderen buiten op straat. Bovendien zijn de straten smal en veelal eenrichtigsverkeer. Auto en fietser kunnen elkaar net passeren, wat overduidelijk een nadeel is voor de fietsveiligheid. De huidige fietsroutes zijn om bovenstaande redenen niet voor niets aan de zijkanten van de wijk en niet dwars er doorheen. Fietsers kunnen bij de meester Tripkade onder het spoor door en bij de Eykmanlaan het spoor over. Dit zijn ruime en veilige fietsroutes met aparte fietspaden. Nogmaals het lijkt me erg onwenselijk om deze goede, bestaande routes uit te breiden met routes dwars door een woonwijk heen. Voetgangers kunnen overigens ook bij station Overvecht onder het spoor door. Hier heb je wel een OV kaart voor nodig. Wellicht is het nog een idee om er een voetgangerstunnel te maken waarvoor je geen ov kaart nodig hebt. Ik bedoel dan een tunnel alleen voor voetgangers, want ook hier is het niet wenselijk een stroom fietsers door een woonwijk te sturen. Vlakbij ligt de tunnel aan de meester Tripkade waar je heel goed kan fietsen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
58	Het is mooi dat er een plan ligt om Overvecht leefbaarder te maken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bij lezing van het document "Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024" kwam ik op pagina 29 echter een heel slecht voorstel tegen, te weten het aanleggen van fiets/wandeltunnels op allerlei plekken, aangegeven als "Nieuwe fiets/wandelverbindingen". Ik maak met name bezwaar tegen een tunnel richting Tuindorp. Deze tunnels zijn wellicht overdag handig om te gebruiken maar 's avonds en 's nachts zijn dit notoir gevaarlijke plekken met hangjongeren, dealers, rommel etc. Het is echt een slecht idee om meer van dit soort plekken te creëren. De bestaande hoofdverbindingen zijn makkelijk te belopen of te fietsen. Deze hoofdverbindingen zijn door hun grootte, openheid en drukte veilig voor iedereen op elk tijdstip. Het is dus niet opportuun om extra tunnels aan te leggen, ook al niet vanwege de enorme bedragen die voor dit soort constructies nodig zijn. Die bedragen kunnen beter aan zaken worden besteed, die wel zinnig zijn.	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
59	ik schrijf u als eigenaar van de Jagerskade 17 te Utrecht. Deze locatie valt (net) binnen het plangebied. Er wordt in het plan aangegeven dat op termijn het terrein van de RWZO hoogstedelijk zal worden. Dit is echter op de korte termijn niet aan de orde. Omdat er op de middellange termijn drastische ingrepen gepland worden, wil ik benadrukken dat er op korte termijn zodoende geen grote veranderingen doorgevoerd zouden moeten worden. Ik doel hier met name op de Jagerskade. Ik begrijp dat er op lage termijn de wens is om hier een doorgaande fiets/wandelroute van te maken. Op korte termijn is dat echter niet haalbaar, omdat wij gewoon gebruik moeten maken van de Jagerskade als ontsluiting. Wij hebben echter op korte termijn WEL plannen om bij te dragen aan de visie van Overvecht, namelijk door de ruimte te optimaliseren en deze te verdichten. Dit kan door het toevoegen van woningen danwel uitbreiding van het huidige kantoor. Hierover zijn we met [naam medewerker gemeente Utrecht] in gesprek en hebben hier tevens met	De Jagerskade is in de huidige situatie al een belangrijke (doorgaande) route voor fietsers en voetgangers. Het is niet de bedoeling om de (auto)bereikbaarheid van bestemmingen langs de Jagerskade onmogelijk te maken. Een hoofd fiets/wandelroute en bestemmingsverkeer kan hier goed samengaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	mevr. van Hooijdonk over gesproken. Er ligt zelfs een intentie ter ondertekening. Zolang er door de gemeente geen alternatieve ontsluiting wordt gefaciliteerd, al dan niet in samenwerking met de HDSR/RWZI, hebben we grote bezwaren voor het mogelijk afsluiten van extra verkeer voor de Jagerskade. Nogmaals, als de gemeente de ontsluiting via een andere weg kan bewerkstelligen zijn we bereid om hieraan mee te werken, maar we kunnen niet instemmen met de wijziging tot hoofd fiets-en wandelroute, zonder een alternatief voor ons gebouw aan de Jagerskade. Wellicht is het wenselijk dit eerst nader toe te lichten, of in ieder geval elkaars standpunten te bekijken.	
60	Graag geef ik mijn zienswijze op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik ben tuinder op het complex 'Ons Genot'. Ik deel de tuin samen met een jong gezin, we zijn met z'n vieren. Zo zijn alle meer dan 180 tuinen op het complex merendeels gehuurd door (echt-) paren en gezinnen. Zo zijn bij de meer dan 180 tuinen zeker 400 mensen betrokken. Bewoners van Utrecht. Het complex is divers, divers door beplanting, door dieren, door mensen van verschillende culturen. Het is een plek waar mensen hun ziel en zaligheid in leggen en waar een grote gemeenschapszin is. Een kostbare plek, letterlijk en figuurlijk. Ik begrijp dat huizen bouwen belangrijk is, ik begrijp dat het belangrijk is dat mensen bewegen en sporten. In Overvecht zijn al veel sportvelden. Het merendeel wordt niet gebruikt als ik daar meerdere malen per week langs fiets. Hier efficiënter mee omgaan is een eerste te onderzoeken optie. Dat is een verplichting die u fatsoenshalve heeft. Daarbij zijn sportvelden veelal in gebruik bij jeugd. Ouderen wandelen meer. Het idee van door het volkstuinencomplex een wandelroute aanleggen, door middel van het creëren van nog 1 of 2 ingangen, waardoor je door het complex kan lopen is wel een mogelijkheid waar ik mij in kan vinden en die bewegen zeker voor de wat oudere mens zou kunnen	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	bevorderen. En hiermee kunnen meer mensen genieten van ons complex. Ik begrijp dat de 1e optie is het zoeken van een locatie voor sportvelden in het Noorderpark. Het Noorderpark is groot. Op de kaart is ons volkstuinen complex maar een kleine postzegel vergeleken daarbij. Het leed dat vernietigen van deze kostbare plek, dit tuinencomplex, teweeg zou brengen is echter enorm en onevenredig groot, voor de tuinders, hun familie, voor de planten en dieren. Alles behalve dat! Daar pleit ik voor. Als u enigszins op waarde kunt schatten wat het volkstuinencomplex betekent, zoekt u een plek voor sportvelden, overal, maakt niet uit, maar niet daar.	
61	1. Stralingswaarden Ik heb Milieueffecten onderzoek gelezen maar ik kom nergens een toelichting over de effecten van de uitbreiding/verdichting voor de wijziging in stralingswaarde door de toename van mobile internet/meer zendmasten. Welke maximale waarde wordt momenteel gehanteerd en wat is de verwachte maximale waarde in de toekomst? Volgens mij zijn er door de EU recent maximale waarden gesteld. 2. wijziging OV routes. In het ontwerp is gekozen voor de scheiding tussen de snel- en langzaam verkeer. Er wordt gesproken over nadelige gevolgen voor bepaalde doelgroepen reizigers. In het verleden werd het gebruik van OV als onvoorwaardelijk inclusief gesteld. In hoeverre is de inclusiviteit van het OV nog als randvoorwaarde meegenomen in het ontwerp? Bij het inrichten van de snelbus/tram en centrale haltes wordt gesproken over de combinatie spaak en wiel. Is er rekening gehouden met de gebruikers die geen gebruik willen of kunnen maken van de fiets? oproep busjes met wachttijd tussen 30 en 60 minuten vind ik persoonlijk geen alternatief. Is er ooit een overweging geweest om taxi-	Stralingswaarde is inderdaad geen indicator in dit MER. De verwachting is niet dat de stralingswaarde een onderscheidend thema is in de vergelijking van de alternatieven. In Overvecht wordt, naast het huidige meer buurtgerichte OV, een HOV buslijn toegevoegd. Beide typen Openbaar Vervoer zijn door iedereen te gebruiken. Door het aanbieden van verschillende typen OV sluiten we ook beter aan bij de verschillende wensen van reizigers. Het buurtgerichte Openbaar Vervoer zal ook gewoon volgens een dienstregeling blijven rijden, het gaat dus niet om oproep busjes of taxi-vervoer. De groencompensatie (voor het realiseren van een horecapaviljoen) in de vorm van een groen dak (in combinatie met zonnepanelen) en groene gevel is geborgd in het bestemmingsplan. Door de omgevingsvisie verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren

Nr.	Reactie	Antwoord
	vervoer in te zetten tegen gereduceerd tarief voor max aantal kilometers om de aansluiting tussen deze haltes en verre liggende bestemmingen te realiseren? Te denken valt aan het model van de treintaxie waar tegen vaste tarief werd gereden voor maximale aantal kilometers. In de omschrijving van de inrichting van OV wordt gesproken over de langzame verbinding binnen de wijk en andere wijken. In hoeverre wordt voorzien in de behoefte om de nabijgelegen Groenekan, Maarssen, Maatensdijk, Westbroek, De Bilt en overige te bereiken? Het bereiken van eigen adres met het OV vooral in de avonduren van belang ivm veiligheid. In hoeverre wordt rekening gehouden met deze aspect? 3. Groene daken en inrichting Watertorenpark In het verleden werd een groen compensatie geboden in vorm van groene daken voor het verlies van groen in Watertoren park door het realiseren van horeca. Is dat meegenomen in het ontwerp? Wordt het park ook beschikbaar voor het houden van de evenementen? Is het plaatsen van het beeld van de Smakelaarsveld nog steeds een onderdeel van dit ontwerp? Naar mijn idee past dit kunstwerk niet in een kleinschalige omgeving met een duidelijke cultuur-historische uitstraling. Ik zou eerder denken aan wat grotere oppervlaktes zoals het Noorderpark.	van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen. Het bepalen van de plek voor een specifiek kunstwerk hoort niet thuis in een omgevingsvisie. De omgevingsvisie is een abstractie hoger. Het kunstwerk Zeelandlandschap krijgt hoogstwaarschijnlijk een nieuwe definitieve plek in Papendorp.
62	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren, acht ik overbodig en onnodig, en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht. Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied, wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen, en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Mijn bezwaren zijn als volgt: Er bestaan al voldoende doorgangen: drie op slechts 980 meter afstand. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig, gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel (jonge) kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Bovendien zou de aanleg onnodig doorgangsverkeer door smalle eenrichtingsstraten tot gevolg hebben, die bovendien niet rechtstreeks naar belangrijke bestemmingen leiden en niet op dergelijk verkeer zijn ingericht. De aanwezigheid van auto's aan beide zijden van de straten en het potentieel gevaar voor jonge kinderen (die vaak onverwacht vanachter die auto's de straat oversteken) baart mij echt zorgen De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een kindvriendelijke en rustige buurt. Dat is ook juist de reden waarom bewoners voor een huis in Tuindorp hebben gekozen. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd, midden in de wijk, bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren. De voorgestelde doorgang zou kunnen uitgroeien tot een hangplek voor jongeren. Budgettaire overwegingen: middelen zouden beter besteed kunnen worden aan andere, meer noodzakelijke projecten.	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mocht de aanleg toch noodzakelijk worden geacht, dan stel ik voor om de bestaande voetgangerstunnel bij Station Overvecht uit te breiden met een fietspad. Dit lijkt mij kostenefficiënter gezien de reeds bestaande infrastructuur. Maar nogmaals wijs ik er op dat enige toegevoegde waarde ontbreekt, en de impact voor de bewoners van Tuindorp groot is. Indien de voorgestelde plannen worden doorgezet, overweeg ik bezwaar aan te tekenen en eventueel beroep in te stellen.	
63	Als bewoners van Albrecht Thaerlaan 48 willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan. Terwijl we het streven naar verbetering van de infrastructuur waarderen, zijn we bezorgd dat dit specifieke project meer problemen zou kunnen veroorzaken dan oplossen. Onze belangrijkste vragen en zorgen met betrekking tot de voorgestelde fietstunnel zijn als volgt: Onduidelijkheid over het probleem: We begrijpen niet welk probleem deze fietstunnel zou oplossen, aangezien de huidige uitgangen van de wijk altijd via Tripkade of Eykmanlaan zijn. Voor aansluiting naar de stad zal deze tunnel dus voor bewoners geen oplossing zijn omdat er uiteindelijk toch een route via de doorgaande wegen genomen zal moeten worden. Ontbreken van voordelen voor bewoners: Aangezien er geen voorzieningen zijn in zowel Tuindorp als Overvecht, zien we geen directe voordelen voor de bewoners van deze gebieden bij de aanleg van deze tunnel anders dan dat het de einde woonwijk aan de andere verbindt. Er zijn geen voorzieningen die de mensen naar de specifieke locaties in de wijk zal aantrekken dus het nut ervan is beperkt.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toename van verkeer en drukte: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Ongepaste locatie: De voorgestelde locatie van de tunnel lijkt niet geschikt te zijn, gezien de beperkte ruimte op het stuk Albrecht Thaerlaan waar de tunnel zou moeten uitkomen. Alternatieve oplossingen: We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijk te maken door de poortjes te verplaatsen, wat een minder ingrijpende en mogelijk effectievere oplossing kan zijn. Daarnaast zou de aanleg van een tunnel ipv de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de verkeersdoorstroom en veiligheid bevorderen. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan hebben wij ook grote zorgen over de eventuele overlast waarmee dit gepaard zou kunnen gaan. Zowel de overlast bij het aanleggen ervan als de eventuele handhaving die nodig is om te zorgen dat dit geen hangplek wordt of geluidsoverlast oplevert We zijn van mening dat de middelen die worden voorgesteld voor deze fietstunnel beter kunnen worden besteed aan andere projecten die meer voordelen bieden voor de bewoners van onze wijken. Wij hopen dat u onze bezorgdheid en zienswijze meeneemt in de uiteindelijke versie van de omgevingsvisie en dat wij voldoende geïnformeerd zullen blijven over de daadwerkelijke plannen.	
64	Ik heb het visieplan Overvecht 2040 (gedeeltelijk) bestudeerd en ben op de informatieavond geweest van 22 april in de Vechtsebanen. Ik richt mijn bezwaren op in ieder geval 2(van de drie) beoogde fietstunnels/wandeltunnels onder het spoor door.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het doel van de commissie is mij helder : verbintenis tussen de wijken Overvecht en Tuindorp. Ik heb geen andere argumenten gehoord en gelezen. Echter : op een totale afstand van max 1500 meter zijn er reeds drie uitstekende passages. Via het NS station is er een prima looproute onder de sporen door . Er is een lift aanwezig en is met OV chip te gebruiken. De andere twee ,dus via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, zijn veilige snelle fietsroutes. Deze twee fietsroutes hebben aansluiting op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berekuil).Niemand zit verlegen om een betere bereikbaarheid van beide wijken. Ik zie menig tuindorper ,inclusief mijzelf, bij de Dirk en de Lidl alsmede het Turkse bakkertje en de donderdagmark in Overvecht: prima verbinding (letterlijk en figuurlijk !) De fietstunnels komen uit ter hoogte van resp. de van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Daar is niks ! Je komt daar in eenrichtingsstraten met aan twee kanten auto's geparkeerd. Er is geen logisch vervolg van deze fietsroutes , geen aansluiting op een fietsroute naar weet ik waar. Als de tunnels in Tuindorp omhoogkomen zal dat op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Daar is geen ruimte voor. Als de tunnels omhoogkomen zou dit bouwtechnisch zomaar in conflict kunnen komen met de groenstrook langs de gehele Thaerlaan.Deze wordt mede door bewoners onderhouden en is belangrijk in de groenvisie van Tuindorp. Als de tunnels omhoogkomen zal het op de A.Thaerlaan extra gevaarlijke situaties geven.De A.Thaerlaan is , zeker rond begintijd en eindtijd van de drie basisscholen en een VO school, in beide richtingen een belangrijke verkeersader.Dat zijn auto's die de wijk uit willen, auto's die kinderen komen brengen, ouders met kinderen op de fiets,	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	middelbare scholieren .Als er fietsers (steeds vaker fatbikes !!) staks die tunnels uit komen knallen zal dat de verkeersveiligheid zeker niet positief beïnvloeden. We hebben helaas al een gevaarlijk, onoverzichtelijk punt op de bocht waar A.Thaerlaan overgaat in de Magnuslaan. Ik ben er van overtuigd dat men in Nederland hele veilige tunnels kan aanleggen. De tunnels die hier in het visieplan staan zullen gewone tunnels zijn. Die zullen na pakweg 19.30 uur niet meer gebruikt worden. Het zullen droge hangplekken worden waar het vuurwerk bv lekker knalt. Unheimisch zullen de tunneltjes worden vrees ik. Tuindorp is gevoelig voor inbraak etc. Handhaving zal lastiger worden nu er meer vluchtroutes komen. Bijzonder vreemd vind ik dat er niet gecommuniceerd is met bewoners van omliggende wijken. Tuindorp heeft vanaf 1935 een communicatiekanaal “ Tuindorps Belang”. Mijn verzoek is derhalve af te zien van de aanleg van de 3 fietstunnels onder het spoor: peperduur en niemand zit daarop te wachten.	
65	Ik ben eigenaar van een appartement aan de Moezeldreef in Utrecht Overvecht. Ook ben ik erg positief over het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Dit is een mooie kans voor Overvecht. Hier en daar zie ik al goede acties maar door dit ontwerp wordt de leefbaarheid en het woningaanbod veel beter. En dat is nodig in Overvecht, kortom belangrijk!	Dank voor uw positieve reactie.
66	Ik woon al 20 jaar in Overvecht en ben diep teleurgesteld dat de bewoners niet betrokken zijn geweest bij het ontwerpen van visie. Wij hebben nu de ontwerp van de visie mogen bekijken en ik ben ontzettend geschrokken. Ik maak me dan ook heel veel zorgen over de toekomst van wijk Overvecht. Een van zaken die mij echt zorgen baart is de onderdeel vervoer.	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de ontwerp visie staat dat er wordt gestreefd naar veilig en verbonden wijk. Echter lees ik dan niet in de beschrijving. De plan is 5000 nieuwe woningen te bouwen. Maar tegelijkertijd veel parkeerplaatsen te verwijderen. Daarbij is de plan dat particuliere autos niet meer de wijk in kunnen. Dat is tegenovergesteld van goed bereikbaar voor automobilisten. Volgens deze visie zal ik in de toekomst niet meer dichtbij mijn huis kunnen parkeren, langer onderweg ben van A naar B (omrijden en file aangezien iedereen via de ring zou moeten omrijden), en zware boodschappen zelf moeten tillen van parkeerplaats naar huis. Hierdoor zal mijn kwaliteit van leven aanzienlijk afnemen. Of ik moet de bus nemen, met als gevolg meerdere keren moeten overstappen en een dure bus kaartje moeten aanschaffen. Bus kaartje kost tegenwoordig vanaf 2,60 euro. Als ik met gezin ga, dan betaal ik gauw 26 euro voor heen en terug. Dat is toch absurd. De aanpassingen in de verkeersstructuur zouden volgens de visie bijdragen aan een gezondere leefomgeving. Het is onduidelijk waarop dit is gebaseerd. De visie suggereerd dat de bewoners worden gedwongen om de fiets te pakken of gaan lopen om meer in beweging te komen. Echter opleggen van leefregels leidt nooit tot verbetering. In de wijk Overvecht wonen veel kansarme mensen uit verschillende culturen. Beperking van verkeersstructuur zal deze problemen alleen verergeren. Voordelen van nu: - auto straten zijn veilig en goed (genoeg oversteek mogelijkheden, versmalingen, eenrichtingswegen) - mogelijkheid voor parkeren dichtbij huis - comfort - gratis parkeren - snel van A naar B kunnen - keuze van openbaar vervoer of auto en fiets is vrij aan de bewoner - goede en veilige fietsverbinding in de hele wijk	mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Met de voorgestelde aanpassingen in de verkeersstructuren willen we het mensen makkelijker maken om gezonde keuzes te maken. We willen inwoners niet dwingen om te fietsen, maar door het aantrekkelijker te maken om op een prettige en veilige manier door de buurt te kunnen fietsen en lopen maken we het mensen gemakkelijker om hiervoor te kiezen, en de auto vaker te laten staan. Ook mensen die zich nu niet veilig voelen om te fietsen op drukke autowegen krijgen dan het vertrouwen om vaker door de buurt te fietsen. Ik ben het met u eens dat dit er niet direct voor zal zorgen dat iedereen voortaan de fiets boven de auto verkiest, maar door het aanleggen van aantrekkelijke fiets- en wandelverbindingen door de wijk wordt deze keuze wel aantrekkelijker.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- veilig en verbonden - ruimte en weinig drukte op de weg - rust en relaxed naar de winkel kunnen gaan voor wekelijkse boodschappen Nadelen van nu: - op sommige plaatsen wordt soms te hard gereden - er komen steeds meer auto's m.a.g. parkeren op de stoep Voordelen van toekomst visie: - klinkt goed als jij zelf niet in deze wijk woont Nadelen van toekomst visie: - beperkt/geen mogelijkheid van parkeren dichtbij huis - betaald parkeren - meer tijd kwijt zijn van A naar B - bewoners worden gedwongen om gebruik te maken van OV of bus - plezier in wonen neemt af - comfort neemt af - wekelijkse boodschappen met auto halen wordt zeer onaantrekkelijk gemaakt - alle bewoners wordt opgelegd hun leefwijze aanpassen zonder er rekening te houden met specifieke doelgroepen - afhankelijkheid van OV - drukte op de ring neemt toe - vervuiling en geluidsoverlast op de ring neemt toe - in en uit de wijk wordt beperkt voor auto - koop jij een bank bij Ikea, dan moet deze ook met de bus? - gezinnen met kinderen gaan veel geld betalen aan OV - beweeg vrijheid van ouderen en mensen die slecht ter been zijn wordt beperkt (meer loop afstand) - mensen met kleine portemonnee worden beperkt in hun beweging van A naar B (dure bus kaartje)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- verbonden alleen voor bepaalde groep mensen (jong, alleenstaand) Ik hoop dat jullie hier wel rekening mee kunnen houden en de bewoners het plezier van auto rijden (werk en prive), het gemak en comfort dat men nu heeft niet afpakken.	
67	Ik ben het niet eens met de omgevingsvisie voor de buurt Zamenhofdreef. Ik heb het dan over punt 6 van de tekening, dat je straks niet meer met de auto op de Zamenhofdreef en Carnegiedreef kunt komen. Voor de bereikbaarheid is dit echt heel belemmerend. En waarom is er voorrang voor fietsers, wandelaars en OV? Discrimineren jullie nu de mensen met auto's? Waarom moet alles autovrij? Als de bewoners met de auto willen gaan, of soms zelfs de auto moeten nemen, dan moet die mogelijkheid er altijd zijn. Dan wil je niet dat je eerst door de hele wijk moet rijden voordat je op de plaats v bestemming bent. De Carnegiedreef is ook nog eens een weg waar veel auto's gebruik van maken. Als die autovrij wordt gemaakt, beteken dit dat auto's moeten uitwijken naar andere straten. Dan maak je die straten juist drukker en onveiliger. En je creëert gewoon file in de woonwijk. Dat lijkt me ook niet wenselijk. Terwijl nu gewoon alles loopt. Fietsers hebben hun mooie fietspaden, auto's/OV hun wegen en voetgangers hun paden. Kijk ook naar wat er is gedaan bij de Marnixlaan. De mensen gaan niet uit hun auto. Je creëert alleen meer overlast voor de bewoners in Overvecht. Wil je het wat mooier en groener maken, prima. Pak de bermen aan. Maar maak het niet onnodig ingewikkeld en oncomfortabel voor de bewoners hier in Overvecht. Is dit al definitief of moet ik ergens bezwaar indienen?	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht lag ter inzage voor inspraakreacties/zienswijzen. Na verwerking van de zienswijzen en aanpassing van de omgevingsvisie wordt deze vastgesteld door de gemeenteraad. De omgevingsvisie is dan definitief. Het is niet mogelijk bezwaar in te dienen tegen de vastgestelde omgevingsvisie.
68	Ik maak bezwaar tegen de beslissing om vergunning te verlenen aan het project Zambesidreef e.o.	We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben het niet eens met de beslissing om de flats aan de Zambesidreef e.o. te slopen. Allereerst vanwege de bouwoverlast, geluidsoverlast, stof, en stikstofbeleid. Dit gebeurd voor onze woning. Ook het slopen van de flats heeft grote impact op de bewoners, het zijn onze buren dit raakt mij ten zeerste, ik woon hier 34 jaar. Het is hun thuis en van hun kinderen. Mijn visie is renoveren deze woningen. Ook het besluit voor de bouw van een nieuwe school op de Grote Trekdreef vind ik een bezwaar. Deze wordt gebouwd naast de locatie Reinaerde waar mensen met niet aangeboren hersenletsel wonen, niet echt een goede plek voor een school met ± 1000 leerlingen. Niet voor onze woning, denk aan vervuiling en hangjongeren. Slecht idee in deze wijk. Ik vind ook dat deze beslissing moet worden herzien, en ik denk dat de leegstaande school aan de Ramsesdreef een goede optie is voor bouw van een nieuwe school. Ik verzoek u de beslissing niet uit te voeren totdat er een beslissing is genomen op mijn bezwaar.	definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. U stelt voor om de school aan de Ramsesdreef te bouwen. De locatie Ramsesdreef ligt erg dicht op de Noordelijke Randweg Utrecht. Het gezondheidsbeleid van de gemeente staat niet toe dat er scholen worden gebouwd binnen 50 meter van te drukke wegen (zoals de Noordelijke Randweg). Dat is de reden waarom de gemeente nu niet verder onderzoek doet naar de bouw van een school aan de Ramsesdreef.
69	Wij willen graag laten weten dat we ons ernstige zorgen maken over de voorgestelde ontwikkelingen met betrekking tot de rood-oranje zone waarin ons huis zich bevindt (Arnodreef). Het vooruitzicht van hoogbouw in onze directe omgeving of potentieel op onze plek vinden wij geen prettig idee. Ten eerste zijn we bezorgd over de mogelijkheid van onteigening van ons huis door de gemeente. Als recente kopers van een woning in deze buurt, hebben we ons gevestigd met de verwachting van een bepaalde leefomgeving en de bijbehorende waarde van ons bezit. De laag- en middenbouw, brede straten en het groen vinden wij een prettige afwisseling. Het vooruitzicht dat projectontwikkelaars willen investeren in onze buurt, eventuele voorstellen gaan doen aan ons en onze buren, zit ons niet lekker. We weten hierdoor NIET wat er gebeurt, wat precies de rol is van de gemeente, de potentiële ontwikkelaar en wat onze eigen rechten zijn. Kunnen wij worden onteigend? Deze onzekerheid draagt niet bij aan een prettig gevoel.	De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast vrezen we de aanzienlijke daling van de waarde van ons huis als gevolg van de voorgestelde ontwikkelingen. Want, wie koopt nog een huis in een rood-oranje zone? Ons spaargeld zit in ons huis en onze hypotheek. Indien er sprake is van een waardedaling in de toekomst, kan dit onze eigen toekomstplannen in de weg zitten. Echter zal dit ons ook kunnen belemmeren in het vinden van potentiële kopers, mochten we besluiten ons huis te verkopen. Dit zouden wij een onaanvaardbare impact hebben op onze financiële situatie en levenskwaliteit. Tevens houdt deze omgevingsvisie ons door de onzekerheid tegen om verder te investeren in ons huis. Heeft het aanleggen van zonnepanelen op ons dak nog wel zin? Is het voor ons nog wel slim om de badkamer te verbouwen? Of is dit weggegooid geld? Bovendien zijn we bezorgd over het verlies van de kenmerkende laagbouw en prettige brede straten die het wonen in onze buurt zo aangenaam maakt. De voorgestelde hoogbouw zal niet alleen het uitzicht veranderen, maar ook de dynamiek en het karakter van onze buurt aanzienlijk veranderen. Dit gaat in tegen de redenen waarom wij ervoor hebben gekozen om hier te wonen. Tot slot maken we ons zorgen over de impact van de voorgestelde visie op parkeren. Wij beschikken over een kleine auto. We voorzien met de plannen dat wij onze auto straks nergens meer kunnen parkeren. Minder parkeerplaatsen zullen niet alleen het dagelijks leven bemoeilijken, maar kunnen ook leiden tot een toename van parkeerproblemen en doorstroom van verkeer in de omgeving. Dit zal de algehele leefbaarheid van de buurt negatief beïnvloeden. Waarom geen betaald parkeren invoeren voor niet-bewoners en werken met parkeervergunningen voor bewoners? Dit zal o.a. helpen met de mensen die hun auto voor ons huis parkeren en daarna met de trein de stad in gaan voor o.a. werk of een dagje uit.	medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning dan wel het verbouwen van de badkamer leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. De omgevingsvisie voorziet in de grootste verdichting rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor (p39). Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Ook in Overvecht wordt in de toekomst betaald parkeren ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.
70	1. Inrichten van de fietspaden: er is een autovrije fietspad gepland op de Moezeldreef. Parallel loopt een fietspad via het park/ tussen de Korfoedreef en Lissensteyndreef naar de Theemsdreef. Het beleven van het groen wordt door fietsverkeer onrustiger. Het strakke rechte pad nodigt uit tot snel door het park te komen. Wellicht een idee om dit gedeelte van het park in te richten als een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen. Wat meer bomen in dit gedeelte van het park (bij het speeltuintje en bij het gebouw aan de Lissensteyndreef/zuidzijde zou erg fijn zijn als bescherming tegen de zomerhitte. 2. Oversteken randweg naar Noorderpark: het oversteken via de bruggen vormt extra obstakel voor de mensen met minder goede	1. Dank voor de ontwerpsuggestie om een kronkelende fiets/wandelpad met afwisselend hoog en laag groen in het park te maken. We beschrijven in deze beleidsnota de toekomst voor Overvecht in 2040. Bij de omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Het maken van ontwerpen is onderdeel van de verdere uitwerking van de omgevingsvisie na vaststelling van de omgevingsvisie. 2. Toegankelijkheid nemen we mee bij de verdere uitwerking van nieuwe verbindingen. 3. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in projecten in de openbare ruimte zal rekening worden gehouden met de inclusiviteit van ruimtes.

Nr.	Reactie	Antwoord
	conditie. Graag opties voor gelijkvloerse overgangen of tunnels in overweging nemen. 3. Het zou fijn zijn om de te realiseren inclusiviteit van de ruimtes te borgen op het gebied van bewegen, prikkelbaarheid (velle licht/harde geluid/galm) en overzichtelijkheid. 4. Ook zou het fijn zijn om aandacht te geven aan de ontmoetingsfunctie van de culturele gebouwen. Te denken aan kleinschalige ruimtes die voor regelmatig gebruik van bepaalde groepen kunnen worden ingezet, waardoor een clubsfeer kan ontstaan en langdurige contacten kunnen worden onderhouden. 5. Ik vraag mij af in hoeverre bij de te realiseren culturele voorzieningen rekening is gehouden met mogelijke behoefte van de minderheden aan het beoefenen van activiteiten die passend zijn bij eigen culturele identiteit.	4/5. Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.
71	Mijn ervaringen als bewoner van het stationsplein Ik schrijf u als actief en maatschappelijk betrokken mens, bewoner van residence Aida aan de Tiberdreef, onderdeel van een gebouw met 28 appartementen en commerciele ruimten op de begane grond in combinatie met een aantal kantoorpanden langs het spoor. Architectonisch vormen deze gebouwen een geheel. Het kantoorpand tegenover ons woongebouw werd een aantal jaren geleden gerenoveerd door dezelfde architect. Daarin is o.a. het CNV op dit moment gehuisvest, maar ook een maatschappelijke voorziending als Veilig Thuis. Toen ik 23 jaar geleden mijn appartement betrok, was ik mij ervan bewust, dat ik met een kwetsbare leefomgeving te maken zou krijgen. Overvecht werd aangemerkt als Vogelaarwijk, maar om priveredenen was de locatie voor mij aantrekkelijk genoeg om de sprong te wagen.	Wij waarderen uw inzet voor de buurt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Het stationsgebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. Wij denken dat nieuwe woningbouw en voorzieningen rond het station de anonimiteit kunnen verminderen en de sociale veiligheid vergroten. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden zoals het stationsgebied blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De opzet van de gemeente was om de toegang naar het station aantrekkelijk en sociaal veilig te maken. Dit was een belangrijke reden om ook een gebouw met appartementen voor senioren aan het plein te laten verrijzen. Immers, kantoorgebouwen zijn s'avonds en s'nachts uitgestorven. Bewoning aan het plein zou voor meer sociale controle kunnen zorgen en de commerciele ruimten voor levendigheid. Sociale veiligheid betekende ook het tegengaan van overlast. Er werd en wordt gedeald op het stationsplein, in het verleden ook in het theehuis, dat gevestigd was in een van de commerciele ruimten, het stationsgebied werd aantrekkelijk gevonden door hangjongeren en het gemeentelijk vervoerbedrijf zorgde voor geluids- en stankoverlast (er was een vertrekpunt van de bus tegenover ons), doordat chauffeurs veelvuldig en onnodig hun motoren lieten draaien. Samen met anderen heb ik veel energie gestoken in het onderhouden van contacten met de wijkagent, het theehuis, het GVB, de Spoorwegen, de gemeente, de vastgoedeigenaar van de commerciele ruimten. Uiteindelijk heeft het 18 jaar geduurd, voordat de gemeente de beloofde aantrekkelijkheid in fysiek opzicht realiseerde door herinrichting van het plein en verwijdering van de bushalte. De levendigheid, die m.n. gerealiseerd had moeten worden door de commerciele ruimten, is eerder een last dan een lust geweest al die jaren. Commercieel nooit een succes. De ecostrook langs het spoor zorgde voor het broodnodige evenwicht tussen steen en groen. Ook wijzelf werden groen. In 2016 realiseerden wij het eerste flatgebouw in Utrecht met groendak en zonnepanelen. Mijn stellingname	Wanneer de precieze toekomstige inzet (lijnvoering, frequentie, etc) van het openbaar vervoer bekend is zal ook gekeken worden naar de haltes bij het station.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Plan geen hoogbouw rond het station, want . -Dat zal het nog moeilijker maken om de sociale veiligheid te handhaven en bevorderen. -Het gaat ten koste van het reeds schaarse groen in onze directe woonomgeving. -Overvecht is primair een woonwijk, waar behoefte is aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen en behoud van groen, direct naast de deur. Voor het bruisende leven hebben we ons levendige stadscentrum. . Zoek voor de hoogbouw open plekken en bedrijfsterreinen (zie het voorbeeld bij het Grootwinkelscentrum Overvecht) en maak deze goed bereikbaar door een snelle busverbinding (zie het voorbeeld van de Uithof), want -Waarom een relatief groot deel van de extra te bouwen woningen proppen op een zo'n klein gebied? -Ook de vervoersfunctie van het stationsgebied gaat extra ruimte vragen. Nu al zijn er te weinig halteplekken voor de reguliere kleine streekbussen en extra bussen van de NS, als er aan het spoor gewerkt wordt. Meer woon- en werkplekken in Overvecht betekent meer reizigers met nog meer behoefte aan halteplekken. In de hoop, dat mijn ervaringen en standpunt een bijdrage kunnen leveren aan de discussie, doe ik een dringend beroep op de gemeente Utrecht om van haar hoogbouwplannen rond het station af te zien.	
72	- Ik ben zelf tegen het verwijderen van parkeerplaatsen in Overvecht. De parkeerplaatsen moeten blijven, anders gaan ook mensen langs de straatkant parkeren. De parkeerplaatsen moeten blijven, zodat mensen	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met een auto hun auto goed kunnen parkeren. Ik vind juist dat er weinig parkeerplaatsen zijn in Overvecht. - Er zou daarnaast ook een bushalte weer moeten komen bij de Sint Maartendreef.	Precieze locaties van bushaltes wordt later bepaald en is afhankelijk van de toekomstige routes/lijnvoering.
73	Hierbij mijn zienswijze betreffende de omgevingsvisie Overvecht. Het wijkbericht van april jl. dat aan de bewoners van Overvecht gestuurd is, geeft een zeer onduidelijke afdruk van Taagdreef, Rubicondreef e.o. Het is allemaal erg vaag, zodat de gemeente er alle kanten mee uit kan. Autoluw lijkt mij een zeer slecht plan, duidelijk niet over nagedacht. Hoogbouw omgeving Rubicondreef – Arnodreef, dat zou betekenen nog meer rommel, want in bovengenoemde dreven ligt altijd rommel. Ik kijk uit op de Tannhauserdreef en bij de restafvalcontainers ligt bijna altijd rommel (… vaak lijkt het meer op een vuilnisbelt) en ik denk dat er dan meer lawaai zal zijn, het uitzicht zal er niet beter op worden en dat heeft invloed op de huizenprijs. Hoeveel kantoren staan er leeg, die omgebouwd kunnen worden. Het elektriciteitsnet is ontoereikend en geen mensen om te bouwen. Als ik naar allerlei projecten kijk van de gemeente die niet goed zijn gegaan, dan word ik niet blij (tramlijn Uithof, gasvrij Overvecht Noord, Marnixlaan). Ik hoop dat de gemeente daarvan heeft geleerd. Met luisteren naar de bewoners in de wijk komt u een heel eind. Als de bewoners tevreden zijn, kan dat de gemeente alleen maar een goed gevoel geven.	Bij de berichten over de omgevingsvisie hebben we steeds geprobeerd om een goede balans te vinden tussen het geven van genoeg informatie en het niet overladen van mensen met teveel details waardoor mensen soms afhaken. We begrijpen dat sommige bewoners van Overvecht de informatie nog steeds niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl anderen het juist al (te) veel vonden. In onze berichten hebben we altijd aangegeven waar de volledige informatie te vinden was, zowel online als op papier. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Vervelend dat u overlast ervaart van het zwerfafval op straat. Dit kan gemeld worden bij https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/veiligheid/meld-gevaar-overlast-of-onveilige-situatie of bellen naar 14 030. Het kan zijn dat bewoners effecten ondervinden van de verdichting in bepaalde gebieden. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een "hoogstedelijk gebied", de omgeving Rubicondreef en

Nr.	Reactie	Antwoord
		Arnodreef als oranje "stedelijke buurten of geel "woonbuurten". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef". Welke spelregels qua bebouwing per kleur gebiedstype gelden staat in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie. Het gebied rondom het station leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar precies is nog niet duidelijk. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen en samen met belanghebbenden. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Hierbij worden altijd aspecten als bezonning, uitzicht en geluid meegewogen en aan wettelijke eisen voldaan. De ambitie in de omgevingsvisie is dat de ontwikkelingen bijdragen aan brede wijkverbetering, ook in uw buurt vlakbij het station. Nog niet duidelijk is of dit effecten heeft voor uw uitzicht en of dit gaat leiden tot lawaai. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
74	Het valt mij op dat u verschillende informatie deelt over de effecten voor het Noorderpark. 1.In het online document is onderstaande afbeelding opgenomen op pagina 29 fase 2 van de omgevingsvisie (van bijlage Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel B comp - April 2024-1.pdf)	De kaarten zijn verschillend omdat ze verschillende doelen dienen. De kaart uit deel B is de kaart met betrekking tot fase 2 van de uitvoeringsstrategie. Hierin staan alleen de maatregelen die voor fase 2 (straks) worden voorgesteld. De kaart die is getoond op 22 mei is de buurtkaart voor dit gebied en geeft een overzicht van alle voorstellen voor het Noorderpark. Daarom staat bijvoorbeeld de ontwikkeling bij Steck wel

Nr.	Reactie	Antwoord
	2.Tijdens de inloop de onderstaande afbeelding van hetzelfde gebied wordt getoond op maandag 22 mei op de Vechtsebanen tussen 17.00 en 21.00 uur Op deze manier geeft u geen duidelijk en consistent beeld over uw visie en plannen. Hierdoor zijn belanghebbenden niet in staat niet de impact op een goede manier in te schatten op hun omgeving. Bovendien roept het bij mij vragen op hoe vaak dit nog meer voorkomt dat verschillende beelden of uitleg van uw visie worden gedeeld aan belanghebbenden. Het zorgt bij mij voor twijfel over de betrouwbaarheid van de beschikbaar gestelde informatie. Ik wil de gemeente vragen de procedure opnieuw te starten en overal dezelfde betrouwbare informatie beschikbaar te stellen. Ik ontvang graag uw reactie. Aanvulling: Via internet ontving ik het voornemen dat u een nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht wilt vaststellen. In deze visie staan de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk tot 2040. De inspraakperiode voor de ontwerp omgevingsvisie Overvecht loopt tot 20 mei 2024. Graag maak ik gebruik van de inspraak mogelijk via dit schrijven om u te informeren over mijn zienswijze en mijn belang. Hieronder beschrijf ik met welke punten ik het niet eens ben en waarom. Het is geen limitatieve opsomming daarvoor is de tijd helaas te kort. Ik hoop dat u deze punten meeneemt in het definitieve ontwerp en aan hiermee planschadegevoelige situaties voorkomt. In de visie schrijft u de onderstaande punten: Pagina 27 – onder groen en buitenruimte - Herinrichting Noorderpark	op deze kaart, maar niet op de andere. Steck is een ontwikkeling die al op korte termijn kan plaatsvinden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Op middellange termijn want inrichting afhankelijk van nader te bepalen programmering (zoals aanleg sportvelden of energieopwekking) • Aan deze ontwikkeling koppelen: ontwikkeling extensieve recreatiemogelijkheden, aanleg fiets-/wandelverbindingen Op pagina 28 ia het gebied aangegeven ‘Herinrichting Noorderpark” waar het over gaat. Het gebied loopt vanaf de Gageldijk tot achter het Fort. Wij zijn tegen het voorgestelde gebruik van dit gebied zoals in uw omgevingsvisie aangegeven, zoals het: realiseren van extensieve recreatiemogelijkheden en het aanleggen van sportvelden op deze locatie in het Noorderpark, energieopwekking op deze locatie in het Noorderpark en aanleg van de aangeven nieuwe fiets/wandel verbinding op deze locatie. De aangegeven locatie valt bovendien grotendeels in de gemeente De Bilt en is op dit moment een zeer waardevol en typisch Hollands slagenlandschap, een rustige plaats in het Noorderpark en inundatiegebied van de Hollandse Waterlinie, inclusief specifiek in formatie liggende kazematten. Ik wil graag dat de gemeente de volgende (maatschappelijke-) waarden meeneemt in de visie: Behoud van een rustige en natuurlijke omgeving Behoud van de omgeving (slagenlandschap) van het Utrecht cultureel erfgoed en monumentale Utrechtse boerderijen. behoud van culturele en historische aspecten zoals het inundatiegebied en de ‘formatie van kazematten’ van de Hollandse Waterlinie Behoud van de huidige natuur (bijvoorbeeld het leefgebied van de bunzing, vleermuizen, bosuilen, ransuilen, kerkuilen en reeën)	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Behoud van typische Nederlandse landschap, inclusief de boerenbedrijven die er nu gevestigd zijn, inclusief de koeien in het landschap Behoud van de vista's vanaf Overvecht die uitzicht geven op dit vrij landschap Ik wil graag dat de gemeente mijn persoonlijke belangen meeneemt in de visie: Behoud van de het woongenot van onze woning en onze leefomgeving Behoud van vrij uitzicht en onze privacy Behoud van de economische waarde van onze bezittingen Om dit te realiseren verzoek ik de gemeente de huidige visie aan te passen op de volgende onderdelen: Geen energieopwekking te realiseren in het door mij aangegeven gebied (en andere delen van het Noorderpark) zoals windmolens en of op grote schaal zonnepanelen te plaatsen Geen grote toename van bezoekersaantallen en gemotoriseerde verkeersdeelnemers op de Gageldijk en in het door mij aangegeven gebied. Geen recreatie toe te staan in het door mij aangegeven gebied Geen sportvelden aan te leggen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuw sportcomplex (zoals vermeld op pagina 37)aan te leggen in het door mij aangegeven gebied (of andere delen van het Noorderpark) Geen volkstuinen te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied Geen nieuwe fiets/wandelverbinding te realiseren in het door mij aangegeven gebied Geen activiteiten te ontwikkelen in het door mij aangegeven gebied die extra bezoekers aantrekt Concrete en werkende maatregelen te nemen tegen overlast van eventuele nieuwe ontwikkelingen in het door mij aangegeven gebied	

Nr.	Reactie	Antwoord
75	Mijn bezwaar is het HOV traject vanaf station Overvecht richting Winkelcentrum Overvecht. Deze buslijn gaat vanaf de Moezeldreef via Don Carlos/La Bohemedreef richting winkelcentrum Overvecht. Ter hoogte van de school Ithaka buigt de HOV lijn richting winkelcentrum Overvecht. Echter op dit punt ligt oa een speeltuin/pierebadje , basketbal veld en een Johan Cruijf veld. Deze sport velden worden vooral zomers bij mooi weer heel druk bezocht en dus bijna niet meer bereikbaar. Ook de ijsbaan en het honden uitlaat gebied word door deze busbaan moeilijker en gevaarlijker. Ook worgen hier bij mooi weer Bbq's en kinderfeestjes gehouden. De internationale schakelschool komt pal naast de busbaan te liggen. Bij pauzes gaan de leerlingen vooral naar het naast de school gelegen speel/ grasveld pauzeren. Vaak moeten ze ook opdrachten uitvoeren in de naast gelegen sportvelden. Ook de door U voorgestelde samenvoeging van de natuurgebieden aan beide zijden van de Moezeldreef levert alleen op papier voordelen op. Een veel beter idee is het om de HOV lijn gewoon over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen. Deze dan wel afsluiten voor gewoon doorgaand verkeer.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden Het idee om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door deze optie blijven ook fiets/voetpaden gewoon normaal bereikbaar richting winkelcentrum Overvecht. Een andere optie is om de Rubicondreef te gebruiken voor de HOV lijn. Indien toch gekozen om de HOV lijn via Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen, wordt het voor autoverkeer vanuit de station Overvecht wel heel moeilijk om het winkelcentrum Overvecht te bereiken. Optie is dan misschien om de Rubicondreef als toegangsweg open te stellen richting winkelcentrum. Deze opties kosten “veel” minder geld en heel veel mensen die gebruik maken van de sport/ontspannings/honden uitlaat/ gebieden zullen U heel dankbaar zijn.	
76	Hierbij willen we het belang van het behoud van onze tuinvereniging op deze plek onder uw aandacht brengen. Een groene oase: 70 Jaar geleden is onze vereniging aan de tweede Polderweg gestart. Er is in alle jaren door honderden families geïnvesteerd zowel fysiek als financieel met als resultaat een enorme diversiteit aan tuinen en vooral aan groen. In een tijd waarin de noodzaak aan stedelijk groen voortdurend benadrukt wordt, zou het een enorm verlies zijn als dit tuinencomplex zou verdwijnen. Het zal decennia duren voordat een dergelijke groene oase van rust en biodiversietijd elders gerealiseerd is. Verenigingsleven: Wij zijn 1.5 jaar lid van de vereniging. Wat ons opvalt is de saamhorigheid onder de leden om elkaar te helpen met het bijhouden van de tuin, het onderhoud van het complex, het uitwisselen van kennis over wat groeit en bloeit en hoe dit te onderhouden en de gezamenlijke	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	activiteiten die georganiseerd worden. In een tijd waar het accent meer ligt op het individu en haar eigenbelang, is een plek waarin ontmoeting centraal staat van groot belang, onze tuinvereniging is zo'n plek. Mocht onze vereniging verplaatst moeten worden dan zal de vereniging uit elkaar vallen. Voor veel leden zal het opnieuw moeten opbouwen van een tuin, zowel fysiek als financieel geen haalbare kaart zijn. Dat zou eeuwig zonde zijn. Ons Genot is ook een plek voor ontspanning voor stadsgenoten die geen lid zijn van onze vereniging. Bijna dagelijks komen jonge ouders met hun kinderen spelen in de speeltuin. Een overzichtelijke en veilige speelplek voor kinderen. Regelmatig lopen ouderen over het complex om te genieten van de stilte, het groen, de vogels en dit alles in een veilige en overzichtelijke omgeving.	
77	Om te beginnen vind het gehele ontwerp Omgevingsvisie Overvecht een heel slecht plan. Om op zo een klein oppervlak 2500 woningen te gaan bouwen in een toch al kansarme wijk met zoveel criminaliteit. Het woongenot van de inwoners die er nu wonen tot 0 te reduceren. Nog meer hoogbouw en criminaliteit naar de wijk toe te halen. Iets te proberen te realiseren wat nooit gaat lukken en waardoor de wijk nog meer zal verpauperen. Dit zijn misschien plannen die de gemeente ideaal vind. Alleen is de werkelijkheid totaal tegengesteld.	U doelt met de 2500 woningen waarschijnlijk op het Masterplan Overvecht Centrum met onder andere hoogbouw. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden. Dit heeft een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van de best bereikbare plekken, met voorzieningen in

Nr.	Reactie	Antwoord
		de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Sociale cohesie, goede woningmix en veiligheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten in de omgevingsvisie. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.
78	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhauserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1 van de 3 locaties in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meer woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima. Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhauserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, De inval van zonlicht in onze woonkamers sterk vermindert, Inkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor:	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de omgevingsvisie aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de omgevingsvisie geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties ter overweging mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan. - Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelijk, senioren, etc. - Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd (moeten) worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen. Graag vernemen we in hoeverre u bereid bent om in onze visie mee te gaan. Desgewenst zijn we bereid om onze visie mondeling toe te lichten.	
79	Ik deel een groot deel van de visie voor Overvecht. De investering in de wijk lijkt mij een welkome. Ik zie een grote kans in het vergroten van de leefbaarheid en het moderniseren van de uitstraling van grote delen van de wijk om zo ook Overvecht naar de 21ste eeuw te brengen. Ik ben voor onze VvE aan het kijken wat de mogelijkheden zijn om onze flat te renoveren icm het op-toppen van de flat. Wat er in onze VvE maar waarschijnlijk op veel plekken in Overvecht geld, is dat de bewoners niet de renovatie en verduurzaming willen/kunnen bekostigen, doordat veel van de bewoners met hun salaris de toenemend inflatie niet bijhouden. Dit maakt dat in renovatie trajecten bij veel mensen de hakken in het zand gaan. Ik zie bij onze flat veel kansen om een laag toe te voegen aan de bovenzijde, maar ook de introductie van winkel ruimte aan de voorzijde van de flat. Ik geloof dat dit icm de renovatie van het gebouw de buurt te goede zal komen. Wat ik wel voorzie als issue in de wijk is parkeergelegenheid. Ondanks dat de gemeente wijken graag auto luw zou zien, is een groot deel van de mensen afhankelijk van een auto in een tal van bezigheden. Het hebben van een auto gaat gepaard met de ervaring van een bepaalde	Het is goed te horen dat u positief bent over een groot deel van de omgevingsvisie. In de omgevingsvisie geven we aan ook voorstander te zijn van het optoppen van bestaande flats. Of dat voor uw flat ook (financieel) haalbaar is, vraagt nadere uitwerking. We nemen daarover contact met u op. U geeft ook aan zich zorgen te maken over de parkeergelegenheid. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de komende jaren wordt er in de hele stad betaald parkeren (met parkeervergunningen voor bewoners) ingevoerd. Het invoeren van betaald parkeren is geen onderdeel van de omgevingsvisie maar een afzonderlijk besluit geweest. Invoeren van betaald parkeren draagt wel bij aan verschillende doelen uit de omgevingsvisie, zoals het bevorderen

Nr.	Reactie	Antwoord
	vrijheid, het is die vrijheid die in mijn optiek belangrijk is om te behouden en daarom ook voldoende parkeergelegenheid (Onbetaald). Voor het straatbeeld zijn alle auto's niet optimaal, ook icm de Moskee in de wijk die voor momenten van grote drukte qua auto's zorgd. Ondanks dat ondergrondse parkeergelegenheid duur is om aan te leggen lijkt me dit voor de wijk Overvecht vooral rondom Station Overvecht en de Moskee wel de beste aanpak. Wat het op-toppen betreft ben ik benieuwd of we met iemand van de gemeente in contact kunnen komen om de mogelijkheden en de kansen op dat gebied te bespreken.	van openbaar vervoer, fiets en lopen en het beperken van het ruimtegebruik door autoparkeren.
80	Wij zijn eigenaar van Kaap Hoorndreef 66-78. Wij hebben met belangstelling en waardering kennis genomen van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. De strook waarin ons eigendom is gelegen, is in de Ontwerp Omgevingsvisie aangeduid als "Hoogstedelijk gebied". Na vaststelling van de Omgevingsvisie staan wij open voor gesprek om in samenwerking met de gemeente Utrecht invulling te geven aan deze ambitie. Een uitnodiging daarvoor zien wij te zijner tijd graag tegemoet.	Allereerst dank voor de waardering voor de Ontwerp Omgevingsvisie. Vanzelfsprekend treden wij graag met u in overleg om te onderzoeken welke mogelijkheden er liggen op en rondom uw perceel Kaap Hoorndreef 66-78.
81	Omgevingsvisie Overvecht 2040, visie inbreng [NAAM] Deze visie is ingedeeld in een aantal delen. In het deel 1 is ingegaan op de toereikendheid van de onderliggende stadsbrede visies voor mobiliteit en Ruimtelijke Ordening. In deel 2 is ingegaan op de in de visie opgenomen grensoverschrijdende ideeën, en in deel 3 is ingegaan op bezwaren vanuit de buurt Tuindorp tegen het opnemen van visies zonder dat daartoe een inventarisatie, onderzoek en bewonersparticipatie in de wijk Noordoost is uitgevoerd. 1. Omgevingsvisie Overvecht 2040 in het kader van onderliggende stadsbrede visies De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is opgesteld op basis van het besluit van de Raad tot vaststelling van de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht 2040. De Omgevingsvisie Overvecht is een	1. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitwerking van de visies die zijn vastgelegd in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040. Beide plannen zijn echter met de kleinst mogelijke raadsmeerderheid 24 voor en 21 tegen door de Raad vastgesteld. Alleen de partijen die aan het College deelnemen waren voor. Dat impliceert dat een zeer groot deel van de Utrechtse bevolking die beleid niet ondersteunt. In participatietrajecten is de norm '70%' vóór inmiddels ingeburgerd. Het draagvlak dient groot te zijn. Het bestuurlijk draagvlak van beide stedelijke visies is nog geen 55%. Dat houdt op basis van diverse onderdelen van de 'Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur', in dat het Bestuur een grote verantwoordelijk heeft om bij enige uitwerking van het beleid, aanvullend beleid te formuleren om het draagvlak richting de 70% te doen verschuiven. Daar is tot nu toe geen blijk van gegeven. In zijn hoofdwerk over de westerse democratie waarschuwde Alexis de Tocqueville tegen de 'dictatuur van de meerderheid'. Besturen is niet het louter en alleen opkomen voor de ideeën en belangen van de eigen achterban en coûte que coûte die ideeën en belangen doordrijven, nee, bestuurders dienen rekening te houden met grote minderheids belangen. Het verwerven van draagvlak onder de bevolking staat daarin voorop. U negeert dat. Het mobiliteitsplan 2040 is, zo blijkt, het kader voor de visie Overvecht 2040. In het Mobiliteitsplan is een afwegingskader opgenomen en zijn 5 stappen gepresenteerd met 19 verschillende afwegingen om op te sturen. Al die afwegingen hebben betrekking op het domein mobiliteit. Noodzakelijke afwegingen op basis van andere elementen van een Visie, zoals sociaal, gezondheid, wijkgegevens, wijksamenstelling e.d. worden niet gemaakt. In het hoofdstuk Ambities voor Overvecht is verwezen naar 'Samen voor Overvecht'. Daar staat: 'De Omgevingsvisie Overvecht past bij Samen voor Overvecht. De omgevingsvisie wil bijvoorbeeld iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk.' Hoe afwegingen vanuit die en andere visies	2. In de huidige situatie rijdt er al een hoogfrequente buslijn over de Mr. Tripkade (lijn 30). In de omgevingsvisie is de Mr.Tripkade - Tiberdreef opgenomen als HOV route, waarbij een buslijn verder Overvecht in zal rijden (Overvecht Centrum, bedrijventerrein). Doorgaand autoverkeer op deze route wordt in de toekomst geweerd om het HOV te laten doorstromen en het stationsgebied verder te ontwikkelen. Bij de verdere uitwerking van de HOV as en plannen voor het stationsgebied worden omwonenden/belanghebbenden betrokken. 3.1 Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 3.2 Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Een deel van het verkeer van/naar Tuindorp moet door deze knip een andere route kiezen via Eykmanlaan of Brailledreef, maar de extra reistijd is beperkt. Hoe de precieze inrichting wordt en of er aanvullende maatregelen nodig zijn in de omgeving wordt later uitgewerkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	invloed hebben op de visie Overvecht 2040, is niet uitgewerkt. Dat is een belangrijke omissie. Vanuit die andere visies zijn eisen aan Overvecht 2040 te stellen en zijn beperkingen te benoemen die inherent zijn aan de karakteristieken van de wijk Overvecht. Evenmin is benoemd hoe conflicten tussen verschillende visies beleidsmatig zullen worden benoemd, uitgewerkt en ter participatie zullen worden voorgelegd. Dat maakt het noodzakelijk dat bewoners dat in het participatietraject zelf aan de orde dienen te stellen. Dat is in strijd met de bedoeling van de Omgevingswet én in strijd met het vertrouwensbeginsel. Dat botst nu in Overvecht. Overvechters zijn heel andere mensen dan de gemiddelde Nederlander. Om de invloed van haar beleid kwantitatief te onderbouwen is in het Mobiliteitsplan 2040 het gemeentelijk verkeersmodel VRU gebruikt. Dat model gaat uit van de gemiddelde Nederlander en niet van de doorsnee Overvecht bewoner. 24% van de Overvechters heeft geen fiets. Overvechters gaan, ondanks het lagere autobezit en het grotere gebruik van busvervoer, 60% meer met de auto naar de binnenstad dan de gemiddelde Utrechter. Het autobezit is bijna 10% lager dan gemiddeld in Utrecht, maar die auto wordt veel intensiever voor de dagelijkse mobiliteit gebruikt. Ondanks het lagere autobezit, heeft Overvecht meer dan gemiddeld te weinig parkeerplekken. Overvechters kunnen onderwijs- en werklocaties twee keer vaker moeilijk bereiken dan de gemiddelde Utrechter. Ook voor huisarts en ziekenhuisbezoek is dat zo. Overvechters werken in risicovolle beroepen. Dat werk is, zoals bekend, met het OV vrijwel onbereikbaar. De Omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven vanuit centralistisch politiek wensdenken zonder rekening te houden met de werkelijkheid. In de visie is meer aandacht nodig voor de beperkingen van Overvechters en voor de eisen die het gevolg zijn aan de andere bevolkingsopbouw. De samenhang met de achtergrond van de bewoners ontbreekt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deze visie zijn de ontwikkelingen rondom de NRU achterwege gelaten. Het waarom is niet duidelijk. In een omgevingsvisie legt een bestuursorgaan haar voornemens vast. Vervolgens stelt het andere bestuursorganen op de hoogte van die visie. Het ontbreken van overeenstemming met andere bestuursorganen is geen reden om de eigen visie niet op te nemen en uit te dragen. Dat is des te belangrijker nu er is in Utrecht geen andere weg bestaat die zoveel overlast en gezondheidsschade schade veroorzaakt. Deze visie dient aangevuld te worden met de NRU. Dat is inherent aan fatsoenlijk bestuur. De bouwopgave, of een aanvulling daarop, die voorzien is voor Overvecht kan, bij ondertunneling van de NRU, bovenop de tunnel worden gebouwd. Wie het heeft over het bouwen boven de spoorlijnen rondom CS, dient hier prioriteit aan te geven. Bouwen boven de NRU stelt de stad in staat om hoge woontorens met studentenwoningen en luxe grote woningen voor USP werkenden te bouwen. Dat is een unieke kans om de discontinuïteit tussen wonen en werken in Utrecht oost te verminderen. Het verbreden van de A27 biedt verder een unieke kans voor een snelle OV verbinding met het USP. In de visie is, in afwijking met het Mobiliteitsplan 2040, een HOV lijn opgenomen. Dat plan gaat uit van ‘Het wiel met spaken’, waarbij een OV ringverbinding met overstapstations, station CS dient te ontlasten. Ook in het Omgevingsprogramma Overvecht 2021 is station Overvecht nog als overstapknooppunt ingetekend. Waarom is dat onderdeel van ‘Het Wiel’ verdwenen? Blijkbaar is ‘Het Wiel’ niet meer leidend voor de toekomstige OV plannen. Waarom, is dat zo? Wat is daar voor in de plaats gekomen? Waarom heeft er geen stadsbrede participatie plaats gevonden om deze ingrijpende afwijking van het Mobiliteitsplan 2040 en van het Omgevingsprogramma Overvecht aan de bewoners voor te leggen? Het Omgevingsplan Overvecht 2040 is ondergeschikt aan stadsbrede visies. Er is geen stadsbrede visie waarin een HOV lijn is opgenomen. Dan is het opnemen daarvan in Overvecht 2040 in strijd met de wet.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Grensoverschrijdende aspecten visie Overvecht In de Omgevingsvisie is een HOV lijn ingetekend. Om die te kunnen realiseren is er een autoknip tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp op de Tripkade ingetekend. Dat is een gebied overschrijdende visie, die niet als zodanig in de RSU 2040 of het Mobiliteitsplan 2040 staat. In de Reactienota 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad' schrijft u op pagina 84: 'In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing. Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad'. In het Omgevingsprogramma Overvecht, Samen bouwen aan Overvecht (2021), is in de buurt Taagdreef een mogelijke route voor een HOV ingetekend waar geen autoknip voor nodig was. Station Overvecht is dan nog ingetekend als een overstapstation in het kader van 'Het Wiel'. Zonder dat dat duidelijk is gecommuniceerd is dat uit de voorliggende Omgevingsvisie verdwenen. Er is geen stadsbrede aanvullende HOV visie opgesteld waarvoor bewoners van Tuindorp voor participatie zijn uitgenodigd, noch zijn zij voor participatie uitgenodigd in het kader van het Omgevingsprogramma Overvecht. Er is, aanvullend, er een nieuwe stadsbrede visie nodig is voor de ingetekende HOV lijn opdat bewoners van Tuindorp kunnen participeren en hun inbreng kenbaar kunnen maken. 3. Aspecten vanuit de buurt Tuindorp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op 27 mei 2024 heeft de gemeente op verzoek van de Vereniging Tuindorps Belang een informatie avond belegd over bezwaren die er onder de bewoners zijn gerezen over de Overvecht plannen die hen overvallen hebben en waar zij niet bij betrokken zijn. In dit deel van de visie zijn bezwaren van 11 andere Tuindorpbewoners verwerkt die niet eerder zijn benoemd, c.q. waarvan zij het opnemen in deze visie belangrijk vinden. 3.1 Fietstunnels onder het spoor om Overvecht en Tuindorp voor fietsers en voetgangers met elkaar te verbinden. De fietstunnels zijn overbodig In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze tunnels als volgt geantwoord: 3. Wat is de gedachte achter de nieuwe langzaam verkeer verbindingen (tunnels) onder het spoor door? We willen lopen en fietsen verbeteren. Daar hoort een aantrekkelijk en fijnmazig netwerk bij zonder grote omloop/omfiets-afstanden. Tijdens de participatieavonden hebben we bijvoorbeeld gehoord dat kinderen vanuit Overvecht naar de basisscholen in Tuindorp gaan maar dat lopen/fietsen (door de onlogische routes en bijvoorbeeld de poortjes in de onderdoorgang van het station en de spoorwegovergang Eykmanlaan) niet vanzelfsprekend is. Betere verbindingen maken lopen en fietsen (naar school) aantrekkelijker. Tuindorp kent relatief weinig voorzieningen, langzaam verkeersverbindingen maken de voorzieningen in Overvecht ook beter bereikbaar voor Tuindorp. Ook voor recreatieve ommetjes (bijvoorbeeld door/naar het groen) zijn de verbindingen aantrekkelijk. 4. Hoe sluiten deze nieuwe verbindingen aan op het (regionaal) fietsnetwerk? De voorgestelde nieuwe verbindingen zijn vooral lokaal bedoeld, een verbinding tussen Overvecht en Tuindorp voor voetgangers en fietsers. Het gaat dus niet om zware doorgaande stedelijke fietsroutes. In de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	concept omgevingsvisie staan drie gewenste verbindingen. Deze sluiten aan op het netwerk van (groene) langzaam verkeersverbindingen in Overvecht (Keggedreef, Moezeldreef en Plutodreef). Alleen de verbinding tussen Keggedreef en Mr.Tripkade/Linnaeuslaan sluit aan op het stedelijke netwerk van hoofdfietsroutes. 5. Hoe wordt de verkeersveiligheid op de Albert Thaerlaan gewaarborgd, met aanzienlijk meer fietsers tijdens spitsuren? Met de omgevingsvisie spreken we de wens uit om langzaam verkeersverbindingen tussen Overvecht en Tuindorp toe te voegen. Er zijn hiervoor drie locaties opgenomen. Deze zijn nu niet verder onderzocht. In de toekomst zal het maken van een of meerdere verbinding(en) een project worden waarin varianten (locatie, inpassing, kosten, etc) worden onderzocht. 6. Wie betaalt de nieuwe tunnels onder het spoor door? En wanneer zijn deze gepland? Voor het realiseren van een of meerdere verbindingen zal nog veel onderzoek nodig zijn (zie vraag 5). Verbeteren/toevoegen van fiets-/wandelverbindingen onder spoor en over NRU en Vecht staat in de uitvoeringsagenda (deel B omgevingsvisie) opgenomen in fase 2, straks, na 2030. Aanvullende argumenten: • Overbelasting wegen Tuindorp. De tunnels komen uit op de zeer smalle Tuindorpwegen waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan. Dat levert al problemen op met bakfietsen. Fatbikes en kratfietsen, de moderne vervoersmiddelen van scholieren, maken de situatie nog gecompliceerder. Veel Tuindorpers hebben werk waarbij zij dagelijks op veel verschillende locaties aanwezig dienen te zijn. Hun werkgevers stellen daartoe auto’s beschikbaar; autogebruik is inherent aan het werk van Tuindorpers. Het grote toenemende aanbod aan oplaadpunten vanuit de gemeente, onderschrijft dat.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Tunnels hebben invloed op de veiligheid van Tuindorp Tuindorp is zowel voor kinderen als ouderen een veilige wijk. Kinderen spelen veel op straat, ouderen lopen met de rollator op straat. De tunnels gaan zorgen voor een sterke toename van de onveiligheid op de openbare weg en verhoogt het risico op auto- en woninginbraken door deze toename van vluchtwegen. Dat risico is bepaald niet denkbeeldig. De recent door de gemeente gepubliceerde cijfers over veiligheidsbeleving en overlast laten dat zien. 51% ervaart onveiligheid in Overvecht tegen 36% in Noordoost. Gelet op de inrichting en het gesloten karakter van Tuindorp, zal dat percentage in de buurt nog lager zijn. • Gesteld is dat de tunnels prettig zijn voor de leerlingen van het Rietveld college. Zoals bij u bekend gaan die leerlingen tegenwoordig met fatbikes en kratfietsen naar school. Op grond van de CROW eisen voor dit soort gebruik van fietspaden wordt de minimale breedte van de tunnels dan zo groot, dat die niet in te passen zijn op de A. Thaerlaan. Om de tunnels ook toegankelijk voor kinderen en ouderen te maken, zijn brede voetpaden nodig en dienen de hellingbanen lang te zijn. Daar is op de A. Thaerlaan geen plaats voor; zowel voor de minimale breedte als voor de minimale lengte is op de A. Thaerlaan geen plaats. De namens de gemeente aanwezige mobiliteitsmedewerker bleef het beantwoorden van vragen hierover het antwoord schuldig. Men is niet in Tuindorp gaan kijken. • De aanwonenden onderhouden de groenstrook naast de A. Thaerlaan. In het kader van de vergroening van de stad, is het beter die strook in te richten als de groenstrook zoals op de Linnaeuslaan. Dat is een win-win situatie. • Het onderwijsbeleid van de gemeente Utrecht is er op gericht zoveel als mogelijk kinderen in de eigen buurt naar school te laten gaan. Waarom Overvechters stimuleren om dat niet te doen? • Op vragen over de noodzaak van de tunnels en naar het toekomstig fietsverkeer, in aantallen, tussen Overvecht en Tuindorp kon de mobiliteitsmedewerker geen antwoord geven. Dat is onbekend.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom is er in het kader van het mobiliteitsbeleid geen onderzoek verricht naar de mogelijkheden en beperkingen van het mobiliteitsgedrag van Overvechters? • Het ontbreekt aan een logisch vervolg van fietsroutes door de buurt vanaf de ingetekende tunnellocaties. Tuindorp heeft al drie verbindingen naar de stad die perfect voldoen. 1. De Tripkade, 2. De Reinwardtlaan en 3. de Jordanlaan. Alle drie sluiten zij zeer goed aan op de huidige fietsverbindingen vanuit Overvecht naar de stad. • De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor de fietsers en wandelaars. • Een tunnel in het verlengde van de Plutodreef leidt tijdens het spitsuur tot zeer gevaarlijke situaties op de Magnuslaan. Deze weg is een auto ontsluiting voor het deel van Tuindorp beneden de Linnaeuslaan. Een 2-richtingenweg waar auto's slechts in één richting tegelijk kunnen passeren. In combinatie met fietsende en zwalkende scholieren is dat het uitlokken van een onveilige situatie. • De knip op de Trip maakt een ongelijkvloerse kruising voor auto's op de Eykmanlaan met het spoor noodzakelijk. Daar zullen fietsers en voetgangers dermate veel voordeel van hebben dat de aanleg van de extra tunnels tussen Tuindorp en Overvecht overbodige luxe zijn. 3.2 Het afsluiten van de Tripkade voor doorgaand autoverkeer Overvecht-Zuid en Tuindorp zijn voor auto's slechts verbonden door één weg. Het afsluiten van die weg betekent dat al het verkeer zeer ver om moet gaan rijden. Ook het verkeer vanuit Overvecht-Zuid richting binnenstad, zal veel meer km's gaan maken. Dat heeft tot gevolg dat de luchtvervuiling rondom Tuindorp toe gaat nemen. Deze aantasting van gezondheid en woongenot is niet in kaart gebracht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is slechts één argument voor de knip aangevoerd. Het afsluiten van de Moezeldreef voor autoverkeer tussen Overvecht-Zuid en het winkelcentrum. Zoals eerder geschreven is voor de knip op de Trip een nieuwe stadsbrede mobiliteitsvisie nodig. In antwoord op vragen door Tuindorps Belang is over deze knip als volgt geantwoord: 1. Wat is de visie achter het nieuwe verkeerscirculatieplan? Zoals in de Ruimtelijke Strategie (RSU) omschreven wil Utrecht gezond groeien en we doen dat via het uitgangspunt 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. Voor het mobiliteitssysteem in Overvecht betekent dit dat we inzetten op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer en het beperken van ruimte voor de auto/autogebruik. Het verkeerscirculatieplan bevat dan ook maatregelen die hierop gericht zijn: verbeteren en toevoegen van voet, fiets en ov verbindingen en waar nodig tegengaan van (doorgaand) autoverkeer door woonbuurten door bijvoorbeeld knips voor autoverkeer. 2. Waarom wordt de Tripkade afgesloten voor gemotoriseerd verkeer? Park de Watertoren wordt zoveel mogelijk autovrij. Hiermee vervalt de autoverbinding tussen NRU en Brailledreef via de Moezeldreef-Marnedreef. Dit zorgt voor een verschuiving van autoverkeer naar (onder andere) de route Moezeldreef-Meester Tripkade. Een toename van autoverkeer op deze route (zowel in Overvecht als in Tuindorp) is vanuit leefbaarheid/veiligheid niet gewenst. Daarbij komt dat deze route een belangrijke openbaar vervoer (HOV) route wordt, meer autoverkeer zou ten koste van de betrouwbaarheid en doorstroming van deze OVlijn gaan. Visies vanuit Tuindorp contra de knip in de Trip: • Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is op voorhand te verwachten dat er meer verkeer een route dwars door de wijk kiest om uit te komen op de Eykmanlaan. De wijk Tuindorp is daar echter	

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet geschikt voor. Nu al is het op het deel Regentesselaan waar het tweerichtingsverkeer is, passen en meten. Verkeer kan elkaar niet passeren en bij het kruispunt Schimmelpenningclaan-Regentesselaan zijn vaak opstoppingen. • Alleen aan de Overvecht zijde van station is een Park- and-Rideplek Bij het aanbrengen van een knip op de Tripkade is die niet meer bereikbaar. De Tuindorpzijde is slecht bereikbaar per auto en voor een Park- and- Rideplek is geen plaats. Dat belemmert dat mensen die slecht ter been zijn per auto gehaald of gebracht kunnen worden. • Het afsluiten van de Tripkade voor autoverkeer vergroot het aantal extra vervoersbewegingen over de Eykmanlaan. Als alle 9000 vervoerbewegingen (of zelfs maar de helft ervan) voor de Eykmanlaan kiest wordt dat een zeer drukke weg. De Eykmanlaan is nog slechts recent heringericht. Daarbij zijn maatregelen voor het veilig oversteken te voet of per fiets achterwege gebleven omdat de verkeersintensiteit laag is. • Op dit moment gaan kinderen vanaf de bovenbouw basisschool leeftijd zelfstandig en veilig naar De Gaard. Het is de vraag of dat in de toekomst nog kan blijven gebeuren. De oversteek van Tuindorp naar De Gaard komt onder druk te staan. Hoe wordt de veiligheid van de oversteek geborgd en hoe wordt ervoor gezorgd dat deze noodzakelijke en laagdrempelige verbinding tussen Tuindorp en centrale buurtvoorzieningen veilig blijft? • Het sluiten van de slagbomen van de gelijkvloerse kruising met het spoor op de Eykmanlaan veroorzaakt geregeld lange files. Door de knip in de Trip, zal de verkeersintensiteit zodanig toenemen dat die files zo lang zijn dat dat niet langer aanvaardbaar is. De Eykmanlaan is een belangrijke verbinding voor Brandweer, Politie en Ambulance. Het opheffen van de ongelijkvloerse kruising van de Tripkade met het spoor maakt dan een nieuwe ongelijkvloerse kruising met de Eykmanlaan noodzakelijk. Welk overleg is daar met Pro Rail over gevoerd, en wat is de uitkomst?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Ook voor fietsers en wandelaars is de spoorwegovergang nu een obstakel. Het wegnemen daarvan zal ook kunnen bijdragen aan het verbeteren van de in de omgevingsvisie gewenste verbinding tussen Overvecht en Tuindorp • Ook draagt het wegnemen van een overweg bij aan het vergroten van de veiligheid vanwege het verminderen van kans op ongelukken Zie in dat kader: https://www.prorail.nl/veiligheid/overwegen#:~:text=Overwegen%20zorgen%20ervoor%20dat%20treinverkeer,van%20veilig%20gedrag%20van%20weggebruikers.	
82	Mijn reactie beperkt zich tot twee onderwerpen: 1) brug(gen) over de Vecht Alle bezwaren die worden genoemd in de documenten onderschrijf ik. Ik zie geen enkele reactie op die bezwaren. Slechts wordt volgehouden dat er brug(gen) voor langzaam verkeer zal/zullen worden toegevoegd. Daarbij is onduidelijk of de plannen bij Natuurgebied Zuilen worden meegeteld. Die bruggen zijn wel ingetekend, maar er staat soms bij dat dit een apart project is. Dat maakt het dus onduidelijk. Verder zijn er drie mogelijkheden ingetekend tussen de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug. Zijn dit de bewuste mogelijkheden of ligt het nog helemaal open? Ten oosten van de Marnixbrug is ook nog een extra verbinding ingetekend. Telt die ook mee? Bij de onderbouwing van keuzes kan ik nergens lezen wat nu precies de noodzaak is van één of meerdere extra bruggen over de Vecht. De bezwaren (en de onderbouwing daarvan) handhaaf ik dan ook. Daarbij wil ik nog opmerken dat áls er een extra verbinding komt tussen de genoemde bruggen, dit ten koste zal gaan van ligplaatsen van woonarken. Dat lijkt mij ook een belangrijk praktisch en financieel bezwaar. 2) herinrichting Nieuwe Zandpad	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De gemeente heeft de ambitie om het Zandpad te vergroenen en de recreatieve route te versterken, maar er is op dit moment geen budget voor beschikbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nu staat er dat dit "op termijn" opnieuw en op natuurlijke wijze wordt ingericht. Ik begrijp niet goed waar het wachten op is. Duidelijk is dat prostitutie op boten niet zal terugkomen. Ook nieuwe ligplaatsen voor woonarken is kennelijk (en jammer genoeg) niet de bedoeling. Het lijkt mij een relatief kleine ingreep en goedkope manier om dit stuk te herinrichten voor groen en recreatie. Kade en weg verwijderen, goed fiets- en wandelpad maken met goede verlichting. Groen toevoegen en voilá. Nu ligt dit er al jaren troosteloos en onveilig te wezen bij, terwijl dit zoveel mooier kan en waar bijna iedereen vóór is!	
83	Positief Allereerst wil ik laten weten dat ik nu bijna twee jaar met heel veel plezier in Overvecht Noord woon. De huizen zijn ruim, het is rustig en ik woon vlakbij het groen. Ondanks de slechte naam van de wijk, woon ik hier met heel veel plezier. Ik ben positief over de keuzes in de omgevingsvisie omtrent vergroenen, aantal huurwoningen minimaal gelijk, verbeteren openbaar vervoer door snelle OV-verbinding en afsluitingen in de wijk voor auto's. Negatief Bij 'veilig en verbonden' en specifiek bij het onderdeel 'minder parkeren op straat' wil ik graag meegeven dat overal betaald parkeren voor mij onwenselijk is. Het gratis parkeren is fijn voor mijzelf en mijn bezoek, ik heb geen parkeerproblemen. Omdat ik dat graag zo wil houden, wil ik ook meegeven dat ik tegen minder parkeerplaatsen ben. Prima als er meer ondergronds wordt geparkeerd (vervanging) of dat er ondergrondse parkeerplaatsen komen bij nieuwbouw, maar minder parkeerplaatsen betekent meer gedoe in de wijk. Nu is het parkeren geen stressfactor en dat zou ik graag zo willen houden. Waar het gaat om 'veilig en verbonden', bij 'herinrichting buurtstraten' wil ik graag mijn voorkeur uitspreken voor 30 km per uur, en niet voor 15 km per uur. Als automobilisten zich in mijn wijk op dit moment aan de huidige snelheid van 50 km per uur zouden houden, zou ik daar al	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	erg blij mee zijn. Ik snap de keuze voor 30 km per uur in buurtstraten, zoals mijn straat (Cantondreef). 15 km per uur zal denk ik zo onrealistisch laag zijn dat niemand zich daar aan gaat houden en zal eerder een averechts effect hebben. Liever zou ik 30 km per uur willen zien, zodat dit een realistische snelheid is waar mensen zich waarschijnlijk eerder aan zullen houden. Blinde vlek? Wat ik mis in de omgevingsvisie is het aanpakken van het afvalprobleem in de wijk. In mijn eigen buurt is dat geen probleem en zijn de straten schoon, maar er zijn veel delen van Overvecht waar heel afval wordt gedumpt en bijgeplaatst. Dat is echt een groot probleem voor de wijk, geeft een nare sfeer en overlast, gek genoeg komt dit probleem niet terug in de plannen. Ook ik weet niet wat er precies moet gebeuren (meer voorlichting? boetes? meer containers op zaterdag zoals recent is gestart? ondergrondse containers vaker legen?), maar het is voor mij erg raar dat zo'n belangrijke factor niet is verwerkt in de omgevingsvisie voor Overvecht. Tot slot wil ik graag kwijt dat ik het best even zoeken was om de pfd documenten A en B te vinden. Even dacht ik dat er alleen beknopte informatie was over wat de uitgangspunten zijn. Mogelijk kan dit iets duidelijker aangegeven worden op de site, hoewel ik begrijp dat jullie ook veel informatie over het proces willen delen.	Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht.
84	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu

Nr.	Reactie	Antwoord
		aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
85	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
86	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
87	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
88	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
89	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
90	Op de informatieavond hebben wij informatie ingewonnen over het tracé van de HOV. Dit lijkt nog geen gelopen race, vandaar deze ideeën. - Laat de HOV over de Moezeldreef/ Marnedreef rijden en haal het autoverkeer daar weg. Dit tracé ligt niet in de buurt van woningen waar op de begane grond geleefd wordt. - Laat de HOV over de gehele Moezeldreef rijden tot aan de Theemsdreef en daar aansluiten op de al bestaande busroute. Het park wordt op die manier voor een kleiner stuk doorsneden door de busbaan. Daarnaast is het een slecht idee om Overvecht-Zuid, de oprit naar de A27 onmogelijk te maken, door de Moldaudreef en Donaudreef af te sluiten. Ik hoop dat er serieus gekeken gaat worden hoeveel mensen uit Overvecht-Zuid één van deze routes gebruiken om naar de A27 te komen. De Meester Tripkade en de Kardinaal de Jongweg staan nu al vol en het wordt onmogelijk om naar de Einsteindreef te komen. Niet iedereen die in Utrecht woont, werkt er ook. De NRU is een veel	De route van het HOV door Park de Watertoren is aangepast en verder van de woningen gelegd (zie ook hoofdstuk 2 van de reactienota). Vanuit Overvecht-Zuid wordt het bereiken van de A27 niet onmogelijk gemaakt. Afhankelijk van de locatie in Overvecht-Zuid kunt u via de Einsteindreef of Moldaudreef de wijk verlaten richting de NRU - A27. Bij de planvorming rond de NRU (afzonderlijk project) wordt nadrukkelijk gekeken naar de functie van de NRU voor bestemmingsverkeer Utrecht/Overvecht en regionaal verkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruikte weg voor sluipverkeer tussen de A2 en de A27, misschien kan daar ook naar gekeken worden, zodat de Overvechters deze weg kunnen gebruiken om van het ene deel van de wijk naar het andere deel te komen. Hoe de wegen precies gaan lopen is niet goed te zien op de tekeningen, vanwege de dikke rode lijn van de HOV.	
91	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
92	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
		U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
93	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
94	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
95	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
96	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
97	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen

Nr.	Reactie	Antwoord
	plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
98	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
99	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om

Nr.	Reactie	Antwoord
		ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
100	Ik schrijf u om mijn ernstige bezwaren te uiten tegen de voorgestelde omgevingsvisieplannen van de gemeente, met name met betrekking tot het plan om wegen af te sluiten en de invoering van onnodige snelheidsbeperkingen. Als bewoner van Overvecht ben ik van mening dat de wegen in hun huidige staat behouden moeten blijven. Het afsluiten van wegen zal niet alleen de mobiliteit van de inwoners belemmeren, maar ook negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid van onze gemeenschap. Ik dring er bij u op aan om af te zien van dit aspect van de plannen en om te luisteren naar de wensen van de bewoners die in deze straten wonen. Daarnaast wil ik mijn bezorgdheid uiten over de voorgestelde snelheidsbeperkingen. Deze beperkingen lijken ongegrond en zouden onnodige belemmeringen opwerpen voor het verkeer in onze buurt. Ik verzoek u vriendelijk om de noodzaak van deze maatregelen te heroverwegen en om te zoeken naar alternatieve oplossingen die recht doen aan zowel de verkeersveiligheid als de behoeften van de bewoners. Het is van groot belang dat de stemmen van de inwoners serieus worden genomen en dat er gezamenlijk wordt gezocht naar maatregelen die de leefomgeving verbeteren zonder onnodige beperkingen op te leggen. Ik hoop oprecht dat u deze punten in	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. De snelheid van autoverkeer is een belangrijke factor in de ervaren verkeersonveiligheid en bij het voorkomen van ongevallen. Daarom zetten we in Utrecht op veel wegen in op de invoer van een snelheidslimiet van 30 km/uur (of 15).

Nr.	Reactie	Antwoord
	overweging neemt en dat er een open dialoog tot stand kan komen om tot constructieve oplossingen te komen.	
101	Ik, de bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen dit plan ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Ik voel mij enorm benadeeld en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
102	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
103	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
104	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
105	Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht zullen er alleen in de omgeving van Zamenhofdreef sociale huur woningen komen. In alle andere wijken komen allen vrije sector en koop woningen. Tegelijkertijd	We werken toe naar een wijk waarin meer variatie is in type woningen en woningbouwsegmenten. Dit zodat je ook in de wijk kunt blijven als je niet (meer) in aanmerking komt voor een sociale huurwoning. Een deel

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt er gepleit dat nieuwe plannen het makkelijker zou maken voor mensen uit Overvecht een passende woning te vinden. Volgens het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wordt oversteekbaarheid van Franciscusdreef, Einsteindreef, Brailledreef verbeterd door de weg af te sluiten voor auto verkeer of de weg versmallen tot 1 rijstrook. Het is mij onduidelijk waarom dat zo radicaal moet. De wegen zijn prima over te steken. Er zijn stoplichten en zebrapaden. Voetgangers zowel fietsers kunnen probleemloos oversteken. Bovendien is in huidige situatie ook voor automobilisten bewegingsruimte. Wat in de toekomst onmogelijk is. En dat rijmt mij niet met leef plezier. Wordt wijk Overvecht straks alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid?	hiervan zal middeldure huur zijn, een deel koop. Precieze aantallen volgen uit concrete projecten die ontwikkeld worden. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Ook blijft sociale huur onderdeel van nieuwbouwprojecten. Dit geldt ook voor andere locaties dan de Zamenhofdreef. Samen met corporaties wordt gekeken of zij een grotere rol kunnen nemen in het verhuren van middeldure huurwoningen. Dat kan ook in de bestaande bouw, maar alleen als er elders sociale huurwoningen worden toegevoegd (en het aantal sociale huurwoningen dus niet daalt). De genoemde wegen worden niet afgesloten. Verder hebben we de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht wordt straks niet alleen aantrekkelijk voor jonge rijke mensen in goede gezondheid. We bouwen aan een gemengde wijk met 5.000 woningen extra die aantrekkelijk moet zijn voor verschillende mensen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven: ouderen, jongeren, studenten en middeninkomens. We bouwen zowel voor de Overvechter als voor de woningzoekende van buiten de stad.

Nr.	Reactie	Antwoord
106	Ik, een bewoner van Overvecht, ben tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze wil ik kenbaar maken dat ik tegen deze plannen ben. Ik wil mijn bewegingsvrijheid beschermen en zie o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Onze jongste zoon heeft een beperking, het is van groot belang dat wij ons met de auto kunnen vervoeren in de gehele wijk en voor de deur kunnen blijven parkeren. Ik voel mij enorm benadeeld door deze schokkende plannen en wil bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoek u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
107	Kijkend naar deze plannen vallen ons enkele zaken op: De plannen over (deel)mobiliteit, OV en bereikbaarheid lijken haaks te staan op inclusiviteit Wordt er bij de (parkeer)hubs wel rekening gehouden met minder mobiele bewoners? Als veel doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, zijn deze dan wel bereikbaar voor Regiotaxi en voor Buurt Mobiel? Telkens omrijden via de ring?? Die toch al enorm druk is, zeker in de spits? Door telkens ver om te moeten rijden zullen wij heel wat minder bewoners kunnen helpen, niet of minder op tijd kunnen rijden, veel langer onderweg zijn etc. Met als gevolg dat de mensen die het zo hard nodig hebben minder of zelfs niet meer geholpen kunnen worden. Nu helpen wij 6 a 7 duizend mensen per jaar!! Of krijgen wij dan een ontheffing? Hoe toegankelijk is het OV dat overblijft voor minder mobiele bewoners? De afstand naar een dichtstbijzijnde bushalte? Parkeren bij eigen huis wordt lastiger, hoe zit dat met gehandicaptenparkeerplekken en plekken voor scootmobiel?	Wij denken dat deze plannen niet haaks staan op inclusiviteit. Wij zetten in op de verbetering van bereikbaarheid voor lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Verder blijft het mogelijk om alle bestemmingen met de auto te bereiken. Dit betekent dat iedereen kan deelnemen, ook als je bijvoorbeeld slecht ter been bent of geen rijbewijs hebt. Wanneer we hubs maken zijn toegankelijkheid en de routes van/naar de hubs onderdeel van de (ontwerp)opgave. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Bij verdere uitwerking van de plannen gaan we kijken of het nodig /wenselijk is dat buurtmobiel/regiotaxi een ontheffing krijgt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	sowieso betaald parkeren in de toekomst. Kunnen bewoners deze lasten van een parkeervergunning dragen? Parkeren bij voorzieningen wordt lastiger, hoe blijven deze voorzieningen toegankelijk, bereikbaar voor bewoners? En blijven deze voorzieningen rendabel voor ondernemers? Zo niet, dan zal het aanbod afnemen en moeten bewoners nog verder weg voor hun dagelijkse dingen. Dragen deze plannen bij aan het (her)inrichten van Overvecht als levensloopbestendige en inclusieve wijk? Hier hebben wij onze twijfels over. Wij vragen u met klem de doorgaande wegen zoals voorgesteld in dit plan niet af te sluiten!	Het buurtgerichte OV blijft juist ook om de toegankelijkheid voor minder mobiele bewoners te waarborgen. Zeker daar waar loopafstanden naar de HOV as te lang zijn is het buurtgerichte OV hiervoor van belang. Gehandicaptenparkeerplekken worden ingepast en scootmobielen kunnen ook in de toekomst dicht bij huis worden geparkeerd. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad De betaalbaarheid van parkeren is niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. Voorzieningen blijven bereikbaar voor autoverkeer, er blijven parkeerplekken beschikbaar. Verder werken we juist ook aan het verbeteren van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, fietsen en lopen. Winkels zijn afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Dat geldt voor lopen, fietsen, OV en autobereikbaarheid. Alle voorzieningen in Overvecht blijven bereikbaar met de verschillende vervoerswijzen, waarbij we vooral lopen, fietsen en OV aantrekkelijker willen maken. Nabijheid van voorzieningen is ook onderdeel van het mobiliteitsbeleid, zodat lopen en fietsen aantrekkelijke opties zijn. Wij vinden het belangrijk dat Overvecht een wijk voor iedereen is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte houden we rekening met mensen die minder mobiel zijn. Bij nieuwbouw zullen er ook levensloopbestendige woningen gebouwd worden. We hebben in de omgevingsvisie vier doelgroepen benoemd die we extra aandacht geven. Ouderen zijn een

Nr.	Reactie	Antwoord
		van de vier doelgroepen. Zo maken de uitbreiding van woon-zorgvoorzieningen voor ouderen mogelijk, bij voorkeur in combinatie met een bredere ontmoetingsfunctie voor de buurt en in de nabijheid van winkels. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
108	Bij deze wil ik duidelijk maken dat het plan alleen voor onrust gaat zorgen en het plan ook nergens op slaat. Momenteel heerst al een parkeer probleem in verschillende straten laat staan als die ook nog eens worden gesloten. Ik ben het niet mee eens. het is prima hoe overvecht er nu uit ziet. Wat betreft wegen sluiten vind ik al helemaal verbazingwekkend. Overvecht is het hart van utrecht het zit altijd vol met auto's als er wegen voorgoed gesloten gaan worden word het een chaos.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
109	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen. Daaraan wil ik toevoegen dat het mij opvalt hoe mensen van andere afkomst slecht zijn geïnformeerd over wat in hun wijk staat te gebeuren. Deze wijk telt naar mijn laatste informatie ruim 11 duizenden van 16	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	duizend inwoners die een andere moedertaal hebben dan de Nederlandse. Het lijkt mij dat de gemeente hier de plank volledig mis slaat door de geen info avonden te organiseren waar de bewoners goed kunnen worden geïnformeerd in taal die zij het beste beheersen!	U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren. Hoewel er bij de informatiebijeenkomsten geen tolken aanwezig waren, konden Overvechters die een andere moedertaal hebben zich op verschillende manieren op de hoogte stellen van de omgevingsvisie Overvecht. Van het wijkbericht over de inspraak waren een Arabische en een Engels versie beschikbaar. Ook de video over de omgevingsvisie had een Arabische en Engelse ondertiteling.
110	Wij willen geen wegafsluitingen in overvecht zoals de omgevingsvisie in voorziet. Ik ben mantelzorger van mijn moeder en moet snel met de auto bij haar kunnen komen. Door deze plannen is dat niet mogelijk.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota in de paragraaf Veilig en verbonden.
111	De plannen die momenteel worden voorgesteld, vormen een directe bedreiging voor onze wijk, met name in Overvecht, en dit is iets wat wij als Utrechters niet langer kunnen negeren. Het is essentieel dat wij als gemeenschap onze stem laten horen en actie ondernemen. Dit is slechts het begin van een beweging waarbij burgers opstaan om gehoord te worden. Het is belangrijk dat heel Nederland begrijpt dat dit geen geïsoleerd incident is, maar een kwestie die verstrekkende gevolgen kan hebben. Als de gemeente niet afziet van deze plannen kan het zelfs escaleren naar grotere protesten die Utrecht nog nooit heeft ervaren. Wij zijn vastberaden onze rechten te verdedigen, onze vrijheid van beweging wordt bedreigd en ons woongenot wordt hierdoor enorm aangetast. Dit is iets wat wij als gemeenschap niet kunnen accepteren. Ik roep u dringend op om deze destructieve plannen onmiddellijk stop te zetten. Als bijlage vindt u mijn uitgebreide brief, waarin ik mijn standpunten nader heb toegelicht. Ik adviseer u om deze zorgvuldig te	Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. **Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** Zeker in woonstraten waar spelende kinderen zijn, wordt overgestoken en fietsers op de rijbaan rijden kiezen we voor een veiligere snelheid van

Nr.	Reactie	Antwoord
	bestuderen en voortaan de bewoners van de wijk actief te betrekken bij het planvormingsproces. Hier onder meer informatie over onze protest en petitie:…… Als inwoner van Overvecht en Utrecht, geboren en getogen in deze prachtige stad, wil ik mijn ernstige bezorgdheid uiten over de voorgestelde plannen in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht schetst een rooskleurig beeld van een toekomstige wijk met meer diversiteit aan woningen, voorzieningen en werkplekken. Hoewel ik het belang van vooruitgang en ontwikkeling in onze wijk waardeer, ben ik van mening dat deze plannen ernstige gevolgen kunnen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van Overvecht. **Verkeersherstructurering en verlaagde snelheden** a.Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u of zelfs 15 km/u kan zeker bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar het brengt ook risico's met zich mee, zoals toenemende frustratie onder automobilisten en langere reistijden. Vooral tijdens de spitsuren is het verkeer al zeer intensief op de ring van Utrecht Noord en op de Einsteindreef. Recente veranderingen, zoals het verminderen van rijstroken op de Marnixlaan, hebben al tot aanzienlijke verkeersproblemen geleid. Studies suggereren dat het verlagen van de snelheidslimieten niet altijd resulteert in een significant lager aantal ongelukken. Doordat er "knips" langs de centrale wegen (Carnegie, Zamenhof, Marne en Moezel) en knips tussen de buurten Amazone, Mr. Tripkade, Tigris en Neckar op verschillende plaatsen worden aangebracht, worden autoverbindingen tussen buurten verwijderd. Hierdoor zal een groot deel van het autoverkeer binnen de wijk via de Noordelijke Randweg en via de Franciscusdreef, die in de omgevingsvisie voor Overvecht een eenbaansweg wordt net als op de marnixlaan, of via de Einsteindreef vanuit de randweg naar andere delen van de wijk moeten	30 of 15 km/uur. Ook als dit mogelijk elders tot toenemende frustratie leidt. Lagere snelheden leiden tot minder en minder ernstige ongevallen. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar buiten de wijk. We werken met de omgevingsvisie ook aan het verbeteren van bijvoorbeeld het Openbaar Vervoer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Zij kunnen bij de voorgestelde maatregelen bijvoorbeeld gebruik maken van de vrije busbanen, waardoor de bereikbaarheid wordt gegarandeerd. Mensen die afhankelijk zijn van hun auto kunnen deze blijven gebruiken. Daarnaast zetten we in op het verbeteren van bijvoorbeeld lopen en het

Nr.	Reactie	Antwoord
	omrijden, wat een 8 tot 10 keer langere reistijd tot gevolg heeft. Dit leidt tot extreme verkeersopstoppingen die nog nooit zijn waargenomen in Utrecht. De Tiberdreef, Neckardreef, Moezeldreef, Zamenhofdreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Carnegie dreef, Riobrancodreef worden allemaal gesloten omdat GroenLinks en de PvdA onze wijk extremistisch auto-luw willen maken, wat een extreem slecht plan is. Dit gaat leiden tot verkeersopstoppingen, langere reistijden en belemmering van de mobiliteit van bewoners en bedrijven. Het is van cruciaal belang dat de gevolgen van dergelijke verkeersherstructureringen zorgvuldig worden overwogen om ervoor te zorgen dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijk niet worden aangetast. Het kan niet zo zijn dat we 5.000 woningen en 3.000 werkplekken toevoegen aan de wijk om ons vervolgens niet meer goed per auto te kunnen verplaatsen in de wijk. Is er voldoende parkeergelegenheid en is het wegennet hierop berekend? Op dit moment lijkt het antwoord nee te zijn. Kunnen we echt niet vertrouwen op een onbetrouwbaar bussysteem dat fungeert als hubs voor transport? Waarbij bewoners dagelijks vanaf parkeerplaatsen buiten de wijk naar hun eigen woning (een luchtgevangenis) worden vervoerd? Dit alles omdat GroenLinks en de PvdA iedereen op de fiets willen krijgen en autorijden ontmoedigen. Dit plan kan niet worden doorgevoerd; het is een extremistisch plan en moet per direct gestopt worden. Het is evident dat deze plannen automobilisten, huiseigenaren, ondernemers, zorgverleners en essentiële diensten zoals ***politie***, ***brandweer*** en ***ambulances*** benadelen. Het dwingen van deze belangrijke instanties om omwegen te maken en extra tijd te verspillen om calamiteiten te bereiken, vormt een ernstig gevaar voor de veiligheid en het welzijn van alle bewoners van Overvecht. Het is eenvoudigweg onaanvaardbaar dat dergelijke plannen worden	openbaar vervoer, ook belangrijk voor de mobiliteit van mensen die niet (meer) de beschikking hebben over een auto of rijbewijs zoals ouderen en kinderen. **b. Groen- en blauwverbetering** Fijn dat u de uitgangspunten 'Groen en blauw verbeteren en versterken' en 'Beschermen en versterken van de hoofdgroenstructuur' steunt. De omgevingsvisie beschermt de hoofdgroenstructuur en geeft aan waar dat (weloverwogen) door de ontwikkeling van 5000 nieuwe woningen niet mogelijk is. Daardoor ontstaat duidelijkheid waar wel en waar niet gebouwd mag worden. Het lukt niet altijd om alleen maar op de verharde of bebouwde delen van de wijk te bouwen, soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. De visie houdt er rekening mee dat er groen op verschillende plekken zoals in de buurten, in parken, in belangrijke verbindingen en in het buitengebied toegevoegd (en gecompenseerd) wordt en daardoor ook verschillende kwaliteiten heeft. Naast meer woningen komt er ook meer groen in de wijk. De huidige Carnegiedreef is ecologisch eenzijdig en is met name op de auto gericht en niet op lopen en verblijven. Ecologische en recreatief gezien is het verbinden van groengebieden een enorme verbetering voor mens en dier. De stad Utrecht groeit en veel mensen zoeken een woning. We zien in Overvecht veel kansen voor wijkverbetering door het toevoegen van nieuwe woningen met behoud van de waarden van de huidige wijk. Hierbij is een belangrijk uitgangspunt om de bestaande groene hoofdstructuur, een belangrijk deel van de prachtige groene omgeving van de wijk te behouden en te versterken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgezet zonder rekening te houden met de praktische gevolgen en de potentiële risico's die zij met zich meebrengen voor de gehele gemeenschap. Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto voor hun werk. En we mogen ook onze ouderen niet vergeten. Het is van groot belang om hun comfort en gemak te waarborgen en mobiliteit is daar een belangrijk onderdeel van. Overvecht is een van de meest aantrekkelijke wijken om te wonen, met zijn gunstige ligging nabij de snelwegen A2 en A27, en we moeten er alles aan doen om deze unieke eigenschappen te behouden en te koesteren. Laten we waar nodig verbeteren, maar laten we met respect en voorzichtigheid omgaan met wat al meer dan 60 jaar goed functioneert. **b. Groen- en blauwverbetering** Hoewel het behoud en de versterking van groene gebieden positief is voor de leefbaarheid, rijst de vraag of de voorgestelde maatregelen voldoende zijn om het groen te beschermen tegen verdere verstedelijking en infrastructuurontwikkeling. Het is moeilijk te rechtvaardigen waarom bestaande groene ruimtes zouden moeten wijken voor de bouw van compacte flats, terwijl elders dat groen gecompenseerd moet worden. Ook is niet duidelijk of het compenserende groen van dezelfde kwaliteit is als het verdwenen groen. Dit lijkt op een zeer inefficiënt en onrealistisch plan, dat niet alleen onnodige geldverspilling inhoudt, maar ook schadelijk kan zijn voor de leefomgeving en de belastingbetaler benadeelt. Er zijn voldoende beschikbare grondgebieden waarop 5.000 woningen kunnen worden gebouwd zonder de bestaande leefbaarheid en infrastructuur van Overvecht aan te tasten. Het creëren van een groene zone langs de Carnegiedreef en Zamenhofdreef om Park De Watertoren en Park De Gagel te verbinden	In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent. **c. Ruimte voor groei** In de omgevingsvisie wordt het belang van diversiteit in de woningvoorraad benadrukt. Dit zowel in prijs, huur en koop, als woningtype, ook in de gebieden waar de dichtheid groot wordt. De keuze voor concentratie van bebouwing zorgt dat er beperkt ruimte zal zijn voor grondgebonden woningen, zoals een traditionele eengezinswoning. De uitdaging wordt daarom om ook in hoogbouw te zorgen voor ruime woningen die geschikt zijn voor gezinnen. Denk aan gezinswoningen op de begane grond met tuin, met daarboven appartementen. In de nieuwbouw is er ook ruimte voor sociale huur. Op plekken waar het aandeel sociale huur nu erg groot is, kijken we met corporaties of een deel bijvoorbeeld in middenhuur verhuurd kan worden. Zo ontstaat er ook in bestaande buurten meer menging, zonder dat dat per definitie nieuwbouw betekent. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart**

Nr.	Reactie	Antwoord
	lijkt geen goed idee. Dit kan leiden tot verstoring van bestaande ecosystemen en habitats. De dieren en mensen leven momenteel al in harmonie, en het is onacceptabel dat de gemeente plannen heeft om onze prachtige wijk Overvecht te vernietigen. Deze nutteloze omgevingsvisie moet dringend herzien of gestopt worden, zodat zowel dieren als mensen er geen last van ondervinden. Overvecht staat bekend om zijn prachtige groene omgeving, die al decennialang een integraal onderdeel vormt van ons leefgebied. Het is een van de meest gewaardeerde kenmerken van onze wijk en verdient de hoogste bescherming tegen ondoordachte en overhaaste ontwikkelingsprojecten. **c. Ruimte voor groei** Het wijkbericht dat naar alle Overvechters is gestuurd, lijkt onschuldig. De toevoeging van 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken kunnen theoretisch gezien een positieve impuls geven aan de lokale economie, maar er zijn enkele belangrijke kwesties die dringend aandacht behoeven. De veranderingen die de gemeente nu voorstelt zullen catastrofale gevolgen hebben voor de huizenprijzen van huiseigenaren. Woorden als ***"het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk"*** suggereren dat er geen nieuwe sociale huurwoningen worden gebouwd, maar wel koop- en vrije sectorwoningen. Bovendien is de vraag of er rekening wordt gehouden met de behoefte aan verschillende soorten woningen, zoals eengezinswoningen, in plaats van alleen kleine appartementen. Het is van cruciaal belang om te voorzien in de behoeften van gezinnen die traditioneel willen leven en op zoek zijn naar ruimere woningen. **d. Argumenten tegen de toelichting op de buurtkaart**	Met de omgevingsvisie streven we onder andere naar verdichtte gemengde gebieden met menselijke schaal. Hoogbouw is geen doel op zich maar kan wel bijdragen aan het bouwen van meer woningen en werkplekken én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen (de stedelijke basislaag) staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Dit is een middel om menselijke maat, lucht en licht te houden in het openbaar gebied/bouwblok. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van deel A van de ontwerp Omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	De beschrijvingen op de buurtkaart in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht lijken op het eerste gezicht misschien veelbelovend, maar bij nader onderzoek roepen ze serieuze zorgen op over de toekomst van onze gemeenschap in Overvecht. Laten we eens kijken naar de claims die worden gemaakt en welke gevolgen deze kunnen hebben. **Hoogstedelijke gebieden (Rode kleur):** Het voorstel om gebieden met hoge dichtheid en hoogbouw te ontwikkelen, zoals aangegeven in de rode kleur, kan leiden tot ernstige problemen met betrekking tot leefbaarheid en sociale cohesie. Volgens vooraanstaande stadsactiviste Jane Jacobs kan te veel hoogbouw leiden tot een gebrek aan sociale interactie, verminderde veiligheid op straatniveau en een gevoel van anonimiteit onder bewoners. In plaats van het verhogen van de dichtheid, zouden we moeten streven naar gemengde en menselijke schaal ontwikkeling om de leefbaarheid te waarborgen. Bovendien is ons gebleken dat om hoogstedelijke bouw te ontwikkelen bestaande woningen gesloopt gaan worden. Woningen die technisch in goede staat zijn, waarin mensen wonen die hier gelukkig zijn. Wij vinden dat vernietiging van de wijk. **Stedelijke gebieden (Oranje kleur):** De suggestie om deze gebieden te ontwikkelen met hogere gebouwen kan het proces van gentrificatie versnellen, wat resulteert in de verdrijving van de oorspronkelijke gemeenschap als gevolg van stijgende vastgoedprijzen. Het behoud van betaalbare huisvesting is essentieel voor sociale rechtvaardigheid en het voorkomen van sociale segregatie. **Woonbuurten (Gele kleur):** Het idee om deze gebieden voornamelijk te bestemmen voor wonen kan leiden tot een gebrek aan diversiteit en gemengd gebruik in de buurt. Sociale rechtvaardigheid vereist dat alle leden van de samenleving gelijke kansen op betaalbare huisvesting hebben. Het behoud en de verbetering van betaalbare huisvesting in	doelstellingen te halen. We hebben daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in 2 gebiedstypen: • In de rode "hoogstedelijke gebieden" Centrum Overvecht en Stationsgebied: Om de gebiedsopgave te realiseren is op sommige plekken sloop-nieuwbouw nodig. Dat kan door bijvoorbeeld lage bebouwing te vervangen voor hogere. • In de rood-oranje gearceerde "centrale as" gebieden: Sloop-nieuwbouw is mogelijk als dit kansen biedt voor significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies. Vervanging van lage gebouwen door hogere bebouwing is dan het meest voor de hand liggend. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De omgevingsvisie stelt tot doel dat Overvecht een toegankelijke, betaalbare wijk moet blijven waar plek is en blijft voor huidige Overvechters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Het anders benutten van sociale huurwoningen is pas mogelijk wanneer sociale huurwoningen elders zijn toegevoegd. Wanneer sprake is van sloop, wordt in principe het aantal sociale huurwoningen teruggebouwd, aangevuld met andere segmenten. Meer woningtypologieën moet juist ook Overvechters meer kans geven op doorstroming, waar een deel nu de wijk verlaat wanneer zij bijvoorbeeld een koopwoning willen. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woonbuurten zijn cruciaal om sociale cohesie te bevorderen en segregatie tegen te gaan. **Bebouwing aan het groen (Groen-oranje kleur):** Het groen in Overvecht is van onschatbare waarde en vormt een essentieel onderdeel van onze leefomgeving. Het biedt niet alleen een oase van rust en ontspanning, maar draagt ook bij aan de ecologische veerkracht van ons ecosysteem en helpt de kwetsbaarheid voor klimaatverandering te verminderen. Groene ruimtes spelen een cruciale rol bij het reguleren van de waterhuishouding, het bevorderen van biodiversiteit en het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het behoud van deze groene gebieden is van het grootste belang om de leefbaarheid en duurzaamheid van onze gemeenschap te waarborgen. We moeten juist streven naar het behoud en de versterking van deze waardevolle groene ruimtes. **e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid** Hoewel het plan belooft om betaalbare huur- en koopwoningen toe te voegen, ontbreekt concrete informatie over hoe deze betaalbaarheid wordt gewaarborgd. Zijn er specifieke prijsafspraken met ontwikkelaars gemaakt? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van nieuwe woningen de huizenprijzen opdrijft en de wijk onbetaalbaar maakt voor lage- en middeninkomens? Daarnaast rijst de vraag naar de financiële belangen van de gemeente, woningbouwcoöperaties en andere betrokkenen bij deze plannen. Waarom moet deze ontwikkeling per se plaatsvinden in Overvecht, waar het praktisch onmogelijk is om betaalbare woningen te realiseren, terwijl er voldoende beschikbare grond is in de omliggende gebieden? Waarom wordt er niet gekeken naar alternatieve locaties waar een nieuwe wijk met niet alleen 5.000, maar mogelijk zelfs 20.000 woningen kan worden gebouwd? **f. Impact op Sociale Huurwoningen**	In de woonbuurten (geel) blijft er ruimte voor buurt- en wijkgerichte voorzieningen (bijvoorbeeld kinderopvang, huiswerkbegeleiding, buurtkamer, horeca of fitness). Ook worden er woningtypen gerealiseerd waarbij werken aan huis goed voorstelbaar is. Bij transformatie streven we naar een actieve begane grond, waar o.a. werk een plek krijgt. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: • een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen • het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). • bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen). Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het standpunt dat het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk blijft, vereist meer transparantie en duidelijkheid. Welke garanties zijn er dat er daadwerkelijk geen afname zal zijn? Zijn er concrete plannen om bestaande sociale huurwoningen te behouden en nieuwe toe te voegen, gezien het alarmerende tekort aan sociale woningen in Utrecht? Meer bewoners creëert meer behoefte aan sociale woningen. Of gaan we alleen voor de rijken van buiten de wijk bouwen? **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** Allereerst is het van cruciaal belang dat deze ontwikkelingen niet alleen economische voordelen opleveren, maar ook zorgen voor voldoende infrastructuur, voorzieningen en groene ruimtes om de leefbaarheid te waarborgen. We moeten voorkomen dat dit leidt tot overbevolking, verkeersproblemen of een gebrek aan openbare voorzieningen, wat de kwaliteit van leven in Overvecht zou kunnen aantasten. Het lijkt onrealistisch om 5.000 extra woningen toe te voegen aan de huidige infrastructuur van Overvecht. Ondanks de belofte om meer voorzieningen toe te voegen, rijst de vraag of deze adequaat zullen zijn om aan de behoeften van de groeiende bevolking te voldoen. Zijn er concrete plannen om de beschikbaarheid van scholen, gezondheidszorg en openbaar vervoer te verbeteren? Hoe wordt voorkomen dat de toevoeging van meer woningen en voorzieningen leidt tot overbevolking en een aantasting van de leefbaarheid? Belangrijk is dat de nieuwe woningen en werkplekken bijdragen aan huisvesting van onze jongeren, zodat die een traditioneel gezin kunnen vormen in de wijk. Ook is adequate huisvesting in de wijk van onze ouderen van belang. Daar woont hun familie en daar is hun sociale kring. Zo streef je naar een diverse en inclusieve gemeenschap, zonder dat dit leidt tot gentrificatie of sociale segregatie. Het gebrek aan deze cruciale details doet vermoeden dat de opstellers van de	openbaar gebied. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **e. Onvoldoende Onderbouwing van Betaalbaarheid** In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra te bouwen. Vergelijkbare ambities liggen er voor andere wijken in Utrecht, waar ook verdicht wordt. In de omgevingsvisie is de ambitie voor Overvecht verder uitgewerkt. We zijn van mening dat we groei van de wijk juist kan bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid en kwaliteit van buurten. De omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van de woningvoorraad in 2040 met verschillende segmenten, zodat verschillende inkomensgroepen een plek kunnen vinden in Overvecht. Borging van betaalbaarheid en specifieke eisen die gelden voor de verschillende segmenten liggen vast in het actuele woonbeleid. Op dit moment is dat de Woonvisie 2019 en uitwerkingen daarvan, o.a. het actieplan Middenhuur. Juist om de betaalbaarheid te borgen, zal dit beleid de komende jaren worden aangescherpt. Bij concrete ontwikkelingen maken we dan afspraken met ontwikkelaars, waarbij zowel de omgevingsvisie als het meest recente woonbeleid als kaders gelden. **f. Impact op Sociale Huurwoningen**

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie mogelijk niet voldoende bekend zijn met de werkelijke situatie in Overvecht. Het is essentieel dat deze plannen, die niet bij onze wijk passen, worden heroverwogen door deskundigen en belanghebbenden, die grondige kennis hebben van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Hoewel de visie duurzaamheid en klimaatbestendigheid benadrukt, ontbreken specifieke details over hoe deze doelen worden bereikt. Het is noodzakelijk dat de gemeente met concrete en haalbare plannen komt die daadwerkelijk bijdragen aan een duurzamere en klimaatbestendige toekomst voor Overvecht. We moeten ervoor zorgen dat deze plannen niet alleen in naam duurzaam zijn, maar ook in de praktijk positieve resultaten opleveren voor de hele gemeenschap. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** Hoewel het plan spreekt van een stapsgewijze uitvoering over een periode van 15 jaar, blijft het onduidelijk hoe de gemeenschap hierbij betrokken wordt. Hoe wordt input van bewoners verzameld en hun belangen behartigd? Hoe wordt ervoor gezorgd dat de besluitvorming transparant en democratisch is? Het College schrijft in haar brief van 8 april aan de raad dat er een intensief participatietraject doorlopen is. Dit wekt onze verbazing en wij willen daar een aantal kanttekeningen bij maken. De communicatie over de mogelijkheid om aan dit “intensief participatietraject” deel te nemen, heeft slechts een beperkt deel van de wijkbewoners bereikt, waardoor een groot deel van de wijkbewoners er niet over geïnformeerd is. Bij nadere informatie is ons ook gebleken dat in het wijkbericht dat er vorig jaar over is rondgestuurd, niet duidelijk is gemaakt welke grote gevolgen de plannen voor de wijk en haar leefbaarheid hebben. Het is bij de gemeente bekend dat Overvecht een	Nieuwbouwprojecten in iedere wijk in Utrecht worden getoetst aan het gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie Overvecht is daar na vaststelling een belangrijk onderdeel van. Dit biedt ons als gemeente houvast om te zorgen dat het aantal sociale huurwoningen op peil blijft. Bij grote ontwikkelingen is het uitgangspunt dat er altijd een aanzienlijk deel sociale huur is, bijvoorbeeld in de herontwikkeling van Overvecht Centrum. Via Utrecht.incijfers.nl monitoren we de samenstelling van de woningvoorraad. **g. Onvoldoende Focus op Leefbaarheid** De groei van het aantal woningen moet in balans zijn met de groei van voorzieningen, werkplekken en groen. Daarom gelden per zone richtlijnen voor aantallen en typen voorzieningen, werkplekken en groen binnen een ontwikkeling. We zijn ons bewust dat snelheden van realisatie van wonen, werken, mobiliteit en groen kunnen verschillen. Het bouwen van 5.000 woningen kan niet los gezien worden van de mobiliteitstransitie die nodig is. Ook is het uitgangspunt dat Overvecht in balans groeit. Dat betekent dat onder andere voorzieningen in kwaliteit en kwantiteit meegroeien met de bouw van woningen. Met meer woningen en ook meer variatie neemt bovendien het draagvlak voor voorzieningen toe. We zijn van mening dat de groei van wijk een kans is om de leefbaarheid en kwaliteit van buurten te vergroten. Concreet is er ruimte voor een extra gezondheidscentrum in Overvecht Zuid. Ook komt er een nieuwe VO-school bij in de wijk. Het verbeteren van het OV is onderdeel van de omgevingsvisie. Centraal door de wijk gaat een snelle bus rijden. In de buurten blijft buurtgericht OV.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk is waar een out-reachende aanpak nodig is om de bewoners te bereiken. Die is hier niet toegepast. Waarom is er niet eerst samen met een groep bewoners een concept-plan opgesteld, waarbij zij hebben kunnen aangeven hoe zij hun wijk graag ingedeeld zien? Nu wordt een plan voorgelegd waar bewoners zich niet in kunnen vinden. De participatie had een andere volgorde moeten hebben. Kortom, de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht lijkt mooie beloftes te doen, maar zonder voldoende concrete plannen, garanties en betrokkenheid van de gemeenschap blijven er twijfels bestaan over de haalbaarheid en impact ervan. Het is van cruciaal belang dat deze visie grondig wordt herzien en verbeterd, om te zorgen voor een leefbare en duurzame toekomst voor alle bewoners van Overvecht en dat bewoners intensief betrokken worden bij deze herziening. **Tenslotte** Het is van essentieel belang dat de gemeente Utrecht grondig onderzoek doet naar de mogelijke gevolgen van deze plannen en dat zij open staat voor feedback van bewoners en belanghebbenden. Door een transparante en participatieve aanpak kunnen we streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Dit proces vereist een doordachte benadering en nauwe betrokkenheid van alle belanghebbenden, en het is van cruciaal belang dat de besluitvorming gebaseerd is op zorgvuldige analyse en objectieve evaluatie. We moeten streven naar een evenwichtige benadering die rekening houdt met de behoeften van alle inwoners en de duurzaamheid van onze gemeenschap op lange termijn waarborgt. Tot slot als inwoner van Overvecht en Utrecht, geworteld in deze stad en haar gemeenschap, voel ik een diepe verbondenheid met de toekomst van onze wijk. Ik sta open voor een constructieve dialoog en	In de omgevingsvisie benadrukken we het belang om (thuiswonende) jongeren een plek in de wijk te bieden, ons in te zetten voor passende huisvesting voor ouderen en voor middeninkomens met een variatie aan leeftijden en samenstelling, waaronder gezinnen. In de omgevingsvisie Overvecht willen we de leefbaarheid in Overvecht verbeteren door onder andere meer menging van soorten woningen, het veiliger maken van het verkeer en het uitbreiden en versterken van groen. In de participatie hebben we bewoners betrokken bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie vanwege hun kennis van de wijk. **h. Duurzaamheidsclaims** Voor de ambities is het kader vastgelegd in de omgevingsvisie, maar is in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Dit heeft ook betrekking op de specifieke uitwerking van duurzaamheid en toekomstbestendig. **i. Gebrek aan Transparantie en Betrokkenheid** De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Dit waren traditionele manieren, zoals bijeenkomsten. Maar ook meer 'out-reachende' manieren, zoals individuele gesprekken met Overvechters, of via professionals en organisaties in de wijk (denk aan stichting DOCK, stichting JoU). Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen

Nr.	Reactie	Antwoord
	samenwerking om duurzame oplossingen te vinden die onze leefomgeving versterken zonder afbreuk te doen aan haar unieke karakter en groene omgeving. Laten we gezamenlijk streven naar een Overvecht waarin welvaart en leefbaarheid hand in hand gaan, waar bewoners trots kunnen zijn op hun thuis en waar de natuurlijke schoonheid van onze omgeving behouden blijft. Samen kunnen we de uitdagingen aangaan en bouwen aan een betere toekomst voor alle generaties die na ons komen.	ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat de meeste Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn, zoals gezegd, wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. We waarderen de betrokkenheid van de vele Overvechters die hebben meegedacht of een zienswijze hebben ingediend. En we herkennen ons ook volledig in het gezamenlijke streven naar oplossingen die zowel de leefbaarheid als de duurzaamheid van de wijk bevorderen, zonder onbedoelde negatieve effecten te veroorzaken. Juist daarom hebben we op veel verschillende manieren Overvechters betrokken bij het maken van de plannen. Om op te halen en te begrijpen wat Overvechters belangrijk vinden, en hier inzicht in te krijgen. En dit vervolgens mee te nemen in alle keuzes en afwegingen die we met elkaar maken. De diversiteit van de wijk is ook te zien in de diversiteit aan ideeën, waarden en belangen. En ook na het vaststellen van de omgevingsvisie gaan we een constructieve dialoog en samenwerking met Overvechters aan om tot duurzame oplossingen te komen.
112	Behalve de bewoners van Overvecht zijn de bewoners uit Tuindorp tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht. Bij deze wil ik kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Is Utrecht West al onbereikbaar geworden vanuit onze wijk, waar we wekelijks ons moeten manoeuvreren hoe in Utrecht West bij onze	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen, kleinkinderen te komen. Zowel met de auto urenlange file, met de fiets levensgevaarlijk. Nu wacht ons de volgende wijk Overvecht die onbereikbaar gaat worden. De wijk waar ook onze kinderen wonen wordt ook manoeuvreren hoe er te komen. De wijk waar we onze boodschappen doen wordt onbereikbaar voor ons. Ons via de ring sturen , zal nog meer dagelijkse file opleveren. De ring is nu al overbelast. De weg via de Kardinaal de Jongweg naar Overvecht staat nu al vaak de file vanaf de spoorwegtunnel. Overvecht gaat een getto worden. Afgesloten van andere wijken. Waar is de integratie, het zal alleen nog meer polariseren, als bewoners uit Overvecht niet meer de gelegenheid hebben hun wijk in en uit te kunnen. Hun dagelijkse boodschappen te doen, het station. De ouderen zullen steeds meer thuis opgesloten worden, vereenzamen, want ze worden gedwongen alles lopend of fietsend te doen. Het is een plan wat helemaal voorbij gaat aan mensen die er wonen, mensen van buitenaf gaan Overvecht straks mijden. Van integratie zal geen sprake meer zijn. Hoe is het mogelijk dat Utrecht steeds meer in afgesloten vakken wordt ingedeeld. De eenheid die de stad Utrecht kenmerkt is aan het verdwijnen. Het wordt een gettostad. Ik verzoek u af te zien van deze plannen in Overvecht , waar mensen die er wonen en mensen die er niet wonen totaal geen zeggenschap of inbreng over hebben, straks enorm benadeeld gaan worden in hun woonplezier en levensbehoeften. Overvecht moet een verbinding blijven vormen met andere wijken, en geen afgesloten wijk worden.	
113	Allereerst complimenten voor de omgevingsvisie. Het is echt noodzakelijk om Overvecht te moderniseren en te vergroenen om zo de leefkwaliteit te verbeteren. Nog enkele suggesties: Afval	Dank voor uw complimenten en suggesties. Afval Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een van de grootste problemen bij het wonen in Overvecht is het afval wat op straat en bij containers wordt gedumpt. Ik zou aanbevelen om rond de containers containertuintjes te plaatsen. Eerder woonde ik in de achterstandswijk Duindorp in Den Haag. Hier hebben de tuintjes erg geholpen voor de afname in straatafval. Tevens zijn de containers in Overvecht veelal omgeven door een hoop tegels en asfalt. Dus de tuintjes dragen gelijk aanzienlijk bij aan de vergroening. CityGard: het containertuintje met echte planten : CityGard Maak groen diverser Gelukkig zie ik dat jullie de ambitie hebben overvecht te vergroenen. Ik zie dat het groen in Overvecht tot heden veelal bestaat uit gras. Ik denk dat we veel meer uit de groenstroken kunnen halen, met bomen en inheemse planten en bloemen. Ook zouden klimplanten de vele flats in Overvecht kunnen begroeien. Fietsenrekken Ik vind het erg opvallend dat er in Overvecht veel parkeerplek is voor auto's maar weinig voor fietsen. Bij mij in de straat (Orinocodreef 8) kunnen bezoekers nergens hun fietsen kwijt. Dit omdat er bij de bouw waarschijnlijk vanuit is gegaan dat iedereen zijn ruimte in de tuin gebruikt voor fietsen. Uiteraard is dit grotendeels ook zo, maar bezoekers (bijvoorbeeld bij een housewarming of andere aangelegenheid) zullen de fietsen daardoor op de stoep en in het groen plaatsen. Een aantal fietsenrekken zullen de wijk goed doen :) Bedrijventerrein nieuw Overvecht In de omgevingsvisie is ook opgenomen dat er kansen zijn voor nieuwe voorzieningen op het bedrijventerrein nieuw-overvecht. Ik denk dat deze plek, in combinatie met het al bestaande Fort aan de Klop en aanliggende groen van Zuilen en de Maarseveense Plassen, kansen biedt om studenten en theoretische opgeleide starters naar Overvecht aan te trekken. Indien het bedrijventerrein gedeeltelijk vergroend wordt	verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Wij waarderen voorstellen die kunnen bijdragen aan het verminderen van zwerfval. Maak groen diverser We zijn het helemaal met u eens. De ambitie is om in Overvecht veel meer diverse planten en bomen te planten die de biodiversiteit van de wijk verhogen. Naast inheemse boomsoorten, het planten van vaste planten, struiken, bloemrijke graslanden en het introduceren van hagen in plaats van hekken. Dat trekt insecten, vogels en kleine zoogdieren aan. We willen ook dat alle nieuwe bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels zijn hier een mogelijk voorbeeld van. Fietsenrekken U kunt een aanvraag voor een fietsenrek doen via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/fiets/fiets-stallen Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een verschuiving van auto naar lopen, fietsen en ov. Dit mede omdat de auto veel ruimte inneemt, andere vervoerswijzen nemen veel minder ruimte in. Vrijkomende ruimte kunnen we bijvoorbeeld gebruiken voor meer groen, ruimte om te lopen of fietsparkeren. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht We delen de analyse dat vergroening en meer ruimte voor creatieve beroepen het bedrijventerrein aantrekkelijker kan maken. De Omgevingsvisie zet daar daarom ook op in. De afgelopen jaren zijn o.a. de broedplaatsen van NUtrecht en 03Office gevestigd aan de Mississippidreef, broedplaats Bizar aan de Manitobadreef en de Plaatsmaker aan de Arkansasdreef 20-22. Voor wat betreft de circusschool geldt dat dat een erg specifieke casus is. De omgevingsvisie biedt ruimte langs de Franciscusdreef voor onderwijsvoorzieningen. Of

Nr.	Reactie	Antwoord
	en ook ruimte biedt voor creatieve broedplaatsen en kunstenaars (zoals eerder is gedaan met de nijverheid en hof van cartesius) zou het een levendig gebied kunnen worden. Ook koffietentjes, restaurants en muzieklocaties kunnen hier aan bijdragen (denk aan NDSM werf Amsterdam). In de winter kan er op het moment nergens in de buurt koffie gedronken worden helaas. Er is wel al een bierbrouwerij (Vandestreek) die wat jonge mensen aantrekt. Specifiek dacht ik er nog aan dat het bedrijventerrein kansen biedt voor een circusschool. Ik ontdekte laatst dat de acrobatiek en circusgemeenschap in Utrecht erg verspreid is en enigszins zoekende is naar een plek. Circus is bij uitstek een plek wat jong en oud verbindt. In de zomer kunnen wellicht optredens worden gegeven bij Fort aan de Klop. Het bedrijventerrein kent nu al een aerial studio (luchtacrobatiek). Uiteraard verwelkom ik ook allerlei andere vormen van sport en cultuur. Losloopgebied Als laatste dacht ik nog dat het bedrijventerrein wellicht ruimte biedt voor een losloopgebiedje voor honden. Een wandeling met de hond kan al langs de groenstroken van de vecht, maar loslopen is niet of nauwelijks mogelijk.Een vergroening van het bedrijvengebied (dat ook verbonden is met andere groengebieden) kan dit wel bieden, zonder dat bewoners er last van hebben. Om mijn hond de mogelijkheid te bieden om te rennen, rijd ik nu elke dag met de auto naar de Kleine Plas (Maarseveen), terwijl ik liever de auto niet gebruik.	daar komende tijd echter ruimte vrijkomt die past bij een circusschool (oppervlakte, huurprijzen, plafondhoogtes etc.) is onduidelijk. Dat is ook niet iets dat we in de Omgevingsvisie kunnen regelen of faciliteren. Losloopgebied In de wijk Overvecht zijn een aantaal hondenspeelweides waar de honden los mogen lopen. U kunt een kaart met de locaties vinden op : https://gu-geo.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=7373671535e8426f8945113a9ee8e97d
114	Als inwoner van de wijk Overvecht heb ik de uitgave voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o. ontvangen ,maar reageer ook op geheel Overvecht. Allereerst is de informatie erg globaal. Je moet nu instemmen met iets waarvan je nog net alle gevolgen kunt overzien. Daarnaast maakt u het wel erg makkelijk in uw brochure, omdat u een problemen ervaart. Problemen die ik, cq inwoners wel ervaren. Zo	De omgevingsvisie geeft inderdaad een toekomstbeeld op hoofdlijnen en is geen uitgewerkt plan. Daarnaast gaat de omgevingsvisie alleen om de fysieke leefomgeving, niet over sociale problematiek. Informatie vanuit bewoners is gebruikt om helder te krijgen te krijgen over welke plekken moeten worden aangepakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	spreek tu erover om plekken die we minder goedvinden te verbeteren. Wat is minder goed? wie is wie de gemeenteambtenaar? B&W? maar wat vinden de inwoners slecht of verbeterbaar? Daarnaast wil de gemeente 5000 woningen en 3000 werkplekken bouwen/maken. Hoe reëel is dt bij een wijk die toch al achterstand heeft en waar deze gemeente letterlijk iedereen dumpt. De wijk heeft bijna 70% inwoners van een niet Nederlandse achtergrond, veel werklozen, migranten, vluchtelingen etc. Recentelijk zijn er weer bijgekomen. Dus hoe reëel is uitbreiding? Zo schrijft u dat groen meegroeit, maar hoe reëel en eerlijk is deze info. Immers wil je bijbouwen dan gaat dit ten koste van groen of je moet veel wegen opheffen, maar dat is ivm bereikbaarheid verre van ideaal I uw kopje veilig en verbonden geeft u aan dat jullie voorrang even aan lopen, fietsen en openbaar vervoer. Lopen en fietsen moet je maar kunnen. Niet iedereen kan 100 - 500 meten lopen. We vergrijzen en recentelijk bleek dat de meeste verkeersdoden vallen onder (oudere) fietsers. De snelle busverbinding is fijn maar dan moet e wel de halte kunnen bereiken. Is nu al met het gewone openbaar vervoer moeilijk.Door de buurten blijven bussen rijden. Er rijden nu 2 lijnen, maar de haltes zijn te ver weg. Zo schrijft u dat de Zamenhofdreef autovrij wordt. Daar zit nu mijn tandarts. Hoe moet ik deze bereiken? Ook mijn medisch pedicure zat daar. Dan wil u de snelheid verlagen naar 30/15 km per uur. Past u ook de snelheid aan van de andere weggebruikers zoals fietsers en jogger? En geeft u deze groep een opvoedcursus hoe je je aan de verkeersregels moet houden? Verder wilt u parkeerplaatsen weghalen. Maar hoe zit het dan met mijn bereikbaarheid zeker van mensen die ook slecht ter been zijn? U maakt op deze manier mijn leven tot niet ;leefbaar, immers mijn hulpen, familie, vrienden kunnen mijn niet meer bereiken. Hoe zo moet ik mijn eigen regie blijven voeren? U spreekt niet over de P+ R locaties en	Uit uw reactie lezen we zorgen over of de woningen en werkplakken wel allemaal gaan passen en of de wijk er wel beter van wordt. Het is geen makkelijke opgave, maar wel een mogelijke opgave. We zien de verdichtingsopgave juist als kans voor wijkbverbetering. De omgevingsvisie geeft de basis om deze verdichtingsopgave op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Daarom is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kunnen we de overstap naar duurzame mobiliteit in gang zetten voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. En gaan we over naar hogere compacte bebouwing. Met de Omgevingsvisie werken we aan algehele wijkverbetering. Het verbeteren van bijvoorbeeld de woningmix, leefbaarheid en sociale cohesie zijn daarbij belangrijke doelen. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	hubs buiten de wijk. Dat wordt helemaal onmogelijk. Dit is wel aan de orde ekomen tijdens de bijeenkomsten. U spreekt dat u wil bouwen voor senioren en starters. Maar hoe groot worden deze woningen en hoe duur? Dat is heel relevant voor mensen om te weten. Te klein en te duur zal leegstand geven. U spreekt dat de voorzieningen blijven dicht bij huis. Hoe eerlij is dit als u wegen afsluit, knips maakt etc waardoor ik ver om moet rijden en 4 tot 6 x meer kilometers moet maken om ergens te komen? Is niet goedvoor het milieu wat u zo graag wil, want ik maak meer kilometers en sta ws ook meer in een file ivm versmallen wegen. Door de kinips heb ik moeite of moet meer kilometers maken voor min voorzieningen in de wijk zoals huisarts, poh diabetes, vaccinaties, medisch pedicure, orthopedisch schoenmaken, tandarts, mondhygiëniste, apotheek, laboratorium, supermarkten. Hoezo eigen regie?? U heeft het over duurzaam en klimaatbestendig. Laat dan eerst B&W zich daaraan houden onze burgemeester vliegt heel wat af ivm het milieu of gaat met de auto, veel kleding (duurzaam?), .talkshows etc. De vergroening ban de wijk levert mij alleen maar nadelen op. Zonnepanelen worden belast door de energiemaatschappij (Eneco) terwijl mijn panelen maar een deel energie opleveren. In de zomer is dat bijna neutraal maar in de winter moet ik wel fors betalen voor de stroom. De stadsverwarming is (heb ik sinds 1995) 4 x zo duur geworden de afgelopen periode. Daarnaast ligt dit project voor de wijk nu stil mede vanwege de kosten. Een elektrische auto wordt ook steeds minder ideaal vanwege de bijkomende kosten zoals wegenbelasting, hoge prijzen laadpaal, betaald parkeren, etc. Ik heb mijn huis goed verduurzaamd, maar wordt daar dus voor gestraft. Al met al hebben inwoners steeds minder zin om te vergroenen. Ik vraag me af in welke bubbel B&W en gemeenteambtenaren leven, ws erg links en geen kijk op de gewone burger die hard moet werken voor zijn boterham en zuinig leeft en daardoor nergens voor in aanmerking komt. En dan maar strooien met geld voor Turkije, Marokko, Gaza, wielerrondes, grachten maken migranten sponsoren	is wel vergroend worden. Welke maatregelen we willen nemen om groen mee te laten groeien leest u in de aangepaste groenberekening in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. De maximum toegestane snelheid van de fietser is een kwestie die landelijk aandacht krijgt, maar de gemeente heeft hier nog geen restricties voor. Het houden aan de verkeersregels is voor alle verkeersdeelnemers een verantwoordelijkheid en hierop wordt waar mogelijk door de politie gehandhaafd. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wat de exacte woninggrootte en huurprijs wordt van de nieuw te bouwen woningen is op dit moment niet te zeggen. Dat wordt pas bekend als een project concreet wordt. Voor woningen in de sociale huur, middenhuur en betaalbare koop gelden de dan vastgestelde huurgrenzen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	etc, En dank blijkt er een gat van 75 miljoen tr zijn en dat moet de gewone burger ook weer bezuren, want die gaat nog minder hulp krijgen. Conclusie. Er staat in de verwerking visiedenkers dat er nog veel uitgewerkt moet worden./ Doe dit eerst en leg dan een goed uitgewerkt plan neer waar mensen dan ook een goede reactie op kunnen geven en schilder alles niet zo rooskleurig af zoals het in jullie hoofd zit zoals Overvecht wordt een wijk de in 10 minuten bereikbaar is. Bv van winkelcentrum naar station.	De energietransitie is een grootschalige verandering die niet van de ene op de andere dag gerealiseerd is. Op korte termijn kan dit de benoemde nadelen betekenen. Op de langere termijn is het uitfaseren van fossiele energie noodzakelijk. Het isoleren van woningen, en daarmee het beperken van de energievraag, is in iedere situatie positief. Ook de prijs van gas is gestegen en zal naar verwachting verder stijgen. De omgevingsvisie geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen. Dit zal later worden uitgewerkt in meeer gedetailleerde plannen. Hiervoor zijn aparte besluiten nodig, waarbij ook weer participatie zal plaatsvinden.
115	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
116	Vorige week ben ik op een inloopbijeenkomst geweest en het twee punten van aandacht: * Zorg voor een goede OV verbinding naar Gageldijk Utrecht. Het gebied Gageldijk & Noorderpark wordt steeds beter bezocht. Ook door (zakelijke) bezoekers aan het Fort. Nu is er een busje dat eens per uur gaat. Dat is te weinig.	Wij herkennen de toename van het bezoek aan voorzieningen (horeca) langs de Gageldijk en het Noorderpark. Het openbaar vervoer en de fiets zijn duurzame vormen van mobiliteit. Die willen we vanuit de omgevingsvisie zoveel mogelijk stimuleren, ook richting de Gageldijk en het Noorderpark. Jaarlijks hebben we als gemeente de mogelijkheid om wensen en ideeën aan te leveren voor de vervoerplannen van het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat ook een mogelijkheid is om een goede OV fiets hub te maken in de buurt. Er is veel behoefte. * De ontwikkelingen en het succes ervan, in het gebied rond het Fort (gagelbos, fort, hondenuitlaatgebied, manege, poffertjeskraam) brengen meer verkeer met zich mee. Niet iedereen komt op de fiets, lopend of OV. De auto blijft veel gebruikt. Er is veel behoefte aan parkeerplaatsen. Bij Theehuis Rhijnauwen is in het verleden de fout gemaakt om de parkeerbehoefte niet aan te passen aan de aantrekkingskracht van het gebied. Verkeerschaos tot gevolg, jaren later is de parkeervoorziening fors uitgebreid en was het opgelost. Wees dit voor, het gaat in dit gebied alleen maar drukker worden. Er zijn weinig voorzieningen in dit deel van de stad (en de dorpen eromheen). De traffic komt niet alleen uit Overvecht. Fort de Gagel kent veel bezoekers op leeftijd, zij komen niet met de fiets.	openbaar vervoer. Uw suggestie om de bus vaker van en naar de omgeving van de Gageldijk en het Noorderpark te laten rijden door de toename van het aantal bezoekers zullen we als wens/idee meegeven. Voor deelmobiliteit (zoals hubs voor deelfietsen) zijn we afhankelijk van de aanbieders op de markt (denk aan TIER of Cargaroo). Zij stemmen hun aanbod van het aantal deelfietsen en locaties waar je in- en uit kunt checken af op de vraag. Zodra er voldoende vraag is volgens de aanbieder verwachten wij dat ook de Gageldijk en het Noorderpark interessante locaties zijn om deelvervoer aan te bieden. Wij zullen hier dan als gemeente een positieve bijdrage aan leveren. Het toevoegen van een zogenaamde OV-fiets HUB is niet mogelijk omdat een OV-fiets een product is van NS en NS alleen bij stations de OV fiets aanbiedt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
117	Als bewoner van de wijk Tuindorp maak ik me grote zorgen over de voorgestelde aanleg van twee nieuwe tunnels onder het spoor die uitkomen op de Albrecht Thaerlaan. Hoewel ik het belang van het verbeteren van de mobiliteit in Overvecht begrijp, vrees ik dat deze tunnels ernstige gevolgen zullen hebben voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid van onze wijk, met name voor de kinderen die hier opgroeien.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten eerste ben ik bezorgd over de toename van het fietsverkeer door de eerder rustige straten van Tuindorp als gevolg van deze tunnels. Het is bekend dat een toename van verkeer leidt tot een groter risico op ongelukken, vooral in gebieden waar kinderen op straat spelen. De toevoeging van nieuwe fiets-/wandelroutes, dus ook snelle fatbikes en e-bikes zal onvermijdelijk leiden tot meer verkeersdrukte en een verhoogd risico op ongelukken. Daarnaast vrees ik dat de aanleg van deze tunnels mogelijkheden biedt voor hangjongeren om zich te verzamelen en dat dit kan leiden tot onveilige situaties in de buurt van de tunnels. Het is een bekend fenomeen dat gebieden rond tunnels en onderdoorgangen aantrekkelijk worden voor hangjongeren, wat kan leiden tot overlast en criminaliteit. Het toevoegen van twee extra ingangen naar onze wijk vergroot het risico op dit soort problemen. Daarnaast maak ik me zorgen over de mogelijkheid van toegenomen inbraken en diefstal als gevolg van de twee extra vluchtroutes die door deze tunnels worden gecreëerd. Het is een triest feit dat criminaliteit vaak toeneemt in gebieden waar meer mogelijkheden voor vlucht- en ontsnappingsroutes worden gecreëerd. Het toevoegen van deze tunnels kan die trend versterken. Wanneer we naar de plattegrond kijken en de twee extra routes die door de tunnels worden gecreëerd analyseren, wordt duidelijk dat voornamelijk de omgeving van de Wolga- en Dounadreef boven ons hiervan zal profiteren, zij het minimaal. Dit komt doordat de bestemmingen voor dit gebied, zoals Hoog Catharijne, sneller bereikbaar zijn via de Meester Tripkade en Adelaarsstraat. Voor Tuindorp en de omliggende gebieden zoals Noorderpark Ruighoek, Fort Kapel en Winkelcentrum Overvecht zal er minimaal tot geen verkorting van de reistijd zijn, of zelfs een langere reistijd.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit komt mede doordat Tuindorp een ingewikkeld wegennet heeft, met veel eenrichtingsverkeer en smalle straatjes. In deze wijk kan het verkeer al lastig zijn, waarbij auto's vaak moeten wachten op tegenliggend fiets verkeer, spelende kinderen of wandelaars omdat de stoep vaak gebruikt wordt als parkeer plek. Dit betekent dat zodra je op de fiets stapt of gaat wandelen in Tuindorp, je eigenlijk je rechtstreeks naar de Eykmanlaan of de Meester Tripkade gaat. Dit roept de vraag op waarom er extra ingangen boven in de wijk moeten worden gecreëerd, aangezien de nieuw onstaande routes niet de reistijd verkorten. En alleen extra verkeer door de straten Als we alle mogelijke bestemmingen in overweging nemen, is het belangrijk om te benadrukken dat Tuindorp zelf en de omgeving van de Wolga- en Dounadreef nauwelijks gebruik zullen maken van de twee nieuwe tunnels, tenzij hun bestemming binnen deze wijken zelf ligt. Met deze overwegingen in gedachten, zie ik alleen maar zorgen voor de wijk Tuindorp, met betrekking tot de verkeersveiligheid voor spelende kinderen, het creëren van extra vluchtroutes en de zorgen rondom toename van inbraken en diefstallen. Gezien deze redenen, in combinatie met de aanzienlijke kosten voor het realiseren van de twee tunnels, zie ik geen voordelen. Ik roep de gemeente op om deze zorgen serieus te nemen en om te bekijken dat het wellicht beter is dat deze twee tunnels verwijderen uit het plan een betere optie zou zijn. Het kan immers niet de bedoeling van de gemeente zijn dat dat de belangen van de bewoners, met name de veiligheid van onze kinderen, en leefbaarheid en veiligheid tegen criminaliteit van Tuindorp worden meegewogen in de besluitvorming over dit project.	
118	Waarom kan ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 nu al de prullenbak in?	We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting. De omgevingsvisie biedt uitgangspunten om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alle huizen die hiervoor plaats moeten maken voor flats kunnen niet meer van stroom worden voorzien omdat ze onder nieuwbouw komen te vallen. Hiervoor moet eerst een nieuwe stroomverdeelstation geplaatst worden van +_ 4 voetbalvelden groot, dus waar word deze dan gerealiseerd? Dan moeten alle kabels in de grond nog vervangen worden door dikkere kabels. Watervoorziening is ook niet voldoende om al deze nieuwe gebouwen van wateraansluiting te voldoen, en zal dus ook eerst opgelost moeten worden. Anders heb je na 2040 hele mooie flats staan zonder stroom en wateraansluiting. Parkeerplaatsen worden minder auto's komen dan in parkeergarages rond het centrum te staan op +_15 min lopen, Hierbij is ook niet gedacht aan personen met cruciale functies die hun auto nodig hebben. Vanaf 2030 is de bedoeling dat iedereen een Electriche auto heeft of aanschaft. Deze auto's mogen niet in een parkeergarage geparkeerd worden uit veiligheidsoverwegingen omdat bij in brandvliegen van deze auto,s de brandweer deze auto's niet in een dompelbak kan hijsen, deze auto's kunnen tot wel 3 weken blijven branden. Wijken krijgen maar 1 in en uitgang dit brengt de veiligheid van mensen in gevaar bij calamiteiten waardoor hulpdiensten in de file komen te staan zie ook voorbeeld Marnixlaan , Tevens op de ivoordreef staat al jaren een stuk terrein braak niemand wil daar bouwen. Op de Maria van Hongarije dreef zijn een paar jaar geleden grote flats gesloopt om daar eengezinswoningen te plaatsen. Waarom zijn daar dan geen flats voor teruggeplaatst? Als we zouden moeten verhuizen moeten wij dus een duurdere hypotheek afsluiten waardoor we dus meer schulden opbouwen, maar deze krijgen we niet meer vanwege de leeftijd. Pensioenleeftijd of nadering hiervan. Tussenwoningen in Utrecht zitten nu al tussen de 8	ambities te verwezenlijken en per situatie moet gekeken worden hoe dit het best uitgewerkt kan worden. Er is geen sprake van dat parkeerplekken worden verplaatst naar parkeergarages rond het centrum op 15 minuten lopen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de e Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We willen inderdaad dat er zoveel mogelijk schoon vervoer rijdt in de stad, zodat de luchtwaliteit in orde blijft. In parkeergarages mogen elektrische auto's gewoon geparkeerd worden. Parkeergarages worden ingericht/gebouwd conform de daarvoor geldende eisen vanuit onder andere de brandweer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen. Op de Ivoordreef wordt nog niet gebouwd omdat het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning nog niet onherroepelijk zijn. De eigenaar staat in de startblokken om te gaan starten met bouwen, maar moet wachten op een uitspraak van de rechter. Welke type woningen en in welk segmement per project precies worden teruggebouwd is een afweging per project. De kaders voor de wijk en per buurt staan in de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en 9 ton in. En om 5 ton bij te lenen voor je nieuwe hypotheek moet je al minimaal 70 duizend euro per jaar verdienen. Bij vrijwillige of onteigening verkoop van je huis kom je dus automatisch in de vrije huursector terecht waar je dus 1500 tot 2000 euro per maand mag ophoesten omdat je dan meer dan 40 duizend euro op de bank hebt staan. Na aftrek andere verplichte rekeningen hou je nog geen droog snee brood over om te eten, dit alleen omdat je je hele leven hard gewerkt hebt om iets leuks te kunnen doen na je pensioenleeftijd.	We kunnen uw individuele situatie niet beoordelen. De omgevingsvisie verplicht u niet om te verhuizen. Algemeen is het zo dat we in Utrecht veel waarde hechten aan betaalbaarheid. Juist omdat we zien dat de woningmarkt zo onder druk staat. Borging van betaalbaarheid ligt vast in actueel woonbeleid, niet in de omgevingsvisie.
119	Als eerste; stel ik voor dat mevr Lot van Hooijdonk van deze plannen worden afgehaald. Want zij heeft meer verkeerd, dan goeds gedaan voor de stad Utrecht. In grote lijnen kan ik me wel bevinden in de plannen, echter er zijn een aantal weg afsluitingen waar niet helemaal goed over is nagedacht wat de impact hiervan is. Er komt een grote concentratie woningen in en rondom Overvecht winkelcentrum, echter het openbaar vervoer is in deze plannen niet uitgedacht, zie ik. Bij deze plannen dienen de gebieden Industrieterrein Overvecht (autoboulevard) en het Gagelbos gebied erbij betrokken worden. Want, er moet ook nagedacht worden over woonmogelijkheden over de randweg NRU (gageldijk). Nu is het zo dat in dat gebied helemaal geen bebouwing of uitbereiding mogelijk is, terwijl hier een groot potentie is voor degene die tussen het groen willen wonen. Omsluiten van het Noorderpark is een goede uitbereiding met andere type woningen waarbij weer een doorstroming op gang gebracht kan worden. Doordat nu de woningmarkt zowat op slot is gezet is vindt er helemaal geen natuurlijke doorstroming (starters, doorstromers, gezinnen en ouderen).	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Verbetering van het openbaar vervoer maakt nadrukkelijk onderdeel uit van de visie. Zie hiervoor het hoofdstuk Veilig en verbonden. We stellen voor om geen woningen te bouwen op het bedrijventerrein Overvecht, omdat hier juist ruimte gemaakt wordt voor uitbreiding van bedrijvigheid, die elders in de wijk geen plek kan krijgen vanwege hinder. Daarnaast is het beleid van de gemeente om zo min mogelijk groen op te offeren voor woningbouw. Een van de doelstellingen is om meer doorstroming op gang te brengen. Dit doen we door onder andere meer variatie in het woningaanbod toe te voegen. Hierdoor kunnen onder andere Overvechters doorstromen, waardoor bijvoorbeeld eengezinswoningen vrij komen. Vanuit de gemeente Utrecht en de provincie worden er ook al acties opgezet om het fiets- en OV gebruik te stimuleren, zie bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit is helemaal gestopt. Als er woningen worden gebouwd moet ook denken aan ruime "studios" van rond de 50-60 m2. Deze typen woningen zijn dan geschikt voor starters met (max 1 kind) en voor ouderen (gemixt wonen) Als hiermee begonnen wordt dan zal de woningmarkt in beweging komen. Ook doen de woningshos (wellicht samen met de Gemeente) niet haar best om de gesloopte woningen sneller weer terug te bouwen. Zoals de Ivoordreef, is gesloopt, en het ziet er naar uit dat het 10 jaar gaat duren dat hier nieuwe woningen komen. Slechtere organisatie dan dit is niet mogelijk, tenzij dit natuurlijk met opzet in de plannen zijn mee genomen. Ik ben een groot voorstander van een leefbaar Utrecht als grote stad met een dorps karakter. De deel van de inwoners mogen best geleerd worden dat binnen de stad Utrecht je je auto niet moet gebruiken, maar een fiets of OV hier een beste alternatief voor is. Dit mag door de gemeente Utrecht best (eventueel met campagnes) actief aangespoord worden. Je kan daarbij gewoon eerlijk zijn dat wij geen stad willen worden (vele voorbeelden) waarbij het verkeer dagelijks vast komt te staan. Het ov gebruik wordt ook niet aangemoedigd, want het is best duur om met de bus naar het centrum van Utrecht te gaan. Jongeren kunnen nog op de fiets doen, maar er zijn ook inwoners die dit niet kunnen. Er mag best een regeling komen dat bijvoorbeeld degene die geen auto op hun naam hebben staan, een korting van 75% kunnen krijgen voor het OV. Dan zult u ook zien dat een deel van de inwoners automatisch afstand van hun auto zullen doen. De hele grote inkomsten die Utrecht binnen harkt dat afkomstig is van de auto, worden helemaal (of bijna niets) aan de OV uitgegeven. Dit is een gemiste kans.	https://ikfiets.nl. Daarmee proberen we zoveel mogelijk mensen op de fiets en in het OV te krijgen.
120	Het doel van de omgevingsvisie is het autogebruik verminderen en meer hoogwaardige OV toe te voegen. Tevens tracht de gemeente met deze omgevingsvisie de bereikbaarheid van alle bestemmingen te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteren en te minimaliseren naar 10 minuten waarbij verplaatsingen van bewoners tussen buurten wordt gestimuleerd. Bestemmingen en logische verplaatsingen Het is voor ons niet begrijpelijk waarom verplaatsingen van bewoners door buurten moet worden gestimuleerd. Tuindorp en Tuindorp oost zijn woonwijken met een rustige ligging en veel spelende kinderen op straat. Doorgaand verkeer door de buurt - ook als het gaat om fietsverkeer - is derhalve niet wenselijk en passend. In de omgevingsvisie Eykmanlaan geeft de gemeente juist expliciet aan dat Tuindorp en Tuindorp Oost horen tot de meest gewaardeerde woongebieden. Dit komt aldus de gemeente door de architectuur en (rustige) ligging van de buurt. De visie van de gemeente is om tuindorp te laten zoals het is. De voorgestelde wijzigingen door de gemeente in de omgevingsvisie Overvecht zijn daarmee strijdig. De wijk tuindorp heeft verschillende doorgaande routes. Doorgaand verkeer in de wijk beweegt zich via: Professor Leonard Fuchslaan, Professor Sjollemalaan, Professor JW Dieperinklaan, Meester Sickezlaan, Meester Tripkade, Schimmelpennicklaan, Linnaeslaan, Albrecht Thaerlaan, Professor van Bemmelenlaan, Professor Reinwardtlaan, Prof. Jordanlaan. Eventueel fietsend bestemmingsverkeer zou daarom uitsluitend door deze straten moeten worden geleid. Ik begrijp de wens van de gemeente om bestemmingen goed en snel bereikbaar te maken maar daarbij moet ook voldoende belang en aandacht wordt gegeven aan veiligheid en logische verbondenheid. Daarom is het belangrijk om te bekijken welke bestemmingen relevant zijn voor bewoners van de buurten Overvecht en Tuindorp. Bestemmingen binnen Tuindorp- die wellicht ook toegankelijk moeten zijn voor bewoners buiten de buurt - zijn de verschillende basisscholen OBS Tuindorp, De Paulusschool en De Regenboogschool. Al jaren is	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	algemeen bekend dat de scholen binnen Tuindorp vol zitten met voornamelijk kinderen uit de buurt. Tot op heden zijn er altijd nog wachtlijsten en volle klassen gevuld met kinderen uit de relevante postcode gebieden. Het is daarnaast niet de verwachting dat dit in de nabije toekomst zal veranderen. Derhalve is het niet logisch om deze scholen als realistische bestemmingen aan te merken. Tevens bevinden zich twee kerken in de buurt: de Tuindorpkerk en de Pauluskerk. In de wijk Overvecht zelf zijn reeds Katholieke en Protestantse kerken aanwezig. Het is derhalve wederom niet logisch om deze kerken aan te merken als realistische bestemming. Tevens bevindt zich aan de rand van de wijk: het Gerrit Rietveld College. Deze school is reeds zeer goed toegankelijk voor bewoners van Overvecht nu deze direct verbonden is met de wijk Overvecht via de Eykmanlaan, Darwindreef en zo verder de wijk in via de Vestadreef. Deze route volgt reeds het spoor aan de Overvecht zijde en daarom is het voor mij niet duidelijk waarom het noodzakelijk is dat een gelijke fietsroute wordt gecreëerd aan de andere zijde van het spoor midden door een woonwijk. Mocht die noodzaak er volgens de gemeente desalniettemin zijn dan zou de gemeente moeten streven deze fietsroute vanuit de wijk te richten op doorgaande wegen binnen de buurt in de richting van de relevante bestemmingen en niet midden in de wijk met een uitgang op specifieke rustige woonstraten zonder doorgaand verkeer bestemming (bijv. een tunnel ter hoogte van Pandoradreef, Vestadreef uitkomend op de Prof. dr. Magnuslaan welke straat rechtstreeks verbonden is met het rietveld college en reeds fungeert als een brede doorgaande straat binnen de buurt. Tot slot natuurlijk station Overvecht. Dit station is reeds vanuit en via de doorgaande routes binnen de wijk Overvecht toegankelijk. Voor de bewoners van de wijk Tuindorp is er mijn inziens geen noodzaak om de voorzieningen in Overvecht te bereiken anders dan winkelcentrum Overvecht. Deze is reeds zeer goed toegankelijk via de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Meester Tripkade of Brailledreef en derhalve zijn daar geen aanvullende routes noodzakelijk. Ik zie daarnaast geen waarde om de toegankelijkheid voor overige nabije bestemmingen te vergroten voor bewoners uit Overvecht. Men heeft het dan bijvoorbeeld over Winkelcentrum de Gaard. Dit winkelcentrum heeft dezelfde voorzieningen (en zelfs minder) dan het winkelcentrum in Overvecht. Daarnaast lijkt de bereikbaarheid van gezondheidscentrum Eykmanlaan niet relevant voor Overvecht bewoners omdat deze voorzieningen reeds in de wijk aanwezig zijn. Hopelijk is het niet het doel van de gemeente om (fiets)verkeer door de wijk Tuindorp naar het centrum Utrecht te leiden. De snelste en meest logische en veilige route vanuit Overvecht naar het centrum van Utrecht is reeds aanwezig via de Meester Tripkade. Veiligheid Bij het ontwerpen van plannen moet de gemeente de belangen en woonomgeving van een ieder binnen de stad Utrecht in acht nemen. Bewoners van de wijk Tuindorp zijn voornamelijk gezinnen met (jonge) kinderen. De wijk heeft verschillende (brede en smalle) straten. Doorgaande staten zoals reeds genoemd zijn vaak tweerichting verkeer en de niet-doorgaande staten zijn vaak eenrichtingsverkeer. In de meeste gevallen kiezen bewoners er - door de parkeerdruk in de wijk - voor om aan beide zijde van de straat te parkeren. De stoep is op sommige plekken in straten verbreed maar over het algemeen is dit niet het geval. Indien de gemeente ervoor kiest om de fietstunnels zoals in de afbeelding weergeven zal het doorgaand (fiets)verkeer door de buurt toenemen. Het is niet uit te sluiten dat naast 'regulier' fietsverkeer ook veel elektrische fietsen, elektrische steppen, elektrische bakfietsen, fatbikes en scooter/snorverkeer door de tunnels zal gaan. De huidige planning van tunnels zal ertoe leiden dat dit (fiets)verkeer soms op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoge snelheid door de eenrichtingsstraat Prof. Hugo de Vrieslaan zal gaan. Deze straat is niet voorzien van een brede stoep, auto's parkeren aan weerszijden en er spelen en wonen vele (jonge) kinderen in de straat die tussen de auto's door de straat op schieten. Hierdoor wordt een zeer onveilige situatie gecreëerd. Hetgeen een onverantwoord risico geeft ten opzichte van de belangen die er mogelijk zijn om de bereikbaarheid van bestemmingen te vergroten. Logische en ook veiligere alternatieven zouden zijn om dit fietsverkeer via de Prof. Dr. Magnuslaan via de Prof. Reinwardtlaan/Prof. Jordanlaan de buurt uit te leiden. Of via een tunnel rondom Station Overvecht via de Albrecht Thaerlaan en Meester Tripkade of Van Bemmelenlaan naar de Prof. Reinwardtlaan. Dit zijn reeds brede doorgaande straten welke zijn ingericht op doorgaand (fiets)verkeer. Overlast Het is algemeen bekend dat tunnels leiden tot overlast. Dit kan overlast zijn in de vorm van hangjongeren of graffiti maar ook afval. Dit is reeds zichtbaar op de prof. Jordanlaan waar de schoolgaande jongeren zich dagelijks vanuit het Gerrit Rietveld College richting de Albert Heijn verplaatsen. In de Prof. Jordanlaan is zeer regelmatig overlast van jongeren die belletje lellen, containers omschoppen of die afval op de grond dumpen. Dit zal alleen maar meer en meer door de wijk toenemen als de routes vanuit de school ook door de wijk worden geleid. Tevens zijn er op dit moment al veel gevaarlijke situaties doordat middelbare scholieren met hoge snelheid op fatbikes door de Prof. Jordanlaan en Albrecht Thaerlaan razen. Mochten deze tunnels ook gebruikt worden door uitgaansverkeer dan leidt dit gegarandeerd tot geluidsoverlast. De doorgangen via tunnels onder het spoor naar de wijk Tuindorp zullen het woongenot en de rust binnen de wijk Tuindorp in ernstige mate verslechteren. Criminaliteit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Binnen de wijk Tuindorp hebben wij in toenemende mate last van criminaliteit. De politie heeft hier enige tijd nog waarschuwingen uitgedaan om alert te zijn en aanvullende maatregelen te nemen. Ondanks de oplettendheid van buren is er vaak criminaliteit in de vorm van (fietsen)diefstal en auto- en woninginbraken. Op het moment dat de gemeente de voorgestelde fietsroutes creëert, geeft de gemeente dieven meer gelegenheid om de buurt gemakkelijk te verlaten via verschillende vluchtroutes. Mijn vrees is dat dit dus zal leiden tot een toename van de criminaliteit binnen de wijk Tuindorp. Alternatief Ik ben van mening dat de Meester Tripkade en de Eykmanlaan reeds afdoende zorgen voor bereikbaarheid voor bewoners van Overvecht van bestemmingen binnen de wijk Tuindorp en vice versa. Mocht de gemeente van mening zijn dat het belangrijk is dat bestemmingen in de wijk Tuindorp beter bereikbaar zijn dan zie ik een alternatief bij een onder (of overgang) bij het station Overvecht waardoor het verkeer via de Albrecht Thaerlaan naar de Meester Tripkade of Eykmanlaan kan worden geleid en bij bestemmingen binnen de buurt gemakkelijk gebruik kan maken van de Linnaeuslaan en de Van Bemmelenlaan. Geen enkel belang of noodzaak zie ik voor het creëren van een doorgaande (fiets)route door de Prof. Hugo de Vrieslaan. Hopelijk is dit schrijven afdoende duidelijk en geeft het argumentatie voor de gemeente om haar plannen nader te wijzigen. De veiligheid van de kinderen in onze buurt staat voorop. Ik vraag de gemeente daarom ook vanuit dit oogpunt haar plannen te wijzigen. Mocht het noodzakelijk zijn dat ik deze zienswijze mondeling toelicht dan ben ik daartoe uiteraard bereid.	
121	Afsluiten van de toegangswegen kan een enorm probleem geven als er bij de vechtsebanen waar ammoniak gebruikt wordt een calamiteit ontstaat, als dat gebeurt kan je niet genoeg vluchtwegen hebben.	Wij richten het mobiliteitssysteem van Utrecht niet in op dit soort calamiteiten, waarbij u er vanuit gaat dat iedereen tegelijk met de auto moet. De toegankelijkheid van de wijk voor nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking en invoer van maatregelen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En de verkeersveiligheid terugbrengen in Overvecht doe je mij inziens niet door wegen versmallen en afsluiten, maar door camera's en flitspalen en lik op stuk beleid Opvoeden noemen wij dat.	Handhaving is een belangrijk onderdeel bij de aanpak van verkeersonveiligheid, maar slechts beperkt en zeker niet altijd/permanent beschikbaar. Met de herinrichting van straten zetten we in op duurzaam veilige situaties.
122	Een prachtige visie. Het is een eerste stap om het autogebruik te verminderen, het groen te behouden en tegelijkertijd het woningaanbod te vergroten. Heel fijn! Natuurlijk levert het nieuwe verkeersplan, ook voor mij, de nodige aanpassingen in mijn gedrag op maar dat doe ik graag want ik zie dat het totale plaatje van de wijk verbetert. En vooral: de verkeersveiligheid! Ik zou als advies mee willen geven dat de verschillende hulporganisaties oplossingen gaan zoeken met de mensen voor wie de plannen echt problemen opleveren. Individueel en op maat. Ik heb gemerkt tijdens de participatiebijeenkomsten dat mensen erg hangen aan het hebben van een eigen auto. Het is niet voor iedereen eenvoudig om alternatieven hiervoor op een rij te zetten. Om de acceptatie van de visie en de daaruit voorvloeiende plannen te vergroten en versnellen, is het aanbieden van ondersteuning hierbij noodzakelijk.	Hartelijk dank voor uw positieve reactie en advies. Wat betreft uw advies: de omgevingsvisie gaat vooral over de ruimtelijke inrichting/maatregelen. U heeft gelijk dat mensen soms hulp nodig hebben bij de mobiliteitstransitie. Deze gewenste verandering gaat ook niet van de ene op de andere dag. Vanuit verschillende projecten/programma's en samen met andere partijen werken we hier ook aan, maar dit is geen onderdeel van de omgevingsvisie.
123	Na zorgvuldige bestudering van de voorgestelde plannen van de gemeente voor de herontwikkeling van de wijk Overvecht tot het jaar 2040, voel ik de noodzaak om enkele opmerkingen te uiten, die ik graag via deze e-mail wil delen. Hoewel ik deelgenomen heb aan een enquête, merk ik op dat mijn antwoorden en opmerkingen niet weerspiegeld worden in deze plannen. Ik betwijfel ten zeerste of ik de enige ben die deze zorgen deelt, gezien mijn gesprekken met medebewoners. Het voorgestelde plan om woningen en werkruimtes toe te voegen aan de wijk, evenals het verminderen van autoverkeer en hoofdwegen, lijkt gebaseerd te zijn op een visie waarbij mensen voornamelijk gestimuleerd worden om gebruik te maken van openbaar vervoer,	Wat betreft uw mening en die van medebewoners kunt u meer lezen in het participatieverslag. De inbreng uit bijeenkomsten, enquêtes, etc is meegenomen bij het opstellen van de omgevingsvisie. Wat betreft onderbouwing en onderzoek met betrekking tot de verschillende maatregelen verwijzen we u naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsen of lopen. Deze benadering lijkt echter eerder vanuit een theoretisch oogpunt dan vanuit de concrete behoeften van de wijkbewoners te zijn ontwikkeld. Overvecht beschikt reeds over voldoende veilige fietspaden, waarover de consensus onder bewoners duidelijk is. Het tekort aan parkeergelegenheid in Overvecht is momenteel al een punt van zorg. Desondanks blijft de gemeente vasthouden aan het verminderen van parkeerfaciliteiten, zonder voldoende betrokkenheid van de bewoners bij dit besluitvormingsproces. Ik ben tevens bezorgd over het gebrek aan gedegen onderzoeksresultaten die de haalbaarheid en impact van de voorgestelde plannen aantonen, alsook over de bereidheid van bewoners om gebruik te maken van alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fietsen. Ook ontbreekt informatie over de huidige bezettingsgraad van het openbaar vervoer en of dit de voorgestelde veranderingen kan ondersteunen. Het recente voorbeeld van "Overvecht van het gas af" illustreert het belang van nauwkeurige planning en realistische uitvoering van dergelijke initiatieven. Wellicht verdient het prioriteit om eerst de veiligheid in de wijk aan te pakken, aangezien dit aspect momenteel niet voldoende aandacht lijkt te krijgen in de plannen, wat buiten de scope van het project valt. Naar mijn mening is een heroverweging van het plan noodzakelijk, gezien de mogelijke negatieve gevolgen die anders kunnen optreden.	
124	Ik ben betrokken geweest als visiedenker bij de omgevingsvisie Overvecht. Ik denk dat het een mooie visie is geworden waar veel inwoners blij van worden. Dus complimenten daarvoor.	Wij kunnen ons voorstellen dat u zich zorgen maakt over wat het toevoegen van meer woningen betekent voor de wijk Overvecht. Het klopt inderdaad dat het in sommige gebieden drukker zal worden. In de Omgevingsvisie Overvecht hebben we daarom ook gekeken naar hoe we

Nr.	Reactie	Antwoord
	Één punt waar ik wel over val is de basis en hoofdopgave voor deze visie, namelijk dat er 5000 woningen en 3000 werkplekken bij móeten. In mijn mening móet dat helemaal niet en moeten we dat vooral niet willen. En zou het dwingende karakter van deze alomvattende opgave van de visie af moeten. Ik heb hiervoor een aantal redenen: 1) Lange-termijn ontwikkeling van de zeespiegelstijging en het klimaat in zijn geheel. We weten allemaal dat de zeespiegel stijgt en dat de stijging telkens harder gaat dan we even daarvoor aannamen. Hierdoor is het zeer onwenselijk en dom om laag Nederland telkens voller te bouwen en onze kleinkleinkinderen op te zadelen met steeds grotere problemen. Ook al duurt het wellicht nog 100 of 200 jaar, ooit zal laag Nederland verlaten moeten worden. Dit kost alleen maar meer moeite als we daar nu al niet op inspelen. 2) het sociaal en gezond welbevinden in een steeds drukkere omgeving gaat achteruit. Door de grote aantallen woningen en met name de bewoners daarin wordt Utrecht alsmaar drukker. Ook al is het positief dat wordt ingezet op meer vervoer met fiets, lopend en OV, zal het totale verkeer toch toenemen, met stijgende overlast qua geluid, fijnstof en onveiligheid tot gevolg. De gemiddelde Overvechter is moeilijk uit de auto te krijgen en heeft ook vaak maling aan regels of snelheidslimieten 😔. Daar komt bij dat het buurtgevoel steeds minder wordt wanneer er veel hoogbouw is en dat zal met deze visie alleen maar toenemen, in een wijk waar toch al weinig sociale cohesie is. 3) de Randstad is al bovengemiddeld dicht bebouwd. Dat zouden we niet moeten gaan versterken, maar meer spreiden. Drenthe, Overijssel, Limburg zijn hoger liggende provincies met een stuk minder inwoners, dus zorg dat daar bijgebouwd wordt. Of zet in en maak beleid op een bevolkingsafname in plaats van een toename te willen faciliteren.	de openbare ruimte zo prettig mogelijk kunnen inrichten, zodat er voor de nieuwe en bestaande bewoners van Overvecht voldoende ruimte is om zich door de buurt te bewegen, te ontspannen, elkaar te ontmoeten, te sporten en bewegen en door het groen te wandelen. We proberen een goede balans te vinden tussen enerzijds verdichten, en anderzijds ook voldoende rustige plekken in de wijk te behouden. Door de auto minder ruimte te geven, door wegen te versmallen en knips te maken in de verkeersstructuur, kunnen we de openbare ruimte prettiger inrichten: groener, en met meer ruimte voor fietsers en voetgangers, en minder luchtvervuiling. Hierdoor komen mensen ook meer met elkaar in contact, en is er meer levendigheid op straat. Hiermee willen we ook bereiken dat mensen zich prettiger en veiliger voelen op straat, en bijdragen aan het buurtgevoel.
125	Ik woon met veel plezier in Overvecht, het is echt een fijne wijk om te wonen. Als ik Overvecht in fiets heb ik echt een gevoel van thuiskomen.	Dank voor uw positieve reactie op de ontwerp omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is echter slechts één ding dat me echt tegenstaat van deze verder mooie wijk: de vele auto's. Als ik de balkondeur openzet hoor ik voortdurend autogeraas (ik woon ter hoogte van Theemsdreef). Ik zit daarom ook eigenlijk altijd met noise-cancelling oortjes op het balkon. Ik voel me ook regelmatig onveilig als fietser vanwege de vele hardrijders. Ik wandel graag door het groen van Overvecht, maar ook daar voel ik me opgejaagd door alle auto's. Oversteken bij de wandeling is elke keer een uitdaging en het is me al regelmatig overkomen dat ik bijna ben aangereden doordat een auto veel harder rijdt dan toegestaan, soms zelfs vliegend over een (lage) drempel. Het fietspad langs de busbaan van Shopping Center Overvecht aan de Zamenhofdreef is dan echt een verademing, eindelijk is dat geraas wat verderop en daar kan ik wel fijn oversteken. Ik vind het daarom echt een heel goed plan om het autoverkeer terug te dringen en hoop van harte dat dit gaat lukken. Dat zou Overvecht echt een veel fijnere wijk maken. Nu zag ik dat er een protest was georganiseerd om het autoverkeer mogelijk te houden. Ik ben het daar echt hartgrondig mee oneens. Volgens mij moeten mensen wennen aan het idee wat vaker de fiets pakken in plaats van met de auto naar de winkels. Dat vergt aanpassingskracht, maar daar komen ze heus wel overheen. In 2040 kijken we er dan met verbazing op terug dat er zoveel ruimte was voor de auto in Overvecht. Wellicht kent u de beelden van de prachtige Vismarkt in Groningen die in de jaren 70 als parkeerplek diende. Of recenter en dichter bij huis: de autoweg bij Hoog Catharijne. Het autocentrische stadsbeeld is hopeloos ouderwets. Tijd voor Overvecht om mee te veranderen!	

Nr.	Reactie	Antwoord
126	Deze plannen zijn helemaal top. Ik zou niet luisteren naar de verwende groep mensen die nooit in hun leven hebben gefietst in Overvecht. Dankjewel gemeente Utrecht!	Dank voor uw positieve reactie.
127	N.a.v. het ontwerpplan en mijn bezoek aan een informatieavond in Overvecht wil ik op een bepaald onderdeel van dit plan reageren. Het gaat met name om het onderdeel: Verbinding van de wijk Overvecht met de wijk Tuindorp middels 2 nieuw aan te leggen fiets/wandeltunnels onder het spoor. Mijns inziens zijn deze fiets/wandeltunnels volstrekt overbodig/nutteloos en is er sprake van onnodige geldverspilling wat voor veel andere nuttige zaken gebruikt zou kunnen worden. Tevens zal er een zeer verkeersonveilige situatie ontstaan op de Albrecht Thaerlaan. Ik ben hier dus volstrekt op tegen. Argumentatie: 1: Ik woon al meer dan 40 jaar in Tuindorp, wandel en fiets wekelijks meerdere keren naar Overvecht, Arnodreef, Overkapel of Winkelcentrum Overvecht voor boodschappen, sporten of om naar zwembad de Kwakel te gaan. Ik woon op de Prof. Dr. Magnuslaan, het verlengde van de Albrecht Thaerlaan en maak altijd gebruik van de mogelijkheid via de Tripkade te fietsen of wandelen of via de spoorwegovergang Eykmanlaan/Darwindreef. Dit volstaat volledig en leidt niet of nauwelijks tot 'om moeten lopen of fietsen'. (reken uit met Googlemaps) Dus voor wie zal dit een verbetering betekenen?? 2: Op de infoavond werd gerefereerd aan 'gezelligheid en verbinding voor mensen uit Overvecht om in de wijk Tuindorp te wandelen" In de wijk Tuindorp zijn geen algemene voorzieningen zoals winkel, bibliotheek, café of buurthuis. Waar moeten mensen dan heen wandelen en hoe tref je elkaar?? Ik heb gevraagd aan mensen van Overvecht tijdens de infoavond wat zij ervan vonden: Niemand zag de meerwaarde van een wandel/fietstunnel in om in een andere wijk te gaan wandelen, waar niets te beleven is. Wil iemand dat toch graag	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	doen, dan kan hij/zij gemakkelijk 500 meter omlopen om via de spoorweg over te steken, want het is bedoeld als 'ommetje". De algemene voorzieningen die er wel zijn in Tuindorp, zijn speeltuin De Pan, en het Rietveld College. Deze voorzieningen zijn prima via de fietspaden en wandelpad bij de spoorwegovergang en onderdoorgang te bereiken zonder in een wirwar van kleine straatjes te belanden wat alleen maar onhandig is en verkeersonveiligheid met zich meebrengt. In Speeltuin de Pan ontmoeten mensen uit Overvecht en Tuindorp elkaar en voorziet dit ook in iets gemeenschappelijks. Dit gebeurt niet door 's avonds in een stille wijk te gaan dwalen. Een andere speelvoorziening is het Lubroveldje, dat zeer druk gebruikt wordt en soms overvol is, maar goed bereikbaar via de Tripkade of Kardinaal de Jongweg. Mij lijkt dat het voor alle jongeren fijn is om in de eigen wijk een speelveld, voetbalplek, tafeltennistafel, bankjes etc te hebben. Ik fietste door de wijk Overvecht en zag wat mannen en jongens op de stenen van winkelcentrum Overvecht staan voetballen.Waar is hun voetbal- speelveldje? Het geld zou beter gestoken kunnen worden in gezellige ontmoetingsplekken zoals voetbal/tafeltennis/kinderspeeltuin met bankjes zodat men elkaar (zowel volwassenen met kleine kinderen als jongeren) kan treffen op een positieve manier, dan in een zinloze wandel/fietstunnel. Ik woonde er al toen de auto-onderdoorgang (De Tripkade) gemaakt werd. Een enorme operatie, waarbij heel veel water weggepompt moest worden wat het budget enorm liet overschrijden. Gaat nu hetzelfde gebeuren met de aanleg van deze fietstunnels, die geen enkele meerwaarde lijken te hebben?? 3. Veiligheid/onveiligheid. De Albrecht Thaerlaan, met in het verlengde de Prof. Dr Magnuslaan, waar de wandel/fietstunnels op uit zouden moeten komen, zijn beiden smal en worden met name 's ochtends en aan het eind van de dag zeer druk gebruikt door fietsers, automobilisten en wandelaars voor woon-werkverkeer en het naar school brengen/halen of zelf naar school gaan. Dit levert momenteel al vaak verkeersonveilige situaties op. Uitgeprobeerd wordt nu al dat de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen in deze straten in de ochtend en eind van de dag niet mogen auto rijden, vanwege het veiliger brengen/halen van de schoolkinderen. De uitrit van de Kastanjehof op de Prof. Dr. Magnuslaan heeft al voor verschillende ernstige 'fietsongelukken' gezorgd. Er gaat zeker nog meer verkeersonveiligheid ontstaan wanneer er 2 fiets/wandeltunnels op de Thaerlaan gaan uitkomen, waardoor onoverzichtelijke situaties gaan ontstaan. De schoolgaande jeugd van het Rietveldcollege rijdt voor een deel op scootertjes, e- bikes en Fat bikes, naast een groot deel gewone fietsen. Ontzettend gevaarlijk wanneer deze uit een tunnel op de drukgebruikte Albrecht Thaerlaan gaan uitkomen. Tegelijkertijd onzinnig, omdat deze schoolkinderen momenteel prima over de spoorwegovergang middels een fietspad, direct op het Rietveldcollege aanrijden, zonder door een woonwijk te hoeven 'kriskrassen'. Tot zover mijn onderbouwing om geen geldverslindende, dure extra fietstunnels, naast de reeds bestaande goede mogelijkheden om Overvecht en Tuindorp met elkaar te verbinden, aan te gaan leggen.	
128	Inzake bovenvermeld onderwerp heb ik 25 april jl. de inloopbijeenkomst bezocht. Het was een drukbezochte bijeenkomst met nogal wat ongeruste omwonenden. Zelf ben ik één van de bewoners van de La Bohèmedreef en ben uiteraard bevooroordeeld. Bij uw wijkbericht was een kaart afgedrukt met daarop ingetekend een HOV-route deels over de La Bohèmedreef. Ik kan mij niet voorstellen, dat wanneer men de situatie ter plekke heeft aanschouwd men tot een besluit komt om juist daar een HOV-route te plannen. De La Bohèmedreef is een vrij smalle straat waar 2 elkaar tegemoetkomende auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren. Aan de ene zijde bevindt zich een rij van 12 woningen en aan de andere zijde is een park met een Johan Cruijff court, een basketbalveld, een kinderspeelplaats met een spartelvijver en bij een vorstperiode een ijsbaan mogelijk gemaakt door de ijsclub Berezina. Zeker bij mooi weer is het een drukte van belang met mensen, die een	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekje in het park prefereren boven het balkon van hun flatwoning terwijl hun kinderen hun vertier zoeken in de spartelvijver. Het is een gegeven, dat water op kinderen een onweerstaanbare aantrekkingskracht heeft en ik zie dan ook vanuit mijn woning dat de kinderen enthousiast de auto uitspringen en de straat al oversteken terwijl hun ouders de auto nog moeten verlaten. Tot op heden gaat het nog steeds goed, temeer de La Bohèmedreef geen drukke doorgaande weg is, maar door uw plannen worden daar levensgevaarlijke situaties gecreëerd welke verre van wenselijk zijn. Ik hoop dan ook, dat mijn argumentatie er mede toe kan bijdragen tot een wijziging van uw plannen.	
129	De plannen voor Overvecht zien er mooi uit. Ik ben blij om te zien dat er veel ruimte is voor groen en voor de fiets. Ik zie het autogebruik in de wijk graag afnemen (vanwege veiligheid, geluid en luchtkwaliteit) en ben blij dat de omgevingsvisie Overvecht die kant op stuurt. Bewoners hechten aan hun auto, dus er komen vast negatieve of defensieve reacties. Laat je niet ontmoedigen. De plannen zien er mooi uit en er zijn ook veel mensen zoals ik die het juist prettig vinden om in een wijk te leven met meer groen en minder asfalt. En hopelijk reageren er ook een paar om dit aan jullie te laten weten :) Dus goed bezig! Hopelijk worden veel van de plannen (snel) gerealiseerd!	Dank voor uw positieve reactie.
130	Gebruiker van "Grootwinkelcentrum Overvecht" Ik maak 2x in de week gebruik van het centrum, helaas heb ik een TIA gehad = gedeeltelijk uitval van mijn van evenwicht eveneens gedeeltelijk uitval van mijn rechterbeen vanwege een 2x een TIA Helaas is het bijna dagelijks vol met geparkeerde auto's	Het parkeren bij het Grootwinkelcentrum Overvecht wordt in het kader van het Toekomstplan Overvecht Centrum uitgewerkt. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/folders/overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn persoonlijke omstandigheden zijn niet van toepassing op anderen ECHTER er wordt vaak door vele uit andere wijken/steden/dorpen ruim en veelvuldig ingekocht door gezinnen METEN IS WETEN MET NAME VOOR BESTUURDERS Hoeveel parkeerplaatsen zijn er MOMENTEEL bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 1 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland in de nieuwe visie bij Grootwinkelcentrum Overvecht ? 2 Hoeveel parkeerplaatsen zijn ingepland voor vergunninghouders ? 3 Hoeveel betaalde parkeerplaatsen zijn er ingepland ?	
131	Met name maak ik me zorgen over de impact van de specifieke hoogstedelijke bebouwing met hoogbouw van 70 meter rondom station Overvecht op de lichtvervuiling en het karakter van de zowel dit deel van Overvecht als de wijk Tuindorp Lichtvervuiling: De voorgestelde hoogbouw kan leiden tot aanzienlijke lichtvervuiling in de omgeving. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid en het welzijn van de bewoners. Ik verzoek u om rekening te houden met de effecten van verlichting op de nachtelijke hemel en om passende maatregelen te nemen om lichtvervuiling te minimaliseren. Karakter van de wijk: Tuindorp heeft een uniek karakter met laagbouw, gericht op gezinnen en met groene ruimtes. De voorgestelde hoogbouw van 70 meter hoog is een verdubbeling (zover ik kan zien) van de huidige bebouwing, die al hoog is). En staat haaks op dit karakter en kan afbreuk doen aan de identiteit van onze wijk. Ik pleit ervoor om het historische en culturele karakter van Tuindorp te behouden en te	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Eventuele lichtvervuiling in een stedelijke omgeving is daarin geen standaard aandachtspunt. In het stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Ingeval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en

Nr.	Reactie	Antwoord
	versterken. Het lijkt mij daarom logisch om opbouw van hoogtes logischer op te bouwen en niet zo'n groot contrast zo dicht/direct naast eensgezins woningen te plaatsen. Ik maak me tenslotte ook zorgen over de minimale aandacht aan dit onderwerp in de visie, en vraag me af of mensen dit voldoende hebben gezien en realiseren wat dit betekent. Daarnaast weet ik dat er verschillende zorgen zijn mbt de tunnels. Ik begrijp dat de verbinding geoptimaliseerd moet worden, maar vraag wel voldoende aandacht voor veiligheid. Tenslotte wil ik aangeven dat ik de omgevingsvisie er op grote lijnen goed uit vind zien en hoop dat het tot mooie verbeteringen gaat leiden. Ik verzoek u vriendelijk om mijn bezwaren serieus te nemen en te overwegen bij het vaststellen van de definitieve plannen. Laten we samen streven naar een duurzame en leefbare woonomgeving voor alle bewoners van Overvecht, maar ook voor het behoud van de mooie kenmerken van de wijk Tuindorp.	de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing.
132	- Ik vind het belangrijk dat er geen parken en bomen worden verwijderd. Er wordt aangegeven dat het plan "groen in de wijk zoveel mogelijk wil behouden en versterken." Toch lees ik ook, "nieuwe bebouwing effect kan hebben op groenstructuur." Het is mij niet duidelijk op welke schaal groen in dit geval zou moeten wijken voor nieuwe bebouwing in het plan. Hier zou de gemeente iets duidelijker over kunnen zijn. Gaat het om 1 boom of om een hele rij? - Al hoewel ik altijd voor betere OV verbindingen en betere fietsroutes ben, vind ik niet dat dit perse ten koste hoeft te gaan van de doorstroming met de auto. Ik ben er op tegen dat sommige wegen volledig afgesloten worden voor auto's. Dit zal vermoedelijk zorgen voor extra drukte op de Einsteindreef, Henry Dunantplein en de Albert Schweitzerdreef / Karl Marxdreef / Ringweg richting de A2 en A27.	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de omgeving van Overvecht Centrum, het station en de omgeving van de HOV haltes. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook deel B, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze wegen staan al vaak vast. Ook ervaar ik nu al geluidsoverlast van de Einsteindreef. Ik vrees dat door de plannen de overlast zal toenemen. Graag zou ik zien dat alternatieve routes naar de snelwegen alsnog mogelijk blijven, misschien met meer drempels of lagere maximum snelheden als dit nodig blijkt. Het lijkt mij beter om het gebruik van OV en Fiets te stimuleren door te belonen in plaats van het afstraffen van het kiezen voor de auto. De overgang zou met deze plannen te hard gaan voor de wijk Overvecht is mijn mening. - Ik ben er op tegen dat er parkeerplekken verdwijnen en mensen mogelijk verder van huis zullen moeten parkeren. Dit zou voor bewoners veel ongemak kunnen betekenen. - Ook zou ik graag zien dat de nadruk wordt gelegd op bouw van Sociale Huur en Middensegment, in plaats van een gelijk aantal sociale huurwoningen als voorheen en 50% vrije huur. Dit om ervoor te zorgen dat mensen uit de wijk ook de kans hebben om in de wijk te blijven wonen inplaats van grootschalige “gentrificatie". - Verder ben ik er sterk op tegen dat er mogelijk een school voor Voortgezet Onderwijs zal komen aan de Grote Trekdreef. Dit zal vermoedelijk voor veel overlast (geluid, drukte, afval) zorgen voor bewoners in deze compacte buurt (gebied Oranjerivierdreef, Pretoriadreef, Zambesidreef) die nu bijzonder is doordat het juist groen en rustig is ondanks de vele bewoners.	locatie. Bomen worden bij kap altijd gecompenseerd volgens de gemeentelijke richtlijnen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Binnen de sociale huur is het mogelijk om middels buurtvoorrang Overvechters voorrang te geven bij het toewijzen van een sociale huurwoning. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is

Nr.	Reactie	Antwoord
		over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.
133	Hierbij wil ik graag reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierin is in deel A aangegeven dat er plannen zijn voor twee nieuwe fietstunnels, ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan in Tuindorp en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het is mij volstrekt onduidelijk wat de noodzaak van dergelijke nieuwe verbindingen is, ook bij toename van het aantal woningen/bewoners in Overvecht in de toekomst. De beoogde verbindingen betreffen namelijk geen doorgaande route, en om nieuwe doorgaande routes dwars door een woonwijk waar veel jonge kinderen wonen te realiseren, is zeer onwenselijk om voor de hand liggende redenen. In deel B zou de onderbouwing moeten staan, maar het enige dat ik hierover lees is het volgende op p. 11: “...voor fietsers en voetgangers te verbeteren en ontbrekende schakels in het network toe te voegen” Echter, nergens wordt onderbouwt waarom dit ontbrekende schakels zouden zijn. In deel A staat nog op p. 25: “De barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU wordt verminderd door toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen.” Die barrierewerking van het spoor is echter niet ontstaan door het ontbreken van verbindingen onder/over het spoor, maar door de verschillen in de wijken en de bewoners. Die barriere los je niet op door lukraak nieuwe tunnels/bruggen te bouwen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom, er wordt geen onderbouwing gegeven van de nieuwe verbindingen. Er wordt ook niet aangegeven dat de huidige fietsverbindingen onder het spoor, via Brailledreef, Meester Tripkade en Darwindreef, onvoldoende zijn voor nu en in de toekomst. Ik ga als bewoner van Tuindorp zeer geregeld met de fiets naar voorzieningen in Overvecht (bijv. Steck, station of squashcentrum), en ik ervaar geen enkele belemmering om daar met de fiets te komen via de huidige routes. Ik vraag u daarom met klem het plan met de nieuwe fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal resulteren in ofwel: Tunnels die niet gebruikt worden, met een hoop overlast voor omwonenden bij de bouw en verspilling van publieke middelen; Tunnels die wel gebruikt worden, maar niet door de beoogde doelgroep (forenzen), maar alleen door overlastgevers (fatbikes, scooters), die ook nog eens voor onveilige situaties zorgen.	
134	Hoewel u vast al de negatieve geluiden en tegenpetities ter ore zijn gekomen over de Omgevingsvisie voor Overvecht, zou ik hierbij graag een positieve reactie laten horen om te laten zien dat niet alle inwoners van Overvecht tegen de Omgevingsvisie zijn. Ik wil u complimenteren met de prachtige ideeën die u voor Overvecht hebt uitgewerkt en ik zie hierin dat u ook goed over de praktische uitwerking hiervan hebt nagedacht. Met meer groen, minder auto, stadsboulevards etc. denk ik dat Overvecht een nog mooiere plek gaat worden en dat dit ook de luchtkwaliteit en het milieu ten goede zal komen. De tegenstanders zullen waarschijnlijk o.a. automobilisten zijn die de Brailledreef vlakbij mijn huis nu een prachtige racebaan vinden en vrezen dat dit hun straks wordt afgepakt, maar des te meer reden om het plan wel door te zetten zodat Overvecht naast mooier en groener ook een veiliger plek wordt.	Dank voor uw positieve reactie.

Nr.	Reactie	Antwoord
135	Hierbij wil ik laten weten het niet eens te zijn dat de carnegiedreef autovrij wordt. Dit is een belangrijke route om van de woonbuurten naar de ringweg te komen. Maar ook naar zuilen. Deze route afsluiten zorgt voor veel meer verkeer op de enige andere route die dan overblijft om de wijk uit te komen. En dit wordt alleen maar verergerd wanneer ook de fransicusdreef wordt aangepast naar een eenbaansweg. De vele wegafsluitingen zorgen voor een enorme toenemende druk op de ringweg, waar je nu al vaak in de file staat. Dit zal alleen maar toenemen waardoor het niet meer aantrekkelijk is om in Overvecht te wonen als je afhankelijk bent van de auto om naar je werk te komen. Er ligt al een goed breed fietspad langs de carnegiedreef en dat is voldoende. Ik maak zelf veel gebruik van zowel de weg als het fietspad en ben als bewoner van de wijk tevreden over beiden. Het is fijn dat de gemeente zijn best doet om een mooi duurzaam en groen plan te maken. De afsluiting van zeer veel doorgaanswegen, zoals de carnegiedreef is daarvoor niet nodig en creëert alleen maar problemen en overlast voor de wijkbewoners. Daarmee wordt het doel voor een betere verbinding niet behaald en juist moeilijker gemaakt.	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt.
136	Wij maken ons grote zorgen over het voornemen om meer sport activiteiten toe te staan dan wel de mogelijkheid daartoe te creëren in het gebied Noorderpark. Dit gebied is voortgekomen uit een wel overwogen plan om recreatie maar vooral ook natuur samen een plek te geven naast een agrarische functie. Door nu te gaan schuiven naar meer sport activiteiten zal dit ten kosten gaan van de natuurwaarden die zich daar juist goed aan het ontwikkelen zijn. Andere functies met meer mensen en vooral meer geluid zullen absoluut een verstoring geven van de Flora en Fauna.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiële zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast vinden wij het zeer ongepast dat een plan wat zo zorgvuldig met alle betrokken organisaties is opgesteld nu alweer open te breken voor andere zaken die naar onze mening daar absoluut niet horen te zijn. Als Agrarische Natuurvereniging Noorderpark en omgeving vragen wij u dan ook uw plannen aan te passen en niet de stad weer een stukje te laten opschuiven naar het landelijkgebied.	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
137	Als bewoners van Professor Ritzema Boslaan (Tuindorp) willen wij middels deze mail onze bezorgdheid uiten over het voorgestelde plan voor de aanleg van een fietstunnel als onderdeel van de Omgevingsvisie Overvecht. En dan specifiek de fietstunnel in het midden van de wijk, naast station Overvecht, uitkomende op de kruising Albrecht Thaerlaan en Prof. van Bemmelenlaan. Allereerst willen we stellen dat we zowel begrip hebben als steun geven aan de wens om Overvecht beter te onsluiten en koppelen aan andere wijken, inclusief Tuindorp. Onze punten hieronder gaan dus over het hoe, niet over het basale uitgangspunt. In onze optiek bezorgt dit specifieke project (deze specifieke fietstunnel) meer problemen dan dat dient op te lossen. Onze belangrijkste zorgen, vragen en opmerkingen met betrekking tot deze voorgestelde fietstunnel zijn als volgt:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1) Toegang eigen oprit: Onze eigen oprit ligt precies aan het geplande fietspad. Wij hebben een thuiswonende zwaar gehandicapte zoon en hebben voor hem vanuit zijn verzorgkamer in de tuin een pad laten aanleggen naar onze oprit zodat hij met rolstoel vanuit zijn slaapkamer naar zijn vervoer kan worden gereden; zowel eigen vervoer als schoolvervoer. Het geplande fietspad zal de toegang naar onze oprit wegnemen of belemmeren. Tevens maken we ons zorgen om belemmeringen van de toegang naar onze oprit vanwege de huidige draai die wij moeten maken van onze oprit naar de weg (de Thaerlaan is eenrichtingsverkeer dus we kunnen alleen richting/over het geplande fietspad uitrijden). Deze draaicirkel zal worden geblokkeerd door het fietspad. Mochten we over het fietspad kunnen rijden met een rolstoelbus/auto, dan zullen wij ofwel achteruit moeten rijden naar onze oprit, dan wel achteruit uit moeten rijden over dit fietspad naar de weg, dit lijkt ons beide erg gevaarlijk. De toegankelijkheid van onze oprit voor rolstoel-auto/bus en schoolvervoer is essentieel voor de maatschappelijke participatie van onze zoon. 2) Onveiligheid: De geplande fietstunnel ligt op een stuk weg waar vanwege de vergrootte breedte van de Thaerlaan (tov de rest van de straten) overdag het gros van het vrachtverkeer (veel te hard) de straten inrijdt en is de enige plek in de buurt waar vrachtverkeer kan keren (dit geldt voor alle verbouwings-vrachtwagens, verhuisbedrijven, post-busjes en vuilniswagens). Een fietspad dat precies uitkomt op deze kruispunt zal in de huidige situatie daarom gevaarlijk zijn voor fietsers. Uit onderzoek van Reurings et al. (2012) blijkt dat aanrijdingen tussen een fiets en een motorvoertuig relatief vaak op kruispunten plaatsvinden. Wij hebben hier al meermaals over gemeld bij de gemeente, en meermaals gevraagd om drempels op dit kruispunt om hard rijden te voorkomen, bij deze nogmaals.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	*Reurings, M.C.B., Vlakveld, W., Twisk, D., Dijkstra, A. and Wijnen, W. (2012). Van fietsongeval naar maatregelen: kennis en hiaten. 3) Toename van verkeer en drukte op onveilig punt: De voorgestelde locatie van de tunnel bevindt zich op een al zeer druk punt in de wijk, waar drie scholen samenkomen. Dit zal leiden tot extra verkeer en drukte op dit drukke punt, wat de verkeersveiligheid juist in de buurt van al die scholen niet ten goede zal komen. Vooral in het geval van sneller fietstunnel-gebruikers (zoals scooters, e-bikes en fatbikes) kan dit de nodige gevaarlijke situaties opleveren. 4) In onze optiek is er een veel efficienter oplossing, namelijk de bestaande spoortunnel. Op slechts 100 meter afstand ligt een bestaande tunnel. Deze is echter zeer slecht toegankelijk door een combinatie van toegangspoortjes aan de straat ipv bij de trappen onder het perron van de geplande nieuwe tunnel. We stellen voor om de doorgang onder het spoor via het station toegankelijker te maken door de poortjes te verplaatsen naar de trappen naar de NS perrons, en de fiets/kinderwagen/ rolstoel toegankelijkheid te vergroten door een schuine opgang/afgang aan te leggen voor fiets- voet- en rolstoel verkeer. Dit is een minder ingrijpende, mogelijk effectievere oplossing die ook nog eens de toegankelijkheid van en naar het station erg zou vergroten. 5) Gebruik de bestaande budgetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van bestaande druk gebruikte (door kinderen) verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp. Zo zou de aanleg van een tunnel bij de spoorwegovergang tussen de Eykmanlaan en Darwindreef de veiligheid bevorderen van alle scholieren die dagelijks vanuit Overvecht naar het Rietveld College gaan, de kinderen die van en naar Speeltuin de Pan gaan (beide direct aan weerszijde van deze overgang). Ook zou dit de veiligheid vergroten voor alle kinderen die	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit de stad wekelijks meermaals naar de vele sport-clubjes in Groenekan gaan en van iedereen die naar het winkelcentrum de Gaard, het Gagelpark, of tuincentrum Steck wil. Al deze faciliteiten liggen direct aan deze weg en spoorwegovergang. Het lijks ons daarom een stuk belangrijker om bestaande budgetten te gebruiken om juist deze verbinding veiliger en toegankelijker te maken. Mocht de verwezenlijking van de tunnel daadwerkelijk plaatsvinden dan maken wij ons ook zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden die hiermee gepaard gaan, en de mogelijke verkeers- en sociale- veiligheid problemen die samengaan met fietstunnels in het algemeen.	
138	Wat vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht? Dat er vernieuwd wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want: Ik mis een snelfietsroute van NS Overvecht langs het spoor naar de Amsterdamsestraatweg. Langs het spoor liggen al de fietspaden, maar de twee bruggen zijn een probleem. 1. Brug over de Brailledreef Er ligt al een (slect onderhouden) brug voor voetgangers, compleet met 2x trap. Ook is de brug breed zat voor zowel voetgangers als fietsers. Alleen ontbreekt aan beide zijden een hellingbaan voor fietsers. In de groenstroken is daar voldoende ruimte voor. 2. brug over de Vecht Die is er nog geheel niet en zou tegen de spoorbrug aangeplakt moeten worden. Met wat goede wil zijn hier ook hellingbanen aan weerszijden van de Vecht aan te leggen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
139	Wat ik niet fijn vind aan het ontwerp is dat de HOV busbaan door een park en door de La Bohémedreef gaat rijden, waar veel kinderen spelen, mensen met honden, speeltuin, voetbalveld, dus niet veilig! Niet doen dus!	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de

Nr.	Reactie	Antwoord
		bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
140	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Goed dat wonen meer samengaat en groen bijgebracht wordt. Dit vind ik niet goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, want: Een busbaan direct achter de hoogbouw is wel een heel slecht idee (klankbord). Lagen dagen, korte nachten!	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
141	De busbaan achter de flat? NOOIT! Busbaan achter de flat Faustdreef. Er wonen veel mensen/ouderen die niet per bus – trein kunnen reizen. Te hoge instap. De bus is niet te bereiken vanuit de flats, je moet eerst naar het park lopen! Door het park rijden per fiets is ook afgesloten, dus onbereikbaar! Naar winkelcentrum. Veel huizen bij de Rubicondreef, Arnodreef hebben eigen garage. Hoeven dus niet altijd in de straat.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden
142	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Verkeersveilig maken van fiets- en voetpaden, snelheid verlagen op doorgaande wegen, betere bereikbaarheid van bestemmingen met openbaar vervoer, rekening houden dat er inwoners zijn die om welke reden dan ook geen digitale mogelijkheden hebben, of dat ze zich er sowieso niet mee mogen inlaten om welke reden dan ook, dat deze doelgroep nog persoonlijk, in levende, fysieke wijze i.p.v. de doelgroep	In de omgevingsvisie doen we diverse voorstellen voor het verbeteren van het openbaar vervoer. Voor bewoners die geen digitale mogelijkheden hebben, hebben we de wijkberichten op papier verstuurd, en lag er een papieren versie van de ontwerp omgevingsivsie in het wijkbureau. Tijdens de

Nr.	Reactie	Antwoord
	te verplichten dat ze maar digitalisatie moeten hebben, het is anders zo onpersoonlijk aan het worden	inloopbijeenkomsten was er ook de mogelijkheid ter plekke een zienswijzen te schrijven en in te dienen.
143	Zoals in Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht deel A (pagina 28) en deel B (pagina 28) grafisch wordt weergegeven is de visie voornemens om drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Uit reacties heb ik vernomen dat de voornaamste redenering hierachter is om de reistijd tot de scholen in Tuindorp te verkorten. Vanzelfsprekend zou in Utrecht kwalitatief en toegankelijk onderwijs voor iedereen het uitgangspunt moeten zijn, waarbij bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid is vooropgesteld. Momenteel heeft Tuindorp drie basisscholen op steenworpafstand van elkaar en is verkeersdrukte rondom deze scholen momenteel reeds een bestaand punt van aandacht. Recent zijn pilots gedaan in de wijk om de verkeersdrukte beter te beheersen tijdens school aanvangs- en eindtijden. Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in deze context verrassend en tegenstrijdig. Uit de omgevingsvisie wordt daarnaast onvoldoende onduidelijk welk probleem hiermee wordt opgelost? Tuindorp heeft geen voorzieningen, behoudens drie basisscholen welke uitstekend bereikbaar zijn met fiets en openbaar vervoer. De route de wijk in/uit is altijd via de Mr/ Tripkade of Eijkmanlaan, met reeds bestaande veilige, en ruim opgezette fietspaden welke van de rijweg zijn gescheiden. Vanuit deze uitvalswegen is het slechts enkele minuten tot ieder van deze drie scholen. Het introduceren van additionele fietstunnels voegt daarom nauwelijks toe aan verkeersveiligheid danwel bereikbaarheid (beperkte reistijdswinst) Momenteel is een van de drie tunnels ingetekend naast Station Overvecht op het einde van de Professor van Bemmelenlaan. Dit is een zeer druk punt in de wijk waar verkeer (wandel, fiets en autoverkeer) voor drie scholen samenkomen. De ingetekende visie draagt hiermee bij aan een verslechterde verkeersveiligheid voor naar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	basisschoolgaande kinderen, door gekanaliseerde reisstromen te verplaatsen en verder te concentreren op het reeds meest drukke punt rondom aanvang/eindtijden van de basisscholen. Er bestaat reeds een doorgang onder het station Overvecht welke wordt gebruikt om te reizen vanuit Overvecht naar de drie basisscholen. De introductie van deze spoortunnel heeft destijds geleid tot een drastische toename in overlast en criminaliteit (huis/auto inbraken, glas in zandbakken, hangjongeren) in de wijk Tuindorp doordat deze spoortunnel als vluchtroute werd gebruikt. De gemeente Utrecht heeft deze problemen erkend en heeft als maatregel OV-poortjes en camera's geplaatst om overlast tegen te gaan en deze vluchtroute als zodanig te sluiten (met succes). Door alsnog een additionele fietstunnel ernaast te leggen wordt de reeds genomen maatregelen tenietgedaan. Tuindorp staat alom bekend als veilige en zeer kindvriendelijke wijk. De wijk kent dan ook een hoge concentratie van jonge gezinnen. Een mogelijke teruggang naar een situatie van een verhoogd gevoel van onveiligheid en overlast voor jonge kinderen lijkt niet gewenst. Dit specifieke punt uit de omgevingsvisie Overvecht brengt dan ook veel teweeg en brengt een gevoel van verminderde veiligheid met zich mee voor jong en oud. Dit kan niet de bedoeling zijn. Een mogelijk kosten efficiënter en veiliger alternatief zou kunnen zijn om aan de Overvechtzijde van Station Overvecht een fietsenstalling te creëren waarna men lopend van de reeds bestaande spoortunnel onder Station Overvecht gebruik maakt om vrijwel direct tot aan de scholen te komen. Het introduceren van additionele fietstunnels biedt geen verdere voordelen aan danwel de bewoners van Tuindorp, danwel Overvecht, aangezien er vrijwel geen voorzieningen zijn in beide gedeeltes waarvoor gebruik gemaakt zou kunnen worden van de nieuwe fietstunnels:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Route vanuit Overvecht naar de binnenstad ondervindt hier geen voordeel van, daar deze reeds in veilige, rechte, ononderbroken routes bestaat via de fietspaden van de Mr Tripkade en Eykmanlaan. Routes vanuit Tuindorp naar Winkelcentrum Overvecht, Zwembad de Kwakel en Utrecht-West ondervinden hier ook geen voordeel van, daar deze reeds bestaat in de vorm van de veilige fietspaden van de Kardinaal de Jongweg en Spoorbrug MrTripkade/parkfietspad langs het spoor. Op basis van bovenstaande lijkt de conclusie te kunnen worden getrokken dat om Overvecht groener, leefbaarder en bereikbaarder te maken deze kosten beter besteed kunnen worden. Tot slot zou ik graag vernemen hoe het verdere verloop van het proces uitziet en de daarbij behorende tijdslijnen. Graag neem ik deel aan de inspraakrondes en zou ik graag te zijner tijd vernemen hoe een eventuele bezwaarprocedure kan worden doorlopen na uitwerking van de daadwerkelijke plannen.	
144	Graag reageer ik namens mij in mijn functie als Hippisch Ondernemer aan de Gageldijk op de omgevingsvisie. Op de onmgevingsvisie liggen er op ons erf voetbalvelden omdat, als ik het goed begrijp, de jeugd meer moet sporten. Onze plek vervult al sinds de eerste wereldoorlog een belangrijke plek, als herberg en op dit moment als manege. En niet zomaar een manege... we lopen op wereldwijd niveau voorop als het gaat om paardwelzijn bij de huisvesting maar ook in het werken met en berijden van paarden. Naast de rijschool, waar kinderen en volwassenen uit Utrecht en de omliggende gemeenten de paardensport komen beoefenen, zijn we ook een Zorgmanege.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Zorgmanege vervult sinds 2021 een maatschappelijke vraag naar dagbestedingsplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Naast volwassenen organiseren wij dit sinds 2022 ook voor de jeugd die uitvalt op de middelbare school. En dit doen we met succes! De jeugd is gemiddeld een half jaar bij ons waarna ze weer uitstromen richting onderwijs. In onze dagbesteding voor volwassenen komen mensen met een WMO of WLZ indicatie. Waar in de Gemeente Utrecht met zo'n mooie bereikbaarheid vind je dagbestedingsplekken met dieren en zo in de natuur? Volgens mij zijn wij uniek en onmisbaar in de stad! Daarbij zijn onze paarden echt een verrijking van het beeld van het park. Wanneer wij buitenrijden krijgen we van veel parkbezoeker te horen hoe mooi het beeld is van onze paarden in het park. Mensen die het park bezoeken krijgen hierdoor echt een natuurbeleving. Het Gagelbos is een drukbezochte plek zonder horeca en toiletten. Onze manege zorgt samen met Fort de Gagel voor een extra aantrekkelijk parkbezoek. Bijvoorbeeld toen een school uit Overvecht wegens geldgebrek op schoolreisje naar het Gagelbos ging... alle kinderen mochten bij ons naar het toilet in ruil voor het kopen van waterijsjes voor alle kids! Omdat wij een commerciele sportaanbieder zijn, gaat het met de paardensport anders dan bij bijvoorbeeld een voetbalvereniging. Maar ik ben van mening dat we elkaar allemaal kunnen versterken. Zoals de IKEA voetbalvelden op het dak heeft liggen, zien wij hier ook mooie mogelijkheden voor samenwerkingen.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht zal dit worden aangepast.
145	dit vind ik niet goed aan de omgevingsvisie Overvecht, specifiek voor de buurt Tigrisdreef (Nijldreef-Franciscusdreef).	Bij de ter inzage periode van de ontwerp omgevingsvisie is ervoor gekozen om 6 exemplaren te printen. Één voor op het stadskantoor, één voor op het wijkbureau en vier voor bij de bijeenkomsten. Overvechters die na de bijeenkomsten nog een geprint exemplaar wilden, konden dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	1) bijzonder teleurstellend dat er wel inzage boeken liggen, maar deze niet beschikbaar zijn voor de bewoners (die er ook voor hebben betaald, de kostprijs van de boeken is maar een nihil bedrag vergeleken met alle kosten voor deze plannen). 2) Het idee om een nulmeting te houden om te beoordelen hoeveel vrije/ongebruikte parkeerplaatsen er zijn, om deze vervolgens te verwijderen als parkeerplaats is krankzinnig en getuigd van gebrek aan toekomstvisie en realisme. Ik woon nu 24 jaar hier en heb gezien dat wanneer een oorspronkelijk/oudere bewoner verhuist (meestal zonder auto), er een gezin voor terugkomt met 2 auto's om naar het werk te gaan. Met andere woorden, het wordt steeds drukker met geparkeerde auto's en verkeer! Het is dus onverstandig om parkeerplaatsen op te offeren voor groen / fietspad / wandelpad??? 3) Ik heb begrepen dat er bij nieuwbouw extra parkeerplaatsen komen (ondergronds?), die ook door omwonenden kunnen worden gebruikt. De enige medewerker van Utrecht die me hier iets over kon vertellen, dacht dat er per 100 appartementen er 4 parkeerplaatsen komen. Dat lijkt mij alleen al voor de appartementen bijzonder weinig, laat staan dat er plek is voor omwonenden om hier ook te kunnen parkeren. Even vanuit gaande dat het geen sociale huurwoningen worden (want er is door de gemeente gecommuniceerd dat er meer woningen in het hogere segment moeten komen). 4) Op de Franciscusdreef en NRU zijn er tijdens de spitstijden nu al constant files. Met de nieuwe plannen (variant 1) wordt de verkeersintensiteit (volgens de inzage boeken) bijna verdubbeld, zonder aanpassingen van de wegen (behalve dat er al 30 jaar wordt gesproken over een verdiepte en hernieuwde NRU met meer capaciteit). Dit kan natuurlijk niet meer, eerst het (onderliggende) wegennet op orde en dan praten over omgevingsvisie 2300 (want veel eerder realiseert Utrecht niets, zie als voorbeeld 'Overvecht van het gas').	aangeven. Uiteindelijk hebben deze Overvechters na de bijeenkomsten een geprint exemplaar ontvangen. We vinden het jammer om te horen dat u niet van deze mogelijkheid afwist. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie, deze normen liggen hoger dan 4 plekken per 100 woningen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hopelijk leert Utrecht iets van de wegen blunders die zij in andere wijken heeft gemaakt (met als gevolg constant files, bv Utrecht Oost). 5) er wordt door de medewerkers van Utrecht gezegd dat er knips in de wijken worden gemaakt omdat veel Overvechters klagen over te hard rijdend verkeer. Dat de knips dit hard rijden gaan verhinderen is natuurlijk een onzin argument. Als je het te hard rijden wil verhinderen moet je de weg ervoor ook zodanig inrichten (met versmallingen / drempels / etc) en niet alleen de snelheid verlagen van 50 naar 30 km/h met een onzichtbaar bord.	minder geneigd om de snelheid aan te passen. Om deze reden willen we (naast met herinrichten) de verkeersveiligheid ook verbeteren door het beperken van doorgaand autoverkeer.
146	Dit vind ik goed aan de ontwerp omgevingsvisie Overvecht: Gedeeltelijk Meer groen wordt niet onderhouden. Parkeerplekken minder slecht idee. Carnegiedreef alleen voor bus zie ik niet echt zitten. Nu al sommige plekken teveel verkeer	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. De reden dat wij het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte willen verminderen, is dat het aantal vierkante meters aan verharding dan kan afnemen. Die vierkante meters kunnen we dan vergroenen en dit heeft veel voordelen voor het milieu, zoals het opvangen van regenwater. Ook is het noodzakelijk dat er meer ruimte komt voor lopen en fietsen, zodat de wijk prettig bereikbaar blijft voor iedereen. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar

Nr.	Reactie	Antwoord
		vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
147	Hierbij maak ik bezwaar tegen de voorgestelde omgevingsvisie van Overvecht 2040, waarvan de impact mij als direct belanghebbende in Overvecht beïnvloedt. Als werkende en participerende inwoner van de wijk Overvecht, maak ik dagelijks gebruikt van mijn auto, wat van belang is voor mijn levensonderhoud. Ik begrijp dat het hoofddoel van de voorgestelde verkeersmaatregelen is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Echter, ik vraag mij af of dat doel verwezenlijkt gaat worden met deze plannen. Als belanghebbende maak ik mij ernstig zorgen over de effectiviteit en proportionaliteit van de voorgestelde maatregelen. Het lijkt erop dat deze plannen eerder mijn veiligheid en welzijn in gevaar brengen dan deze te verbeteren. Waarom worden deze kwesties niet in een breder spectrum opgepakt? Gezien het feit dat de meeste ongelukken buiten de wijk plaatsvinden, waar hogere snelheden zijn toegestaan. Om een praktisch voorbeeld te geven, ik zie weliswaar enige verbetering vanaf de kruising met de Moldaudreef, wat suggereert dat gericht aanpassingen de verkeersveiligheid kunnen vergroten. Toch maak ik mij zorgen overal algehele effectiviteit en waarde van het voorgestelde project, gezien de omvangrijke kosten en tijdsinvestering die ermee gemoeid zijn. Het is van cruciaal belang om de daadwerkelijke impact van deze plannen te evalueren en af te wegen tegen de beoogde resultaten. Bovendien ben ik sceptisch over de bewering in de plannen dat ondernemers baat zouden hebben bij de voorgestelde wijzigingen. Naar mijn mening zal de verminderde bereikbaarheid eerder nadelig	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie Overvecht gaat over de fysieke leefomgeving. Wijkverbetering is daarbij een belangrijk doel. Dit komt ook voort uit 'Samen voor Overvecht'. In de omgevingsivsie Overvecht dient ook de opgave uit de RSU voor toevoeging van woningen en werkplekken te worden verwerkt. Wij hebben geprobeerd dit zo te doen dat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitpakken voor ondernemers, wat de levensvatbaarheid van lokalen bedrijven in gevaar brengt. Als bewoners van Overvecht wil ik mij veilig en verbonden voelen met mijn wijk. Echter, de voorgestelde plannen lijken niet tegemoet te komen aan deze basisbehoeften. In plaats daarvan worden werkende mensen met een auto gedwongen om onveilige omwegen te maken, wat niet alleen mijn eigen veiligheid, maar ook de van mijn gezinsleden en andere medebewoners in gevaar brengt. Bovendien ben ik van mening dat de genoemde ambities in de omgevingsvisie, met betrekking tot onder andere wonen en werken, niet als zodanig kunnen worden beschouwd. In plaats van het aanpakken van de fundamentele problemen in de wijk, lijkt het alsof deze plannen de hardwerkende burger straffen en mijn woongenot verminderen. Ik pleit dan ook voor een heroverweging van de voorgestelde omgevingsvisie, met meer nadruk op effectieve maatregelen die de verkeersveiligheid vergroten zonder de mobiliteit en het welzijn van de bewoners te beperken. Het is van essentieel belang dat de kritiekpunten die al jarenlang worden aangekaart, zoals de kruising bij de Donaudreef naar de Apollodreef, serieus worden genomen en aangepakt in plaats van zo een enorm project te starten waar jarenlang bouwwerkzaamheden mee samenhangen. Daarnaast vrees ik dat de voorgestelde wijzigingen de bereikbaarheid van de wijk ernstig zullen verminderen, wat niet alleen mijn persoonlijke belangen, maar ook die van vele andere bewoners en ondernemers in Overvecht schaadt.	leefbaarheid in de wijk niet verslechterd. De sociale problematiek in Overvecht wordt opgepakt in "Samen voor Overvecht'.
148	Bij deze wil ik bezwaar aantekenen tegen het plan om een tweetal voetgangers/fietstunnels te realiseren tussen Overvecht en Tuindorp. Reden: * geluidsoverlast (vuurwerk, geschreeuw, scooters) * veiligheid. Tunnels maken dat er geen zicht is en dit maakt het gevaarlijk en oncontroleerbaar. * onnodig. De bereikbaarheid is nu goed.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	* geldverspilling.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
149	Ik maak me zorgen over de plannen die er gemaakt zijn in omgeving van het moestuin ons genot. Wij hebben een tuintje waar in ons vrije tijd verblijven. Ook hebben we daar groente en fruit gekweekt. Ik woon zelf met mijn partner en 2 kinderen in een apartement in overvecht. Wij hebben geen mogelijkheid tot tuin en onze balkon is 1 meter breed en 3 meter lang. Ik hoop dat u begrip hebt voor onze situatie. Los van onze situatie ben ik zeer teleurgesteld dat er plannen zijn gemaakt om moestuin weg te halen en sportvelden in plaats van te maken. Misschien is het een idee om een weiland of ander locatie een sportveld te maken. Gezin in de moestuin meerdere soorten planten dieren en bomen leven.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
150	Ik ben blij met de natuurlijke oevers die gepland zijn bij het station. Verder ben ik ongerust over de onduidelijkheid over de park en ride bij station Overvecht. Wordt daar nu wel of niet gebouwd. En wat ? Gaat het CNV gebouw de hoogte in ? Er is de opgave om veel woningen te bouwen, dat is volkomen begrijpelijk. In mijn gesprekken met bewoners uit Tuindorp begrijp ik dat zij staan te juichen. Logisch want het is niet in hun buurt. De buurt met advocaten en gemeente ambtenaren. In ons kleine buurtje, Katherijn v Leemputdreef, hebben meerdere mensen de centen bij elkaar geschraapt en zonnepanelen aangeschaft.	De locatie van de P+R naast station Overvecht staat aangemerkt als 'Transformatie in het groen'. Op deze plek kan een ontwikkeling plaatsvinden, als het ook kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. We zien hier mogelijkheden voor een gemengde ontwikkeling met woningbouw, werken en/of voorzieningen en zullen dit verder gaan onderzoeken. De locatie van het CNV gebouw staat in het rode 'Hoogstedelijk gebied'. Op deze plekken zetten we in op de ontwikkeling van sterk gemengde, hoogstedelijke milieus. Als de eigenaar van het pand met een voorstel zou komen voor transformatie van het pand (bijvoorbeeld het verhogen van het pand met een aantal lagen) of sloop-nieuwbouw, dan zal de gemeente de mogelijkheden hiervoor onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ik hoop dat dat geen zinloze aanschaf is geweest. Want als wij meerdere maanden per jaar in de schaduw komen te liggen is dat flink waardeloos. Tevens zal ik de was weer in de wasdroger moeten doen en de verwarming hoger. Lekker duurzaam. Als jullie echt zo hoog willen bouwen is het beter omdat aan de rondweg te doen en bv op het Terrein van Mee tegen over fort Blauwcapel. Ook het Henri Dunant gebouw kan hiervoor gebruikt worden. Prachtig uitzicht over het Noorderpark. Daar zet je minder mensen in de schaduw. Zelf levende zonder rijbewijs en auto denk ik dat de haat tegen parkeren voor een flat moet ophouden. Geef mensen gewoon het recht om na het werk te parkeren voor de flat. Gebruik voor de parkeerplaatsen open baksten waar de regen makkelijk doorheen kan. Ook de fietsstraten in Overvecht is vragen om ongelukken. Geef ons een fietspad. De fietstunnels naar Tuindorp zijn misschien ook niet zo handig, gezien de scheurende brommertjes die we nu al hebben in ons kleine wijkje. Nog meer van dat soort verkeer is niet aantrekkelijk. Natuurlijk moet er gebouwd maar zo hoog , alleen bij de rondweg. En maak er is moois van , waar we blij van worden en trots op kunnen zijn.	Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de duurzaam best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden) en niet aan de rondweg. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hoogbouw zal zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast.
151	Er is veel onrust bij ons in de wijk geweest n.a.v. de plannen die jullie hebben voor Overvecht. Ik woon zelf aan de Moezeldreef 213. Dit is een koopflat die in het oranje gebied valt en waar jullie graag meer woningen en voorzieningen zouden willen creëren. Tijdens het inloopspreekuur, heb ik van 1 van jullie medewerkers begrepen dat als	Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de omgevingsvisie daar handvatten voor. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere

Nr.	Reactie	Antwoord
	wij als eigenaren hier graag willen blijven wonen, dat dit mogelijk blijft, en dat jullie niet overgaan tot onteigening. Ik wil namelijk graag in mijn flat blijven wonen. Ik heb een typisch jarenzestig doorzonwoning met een lange woonkamer en aan beide kanten een groot raam. De tussenwand, die vele anderen eigenaren hebben en daarmee dus een extra kamer, heb ik niet wat maakt dat ik een ruime woonkamer heb met heel veel licht. Dit wil ik niet opgeven en als ik de huidige bouw van veel woonwijken bekijk, mis ik vooral het licht en de ruimte. Daarnaast zit ik in de WIA en kan ik daardoor bijna niet mijn hypotheek aanpassen bij de bank. Tijdens het inloopspreekuur is er ook contact geweest met [indiener 65]. Zij heeft ook met 1 van jullie medewerkers gesproken en haar contactgegevens achter gelaten. [Indiener 65] is betrokken bij de duurzaamheidsplannen die wij hebben als VVE en zij ziet hierin ook kansen om wellicht samen te werken met de gemeente. Het zou fijn zijn als jullie hier dus samen in kunnen optrekken. In de plannen wordt nu ook gesproken over dat de Moezeldreef een busbaan wordt en verder wordt afgesloten voor overig verkeer. Ik kijk uit op op de Moezeldreef en verwacht dat het daardoor een stuk rustiger wordt. Ik hoop er wel op dat de prachtige bomen die langs de Moezeldreef staan behouden blijven. Maar gezien het feit dat jullie een groener Overvecht willen, verwacht ik dat jullie hier geen andere plannen voor hebben. Het is heerlijk om uit te kijken op dit groen! Ik ben benieuwd waar de plannen, na alle reacties van omwonenden en bedrijven op uit gaan komen. Dus blijf daar graag van op de hoogte!	wijkverbetering voor de bestaande bewoners. Hierbij kan er ook gedacht worden aan optoppen en aanbouwen van de bestaande flat. Verdichting is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) en met wie is een vervolgstap om te onderzoeken. De kans dat uw woning wordt onteigend door de gemeente is zeer klein. Dit kan nl. alleen in gevallen waarbij het algemene belang zwaarder weegt dan het individuele belang en de noodzaak en urgentie wordt aangetoond. Uw belang als eigenaar van de woning weegt zeer zwaar. We zijn voorstander van het verduurzamen van VVE's en komen graag in contact. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Als er sprake is van kap worden deze volgens beleid gecompenseert volgens de gemeentelijke richtlijnen.
152	Dit gaat een lange mail worden. Bij punt 3 staat een mogelijkheid om met kano’s van de Klopvaart naar de Vecht te varen.	Klopt, er moet veel gebeuren voordat er een open verbinding kan komen tussen de Klopvaart en de Vecht. Het gemaal van Waternet zou dan verplaatst moeten worden in bovenstroomse richting. Richting fort de Gagel meer in de polder Achttienhoven zelf. Om dit mogelijk te maken

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Klopvaart is bij de Vecht met een soort stuw of dam afgesloten. Dat moet dus helemaal anders ingericht worden. Punt 4 een aantrekkelijk verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Klopvaart Torontodreef en Floridadreef. Wat moet ik me daarbij bedenken? Vroeger waren er op de Franciscusdreef bij de Floridadreef geen verkeerslichten. Door vele aanrijdingen waarbij ook minstens één voetganger werd doodgereden zijn er dus uiteindelijk verkeerslichten gekomen. Als ik daar te voet oversteek doe ik dat natuurlijk alleen als ik als voetganger een groen verkeerslicht heb. Ook dan kijk ik eerst of alle auto's wel stoppen. Dat gebeurt namelijk echt niet altijd. Dan wordt het zuidelijk deel van de Franciscusdreef 2 x 1 rijbaan. Het Noordelijk deel dus kennelijk niet. Ik steek daar vaak over en zeker als het niet zo druk is zijn er nogal wat bestuurders die bij het wegrijden van dat verkeerslicht, met de Floridadreef erg hard richting verkeerslicht Gandhiplein rijden. Als je dat doet haal je vaak een groenlichtfase eerder op het Gandhiplein. Er zijn zelf weggebruikers bij die rechts inhalen en gaan slalommen om die eerder fase groenlicht op het Gandhiplein te hebben. Ook nu bij deze splitsing Franciscusdreef – Floridadreef zijn er nog regelmatig ongelukken, ondanks de verkeerslichten. Er komt heel veel verkeer vanaf het industrieterrein Overvecht op de Franciscusdreef uit. Misschien handig te bekijken of je van het industrieterrein een oprit kan maken naar de Zuilensering. Als ik mijn wijk uitfiets kom ik op de Rio Brancodreef uit. Daar zijn nu vier bushaltes met doorgetrokken streep. Als een bus dus stilstaat bij	zou ongeveer een zelfde oppervlak als de Klopvaart aan oppervlaktewater in de polder Achttienhoven gegraven moeten worden die dienst kan doen als maalkom voor het nieuwe gemaal. Nu is de Klopvaart eigenlijk een maalkom voor het gemaal. Het is een ambitie die er al langer is maar er moeten veel dingen samen komen om dit mogelijk te maken, echt een langer termijn visie. Hoe de aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) er tussen de Klopvaart, Torontodreef en Floridadreef er precies uit komt te zien is nu nog niet bekend. Dat moet nog verder worden uitgewerkt. Maar daarbij moet gedacht worden aan bijvoorbeeld brede trottoirs, goede verlichting, veilige oversteekplaatsen, wegen zonder hobbels en kuilen of een zitgelegenheid langs de route voor wandelaars. Vervelend om te horen dat u verkeersonveilige situaties ervaart t.h.v. de verkeerslichten Franciscusdreef-Floridadreef, op de Rio Brancodreef en bij het oversteken van de Rio Brancodreef vanaf de Klopdijk. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie en/of herinrichting/groot onderhoud van de genoemde locaties wordt afgewogen of aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uw parktijkervaring en suggesties voor verbetering helpen ons hierin verder. Dank daarvoor. Als de Carnegiedreef autovrij wordt gemaakt, kunnen bussen, fietsers én voetgangers nog gebruik maken van de Carnegiedreef. Het toekomstige OV-netwerk wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Dan zal ook duidelijk worden wat dit betekent voor de inzet van bussen en chauffeurs, dit is echter niet iets waar de omgevingsvisie over gaat. In de plannen voor het Amazonekwartier komt de bussluis te vervallen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een halte mag je deze niet passeren als je daarbij de doorgetrokken streep overschrijdt. Ook als ik over de Klopdijk fiets en ik wil de Rio Brancodreef oversteken moet ik ernstig goed uitkijken. Er zijn zoveel bestuurders die zich niets van die doorgetrokken streep aantrekken en dan met een behoorlijke snelheid de stilstaande bussen passeren. Ik heb daar al vaker meldingen over gemaakt en ergens in 2027 gaan ze er pas wat aan doen. Hoop dat daar nog niet meer ernstige ongelukken gebeuren. De politie heeft de menskracht niet om daar te kunnen controleren en handhaving en toezicht kan dat niet want die mogen niet staande houden. In deze brief wordt gesteld dat de Carnegiedreef auto vrij wordt en dat er een snelle busverbinding komt. Kunnen daar dan alleen bussen rijden??? Hoeveel bussen gaan er rijden. De busmaatschappijen klagen nu al over te weinig chauffeurs, er gaan er ook nog veel de aankomende jaren met pensioen. Men spreekt over chauffeurs uit het buitenland halen. Waar moeten die wonen? Als ik kijk op de Amazonedreef Paranadreef, waar een bussluis is en hoeveel bestuurders daar het C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, negeren is dat erg zorgelijk. De bussluis kan niet verhoogd worden omdat de elektrische bussen lager op de weg liggen. Ik hoop dat als er extra gebouwd gaat worden of nieuwe panden of verhoging van bestaande panden dat er rekening gehouden wordt met parkeren. Zeker al er nieuw gebouwd gaat worden moeten er onder deze panden parkeergarages worden gemaakt. Zo niet dreigt er dan	Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Toezicht en handhaving wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. De situatie bij het Zandpad is ons bekend, u heeft hierover contact met de wijkverkeersadviseur van de gemeente. Het Zandpad/Vechtdijk is primair voor voetgangers en fietsers, tegelijk moet de route wel met de auto toegankelijk blijven voor bestemmingsverkeer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Vervelend dat de herplant langer duurt dan u verwacht heeft en goed dat u er melding van gemaakt heeft. Bij het planten van bomen houdt men rekening met de plantseizoenen. Herplant van bomen valt buiten de scope van de omgevingsvisie. Voor een recent vergroeningsproject kunt u kijken naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX. Dat is een vergroeningsproject zoals we in de toekomst op veel meer plekken willen doen in Overvecht. De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar verveor, openbaare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een ernstig parkeertekort, zeker als in de brief ook nog eens staat dat er parkeergelegenheid weggehaald kan worden daar waar het kan. In veel woningen wonen gezinnen, waarschijnlijk met één auto. De kinderen uit deze gezinnen zullen weinig kans krijgen om zelf woonruimte te vinden en blijven thuis wonen. Als deze kinderen 18 jaar worden willen ze wel graag een auto hebben. Had een woning eerst één parkeerplaats nodig dat zullen er ongetwijfeld meer worden. En die parkeerplaatsen zijn er niet. Ik ben een bewoner die veel gebruikt maakt om meldingen te doen bij de gemeente, dat gaat over afval, lachgascontainers maar ook verkeerd geparkeerde auto's. Ik ben recentelijk uitgenodigd op het Stadskantoor op het Stadsplateau. Er is mij vriendelijk doch dringend verzocht minder te gaan melden, ook over parkeren.Er is te weinig parkeerplek en dan krijg ik te horen, dat als er dus te weinig parkeerplek is de mensen gewoon netjes hun auto op het trottoir mogen parkeren zolang ze maar niemand in weg of gevaarlijk staan. Er is ook te weinig toezicht en handhaving Ik geef daar gehoor aan, maar het is mij een doorn in het oog als ik auto's echt verkeerd geparkeerd zie staan. Natuurlijk weet ik dat de fiscale bekeuring voor de gemeente het interessantste is. Dat geld gaat in de gemeentekas, een bekeuring voor op het trottoir parkeren is een mulderfeit en dat gaat in de staatskas. De scanauto ziet alleen of je een parkeervergunning hebt of dat je betaald hebt. Dat je daarbij echt verkeerd parkeert ziet deze scanauto niet. Als je maar parkeergeld betaald mag je gewoon fout parkeren. In de brief staat dat de gemeente Utrecht een voorbeeld geeft aan fietsen lopen en openbaar vervoer. Ik ken de situatie op het Zandpad/Vechtdijk. Tientallen jaren kon je met de auto niet vanaf het Zandpad de Vechtdijk op en andersom. Nadat de boten van plezier allemaal weg zijn is de fysieke maatregel daar weggehaald. Er staat nog wel een C1 bord, geslotenverklaring in beide richtingen, behalve	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers bromfietsers en ontheffinghouders. Niemand houdt zich aan dat bord en rijd gewoon door. Eind januari 2024 is er op het Zandpad een verzonken paal geplaatst. Die is vervolgens ook omhoog gezet. Echter binnen twee dagen stond deze weer omlaag. Dit omdat bewoners van de Vechtdijk er over klaagden dat ze helemaal om moesten rijden als ze naar de Einsteindreef of Marnixlaan wilde rijden met de auto. Zonder paal gaat dat lekker snel. Ze hebben tientallen jaren om moeten rijden en nu kan dat opeens niet meer. Een paar mensen klagen en dat heeft daar kennelijk wel succes, paal omlaag. Deze is daar dus geplaatst, heet geld gekost, maar doen er niets mee. Wat wil de slogan dan in jullie brief zeggen dat jullie voorrang geven aan lopen – fietsen- en openbaar vervoer??? Ja, ik heb een auto. Ik heb ook een fiets. In de stad en direct om Utrecht doe ik alles op de fiets. Of het moet slecht weer zijn. Ik woon dus in Klopvaart Noord en ga sporten in zwembad de Kwakel. Ik ga daar heen met de fiets. Een enkele keer per jaar, als het stort van de regen doe ik dat met de auto. Als straks dus de Carnegiedreef autovrij is moet ik met het openbaar vervoer. Ik moet nu zeggen dat ik dat echt niet zie zitten. Jullie stellen straten en groen worden aantrekkelijker. Vlakbij mijn woning is vorig jaar een boom weggehaald ivm de essenziekte. Na een melding van mij blijkt dat pas eind van dit jaar daar weer een boom neergezet wordt. Met aantrekkelijk en groen wordt toch niet zo’n vaart genomen. Ik neem aan dat dat jullie ook het Artikel lezen wat in de app van het AD staat. NIEUWPLAN VOOR OVERVECHT MAAKT BEWONERS FURIEUS: AUTOMOBILISTEN ZITTEN ALS RATTEN IN DE VAL. Mogelijk dat zaterdag 11 mei ’24 de Carnegiedreef door teleurgestelde bewoners als protest zal worden geblokkeerd, zoals in dit artikel staat.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurlijk weet ik dat de stad in de toekomst meer bewoners gaat krijgen, die moet je ergens kwijt, het lijkt erop dat de wijk Overvecht hier toch het slachtoffer van wordt.	
153	Voor het volgende vraag ik U aandacht; Verkeer doorstroming Karel Marxdreef (NRU) Gandhiplein. De Karel Marxdreef is in de begin jaren 60 aangelegd t.b.v. Overvecht. Inclusief het Gandhiplein. Begin jaren 80 is de Zuilensering geopend met aansluiting op het Gandhiplein. Dit eerst zonder stoplichten en later met steeds slimmere stoplichten. in de huidige situatie is verder niets veranderd. In jaren 80 zijn de plannen voor aansluiting Maartensdijk A27 met Gandhilaan als ring Utrecht komen te vervallen. Wat veranderd is en wordt voor de enorme toename verkeersstromen ; Toenemende bedrijvigheid industrie terrein Overvecht, toegenomen verkeersstroom rond Utrecht via de NRU , bevolking toename, de omleiding route via de ring NRU i.v.m. de stads boulevards Utrecht , 5000 woning bouw Overvecht, Overvecht opdelen in deel gebieden voor auto verkeer waarbij dit verkeer ook over de ring NRU loopt van wijk naar wijk. Voor de betere doorstroming kunnen er betere oplossingen gevonden worden dan alleen nog slimmere stoplichten te plaatsen. 1.Opstel stroken voor afslaand verkeer bij Gandhiplein verbeteren / verlengen. 2.Oversteek plaatsen fiets en voetgangers op Gandhiplein beperken. Er zijn nu 3 mogelijkheden voor de oversteek. De oost kant is de belangrijkste en zou gehandhaafd moeten blijven waarbij een onderdoorgang ideaal / gewenst zou zijn. De westkant is in mindere mate belangrijk. Slechte doorgaande route vanuit industrie terrein Overvecht. Deze vandaar is alleen bereikbaar van af Floridadreef/ Jumbo. Tevens aan de noord kant heel gevaarlijke opstelplaats voor fietsers / wandelaars die precies in de bocht ligt waar met volle snelheid gereden wordt. De zuid kan heeft geen enkele functie . Wordt onnodig gebruikt en geeft extra vertraging voor verkeer. Deze zou kunnen	Bedankt voor uw suggesties m.b.t. de doorstroming op het Gandhiplein. In het najaar vindt er groot onderhoud plaats op het Gandhiplein. Naast het vervangen van asfalt en verkeerslichten gaan we ook een aantal aanpassingen aan het plein doen om de oversteekbaarheid en doorstroming te verbeteren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	komen te vervallen. Gebruikers kunnen gan van 1 of 2 andere mogelijkheden gebruik maken. I.v.m. asfaltering werkzaamheden zouden onderdelen hiervan op een goedkope manier en eerder gerealiseerd kunnen worden.	
154	• Het verkeer vind ik erg onveilig. Veel mensen rijden te hard en vaak door rood, zeker als het donker is (wat erg gevaarlijk is als voetganger). Is er wellicht een roodlicht- en snelheidscamera mogelijk op wegen als de Einsteindreef? De snelheid naar 30 klinkt al goed, maar ik vrees dat zonder boetes of drempels, niemand zich in zal houden. • Het groen vind ik fijn aan de wijk, maar nergens is een echt fijn park. Het zijn vaak willekeurige stroken waar je niet makkelijk heen zal gaan om een boek te lezen of te picknicken. Dit komt onder andere door het luide verkeer dat dichtbij raast, een onprettige sfeer of de smerigheid van het afval overal. Ik heb niet het gevoel dat ik op een warme dag te voet kan uitwijken naar een fijn parkje zonder naar een andere wijk te fietsen. • Daarnaast vind ik de wijk erg vies van al het afval dat overal maar wordt weggegooid in het groen, op straat en naast de prullenbakken. Jullie kunnen natuurlijk niks doen tegen de hedonismedrang van het menselijk gedrag die weigert afval juist weg te gooien. Toch geef ik het als punt aan omdat het sterk mijn gevoel vergroot dat in diens individualisme niemand echt geeft om de medemens hier. Het voelt gewoon niet als het fijne Utrecht en bevorderd de sfeer niet. • Qua klimaatneutraliteit en energie naast zonnevelden en windmolens, pleit ik voor zonnepanelen op lege daken op bijvoorbeeld nieuwbouw, industriegebouwen en bestaande woningen. Zijn jullie natuurlijk geen eigenaars van om die wil op te dringen, maar wellicht zijn er gesprekken mogelijk met eigenaren van complexen die de opgewerkte stroom voor	Met de omgevingsvisie stellen we diverse maatregelen voor om de verkeersveiligheid te verbeteren. Handhaving is niet iets wat we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Tot 2040 vergroten we de parken en maken ze autovrij. We richten de parken in met meer diverse beplanting die er aantrekkelijk uit ziet en biodiversiteit stimuleert. Het park is een plek om te sporten en spelen maar ook om van de rust te genieten. We houden rekening met de sociale veiligheid en de ecologische kwaliteit. We hopen dat u in de toekomst niet meer hoeft uit te wijken naar een park in een andere wijk. We zetten ons elke dag in voor een schoon en leefbaar Utrecht. Dit doen we door middel van onze reguliere werkzaamheden én onze zwerfafvalaanpak. We nemen maatregelen om zwerfafval te voorkomen en te verminderen. Denk hierbij aan bijvoorbeeld communicatie, maar ook participatie. Er melden zich ook steeds meer inwoners aan om zwerfafval op te ruimen. Aanmelden kan via Zwerfafval | gemeente Utrecht. Alleen samen zorgen we voor een schoon Utrecht. In nieuwbouw projecten en bij grootschalige renovaties sturen wij als gemeente op 'geen dak onbenut'. Het doel is om daken beter te gebruiken voor energieopwekking, maar ook voor waterberging en groen door het aanleggen van groene daken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeenschappelijke ruimten kunnen gebruiken of iets dergelijks. Het neemt niet meer ruimte in van de stad dat er groen moet worden opgeofferd. Als er veel nieuwe gebouwen komen die veel energie nodig zullen hebben, zijn zonnepanelen op de daken een goed conversatiepunt in mijn oogpunt. Het plan klinkt erg goed voor de wijk in het algemeen. Superblij als het doorgaat en ik me meer kan thuisvoelen ook al zal het nog lang duren. Paden over einsteindreef naar winkelcentrum is superfijn (zeker tegen te snelle auto's), groen aan malkander verbinden is superfijn, zamenhofdreef groener is superfijn als iedereen nog makkelijk bij parkeerterreinen kan komen. Ik heb voor mijn werk altijd de auto nodig, maar de leefbaarheid is zoveel belangrijker. Ik ben een beetje klaar met dat vele getoeter en raceparadijs hier waar ik midden in de nacht wakker van kan worden :).	We proberen mensen zoveel mogelijk bewust te maken van de voordelen van zonnepanelen. Zonnepanelen op daken kunnen we als gemeente niet afdwingen. Dank voor de positieve afsluiting van uw reactie.
155	Al een geruime week ben ik met mijn partner briefjes over de protestactie en de protest YouTube video uit de lift in ons flatgebouw aan het verwijderen. Met opzwepende teksten wordt men een ding op het hart gedrukt: die Omgevingsvisie, die is er niet voor jou als Overvechter. Nu heb ik zelf een universitaire opleiding in transitiemanagement en kan ik beamen: verandering gaat vaak gepaard met protest en mensen die flink hun hakken in het zand steken. Het heeft even geduurd, maar ik heb inmiddels tijd gevonden om de Omgevingsvisie zelf te lezen en er valt me meteen één zin op: "In heel Overvecht wordt betaald parkeren ingevoerd" (Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A - April 2024, pagina 25). Voor wie is die maatregel eigenlijk bedoeld? Ik kan me voorstellen dat je bij een groot winkelcentrum betaald parkeren wilt invoeren. Maar, in de hele wijk? Iedereen die ik in Overvecht ken, gaat met de auto naar werk. De directe verbinding met de ringweg wordt bejubeld, evenals de fijne auto-verbinding in de wijk. Mensen in en buiten Utrecht die ik vertel over het winkelcentrum bij mij	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. In de aangepaste versie van de omgevingsvisie staat een duidelijke beschrijving van de doelstellingen, hoe we deze willen bereiken en hoe we dit gaan

Nr.	Reactie	Antwoord
	in de buurt, kijken daar allemaal verbaasd van op. Er zijn niet zo veel mensen die speciaal voor het winkelcentrum Overvecht komen ontdekken. Uit deze informatie komt de conclusie dat betaald parkeren vooral de Overvechter raakt. Mensen moeten alsnog met hun auto naar werk en zullen gedwongen worden te betalen of hun auto nog verder weg te parkeren. En laten we even eerlijk zijn, gaat de doorsnee Overvechter een parkeervergunning kunnen betalen? Voor het Honoursprogramma Inclusieve Energietransitie wat ik aan Erasmus Universiteit Rotterdam volg kwam notabene een collega van Dock Overvecht langs om te praten over energiearmoede. Met schrijnende voorbeelden uit mijn eigen wijk werd aan voornamelijk economiestudenten uitgelegd dat energiearmoede niet zomaar met een beleidsvoorstel op te lossen is. Mensen hebben al spanningen om de duurder wordende boodschappen, de energierekening die nog steeds de pannen uit stijgt en nu wordt ook hun gratis parkeerplek afgepakt? Ik begin die demonstratie en de petitie steeds meer te begrijpen. Ik was niet van plan om de petitie te tekenen, sterker nog, ik was van plan om de omgevingsvisie te lezen en medewerkers van de gemeente Utrecht een hart onder de riem te steken. Transities zijn lastig, ze zijn vaak pijnlijk en jeetje, wat gaan ze tergend traag. Of je nu een omgevingsvisie schrijft of een kantine vegetarisch maakt, je houdt nooit iedereen te vriend en het kost altijd bakken met tijd en energie. Maar in een Omgevingsvisie zetten dat alle parkeerplekken betaald worden en dat een slagader van de wijk (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef) een groene, auto-vrije promenade wordt... je maakt het jezelf niet makkelijk, hé? Als Overvechter die hier al geruime tijd woont, heb ik een prangende vraag: wie hebben jullie gesproken? Ik kan zo de adressen aanwijzen met mensen die wel naar jullie bijeenkomsten kunnen en willen komen en jullie leganda's kunnen ontcijferen. Ik kan ook zo de adressen aanwijzen die zeker weten niet langs zijn geweest en ik vrees dat dat echt de overgrote meerderheid is.	monitoren. Daarna geeft de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 een overzicht van wanneer welke ontwikkeling ingepland staat. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. De omgevingsvisie Overvecht is er voor de huidige en toekomstige Overvechters. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een Omgevingsvisie schrijf je vóór mensen. Mensen die er nu wonen en mensen die er gaan wonen. Op het moment dat je visie zo ver af staat van mensen en geen tijdspad bevat die uitlegd hoe veranderingen worden doorgevoerd door de jaren heen, dan stuit je op weerstand. Op papier vind ik de Omgevingsvisie echt prachtig. Ware het niet dat ik hier zelf woon en bij mij mijn identieit als Overvechter schuurt met de identiteit die de Omgevingsvisie op de Overvechter van de Toekomst legt. Mijn advies: haal dat betaald parkeren er als de wiedeweerga uit en schrijf een specifiek transitieplan voor de slagader van Overvecht (de Carnegiedreef-Zamenhofdreef verbinding). Neem mensen mee in hoe die weg er over 5 jaar uit ziet, over 10 jaar en wat dat betekent voor hun woongenot. P.S. wat me ook enorm opvalt: welk probleem neem je weg door betaald parkeren in te voeren en carnegiedreef-zamenhofdreef verbinding weg te halen? Wie heeft dat probleem? Voor wie wórdt dit een probleem? Dat is in de Omgevingsvisie niet duidelijk opgeschreven (ja, over de hele omgevingsvisie heen, maar zo werkt dat natuurlijk niet ;). P.P.S. Zelfs voor mij, een witte, hoogopgeleide Nederlander die niet in enige vorm van geldproblemen zit en een bijna gegarandeerde baankans heeft na haar masteropleiding, lijkt Overvecht van de Toekomst zoals geschreven wordt in de Omgevingsvisie een Overvecht voor de havermelkelite, zoals dat nu in de volksmond wordt genoemd. Ik kan me voorstellen dat de échte Overvechters al voor zich zien hoe ze langzaamaan de wijk uitgedrukt worden door stijgende woonlasten (meer groen = meer huur, autovrij = meer huur, betaald parkeren = meer kosten en ga zo maar door). Opnieuw de vraag: voor wie is het Overvecht van de Toekomst? Welke veranderingen in de demografie van de wijk zullen plaatsvinden gebasseerd op de Omgevingsvisie? Is dat gewensd? Voor wie wel en voor wie niet? Kortom, wie zijn de winnaars en wie worden de verliezers?	

Nr.	Reactie	Antwoord
156	Op de bijgeleverde kaart staat dat er een fietstunnel wordt gepland die uitkomt op de de Prof. H. de Vrieslaan, Op dit moment zijn er twee bestaande fietsroutes: langs het Rietveld College en via het station/de Tripkade. Het inplannen van deze extra tunnel zou Overvecht en Tuindorp extra verbinden. Deze extra fietstunnel sluit echter niet aan op een ander verkeersnetwerk dan de twee opties die er al zijn. In Tuindorp is sprake van eenrichtingsverkeer én van smalle straten. De Hugo de Vrieslaan heeft de richting naar Overvecht toe. Als er extra fietsverkeer komt vanuit Overvecht dan zal dat tegen de richting in zijn. In Tuindorp spelen kinderen (gelukkig nog steeds!) graag op straat - wat met extra fietsverkeer in gevaar zou komen. Daarnaast loopt de route ‘dood’ - fietsers richting centrum zullen via de Prof. Van Bemmelenlaan alsnog terecht komen op de weg die ze ook zouden nemen als ze via het Rietveld College fietsen. Extra tijdswinst is er dus niet. De Prof. Van Bemmelen is een drukke ader in Tuindorp - en extra verkeer zal hier alleen nog maar voor meer problemen zorgen. Ik vraag u de aanleg van de fietstunnel te heroverwegen in het kader van zowel de verkeersveiligheid in Tuindorp en ook omdat de hoge kosten niet in verhouding staan voor de zeer geringe tijdswinst die een enkeling zou kunnen behalen. Als u tijdswinst of een betere bereikbaarheid van Overvecht voor velen zou willen bereiken dan lijkt mij een tunnel bij de spoorwegovergang naar de Pan een veel logischer optie.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
157	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: ontspannen in de natuur zijn samen met die prachtige paarden. Het heeft mijn dochter elke week weer een bijzondere ervaring om op de manege te zijn. Het eigen in de mooie omgeving en het actieve bezig zijn op de manege, geeft haar veel energie en zelfvertrouwen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
158	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter (11 jaar): de plek waar ze volledig zichzelf kan zijn en tot bloei komt. Waar het op school soms wat moeizamer gaat, voelt ze zich wekelijks op de manege thuis en groeit ze enorm in zelfstandigheid en zelfvertrouwen, het ontwikkelen van leiderschapsvaardigheden (ze kan inmiddels jonge kinderen op weg helpen) en helpt de omgang met de paarden in haar emotionele ontwikkeling/ emotie regulatie (met paarden knuffelen en ze verzorgen doet haar zo goed als ze zich verdrietig voelt of een pittige dag op school heeft gehad!). Bovendien is de manege een fijne ontmoetingsplek ook voor ouders. In de bistro wissel ik persoonlijk veel uit met andere ouders, die een opgroeiend kind in dezelfde leeftijdsfase hebben, waardoor we bij elkaar veel herkenning vinden in bijv. vragen mbt de opvoeding/ontwikkeling, middelbare schoolkeuzes etc. Kortom; fijn en belangrijk voor de sociale steun! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
159	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedere vrijdagochtend ontspannen en sporten op de rug van een paard of pony. Ik voel sterke verbondenheid met de dieren en met mijn mederuiters. [NAMEN] van de manege zorgen dat de paarden en pony's in de groepsstal een heerlijk, diervriendelijk leven kunnen leiden waarbij zij hun natuurlijke gedrag kunnen vertonen. Dit komt bijna niet op andere maneges voor. Zij werken hard en doen alles om de manege steeds te verbeteren. Door de buitenritten voel ik me dichter bij de natuur. Ik zie ook de mensen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de dagbesteding een zinvolle dagindeling hebben, met activiteiten die bij hen passen. Manege 't Hoogt heeft voor mij en - voor vele anderen - een heel belangrijke betekenis. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
160	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Kom op gemeente, dit is de enige manege die ik ken die echt diervriendelijk met hun paarden omgaat. Dit zijn hele goede positieve ondernemers die er echt iets van maken. Heel veel stallen in de omgeving moeten sluiten, maar deze niet!!! Ik heb een eigen paard maar als ik geen paard had, zou ik hier zeker rijden. Er zijn zelden stallen die zo veel organiseren en waar je crossles kunt volgen. Ik heb erg veel respect voor deze ondernemers. Jullie slaan door in deze plannen. Dit mag echt NIET gebeuren. Ik woon in Overvecht en wordt heel kwaad van deze plannen. Deze manege heeft een onwijs GROTE sociale functie die jullie nu over het hoofd zien omdat je er geen verstand van hebt….. Dit is absoluut een unieke manege die NIET weg mag gaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
161	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik mijn jeugd heb doorgebracht, de liefde voor paarden heb ontwikkeld. Ik denk met warme herinnering terug aan alle mooie ritten te paard door het prachtige Noorderpark! Ik ben er nog regelmatig te vinden. De manege is niet alleen een manege maar een plek waar ik naar toe kan en altijd welkom ben. Dat kan niet verdwijnen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
162	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor gezelligheid, ontspanning, sociaal contact, actief bezig zijn en natuurlijk een hoop leren over de paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
163	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een erg belangrijke plek voor een heleboel verschillende mensen. Kinderen en volwassenen sporten er, krijgen rijles, leren er met dieren omgaan en leren sociale vaardigheden door in groepen te sporten en daarna nog even met elkaar te kletsen. Verder leren ze omgaan met prestatiedruk, want de manege organiseert ook regelmatig wedstrijdjes, waaraan alle ruiters mee kunnen doen. Deze wedstrijden zijn heel laagdrempelig en leuk, en hier wordt aan kinderen én volwassenen geleerd dat het om de lol gaat en niet om het winnen. Tevens is er een studentenvereniging aanwezig op de manege, dus het is echt voor alle leeftijden geschikt en gezellig. Op deze vereniging leren studenten van allerlei verschillende studies en achtergronden andere studenten kennen met eenzelfde voorliefde voor paarden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden, is de manege ook een zorgmanege en heeft dagbesteders. Jeugd en volwassenen kunnen daar aan meedoen en kunnen hierdoor weer deel uitmaken van de samenleving. Ik heb persoonlijk bij de manege gewerkt en ben er ook erg vaak. Hoe vaak er wel niet kinderen gewoon rondhangen voor de gezelligheid of vragen om “klusjes”, want in maneges leer je aanpakken; er is veel fysiek werk te doen wat een hele goede manier is om stress kwijt te raken die we overal ervaren: op school, op het werk, waar dan ook. Ze doen dit alleen of met groepen vriendjes. Het is een fijne en veilige, gezellige plek voor deze kinderen. De manege organiseert ook ponykampen waar de kinderen ontzettend van genieten. Gezien ik er zo vaak was / ben, heb ik ook contact gehad met de dagbesteding. Ik zie deze mensen echt opfleuren op de zorgmanege en ik kan me niet voorstellen dat je deze kans weg wil halen. Zij werken hard, zijn daardoor voldaan en komen met andere mensen in contact. Daarnaast halen ze ook heel veel uit het contact met de verscheidene dieren die ze verzorgen bij de zorgmanege. De manege is dus een belangrijke plek voor kinderen, studenten, volwassenen en mensen die van dagbesteding kunnen gebruikmaken. Naast de functie voor mensen uit Utrecht, heeft de manege nog een functie, namelijk een voorbeeldfunctie. Manege ’t Hoogt is een manege enorm gericht op dierenwelzijn en inspireert daar anderen mee. Op deze mooie locatie, hebben ze genoeg ruimte om daar aan te kunnen voldoen met weilanden, een paddock en dichtbij een park waar er buitengereden kan worden. Afwisseling is voor paarden net zoals voor mensen erg fijn! Daarnaast is het steeds lastiger en onhandiger om een auto te hebben in de stad. Deze locatie is ten minste bereikbaar met de fiets, terwijl meeste andere maneges dat niet zijn, omdat je voor de nodige ruimte dan de stad uit moet. Daar komt nog bij dat er de laatste	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tijd erg veel maneges failliet gaan, dus koester de plekken die er nog wel zijn! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een vreselijke fout zijn. Zie daarom de locatie van Manege 't Hoogt NIET als mogelijke locatie voor voetbalvelden!	
164	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het Noorderpark is een natuurgebied dat alleen met passende recreatie gecombineerd mag worden. Er is al genoeg onrust in de skatepark zone en ook worden vogels verstoord door het jaarlijkse Soenda festival. Aanleg van voetbalvelden doet verder afbreuk aan de natuur. Voetbal is ongetwijfeld een gezonde activiteit voor veel mensen, het is niet verenigbaar met de natuur van het Noorderpark. Een manage daarentegen is juist wel een harmonieuze combinatie met natuur en rust. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
165	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Hiernaast is manage t hoogt een voorbeeldfunctie voor andere maneges voor het paarden welzijn. Paarden worden in kuddeverband gehouden en verre van als gebruiksvoorwerp gebruikt. Er wordt veel informatie gedeeld over het welzijn van dieren. Hier zouden andere maneges van kunnen leren. Dat juist deze manege zou moeten verdwijnen is heel zonde. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
166	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter echt heel veel ze heeft turbo adhd En de paarden op deze Manege geven haar de rust en ze krijgt ook nog eens een boost aan zelf vertrouwen van de paarden ze heeft er zoveel plezier in en ik word daar als moeder ook echt blij van omdat te zien, en dat is fijn het leven is al hectische genoeg Haar wereld en van nog tig ruitertjes stort ook echt in als Manege t hoogt zal moeten verdwijnen En wat wij heel fijn vinden bij de manege is de welzijn van de paarden ze hebben het heel goed daar en dat vinden wij ook erg belangrijk, en [NAMEN] zijn echt top ze doen er alles aan om het voor iedereen ze prettig mogelijk te maken en vooral voor de paarden!! het is gewoon een prachtige manege op een prachtige locatie en dat mag gewoon echt niet verdwijnen!!!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	
167	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter heel veel. Zowel sociaal, emotionele ontwikkeling als sportief gebied. Ze is daar een paar dagen in de week (en dus niet binnen achter een scherm of op straat rondhangen)!) De manege heeft een hele positieve bijdrage aan haar ontwikkeling. Dit geldt voor veel kinderen daar. Daarnaast is, in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegenstelling tot andere maneges in de buurt Manege T Hoogt in Utrecht en omstreken een van de weinige maneges die het welzijn van de paarden en pony's zo voorop stellen. Je.kan zo n manege ook niet even verplaatsen. Voetbalvelden wel! Ik willen vragen hier iets creatiever over te willen nadenken over een locatie hiervoor. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
168	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Tot mijn verbazing schrijft u dat u 3 tot 4 sportvelden wilt plaatsen op nummer 6 'zoeklocatie sport noorderpark'. Het zal u bekend zijn dat dit de huidige plek is van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur (en omgangsregels: samen met fietsers, wandelaars, honden, van het park genieten) in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Deze manege is al meer dan 5 jaar, en daarvoor nog tientallen jaren langer onder andere eigenaar, het thuis en vakantie in eigen stad van velen. Een plek dicht bij de stad waar kinderen en volwassenen hun dagelijkse zaken helemaal los kunnen laten en zich bezig houden met	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dier, natuur en sociale contacten. Hiernaast zal het u niet ontgaan zijn dat het een hele bijzondere manege is. Ten eerste omdat de dieren altijd (!) samen in een kudde lopen. Dit is een basisbehoefte van deze dieren en helaas is nagenoeg alle andere stallen geen werkelijkheid. Het is een goed voorbeeld voor de Overvechtse en Utrechtse mensen hoe je op een natuurlijke manier dieren kunt houden en verzorgen. Ten tweede weet u dat de manege een zorglocatie is: de toegevoegde waarde van dagbesteding met dier en natuur staat buiten kijf. Jeugd en volwassen deelnemers kunnen weer deel uitmaken van de samenleving. Ten derde biedt de manege buitengewone programma's aan: bijvoorbeeld met hun crossterrein. Het is voor mij, als manegeruiter, uitzonderlijk dat ik met een manegepaard crosslessen kan rijden Manege t Hoogt maakt dit mogelijk en dit betekent veel voor mij. Al met al is het voor mij een plek op een locatie die ik niet kan missen in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt níet te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
169	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij echt super veel, ik heb zoveel vriendinnen daar gemaakt en het is het enige wat ik echt belangrijk vind. Als ik teveel stress heb met school ga ik naar de manege om mijn hoofd helemaal leeg te maken, en dat lukt ook hierdoor. Als de manege weg gaat zou ik dat echt niet leuk vinden en zou ik dus ook een andere manier moeten zoeken. Ook zou ik niet weten waar alle pony's en paarden heen zouden moeten en zou ik dit heel verdrietig vinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
170	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een comfort plek, waar iedereen zichzelf kan zijn en iedereen hoort erbij. Ook moet ik hier heel erg van bijkomen, want ik weet niet wat ik zonder de manege zou moeten. Ook is de manege een plek waar ik altijd naartoe ga als ik even niet meer lekker in mijn vel zit. Als de manege weg gaat wordt dit alleen maar erger. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
171	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij super veel als ik me even niet zo fijn voel ga ik er heen of als ik even afleiding nodig heb. Thuis is er vaak ruzie en dan kan ik die ruzies even ontsnappen door naar de manege te gaan. Ik zou niet weten wat ik anders moet doen als de manege weg is. Ik heb zo veel vriendinnen en vrienden op de manege gemaakt en als ik niet meer naar de manege kan zie ik die vrienden nooit tot niet zo vaak meer. Mijn mentale gezondheid is ook niet heel goed en heb een tijdje zelfmoord gedachtes gehad. Het was dan heel fijn om naar de manege te gaan en rondom de paarden te zijn. Dat hielp heel erg. Ik denk dat heel veel mensen er zo over denken en dat het voor iemand goed zal zijn als de manege weg gaat. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
172	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
173	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en pony-rijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: 1 á 2 x in de week samen met mijn kleindochter heerlijk met pony's en paarden bezig zijn. Een geweldig mooie sport en hobby!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
174	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
175	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een stuk ontspanning. Even rust in het drukke stadsleven. Ook de schaatsbaan die ze maken als de winter meewerkt is geweldig! Kinderen vinden het top daar! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
176	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een moment van connectie. Samen met anderen zijn en je passie met hen delen. Ook is het een moment van rust voor jezelf. Even uit de drukke werkweek. Het is voor vele een betekenisvolle plek, waardoor het te gek voor woorden zou zijn als het verdwijnt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
177	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij nostalgie. Deze manege bestaat al lange tijd en is overgenomen door 2 enthousiaste mensen. Zij hebben hier een prachtig bedrijf van gemaakt, waar dierwelzijn en plezierig paardrijden hoog in het vaandel staan! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
178	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar mijn 10 jarige zoon volledig zichzelf is. Hij volgt het Young Leader Program wat ook een duidelijk effect heeft op zijn school. Dit is uniek in Utrecht. Hij wordt gezien, hij leert hier zo ontzettend veel: doorzetten, in je kracht staan, organiseren...het is een pad wat hij bewandelt naast zijn school en wat hem zoveel verder helpt. Zoals wij vaak roepen: door de manege geen therapie nodig. En dat is waar. Dit komt zelfs uit wetenschappelijk onderzoek. Ik geloof niet dat dit ooit met voetbal is aangetoond. Op de manege betalen we alles zelf....geen subsidies...we regelen het allemaal zelf en dat is echt niet altijd makkelijk. Het beetje groen wat wij door de manege meerdere dagen per week meemaken is uniek. En zal echt moeten blijven. Deze manege is uniek	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is zn manier qua paardwelzijn. Echt uniek voor Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
179	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter een plek waar hobby, plezier, leren en nieuwe vriendinnen maken samen komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
180	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: ALLES ! een plek waar ik niet bezig ben met mijn problemen van het dagelijks leven. Een plek waar ik iemand ben en word gezien. Dieren maar vooral paarden zijn mijn leven ! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
181	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij alles. Het is mijn wekelijkse uitlaatklep na drukke werkdagen, mijn allergrootste hobby en passie sinds klein meisje. Het is een unieke plek waar het welzijn van de paarden/pony's voorop staat en er op een hele fijne manier met de ruiters wordt omgegaan. Ook worden er allerlei leuke en leerzame activiteiten aangeboden en is er dus zelfs dagbesteding mogelijk. Het is er altijd super gezellig en de paarden/pony's maken een onmisbaar en onvervangbaar deel uit van mijn leven. Ik ben al jaren vaste klant bij Manege 't Hoogt en ik kan mij niet indenken dat ik geen paardrijles meer bij hun zou kunnen volgen, laat staan dat de manege volledig vervangen wordt door voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
182	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij het kunnen genieten van de paarden en de paardensport. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
183	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Er zijn voetbalvelden genoeg in de omgeving en ook andere plekken waar dit gerealiseerd kan worden. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mijn dochter wekelijks plezier en passie. Inmiddels heeft zij ook veel vriendinnen leren kennen en is helemaal gek van paarden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
184	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij de plek waar mijn dochter haar zo geliefde sport uitoefent én haar sociale contacten heeft! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
185	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het omgaan met dieren trekt zeker ook een specifieke doelgroep kinderen. Anders dan de hockey en voetbaljeugd zijn kinderen die begaan zijn met dieren gemiddeld gezien wat gevoeliger of zelfs kwetsbaarder. ‘Paardenmeisjes’ (6 tot 60+) hebben over het algemeen een zeer emotionele band met ‘hun’ lievelingspaarden. Het wegvallen van de manege zou voor honderden mensen een enorm persoonlijk drama betekenen. Manege ’t Hoogt biedt iedereen een veilige plek, zeker ook voor kinderen en jeugd met een rugzakje. Ook de zorgboerderij is een dagelijks toevluchtsoord waar mensen met een beperking werken aan hun eigenwaarde en het gevoel iets zinnigs te kunnen bijdragen aan de samenleving. Het is wetenschappelijk vastgesteld dat kinderen (en volwassenen) met bijvoorbeeld adhd, add, autisme, asperger en ptss zeer veel baat hebben bij het hebben van interactie met paarden. De wat ruwere sporten zijn voor deze doelgroep te intimiderend of hebben een counter- effect op het gedrag.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast maakt ’t Hoogt zich ook binnen de landelijke organisaties KNHS en FNRS multifocaal hard voor het dierwelzijn zowel op het vlak van huisvesting, voeding en verzorging als in de omgang met mensen. Een en ander volledig in lijn met de uitrol van het meest moderne Mellor (et al. 2020) dierwelzijnsmodel (zie ook zienswijze Raad voor Dieren). Inmiddels lopen er projecten en studiedagen voor o.a. instructeurs van andere locaties. Aandacht wordt besteed aan gezonder bewegen, fitheid, ruitergewicht en alternatieve meer paard-cognitiegerichte trainingsmethoden. ’t Hoogt is landelijk gezien een baanbreker, koploper en voorbeeldbedrijf als het gaat om het tegengaan van de verruwing en het op alle fronten verduurzamen van de paardensport. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege met als doel het bedienen van voetbaljeugd ten koste van de manegejeugd op juist deze bijzondere plek zou een meer dan ernstige en zelfs discriminerende dwaling zijn. Het zou veel verdriet veroorzaken en voor velen van een onvoorstelbare onrechtvaardigheid van het gemeentelijk beleid getuigen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
186	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege heeft een belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Een hele fijne manege waar gezellig samenzijn belangrijk is. Daarnaast is dit de één van de weinige maneges waar dierwelzijn hoog in het vaandel staat. De dieren worden hier niet alleen met volle liefde verzorgd, maar hebben ook de mogelijkheid om echt paard te zijn. Dit is een voorbeeld voor veel andere maneges. Het heeft hiermee een voorbeeldfunctie voor vele andere maneges en dat binnen jullie stadsgrenzen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
187	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
188	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: Een plek waar ik mezelf kan zijn en kan ontwikkelen tot een beter en goed mens. Ik krijg hier de kans om een eigen identiteit te ontwikkelen en enorm te genieten van de natuur hier in Utrecht. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
189	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: een plek waar kinderen en volwassenen tot rust kunnen komen, leren wat respect is, verzorging van een prachtig dier, verantwoordelijkheid en met anderen omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
190	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: Ik ben hier als kind begonnen aan de passie van mijn leven. Na een aantal jaar zijn die eigenaren ook al gedwongen failliet gegaan. Nu hebben de huidige eigenaren het bedrijf	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	weer opgepakt en er een prachtige plek voor gemaakt voor alle leeftijden om een van de beste passies die er zijn de ontdekken. Als nu het bedrijf WEER failliet wordt gedwongen zou dat onacceptabel zijn en zullen daar een ontzettend groot aantal mensenecht kapot van zijn. Denk aan de jonge meiden en jongens die hun lievelingspaard nooit meer gaan zien omdat hij verkocht moet worden. Ik heb dit toen bij de eerste eigenaren meegemaakt en ik ben er zes jaar later nog steeds niet helemaal overheen. Je zult de jonge mensen die daar met hun favoriete paardjes leren om paard te rijden op een zachtaardige manier ontzettend veel pijn doen. En natuurlijk is het verschrikkelijk stressvol voor alle paarden die van elkaar gescheiden worden en naar een andere plek gestuurd worden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
191	Als bewoner van Overvecht kan ik mij in grote lijnen vinden in het ontwerp. Sta volledig achter de verkeerdparagraaf. Hopelijk wordt voldoende aandacht gegeven aan woningen voor het middensegment, alleen zo kan de wijk weerbaar blijven.	Fijn om te horen dat u zich kunt vinden in de voorstelde maatregelen in de verkeersparagraaf. De ontwikkelrichting voor het middensegment in Overvecht is dat deze moet toenemen. In alle projecten wordt onder andere ingezet op dit segment.
192	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat heel bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is er al heel veel jaar op deze plek en heeft in al die jaren steeds laten zien dat het bestaansrecht heeft als bedrijf en als fantastische plek voor jing en oud, mens en dier samen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een grote fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
193	middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een hele hoop herinneringen en fijne plek waar iedereen terecht kan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Voetbal velden die er genoeg zijn in de omgeving, en het is een sport waar tegenwoordig alleen maar meer zinloos geweld in voor komt. Iets wat op een manege totaal niet terug te vinden is.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
194	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
195	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
196	Het voorgestelde plan om extra doorgang(en) voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en Tuindorp te creëren acht ik overbodig en onnodig en bovendien belastend voor de wijk Tuindorp. Momenteel bestaan er al drie doorgangen op dit traject van slechts 980 meter. Aan beide zijden van het gebied is toegang mogelijk voor voetgangers en fietsers via de Eykmanlaan en de Meester Tripkade. Bovendien bestaat er een extra doorgang voor voetgangers bij Station Overvecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Derhalve bevinden zich al drie doorgangen binnen dit kleine gebied wat neerkomt op gemiddeld elke 330 meter een doorgang. Niet valt in te zien wat die extra doorgang zou toevoegen en daarnaast lijkt de impact op de wijk Tuindorp en de belangen van de bewoners op geen enkele manier te zijn meegewogen. Een extra doorgang heeft geen toegevoegde waarde. Er ontbreken specifieke bestemmingen in de wijk die de aanleg van voet- en fietsroutes rechtvaardigen. Het aanleggen van fietsroutes door de wijk Tuindorp lijkt mij onverstandig gezien het gebruik van (snelle) elektrische fietsen en (opgevoerde) brommers in een wijk waar veel jonge kinderen op straat spelen. Het risico op ongelukken is groot. Dit baart mij echt zorgen. De doorgang zou enkel overlast veroorzaken in Tuindorp. Tuindorp is een rustige en kindvriendelijke buurt. Als er een extra doorgang wordt gecreëerd midden in de wijk bestaat het risico dat jongeren ook in de nacht de wijk doorkruisen en daarmee de (nacht)rust verstoren. Er zijn grote kosten gemoeid bij de realisatie van de huidige plannen. Middelen zouden heel veel beter besteed kunnen worden aan meer noodzakelijke projecten. Een fietstunnel onder station Overvecht is kostenefficiënter. Deze is echter niet voor niets indertijd gesloten o.a. vanwege overlast. Kortom: enige toegevoegde waarde ontbreekt mijns inziens en de impact voor de bewoners van Tuindorp is groot. Het zou de betrokken wethouder sieren als ze de bezwaren van de bewoners serieus neemt.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
197	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij mijn jeugd, de liefde voor paarden en de toekomst voor mijn kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
198	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
		zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
199	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: vriendschap, dierenwelzijn (een manege houden zoals bij manege t Hoogt is vooruitstrevend in dierenwelzijn), natuur, sport en ontspanning. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
200	> Wat ik mis: Gaat over de veiligheid… > Ik maak me oprecht zorgen hierover…. > Dan lees ik met name dat de auto terug gedrongen moet worden uit de wijk… In deze visie is het betaald parkeren niet meegenomen maar is zeer actueel. > Betaald parkeren voor mensen die bij de politie werken en ergens anders wonen …maken gebruik van de auto, dat is voor de veiligheid van deze mensen en het OV lijkt mij niet veilig genoeg.(helaas leven we in zo'n tijd) Als ik dan lees dat de politie de (eventueel ingevoerde)parkeer kosten niet kan betalen voor hun werknemers en zij dan besluiten niet meer te werken in Overvecht, word ik daar onrustig van. > Helemaal als ik in de omgevingsvisie lees dat men wil dat inwoners van Overvecht hun auto aan de rand van Overvecht kunnen parkeren. > Het terug lopen naar huis ervaar ik dan als zeer onveilig. > De auto heb ik om familie en vrienden op te zoeken, ik ga met de bus of met de fiets naar de stad(dat doen veel Utrechters) en ik werk in Utrecht en kan ook deze afstand met de fiets afleggen. > De laatste jaren merk ik dat ik me onveiliger voel in met name trein/ tram dit komt door de toenemende agressie en te weinig handhaving. > (Bovendien ben ik met de auto 20 minuten bij mijn zus in IJsselstein en ik doe er met OV ruim een uur over en ik voel me in de avond niet veilig meer)	Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Wij vinden het heel vervelend om te horen dat u zich onveilig voelt in het openbaar vervoer. Een gevoel van onveiligheid kunnen wij helaas met de omgevingsvisie niet wegnemen. Wij proberen met de visie het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker en sneller te maken zodat deze een beter alternatief voor de auto worden. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het

Nr.	Reactie	Antwoord
	>	valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Ook de nieuwe bewoners van Overvecht hebben recht op groen. Dit doen we niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief. Bijvoorbeeld met veel nieuwe bewoners wordt een bestaand park in de toekomst drukker gebruikt dan nu. Om de kwaliteit van het park te verhogen breiden we het groen uit ten koste van bestande verharding en zorgen dat het park minder versnipperd is en beter verbonden met de buurt. Ook moeten buurten die nu nog versteend zijn groener worden om de wijk aan het verandernde klimaat aan te passen. denk aan hevige regenbuien en hogere temperaturen. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Onderdeel van de visie is het herinrichten van alle straten. De buurtstraten worden ingericht als 30 (of 15) km/u straten met drempels en klinkerverharding. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Hierbij blijft het aantal sociale huurwoningen gelijk, zodat er plek blijft voor huidige
	> Als ik denk over het terug dringen van auto's in Overvecht vind ik het argument " vergroenen" van de wijk niet kloppen: Overvecht is een groene wijk omdat er hoogbouw is en er een berekening is: "Zoveel inwoners op de X aantal meters hebben recht op X meters groen." > (maar dat weten jullie natuurlijk al) > En dan nu de zin/woordkeuze waar ik me aan irriteer: > " Autowegen door de parken komen te vervallen" > Huh? > Overvecht is een Park! > En…bedoelen jullie daar o.a de Carnegiedreef mee? > Dus door ineens iets een Park te noemen word het vreemd om daar een autoweg door te laten lopen…nou ik rij niet door park de Gagel! > De Carnegiedreef is 1 van de weinige wegen om de wijk uit te komen. > Er zijn door de jaren heen al veel wegen afgesloten in mijn woonomgeving , file rijden uit een wijk lijkt mij ook niet wenselijk. > > Wat wel een idee zou kunnen zijn is dat inwoners per woning niet meerdere auto's voor de deur mogen hebben of daar parkeerkosten aan verbinden. > En de wegen zo aanpassen dat men niet op korte stukken ala een malle door de straat scheuren. > > Wat ik positief vind is dat inwoners van Overvecht de kans krijgen om door te stromen in de wijk. > Ik woon in Overvecht vanaf mijn lagere school leeftijd en heb een prima jeugd gehad, ik ben trots op deze wijk die zo groen is…(ik wandel dagelijks)het is niet vreemd dat jullie dit veel terug krijgen van de inwoners. > Verder ben ik voorstander om de inwoners divers te houden , dus niet alleen maar mensen met een Nederlandse achtergrond, niet alleen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met Turkse , Marrokkaanse etc. achtergrond. > Hier heb ik het regelmatig met mijn buren over allen met een andere afkomst/achtergrond maar we delen deze mening. Inderdaad: ik heb al via deze weg gereageerd maar wil reageren op een uitspraak van Lot van Hooijdonk:" ….dat veel bewoners willen dat de wijk verkeersveilig word, daarom is in het concept voorgesteld om een aantal wegen af te sluiten" Nogmaals dit is in mijn woonomgeving al gebeurd zodat er weinig uitvalswegen zijn. Maar afsluiten van wegen geeft geen verkeersveiligheid…..wel meer controles op gedrag van automobilisten, verkeersdrempels. Afsluiten van wegen / auto's terug dringen uit de samenleving hoort bij het gedachtegoed van Groen links….een partij die in Utrecht groot is mede dankzij de vele studenten in deze stad. De opmerking van raadslid Fred Dekkers:" …..tegelijkertijd weten dat er een nog grotere groep is die voor de veranderingen is…" vind ik vaag….hoe kom je aan deze informatie? Welke veranderingen? Ik heb niet het idee dat ik hier in ben meegenomen als bewoner van Overvecht. Oh ja….de Carnegiedreef was jaren geleden een twee baans auto weg…door een dodelijk ongeval en demonstraties van omwonende is het de nu bekende " Slingerweg " geworden. (verkeersveiligheid dus…) (overigens: het duurde erg lang voor deze zo mooi is opgeknapt want jaren hebben er rood/witte tonnen gevuld met zand op de weg gestaan om het " slinger effect te creëren) Ik voel met name onvrede dat er naar Overvecht word gekeken als een doorsnee wijk met smalle straten, huizen dicht op elkaar, Parkeer overlast …..juist omdat hiervan geen sprake is maakt het deze wijk zo mooi en leefbaar voor een ieder. Doordat er op deze manier word	bewoners. Door toevoeging van woningen in andere segmenten, zowel huur als koop, wordt Overvecht een meer gemengde wijk waar iedereen prettig kan wonen. Wanneer de hoeveelheid (doorgaand) autoverkeer door de buurten wordt vermindert, kunnen de straten ingericht worden als goede 30 km/uur straten. Met teveel autoverkeer is dit niet goed mogelijk. Daarbij is doorgaand autoverkeer (geen bestemming in de directe woonbuurt) ook minder geneigd om de snelheid aan te passen. Het is goed om te horen dat de uiteindelijke herinrichting van de Carnegiedreef als positief wordt ervaren, ondanks de langere periode waarin tijdelijke maatregelen zoals rood-witte tonnen nodig waren om het slingerende effect te creëren. Bij het opstellen van de omgevingsvisie Overvecht is specifiek gekeken naar de opzet van de wijk en hoe we de sterke punten van de wijk kunnen versterken. Alle zienswijzen zijn doorgenomen en beantwoord. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.

Nr.	Reactie	Antwoord
	gekeken merk ik ook dat ik er geen vertrouwen in heb dat jullie mijn bijdrage via de mail meenemen in de vergadering later dit jaar gepland. Nogmaals dank voor jullie inzet voor de wijk Overvecht, in mijn vorige mail gaf ik al aan wat ik wel als positief ervaar maar dat neemt helaas niet mijn onrust weg.	
201	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: De manege heeft naast sporten, een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Ik zie dat mijn kind en andere kinderen meer zelfvertrouwen krijgen door de omgang met elkaar en de paarden. Ook kinderen die t op school moeilijker hebben, omdat ze buiten de groep vallen of gepest worden, vinden hier gelijk gestemden en voelen zich thuis. Ze bloeien hierop. Deze plek mag niet verdwijnen voor de jeugd, dit is een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzondere plek om te sporten met paarden. In Utrecht zijn meerdere mogelijkheden om te voetballen, maar paardrijden niet. Zeker niet waar paarden in natuurlijke omgeving gezamenlijk in de groep leven (beter voor t paard). Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
202	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet wijken voor dit plan. Maneges hebben het zwaar in de huidige tijd. De toenemende kosten voor onder andere voer, energie, dierenarts, tandarts, hoefsmid, harnachement en aanschafkosten van paarden maken dat veel maneges de afgelopen tijd hun deuren hebben moeten sluiten. Dat is jammer voor de toekomstige jeugd. Kinderen groeien steeds meer binnenshuis op en hebben nog weinig binding met natuur en buitenleven. Dit is weer van invloed op hun sociale ontwikkeling en weerbaarheid. De laatste jaren staan veel maneges in de schijnwerpers vanwege de toenemende aandacht voor dierwelzijn. Een van de misstanden van maneges is sociale isolatie. Paarden zijn uitermate sociale dieren die in de natuur in kuddes samen leven en complexe relaties onderhouden. Daarnaast zijn paarden zeer gevoelige dieren die heel goed in staat non verbale communicatie van mensen te lezen en daarop te reageren. Paarden zijn eerlijk in hun communicatie en leven in het hier en nu. Niet voor niets worden ze daarom vaak ingezet in managementtrainingen, teambuildingsactiviteiten, coaching sessies en therapieën bij mensen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	met psychische klachten. Paardrijden en omgang met paarden is meer dan alleen een sport. Het helpt kinderen en volwassenen in het ontwikkelen van hun zelfvertrouwen en leiderschap. Daarnaast biedt het omgaan met paarden troost en afleiding in moeilijke tijden. Juist daarom is het zo belangrijk dat maneges blijven bestaan. Bij manege ‘t Hoogt hebben ze als geen ander oog voor het welzijn van de paarden en pony’s. De paarden leven in kuddeverband, krijgen een individueel voedingsbeleid en worden ingezet voor afwisselend werk. Daarnaast wordt de gezondheid van de paarden goed in de gaten gehouden en krijgen de paarden wekelijks onbelaste beweging. Ik heb in mijn leven veel maneges gezien en nergens hadden de paarden het zo goed als bij ‘t Hoogt. Bovendien heeft deze manege ook een functie als zorgmanege. Zij bieden kleinschalige dagopvang aan jongeren en volwassenen met uiteenlopende hulpvragen. Er wordt gewerkt aan ritme, regelmaat en persoonlijke ontwikkeling met als doel dat deelnemers een plek vinden in de maatschappij. De huidige eigenaren hebben al hun energie en tijd in dit bedrijf gestoken en hebben er een hele mooie plek van gemaakt met oog voor het welzijn van dier en mens. Het mag niet zo zijn dat deze mooie plek moet verdwijnen en plaats moet maken voor vier kunst(!)grasvelden.	
203	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik werk zelf als deelnemer van de zorgmanage op de manage. Hier werk ik met veel plezier aan mijn persoonlijke doelen om weer te kunnen werken. Ik heb ook een baan aangeboden gekregen bij de manage wanneer ik weer kan werken en de mogelijkheid om verder te kunnen ontwikkelen in de paardenwereld. De manage is meer dan een plek om te paard te rijden. Het is een plek om jezelf te ontwikkelen en te leren kennen. De sfeer en de mensen die hier rijden en werken zorgen dat dit een unieke plek is wat zoveel kan geven. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
204	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een mooie nabije plek om deze prachtige hobby uit te oefenen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
205	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een oase van rust waar ik kan genieten van paardrijden, van heerlijke buitenritten, van sociale contacten met veel (paarden)vrienden, van ontspannen tussen de paarden met gelijkgezinden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
206	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een unieke plek waar kinderen en volwassen kunnen sporten maar dan op een andere manier als voetballen. Er zijn al veel maneges die verdwijnen en dat is een slechte zaak. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
207	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een uitlaatklep voor mij en voor de	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen , het enigste stukje in Utrecht om nog je rust te vinden en je veilig te voelen. Dat is op een voetbalveld niet meer. Dus zoek een andere locatie maar niet hier A.U.B. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
208	Wij als bewoners van Overvecht zijn het er niet mee eens dat de manege t Hoogt weg moet omdat daar voetbalvelden moeten komen. Als jullie wisten hoeveel kinderen daar met heel veel passie en plezier paardrijden ook onze kleindochter rijdt daar paard. Wat een belachelijke beslissing maakt de gemeente Utrecht omdat dit te gaan uitvoeren. Wij stemmen tegen!!!!!!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
209	Betrek alstublieft alle inzendingen bij de uiteindelijke plannen, want Utrecht heeft al de twijfelachtige reputatie om na schijninspraak de	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	eigen plannen als superieur door te drukken! Maak nu niet diezelfde fout. Wat mij betreft: 1. hier en daar een knip: prima, maar houd doorgaande (de dreven met namen van grote rivieren) routes open. 2. houd de dreven met namen van grote denkers en wetenschappers helemaal zoals ze nu zijn (4-baans) anders krijgen we hetzelfde debacle als bij de stadsboulevards: fileleed met veel stationair draaiende motoren van stilstaande auto's die gezamenlijk uiteindelijk zoveel uitstoot produceren dat de stad (cq Overvecht) er onder aan de steep veel slechter aan toe is. Je kunt wel de automobilist de stad uit proberen te pesten, maar het leed bij de recente stadsboulevards leert dat dat toch niet lukt, met de geschetste negatieve gevolgen voor milieu en hulpdiensten tot gevolg. Je moet er toch niet aan denken dat bijv. de Franciscusdreef een tweebaans bottleneck wordt! NIET DOEN!!! Leer van de gemaakte fouten! En...meer inbreilokaties (=meer huizen) mét meer groen. Hoe gaan we dat doen? Dat is de burger gewoon voor de gek houden! Blijf van het bestaande groen af. Dankzij het beroemde groen is Overvecht nog enigszins leefbaar, maar als je er meer mensen in propt, moet dat hoe dan ook gaan ten koste van het (al bestaande) groen en dan wordt Overvecht pas echt een wijk met een megaprobleem (probleemwijk). Volgens mij is de omgevingsvisie in het huidige concept een 'blessing in disguise', een prachtig vermomde truc om gewoon die 5000 huizen er door te drukken en de automobilist weg te pesten. Ook NIET DOEN! Als je meer bij wilt bouwen, dan maar nieuwe bouwgrond kopen aan de rand van de stad, maar laat Overvecht zo groen als het nu is.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 3. Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Overvecht wordt nog groener. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit.We stappen langzaam af van grote verharde parkeervelden en gaan bij nieuwe ontwikkelingen over op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen.
210	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht (en ver daarbuiten) door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn dochter (bijna 17 jr. oud) zit sinds een jaar op de dagbesteding van manege 't Hoogt gedurende 3 dag(delen) per week. Zij is gediagnosticeerd met o.a. Selectief Mutisme (zij praat enkel wanneer ze zich veilig voelt, dieren oordelen niet, daarom voelt ze zich veiliger bij dieren) maar functioneert op hoog niveau (op school, zij zat voorheen op het KrommeRijn College aan de Ramsesdreef in Overvecht, werkte zij op VWO-niveau maar zij is niet toetsbaar, daarom lukt het haar niet meer om naar school te gaan en is zij b.v. ook niet te testen op hoogbegaafdheid). Wij wonen zelf in Driebergen; een vorm van dagbesteding vinden waar zij met haar niveau uitdaging kon vinden en waar ook met dieren werd gewerkt is ons op geen enkele andere plek gelukt. Omdat mijn dochter ook veel fysieke ongemakken ervaart (zij heeft o.a. een knie-operatie gehad) kan zij momenteel geen hele dagen deelnemen aan	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dagbesteding. Zij is heel blij om in elk geval voor halve dagen daar terecht te kunnen maar zou het liefst 5 dagen per week gaan. Thuis verveelt zij zich enorm en zij kan sociaal-emotioneel niet deelnemen aan activiteiten (heeft geen vrienden en wij hebben vrijwel geen familie, ik draag 100% alleen de zorg voor Leonie en haar met ASS-gediagnosticeerde halfbroer) en fysiek gezien is paardrijden ook de enige sport die zij zou kunnen beoefenen. Op de dagen dat zij wel gaat betekent dit dat ik haar om 09.15u breng en om 12.30u weer ophaal, daar omheen plan ik mijn 40-urige werkweek. Wanneer zij het niet zo naar haar zin had gehad op manege 't Hoogt, had ik het nooit zo lang volgehouden om haar heen-en weer te rijden. Bovendien biedt manege 't Hoogt ook dagbesteding voor volwassenen, zodat zij niet, wanneer zij volgend jaar 18 jaar wordt, een andere plek hoeft te zoeken. En er is een mogelijkheid tot samenwerking met school: wanneer het weer mogelijk zou zijn voor Leonie kan zij dagbesteding op manege 't Hoogt combineren met school, gezien deze laatste op loopafstand van manege 't Hoogt is. Mijn dochter heeft onlangs 2 weken in het ziekenhuis gelegen. Toen zij voor 1 nacht naar huis mocht, was het eerste dat zij mij vroeg, of we eerst even langs manege 't Hoogt konden gaan. U begrijpt, manege 't Hoogt is (ook) voor ons een erg belangrijke plek en ik zou helaas geen alternatief kunnen bedenken waar Leonie zo tot bloei komt als op manege 't Hoogt! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
211	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A (onze directe buren!) een viertal voetbalvelden/sportvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: fijne buren en een plek waar wij en onze kinderen graag komen. Wij hebben dit ook in onze afweging meegenomen toen wij hier kwamen wonen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden of andere sportvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
212	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
213	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
214	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: op een dier vriendelijke manier omgaan met paarden , het verzorgen van de paarden en op een mooie en goede manier leren paardrijden. Manege t Hoogt is voor mij een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	heerlijke plek om te zijn,zowel vanwege de fantastische locatie,alswel door de fijne en gezellige sfeer die er is. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
215	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij dat vele mensen kennis mogen maken met de mooie connectie tussen mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden	
216	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege absoluut niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging èn het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. t Hoogt is één van de bijzondere maneges juist omdat ze zoveel aandacht besteden aan het dierenwelzijn, zoel in hun zorg aan de dieren als ook in de voorlichting aan de klanten. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
217	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Op manege 't Hoogt krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege creeërt voor mij een fijne plek om vaak wedstrijden te rijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
218	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik binnen de provincie Utrecht mijn sport eventing kan trainen dit terrein met natuurlijke hindernissen rondom de manage is de enige plek in de provincie waar dit mogelijk is. Ik en vele andere ruiters uit de provincie komen trainen bij de manege om ons voor te bereiden op de wedstrijden of om onze paarden afwisseling in de training te geven wat het paardenwelzijn als geen ander bevorderd. Dit terrein is veilig, toegankelijk voor elk niveau en uniek in de provincie. Het zou zeer betreurenswaardig zijn als de enige trainingsfaciliteit binnen de provincie gesloten wordt voor een sport als voetbal wat overal door de hele stad en provincie wordt aangeboden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
219	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: natuur dichtbij, kinderen die contact maken met dieren, past bij de omgeving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
220	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een bijzondere groene oase aan de stadsrand met een	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen, al vanaf de jaren 80 uit de vorige eeuw, paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek vol herinneringen, vriendschappen en een voorbeeld voor kinderen en volwassenen om respectvol om te leren gaan met de dieren maar ook met elkaar! Een veilige plek voor mens en dier waar je jezelf kunt en mag zijn. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is en vele mensen maar ook de paarden en pony's ernstig zal duperen. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
221	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij als ex-student daarnaast een herinnering aan een rustpunt in mijn studietijd destijds. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
222	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan

Nr.	Reactie	Antwoord
	of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Waarom mag deze manege niet verdwijnen: Deze manege is met hart en ziel opgebouwd en ik ken geen betere manege waar er zo goed voor de paarden gezorgd wordt als op Manege 't Hoogt. Er worden al te veel maneges gesloten en absoluut deze zou er NIET bij moeten zitten, deze mensen hebben voor zowel paard als mens hun hart op de juiste plaats. De plekken voor zorg instellingen zijn ook al schaars en deze manege waar ze super lieve paarden hebben door de manier van hun management kunnen zij die het nodig hebben genieten hun dag besteding en met deze prachtige paarden om hen heen. Het zou een hele grote fout zijn en echt voor heel veel mensen en dieren te pijnlijk om van deze plek afscheidt te moeten nemen. Deze plek mag niet verdwijnen voor de voetbalvelden, u zou eerst eens langs andere maneges moeten gaan om te kijken hoe de paarden er daarbij staan, deze worden niet zo goed verzorgd en ga wat vaker op de koffie bij deze manege, ook erg leuk als er wedstrijden zijn en iedereen hun paard mooi heeft gemaakt en zo kan ik nog wel even doorgaan aan activiteiten, dit is meer dat 90 min achter een bal aan rennen en zelfs dat kunnen de paarden, maar neem dit paradijs de kinderen, volwassen en vooral ook de paarden niet af. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
223	We vinden het ongelooflijk dat er bij krapte in de Jeugdzorg een plek ls t Hoogt van de kaart geveegd wordt. Schandalig! De Jeugdzorg heeft juist dagbesteding plekken als t Hoogt nodig. In Utrecht zijn er nauwelijks plekken als T Hoogt beschikbaar en daarnaast zijn er wachtlijsten. Met als gevolg dat kwetsbare gezinnen hieronder lijden en plaats moeten maken voor voetbalvelden die er ook te vinden zijn in andere wijken. Geen goede ontwikkeling dus wij gezin van 4 stemmen tegen.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
224	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: de mogelijkheid voor kinderen die dit willen kunnen paardeijden in de buurt. Daqrnaast zijn er al enorm verl vorybalveldennin Ovwrvexht en gevonf. Wat diversiteit is niet verkeersd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
225	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij onderdeel van een ontspannen en rijk natuurgebied, waar mensen samen- en in beweging komen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
226	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
227	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Ik kom dagelijks langs de manege, en denk dat vier voetbalvelden, goh hoe zou u dat zelf zien. ik woon zelf in vleuten, in de buurt van vvde meern/ desto en pvcv. mijn zoon heeft zelf ook gevoetbald, en laten we eerlijk zijn als je ziet hoeveel kinderen met de auto naar het voetbalveld worden gebracht vraag ik me echt af hoe u dat denkt te gaan realiseren daar op die toch al niet al te brede gageldijk. Doe daar het sausje sluipverkeer rond 5/6 uur bij, en die kinderen die dan toevallig wel op	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de fiets gaan zijn potentiële verkeersslachtoffers. Uiteraard snap ik dat u met vier voetbalvelden veel meer kinderen aan het sporten krijg dan die ene manege kan bieden. Maar veelal zijn de personen die zelf geen paard hebben en dus aangewezen zijn op een manege waar ze paarden hebben, geen personen die gaan voetballen. Dus u ontneemt die personen wel hun sport/beweging. Veel meer optie's zijn er niet om zonder eigen paard te kunnen paardrijden. Ook op manege's zijn wachtlijsten, dus voorlopig zijn er geen plekken beschikbaar. Wij hebben zelf paarden, maar ook dat is steeds minder leuk, kosten stijgen de pan uit, maar terugvallen op een manege is niet haalbaar vanwege geen plek. Dus ik moet me scheel betalen om toch paard te kunnen rijden of ik moet mijn hobby die ik al 53 jaar uitvoer laten schieten. Daarnaast vraag ik me ook wel een beetje af hoe een voetbalvereniging tegenwoordig aan voldoende vrijwilligers denkt te komen, zeker voor 4 velden. Ervan uitgaande dat er dagelijks van 4 tot minimaal 21 uur gevoetbald gaat worden en op woensdag van 2 tot 9 zaterdag van 9 tot 17.00. zaterdag niet meegenomen is een wedstrijddag, is totaal 27 uur maar 4 velden is 108 uur vrijwilligers met dat een max van 1 vrijwilliger per groep (het feit dat kinderen tegenwoordig bijna geen of zelfs geen respect hebben voor andere dan maar even niet meegenomen, ik zou niet graag alleen voor een groep van 15 jongeren staan die ik over een voetbalveld moet jagen. 15 jongeren op een paard is een stuk eenvoudiger) . U weet zelf ook denk ik wel dat ouders daar tegenwoordig helemaal geen zin meer in hebben en hun kinderen afgooien in de hoop dat een ander hun kind ff bezig wil houden, tenminste dat was in de tijd dat mijn zoon op voetbal zat al de normaalste gang van zaken. Ja en bij de voetbal zijn ook wachtlijsten. Bij de manege zijn ook wachtlijsten. En zo ook op de woningmarkt . Bij de huisarts. enz.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Snap dat de gemeente die simpelweg geheel uit zijn jasje is gegroeid op zoek moet naar sportgelegenheid maar misschien is dit meer iets voor de tweede kamer om op te lossen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
228	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: eindelijk een Manege waar de paarden in groepsverband lopen en niet 24/7 in stal staan. Waar paarden voorop staan maar ook kinderen goed paardvriendelijk leren rijden. Een waardevol iets wat niet mag sluiten, er zijn al zo weinig maneges.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
229	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: iedereen jong en oud kennis laten maken met de unieke kracht van omgaan met paarden. Paarden brengen mensen verantwoordelijkheid, dierenliefde, in de kracht staan en nog zoveel meer! Iedereen moet laagdrempelig toegang kunnen houden tot de paardensport of omgang met paarden. Manage t'hoogt ligt nog dichtbij de (stadse) mensen. Anders heb je een auto nodig en nog meer geld! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
230	Als de plannen uitgevoerd gaan worden zoals ze nu liggen, dan zal Overvecht geen prettige woonwijk meer worden. Iedereen wil in een veilige buurt wonen, daar is ook niets op tegen, maar staten afsluiten of versmallen zorgt voor ergernis en files van in - en uit de wijk. Zorg voor veilige oversteekplaatsen, daar creëer je meer veiligheid mee. Overvecht is al een hele groene wijk meer groen hebben we niet nodig. Steek het geld van Overvecht in een schone en gezellige Overvecht waar alle doelgroepen zich thuis voelen. Graag zien wij dat de plannen worden herzien.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie deel B staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Gemengd wonen in een prettige wijk is een van de uitgangspunten van de omgevingsvisie Overvecht. Wij denken dat de maatregelen zoals die zijn opgesteld in de omgevingsvisie hieraan zullen bijdragen.
231	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij diversiteit en mogelijkheden voor mijn kind om zich te ontwikkelen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
232	Wij wonen aan de Patmosdreef en als buren van het Winkelcentrum Overvecht maken we ons grote zorgen over de over-de-top plannen	Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk gebied met onder andere hoogbouw, maar het gebied wordt ook groener dan het nu is. Zowel in het openbaar gebied als in de binnentuinen zullen er

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor deze plek. Daar bovenop komt dan de Omgevingsvisie met o.a. het plan onze binnentuinen vol te bouwen. Een flink deel van de dag geeft de flat aan de Naxosdreef schaduw over onze flat. Dat gaat ook op voor de 8 hoog-flat aan de Theemsdreef, voor de flat aan de Androsdreef geeft de Milosdreef schaduw. Met hoogbouw in de binnentuinen aan de Thira-, Kos- en Chiosdreef komt er meer schaduw over onze gebouwen en zullen wij nog nauwelijks zon binnen krijgen. Dat zal in de winter onze verwarmingskosten flink opdrijven. In het Wijkbericht van april 2024 met de aanhef: “Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de Zamenhofdreef e.o.?” staat (onder het kopje “Verschillend en voor iedereen”) dat er ruimte gemaakt wordt voor sport- en speelplekken. Dit is in schrille tegenspraak met de plannen om bovengenoemde binnentuinen, die deze functie al hebben, te bebouwen. Rond elk van de binnentuinen staan 144 appartementen en een aantal drive-inwoningen. Het bebouwen van de binnentuinen betekent voor deze bewoners dat buiten spelen met (klein)kinderen verder van huis moet gaan gebeuren. Dus een grotere tijdsinvestering vraagt en minder vaak mogelijk zal zijn. Dan hebben we het over peuters en kleuters. Voor iets oudere kinderen betekent het dat het langer duurt voor ze zelfstandig naar een speelplek toe kunnen. Op mooie dagen zitten er groepjes mensen op het gras te praten, een spelletje te doen of te picknicken. Kortom, een plek waar buren elkaar ontmoeten. Er staan decennia oude bomen, aan vernieuwing van de speelplekken wordt de laatste hand gelegd. Kortom, wij hébben wat u zegt te willen ontwikkelen.	speelplekken voor (kleine) kinderne zijn. Daarnaast worden de groen-waterverbindingen met de parken rondom het gebied verbeterd en toegankelijker gemaakt. De beoogde verdichting rond de Thira-, Kos- en Chiosdreef is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een plek en wordt meegewogen. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een bijdrage leveren aan levendigheid, verbinding en contact met elkaar en het bouwen aan gemeenschappen zijn tevens doelen van de Omgevingsvisie Overvecht. Goed te horen en waardevol dat u dit al ervaart in uw deel. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bij het kaartje voor de Omgevingsvisie staat bij punt 4 dat rondom de bestaande binnentuinen gebouwd gaat worden. We hebben het hier over grasvelden van ongeveer 35 bij 50 meter. Hoe ga je daar omheen bouwen met behoud van binnentuin? Hoe groot kan die dan helemaal zijn en nog voldoende ruimte bieden voor veel meer mensen. In de huidige binnentuinen hebben we nu al een echoputeffect door de flats die er staan. Dat zou met meer bebouwing rond een kleinere tuin alleen maar erger worden. Ook de bewoners van de nieuw te bouwen appartementen van Centrumplan Overvecht zullen gebruik moeten maken van onze binnentuinen, omdat er in het Centrumplan helemaal geen tuinen en/of speelplekken gepland zijn. Dat is alleen mogelijk als de binnentuinen hun huidige functie en formaat behouden. Bovenstaande maakt duidelijk dat wij bezwaar maken tegen bebouwing van de binnentuinen aan Thira-, Kos- en Chiosdreef. We hebben de tuinen in hun huidige vorm en formaat hard nodig om de duizenden(!) nieuwe bewoners van het Centrumplan ook recreatieruimte binnen redelijke afstand van hun woning te bieden. We hebben ook bezwaar tegen de plannen voor het verkeer, zoals die in de Omgevingsvise Overvecht staan omschreven. Het plan om meerdere doorgaande wegen af te sluiten zal geen vermindering van het autogebruik teweeg brengen. Zoals de huidige maatschappij is georganiseerd hebben mensen hun auto nodig. De een moet vóór zijn/haar werk de kinderen naar de opvang/school brengen en na werk ze weer ophalen en misschien nog boodschappen doen. Een ander moet mantelzorg gaan bieden, weer een ander werkt op tijden dat het openbaar vervoer nog niet of niet meer rijdt. Dat redt men niet zonder auto. De bus en/of trein komen namelijk niet bij werk en opvang en winkel vlak voor de deur.	aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij het verder uitwerken van de plannen voor een busbaan over de Zamenhofdreef-Carnegiedreef in de toekomst zal ook gekeken worden naar het veilig kunnen oversteken. Daarbij kijken we ook naar de snelheid van busverkeer.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook de kosten spelen een rol. In een auto kunnen meerdere personen mee voor één prijs. In het openbaar vervoer betaal je per persoon en dat loopt voor gezinnen lekker op. Dit laatste geldt des temeer als de auto voor de deur staat en de basiskosten al betaald zijn. Bovendien neemt een reis met openbaar 2 keer zoveel tijd als met de auto. En wij kunnen het weten, we hebben geen auto. Mensen die wel een auto hebben zullen die blijven gebruiken, ze moeten wel. Het afsluiten van doorgaande wegen in de wijk betekent dus dat dezelfde hoeveelheid auto's over minder doorgaande wegen de wijk in en uit moeten. Die wegen worden overvol, met filevorming en de daarbij horende uitstoot tot gevolg. Dan komen daar in de toekomst nog de auto's van alle nieuwe bewoners bij en wordt het alleen maar erger. Dan laat ik de druk op de Zuilense Ring nog buiten beschouwing. Tot slot nog een opmerking over het 'veilig' kunnen oversteken van een busbaan. Wij wonen zo'n 100 meter van de busbaan Zamenhofdreef. Elke dag, soms meerdere keren per dag, horen wij een buschauffeur hard claxonneren. Dat heeft te maken met het gedrag van overige weggebruikers, maar zeker ook van de chauffeurs. Die hebben de neiging te denken dat ze op de busbaan het gaspedaal even stevig kunnen intrappen. Bij ons thuis heet de bushalte aan de Zamenhofdreef: bushalte Racebaan Overvecht.	
233	Mijn zienswijze heeft betrekking op de HOV-lijn in Overvecht-Zuid. Een deel van de HOV-lijn wordt getekend langs de Normadreef en vervolgens met een bocht via de La Bohèmedreef, het vervolg de Don Carlosdreef om daarna met een bocht uit te komen op de Moezeldreef richting station Overvecht.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit wordt omgeschreven als ‘langs de rand van het Park’. Het is echter niet de rand van het park, het is de plek waar het park vanuit de directe omgeving ruim en vrij toegankelijk is. De route van dit deel van de HOV-lijn heeft hier naar mijn mening een te grote impact op de directe omgeving, niet alleen voor de aanliggende woningen en woonbuurten, maar ook voor de gebruikers van dit deel van het park. Het gaat hier om een deel van het park dat goed gebruikt wordt voor sport en spel. Er ligt een veelgebruikt basketbal/ voetbalveld en een – vooral in de zomer – goed gebruikt speelveld met een waterbad voor de allerkleinsten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen. De ontsluiting van het park aan deze zijde vindt plaats vanaf de Normadreef en vanuit de woonbuurten aan (en achter) de La Bohèmedreef. De bewoners van deze woonbuurten maken veel gebruik van dit makkelijk toegankelijke deel. Ze kunnen nu zo het park inlopen vanuit de buurt. Een HOV-lijn brengt allerlei eisen met zich mee om als HOV- te kwalificeren. Er moet doorgereden kunnen worden. Er zal een afscheiding komen om te verhinderen dat er overal overgestoken kan worden. Ook maakt een HOV-lijn geen bocht van 90 graden. Er is een halteplaats getekend aan de zijde van de woningen. Er is ook nog een buslijn getekend (blauwe streepjes) langs de La Bohèmedreef. De HOV-lijn (en de buslijn) hebben een te grote en negatieve impact op dit deel van het park en deze kleinschalige woonbuurt. Een HOV-lijn met al zijn eisen zal een te grote barrière vormen. Ook vereist een HOV-lijn doorrijdende bussen. Tegelijkertijd is er een halte ingetekend en moet er gestopt en weggereden worden. Dit alles is voor	de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	een kleinschalige woonbuurt en zeker voor de bewoners van de La Bohèmedreef een verslechtering van de leefbaarheid. Een HOV-lijn maakt geen 90-gradenbocht. De geplande HOV-lijn zal ten koste gaan van een stuk van het park. Ook is het park moeilijker toegankelijk vanuit de (achterliggende) woonbuurten vanwege de aanwezigheid van zowel een HOV-lijn – met afscheidingen - als een buslijn. Waarom kan de bestaande route Marnedreef en Moezeldreef niet gebruikt worden voor de HOV-lijn? Deze route raakt geen kleinschalige woonbuurten en vormt geen barrière voor de bewoners van deze woonbuurten. In de plannen wordt gesteld dat het weghalen van de doorgaande route door het park bedoeld is om het park te versterken. Maar als dit tegelijk betekent dat de bewoners aan het park en de gebruikers van dit deel van het park – zeker de speellocatie en waterspeelplek - een barrière krijgen (en een stuk van het park wordt afgesneden) is dat een verslechtering. Als het groen inpassen van de HOV-lijn in een breed wegprofiel elders kan, zoals in de Omgevingsvisie gesteld wordt bij de Carnegiedreef, kan het hier vast ook op de Marnedreef/ Moezeldreef.	
234	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een wekelijkse onderdompeling in een omgeving vol liefde voor dieren en planten. Manege 't Hoogt heeft 'paardenwelzijn' hoog in het vaandel staan! Paardrijden is bovendien heel goed voor mijn lichamelijke conditie. Manege 't Hoogt past naadloos in bij het groene karakter en de natuurwaarden van het Noorderpark. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
235	Eerst geen poffertjeskraam, en dan nu weer het plan om de Manege te laten verdwijnen. Wat denkt u van de buren hebben die geen last van de voetbalvelden en de voetballertjes Verder doet de manege zeer belangrijk en sociaal werk met de dagopvang ook kinderen met motorische achterstand komen hier helemaal tot hun recht en bloeien echt op en wordt er dierenliefde en verantwoordelijkheid bij gebracht	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
236	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast komt mijn inziens de aanleg van voetbalvelden niet overeen met de mogelijkheden voor recreatie in het Noorderpark, zie ook de website https://www.noorderparkruigenhoek.nl/ Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
237	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. Het zal u wellicht verbazen, maar er zijn meer sporten dan voetbal! De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Manege 't Hoogt heeft een voortrekkersrol binnen de manege-wereld als het gaat om diervriendelijke paardensport. Hier mogen we als stad vooral ontzettend trots op zijn! Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een thuis weg van huis; een plek waar ik niet alleen leer paardrijden, maar ook essentiële levensvaardigheden zoals discipline, empathie en doorzettingsvermogen. Het is een unieke omgeving waar mens en dier in harmonie samenkomen en waar de zorgen van de dagelijkse sleur even kunnen worden vergeten. Voor velen van ons is de manege meer dan een hobbylocatie; het is een gemeenschap, een steunpilaar die ons verbindt met natuur en dier, en	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ons een zeldzame kans geeft om te groeien in zowel kracht als karakter. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
238	Hierbij wil ik mijn zorg uitspreken over deel A van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik heb over het hele plan ernstige bedenkingen, maar wil hierbij nu specifiek ingaan ophet pagina 93, punt 6: 'zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Op de plattegrond is deze zoeklocatie getekend op de plek waar nu Manege 't Hoogt is. Ik kan het mij eigenlijk niet voorstellen (maar er zijn meer plannen gemaakt en uitgevoerd die ik mij niet kon voorstellen) dat er wordt bedoeld dat op die plek 3 of 4 sport(voetbal)velden moeten komen. Door deze locatie te noemen als zoeklocatie blijkt heel duidelijk dat de plannenmakers niet op de hoogte zijn van wat de manege betekent voor de buurt en voor de mensen die daar paardrijden. En ook zeker niet voor de mensen die extra zorg en aandacht nodig hebben en die daar een dagbesteding vinden, waar ze begeleid en gewaardeerd worden. Bovendien een mooie manege, met visie, aan de rand van de wijk, waar je de paarden en pony's ziet lopen, is van meerwaarde voor de wijk. Met voetbalvelden zal de geluidsoverlast en parkeerdruk toenemen, hetgeen niet wenselijk is voor het Noorderpark en de Gageldijk. Als er al extra sportvelden moeten komen, wat ik mij afvraag, gezien de moeite die veel verenigingen hebben om te blijven draaien, zoek die dan bij bestaande locaties of industrieterreinen. Wellicht dat ook de golfbaan nog ruimte heeft voor een voetbalveldje.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik verzoek de leden van de raad met klem het Ontwerp Omgevingsvisie op dit punt af te wijzen en de manege 't Hoogt te laten voortbestaan op de huidige locatie. 't Hoogt hoort bij Overvecht.	
239	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij ontspanning en sport, en dit te laten vervangen voor een ander soort sport lijkt mij echt bespottelijk en is in mijn ogen dan ook juist een verarming ipv een verrijking. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
240	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: heel veel want, ik beweeg daar door veel, ik leer veel en het is altijd heel gezellig met iedereen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
241	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en* *beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom* *kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te*	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
242	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. Hoe kunt u dit rijmen met het volgende citaat uit de omgevingsvisie? *De sportdeelname in Overvecht is laag, terwijl sport en beweging essentieel is voor de gezondheid. Daarom kiezen we ervoor de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. We kijken hoe we het gebruik van de bestaande sportaccommodaties kunnen optimaliseren en welke mogelijkheden er zijn om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie.*	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is wel heel vreemd om de ene sportlocatie op te offeren voor een andere. Waarom moeten voetbalvelden de voorkeur krijgen boven een manage? Welke bijdrage gaan de sportvelden hebben waarin de manage nu al niet in voorziet? Naar mijn mening mag de manege niet verdwijnen maar moet juist een prominente plek krijgen in de omgevingsvisie van Overvecht. Laat de pareltjes van Overvecht niet sneuvelen in deze “omgevingsvisie?” De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met heel belangrijke functies voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Mijn voorstel is dan ook om de manege op te nemen in de omgevingsvisie Overvecht 2040.	
243	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is al een sportgelegenheid met een heel belangrijke functie, naast paardrijden en contact met dier en natuur; de dagbesteding voor jeugd en volwassenen die op deze manier weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	Laat het zoals het is, echt gras ipv kunstgras. Niet iedereen wil op dezelfde manier sporten en ontspannen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetballen kan ook op andere plekken, of in ieder geval niet in plaats van de manege.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
244	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een plek van rust, waar ik lekker met de dieren buiten bezig kan zijn, iets wat binnen de stad niet mogelijk is. Ook onderhoud ik er veel sociale contacten, dus voor mij zou het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	persoonlijk erg zwaar vallen wanneer deze plek er niet meer zou zijn. Het is een plek waar ik mij thuis voel en dat deel ik met vele anderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
245	Wij wonen op Bonairedreef in Overvecht, Vechtzoom-Noord, Klopvaartbuurt, en we zagen de omgevingsvisie. Voor deze buurt is bedacht dat het een stedelijke buurt moet worden. In de buurt zal dus flink wat moeten veranderen. Wij wonen intussen zo'n 25 jaar op dit adres. We hebben het altijd prettig gevonden hier te wonen, we hebben ons altijd veilig gevoeld en we hebben ook het idee gehad dat onze kinderen hier veilig konden opgroeien. Dit buurtje lijkt een rustige enclave in een drukke wijk met naar het schijnt een slechte naam. We willen u daar, voordat de plannen officieel worden, graag op wijzen. Pas bij de nieuwe plannen op voor het bederven van iets wat al goed was in Overvecht.	Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan.
246	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een sociale warme plek voor mens en paard. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
247	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: het is een hele fijne plek om weer opnieuw met de paardensport en het omgaan met paarden en alles wat daarbij komt kijken in aanmerking te komen. De eigenaren hebben veel kennis van zaken. Het is een professioneel en modern bedrijf. Modern in de zin van met heel veel oog voor het paardenwelzijn en de veiligheid voor de paarden en de mensen. Er wordt veel meer dan vroeger toen ik tiener was en nog elders dan in Utrecht woonde, naar de natuurlijke leefwijze van het paard gekeken en dat wordt doorgetrokken in alle mogelijke aspecten van de verzorging van de pony's en paarden. De paarden staan in een kudde. Gelukkig komt dit meer en meer voor, maar er zijn ook nog plekken waar paarden bijna 24 uur per dag op stal staan of in hun eentje in de wei staan. Ik rijd in de groep van volwassenen 'herintreders' die al een basis hebben, maar lang niet gereden hebben. Voor alle leeftijden vanaf 8 jaar is er een aanbod. Er worden activiteiten in de vakanties georganiseerd. Mijn dochter van 7 staat al te trappelen dat zij ook mag beginnen. Een deel van de verzorging van de dieren wordt in samenwerking gedaan met mensen die hun dagbesteding hebben op hun 'borgmanege'. Afgelopen januari was er een schaatsbaan met koek en zopie voor iedereen, niet alleen voor paardenliefhebbers :-) m.a.w. de manege timmert zo breed mogelijk aan de weg en staan zeker ook open voor om de verbinding met de wijk te versterken. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Voetbalvelden zijn vele malen minder biodivers dan deze manege. De weides en de eventing oefenterreinen hebben vele gradiënten, water, oevers, hagen, grote stammen dood hout (die vol leven zitten). Onder het dak van de manegebinnenbaan nestelen vele zwaluwen. Ze zijn net weer gearriveerd en vliegen in en uit! Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
248	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Op een manege wordt er kennis gemaakt met dieren en geleerd hoe ermee om te gaan en hoe deze te verzorgen in een omgeving in de natuur. Dit zijn hele belangrijke vaardigheden die in elke algemene ontwikkeling een plaats moeten krijgen, zeker nu de stad alsmaar blijft uitbreiden wat zorgt voor minder contact met dieren en natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
249	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: enorm veel! Voor mij, als moeder van 3 kleine kinderen, is het wat tijd voor mezelf. Ontspannen, loslaten, en vooral een zijn met het paard. Ik rijd al van kleins af aan paard en sinds kort op deze manege. Ik heb er veel gezien, maar deze manege is mijn favoriet! De paarden zijn geweldig en de lesmethoden innovatief. Deze manege is een van de weinigen die echt goed is voor de paarden. Dat zou ik niet kwijt willen! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voetbalvelden. Voetbalvelden zijn er in overvloed maar goede maneges met hart voor het paard en ruiter niet.	
250	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
251	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik meerdere malen per week zowel met mijn dochter als zelf kom om te rijden. Waar wij komen om te sporten en te ontspannen dus. Wanneer deze manege moet sluiten zou dit voor mij en mijn dochter (en ik weet zeker voor een groot aantal andere ruiters) betekenen dat we met onze sport/hobby stoppen omdat de ruitersport niet op een vergelijkbare wijze wordt aangeboden op fietsafstand van Utrecht. We hebben bewust voor deze manege gekozen omdat ’t Hoogt paardenwelzijn hoog in het vaandel heeft staan. De paarden worden in een groepshuisvesting gehouden waarin zij dus in een kudde leven en zelf kunnen kiezen of zij binnen of buiten staan. Hierdoor krijgen zij de ruimte natuurlijk gedrag te vertonen. Dit maakt de paarden en pony’s bij ’t Hoogt tevreden dieren die voor ruiters erg prettig zijn in de omgang. Ook als ruiter wordt je getraind om bij de dragen aan het welzijn van de dieren. In de gehele omgang leer je te kijken naar de specifieke behoeften van paarden/pony’s en daar als ruiter op in te spelen maar ook met bijvoorbeeld speciale zitlessen waarin je op zo’n manier leert rijden dat dit voor zowel mens als dier comfortabel is. In deze opzichten is de manege echt uniek en heeft een voortrekkersrol/voorbeeldfunctie voor andere stallen. ’t Hoogt komt ook regelmatig voorbij in de media als het om paardenwelzijn gaat als manege waar dus oog is voor dit welzijn. Bijvoorbeeld in dit artikel in de NRC https://www.nrc.nl/nieuws/2023/07/13/een-paard-dat-alleen-in-de-wei-staat-is-waarschijnlijk-doodongelukkig-a4169691 Ik en mijn dochter	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn trots om bij een manege met zo'n paardvriendelijke manier van werken te rijden en van mening dat de stad Utrecht ook trots mag zijn op 't Hoogt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
252	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
253	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor mij en onze dochters. Ik ben zelfs op mijn 32ste nog een paardenmeisje geworden dankzij mijn oudste dochter en dankzij deze prachtige manege! De eigenaren zijn ontzettend lief en zorgen heel goed voor alle paarden en pony's. Ik heb een baan met veel verantwoordelijkheden als eindredacteur bij de VPRO (media) en vind na zo'n drukke dag totale ontspanning bij de manege. Ook onze dochter kan over niks anders praten dan paarden. Het is een meisje wat graag alles goed wilt doen. Bij de manege zien we haar helemaal tot rust komen. Ze leert voor zichzelf opkomen en we zien haar stappen maken in zelfstandigheid. Ook heeft ze al beste	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vriendinnetjes gemaakt! Zelfs de kleinste dochter gaat al met veel plezier mee naar de manege. Zie bijlage voor al het paardenplezier! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
254	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
255	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een hele belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor ons. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
256	Al jaren ben ik bekend met manege 't Hoogt welke mogelijk moet gaan wijken voor de sportvelden. Dit kan echt niet de bedoeling zijn omdat het een zeer belangrijke functie heeft voor het welzijn van de dieren en mensen. De manege wordt gerund door zeer vaardige mensen en welke ondersteunend zijn voor het welzijn (bevorderen van zelfvertrouwen, vaardigheden, bewustwording van jezelf en ook verbetering van de gezondheid). Ook heeft de manege een belangrijke functie voor mensen met een beperking waar veel aandacht en begeleiding aan wordt geschonken. Met pijn in mijn hart en slapeloze nachten hebben wij kennis genomen van het bericht dat mogelijk de manege moet wijken voor andere plannen. Hierbij een tegenreactie dat dit echt niet wenselijk is. Er zijn in de omgeving genoeg sportvelden en sportmogelijkheden voor kinderen met overgewicht.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
257	Graag wilde ik op de ontwerp-omgevingsvisie reageren om te laten weten dat deze erg positief overkwam. Vooral het richten op het minder centraal stellen van de auto en het verbeteren van de prettigheid van de wijk zijn aspecten die erg belangrijk voor mij zijn. Dit had ik ook aangegeven in de afgelopen algemene wijk enquête van de gemeente. Verder kwam het plan op mij over als erg goed op de hoogte van / in lijn met / voortbouwend op de positieve ontwikkeling van de wijk in de afgelopen tien á vijf jaar. Als laatste wilde ik ook nog laten weten dat de informatie middag erg prettig, goed georganiseerd en informatief was. Hierom wilde graag een positieve reactie geven.	Dank voor uw reactie. Fijn dat u dit als prettig heeft ervaren en bedankt dat u de moeite neemt om dit te laten weten!

Nr.	Reactie	Antwoord
258	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij sinds nu bijna een jaar als deelnemer van de zorgmanege (met een indicatie van de gemeente Utrecht) een fijne, veilige plek dichtbij mijn huis, waar ik samen met andere mensen met een psychische kwetsbaarheid kan werken aan herstel. Ook als het niet goed met mij gaat vind ik daar een plek waar ik mezelf kan en mag zijn. Het werken tussen de paarden, werkt helend en vergroot mijn zelfvertrouwen. Ik mag er zijn. Er worden verantwoordelijkheden aan mij toevertrouwd. Ik voel dat ik persoonlijk groei en merk dat ook in andere contacten en bezigheden. Het verdwijnen van de manege zou voor mij een persoonlijke ramp betekenen. Het idee dat alles wat ik heb opgebouwd verdwijnt veroorzaakt nu al angst en paniek. U beseft niet wat een leed u hiermee aanricht. De manege heeft voor heel veel mensen een bijzondere, verbindende, sociale -en sportieve functie. Het fysiek bezig zijn in de natuur is van levensbelang. Dit is een noodkreet.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
259	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Mange Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege ’t Hoogt. Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
260	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die door middel van het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij: een avondwandeling met een collega moeder, als mijn dochter haar liefste hobby uitoefent en plezier heeft in de les met de instructeur en vriendinnen. Ze heeft hier vrienden en vriendinnen voor het leven gemaakt. Mange Rijnenburg is al verdwenen en manege ’t Hoogt is een van de weinige maneges die voor ons op fietsafstand van Leidsche Rijn zit. Ik kan regelmatig perioden niet autorijden en vanuit Leidsche Rijn naar Bunnik gaan, is voor ons niet mogelijk. Ook het feit dat buitenritten mogelijk zijn, is uniek in Utrecht. We kunnen dat niet verloren laten gaan! Bij manege Castellum is het alleen mogelijk om in de bak te rijden, omdat de dijk daar te gevaarlijk is voor buitenritten. Buitenritten zijn essentieel voor het opdoen van vaardigheden voor de ruiters. Ook de mogelijkheid om te crossen, is uniek. Er zijn in Utrecht veel plekken om te voetballen, maar er zijn maar 1 manege zoals manege ’t Hoogt. Wij stemmen meestal voor een groen en links Utrecht, maar dit onderwerp zal zeker mijn stem bepalen voor de komende gemeenteraadsverkiezingen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
261	In uw ontwerpvisie staan op de huidige plek van Manege ’t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen door dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor erg veel mensen.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid en de verzorging voor het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder en aantrekkelijk is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassenen die via het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is. De manege betekent heel veel voor onze familie. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
262	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
263	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent ligt op 10 minuten fietsen vanaf mijn huis en mijn kinderdagverblijf . Mijn kinderen en kleinkinderen en kinderen van het KDV rijden bij ‘t Hoogt . Daarnaast zit er een fantastisch crossterrein wat wij kunnen trainen . Er is ook niets anders voor ons in de buurt .	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
264	Hierbij wil ik graag reageren op het absurde omgevingsplan voor Overvecht. Inwoners van Overvecht worden hiermee opgesloten en ingesloten. Wijken zijn niet meer per auto bereikbaar, doorgaande wegen worden afgesloten voor auto's, het is werkelijk te zot voor woorden! Zelf woon ik op de Cubadreef en als ik het plaatje goed begrijp kan ik vanaf de Rio Brancodreef mijn wijk niet meer in en uit met de auto. Het lijkt er op dat ik niet eens meer kan parkeren in mijn eigen straat en voor mijn eigen deur. Belachelijk! Zoals het er naar uitziet moet ik helemaal omrijden en dan nog weet ik niet hoe ver ik de wijk in kan. Dat zou betekenen dat ik, als ik spullen mee moet nemen met de auto eerst een heel stuk zou moeten sjouwen. Dat is echt niet te doen. Bovendien zou ik elders geen zicht meer hebben op mijn auto wat mij nu wel een heel prettig gevoel geeft. En waar zouden alle auto's geparkeerd moeten worden? Nu zijn er weinig parkeerproblemen in mijn wijk maar dat verandert dan drastisch. Ook het autovrij maken van de Carnegiedreef is te zot voor woorden! Het is juist een handige verbindingsweg waar veel bewoners gebruik van maken.	De buurten van Overvecht blijven per auto bereikbaar en ook blijft parkeren in de buurten mogelijk. De knips voor autoverkeer tussen de buurten hebben we aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. Hoe we omgaan met parkeren in de buurten kunt u lezen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Via de Amazonedreef/Japuradreef is dan ook niet meer mogelijk dus gaat alle verkeer over de Tigrisdreef, nee daar wordt het verkeer veiliger van.... Maar niet heus! Overvecht is al een groene wijk, groener, dan andere wijken, zo niet de groenste van heel Utrecht. Daar hoeft echt niet meer groen bij en zeker niet als het gevolg is dat wijken afgesloten worden voor autoverkeer. Hulpdiensten moeten overal kunnen komen maar dat lijkt in de plannen niet te realiseren. En heel simpel zijn er nu al afsluitingen geweest die dit lastiger maken. Neem de verbinding Mekongdreef/Nigerdreef: door de paaltjes worden hulpdiensten belemmerd om een snelle route te volgen. Daarnaast zijn in de winterperiode de paaltjes weg ivm strooidiensten. En dan rijden er gewoon auto's over het fietspad. En ook als de paaltjes er staan gaan er regelmatig auto's over het fietspad en rijden, door de inmiddels geen greppel meer te noemen, greppel. Ook de afsluiting naar de rondweg bij de Zambesidreef is waardeloos. En dan ook nog de afsluiting bij de Gambiadreef..... Dit beperkte al diverse snellere routes en maakte al dat andere wegen drukker werden..... Mijn moeder woont op de Singaporedreef en ik begrijp dat het de bedoeling is om die ook af te sluiten. Mijn moeder is afhankelijk van autovervoer en dat betekent dat mijn broer of ik haar regelmatig met de auto ophalen. Daarbij zouden wij haar dus niet eens meer voor de deur in en uit kunnen laten stappen. Dat is toch te gek voor woorden!	De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. Met de omgevingsvisie gaan daarom ook niet op korte termijn middelen gevraagd worden. Elke bestemming blijft goed bereikbaar met de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het zou haar isolement alleen maar vergroten en bemoeilijken om naar het ziekenhuis, de kapper, familiebezoek of andere activiteiten te kunnen gaan. Afsluitend wil ik nog een paar opmerkingen kwijt: Ben dus absoluut tegen alle plannen mbt de omgevingsvisie Overvecht Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht zou ik zeggen: gebruik het geld om de tekorten weg te werken En als laatste hoop ik van harte dat wethouder mw Lot van Hooijdonk nu eens uit de gemeenteraad gezet wordt: zij veroorzaakt heel veel onrust en leed met haar ideëen waar zij zelf geen last van zal hebben. De Uithoflijn was een groot fiasco, het gasvrij maken, ook al Overvecht, werd een debacle, betaald parkeren wat een heel slecht idee is en nu dus deze omgevingsplannen. Hoe bedenkt ze het toch allemaal zonder over de gevolgen na te denken. Laat Overvecht met rust en Overvechters gewoon hun woonplezier hebben met een auto voor de deur!! Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	
265	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.). Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen.	De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een zeer groene verkeersader (voor HOV, Fiets, auto en voetgangers). In de visie zien we hier langs de weg een plek voor verdichting en vergroening met levendige plinten zodat het van verkeersader transformeert tot een levendige groene promenade die de twee parken verbindt en een fijne

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een"levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. Veilig en verbonden Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn.	leefomgeving wordt voor nieuwe en bestaande bewoners langs de Carnegiedreef. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Wij zetten in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Door veel Overvechters is aangegeven dat men Overvecht niet verkeersveilig vindt. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Met uitzondering van de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef gaat uiteindelijk heel Overvecht naar 30 (en een aantal straten 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt). De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen. Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch.	Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Meer informatie over hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Met de ontwerp omgevingsvisie werken we ook aan het verbeteren van het Openbaar Vervoer. Maatregelen gericht op de alternatieven voor de auto zijn nodig om ook in de toekomst autogebruik mogelijk te houden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Bovendien is het aardig te weten dat veel wijken in Utrecht een nog hoger gemiddeld aantal inwoners per m2 dan Overvecht (bron: utrecht.cijfers.nl). Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren. Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken. <u>Ruimte voor groei</u> Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan.	zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt is daarbij: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Behoud van betaalbare woningen iin de wijk is een van de doelstellingen. In de Omgevingsvisie zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. Het is de stip op de horizon voor 2040. De weg ernaar toe is een proces in stappen dat voor een groot deel afhankelijk is van initiatieven en samenwerkingen in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie onderzoeken we alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek zal dit maatwerk zijn en zal het zorgvuldig afgewogen worden. Het Masterplan Overvecht Centrum voorziet in een hoogstedelijk milieu met hoogbouw. Hoogbouw zal zorgvuldig worden ingepast en houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De informatiestand in november ging over de omgevingsvisie voor heel Overvecht. Voor de plannen specifiek voor Overvecht Centrum loopt een apart participatietraject, waar we naar hebben verwezen. Bewoners van woningen in het plangebied zijn hierbij betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement. Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen? Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer CO2 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren. Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En áls er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals 't Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
266	Helaas heb ik het bericht ontvangen dat er verwogen word op de plaats waar nu Manege ‘t Hoogt gevestigd is voetbal velden te plaatsen. In mijn ogen mag dit niet plaatsvinden. Manege ‘t hoogt is al zolang in mij kan herinneren (zeker 40 jaar) maar ik weet zeker al langer een begrip in Utrecht en omstreken. Een sociale plek waar kinderen en volwassenen leren omgaan met paarden en verantwoordelijkheden worden bijgebracht. Voor vele kinderen een tweede thuis. Daarnaast is het ook ontzettend fijn wedstrijd terrein en organiseren de eigenaren vaak leuke evenementen. Het zou zonde zijn om dat te laten verdwijnen. Tot slot past deze manege thuis in dit landschap in tegenstelling tot een paar voetbal velden. Ik wil u vriendelijk doch dringend verzoeken op een andere plek ruimte te vinden/ maken voor de voetbal hobby.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
267	Middels dit schrijven wil ik laten weten dat ik erg geschrokken van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen!	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op deze locatie is er al bijna 75 jaar (volgend jaar) een manege gesitueerd een kostbare mooie groene omgeving zo aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Zo rijdt mijn dochter hier met heel veel sinds haar 8e jaar. En heeft deze manege naast een sportieve inmiddels ook een sociale functie voor ons hele gezin! Waarom kiezen wij voor 't Hoogt, nu daar zij het paardenwelzijn HOOG in het vaandel hebben staan en hebben hier inmiddels landelijke bekendheid mee gekregen. Daarnaast ben ik getuigen geweest van de oprichting van de zorgmanege welke een belangrijke sociale rol in Overvecht heeft gekregen door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving!! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou mij inziens een grote fout zijn! Nogmaals deze plek bied nu al bijna 75 jaar ruimte voor de paardensport. Een rondje langs de voetbalverenigingen in Overvecht liet mij ook zien dat er nog capaciteit genoeg is, mijn inziens zou de gemeente er eerder goed aandoen om deze ql bestaande verenigingen in de wijk zelf gesitueerd beter en meer re ondersteunen daar sommige het heel zwaar hebben ivm onvoldoende beschikbaarheid van vrijwillige inzet van de leden om de verenigingen draaiende te houden! Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
268	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent heel veel voor onze familie. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
269	Onlangs sprak ik de eigenaar van manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A. Die verwittigde mij dat de manege ontbreekt in het huidige ontwerp visie. Ik woon reeds twee decennia met veel plezier in Utrecht. Mijn vader is hier getogen, en ik heb hier veel familie. Mijn tienerdochter groeit hier gelukkig op. Voor haar betekent de manage een plek waar zij kan bewegen, ontspannen, dieren kan verzorgen, en vrienden kan ontmoeten. Voor mij is de manege een opmerkelijk betaalbare sport, waar de dieren overduidelijk goed verzorgd worden. Ik vraag uitdrukkelijk uw aandacht voor het plezier dat mijn dochter en haar vriendinnen onttrekken aan de manege, en hoop dat u hier	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rekening mee houd in de toekomstige plannen. Ik ken gemeente Utrecht als een menselijke organisatie en heb het volste vertrouwen dat u manege 't Hoogt een mooie plek geeft in de nieuwe ontwerp visie.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
270	Ik ben zeer gekant tegen een busbaan door mijn straat en park aan de La Bohemedreef. Ik ben hier komen wonen 20 jaar geleden omdat het een rustige verkeersarme straat is met vrij uitzicht op een park. Ik hoop dat de busbaan er nooit komt. Ik woon op 28 . Dat zou precies in de bocht zijn. Dus veel geluidshinder en schijnsel van koplampen. Inmiddels weet ik dat heel veel mensen dit een waardeloos plan vinden. Ps. Laat de bus rijden gewoon rijden langs de Moezel en de Marnedreef. Veel en veel beter.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
271	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan

Nr.	Reactie	Antwoord
	of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is voor mij een plek om mijn stress los te kunnen laten, waar ik kan ontspannen en mijn liefde voor de paarden en de sport kan voldoen. Voor de paarden zelf is het ook een ideale plek omdat dit een van de weinige manege's is waar de paarden nog de ruimte hebben om op een weiland en los te kunnen lopen. Misschien kunnen jullie beter kijken voor meer grond bij bestaande manege's? Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
272	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij een prettige afwisseling. Weg van de drukte van de stad. ‘t Hoogt is een begrip in Utrecht. Een geweldige plek waar reeds sport wordt uitgeoefend. Zonde om dit op te offeren voor andere sport. De manage is een aanvulling voor de wijk en directe omwonenden. Sportvelden zijn een bron van overlast. De manage is juist een vorm van sport wat geen overlast voor de buurt veroorzaakt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
273	Hierbij willen we bezwaar maken tegen de plannen om sportvelden te realiseren. Het blijft bijzonder dat wij zelf al ruim 6 (!) jaar bezig zijn om sport te realiseren op een plek waar we een manege mogen beginnen. De verkeerssituatie zal tot grotere problemen lijden. Graag gaan we met jullie in gesprek en bieden wij onze woning aan.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overvecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.

Nr.	Reactie	Antwoord
274	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mijn dochter en ik wedstrijden het onze paard kunnen rijden. Een plek waar wij ons welkom voelen. Een plek waar gezonde keuzes in de kantine worden gemaakt. Er verdwijnen al zoveel maneges en er zijn al echt veel meer voetbalvelden. Dit zou gewoon niet eerlijk zijn. Iedereen zou toch zijn hobby /sport mogen uitvoeren. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
275	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
276	Met dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
277	Aan de hand van drie belangrijke thema’s reflecteren we op de Omgevingsvisie: 1. **Water en Bodem Sturend**	1 water en bodem Sturend Dank voor de suggestie, in de visie is impliciet invulling gegeven aan het Water en Bodem Sturende principe door het meegeven van profielen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op 25 november 2022 heeft het kabinet de Water en Bodem sturend-brief naar de Tweede Kamer verzonden. In deze brief maakt het rijk structurerende keuzes, met als essentie dat water en bodem sturend zijn in de ruimtelijke ordening, zodat de bovengrond beter is geordend op de ondergrond. Hierdoor kunnen we ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat blijven leven, wonen en werken. De maakbaarheid van het water en bodemsysteem bereikt namelijk steeds vaker zijn technische grenzen. Met de WBS-brief geeft het kabinet input voor het oplossen van de soms ingewikkelde opgave van de ruimtelijke ordening in Nederland: welke functie kan het beste waar? Het WBS-kader is op basis van een aantal leidende principes vormgegeven, waaronder het “niet afwentelen” van opgaven. Het gaat om het niet afwentelen op toekomstige generaties, niet naar andere gebieden of functies en niet van privaat naar publiek. Dit principe dient voorop te staan bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Als suggestie geven we u mee in een apart tekstkader aandacht te besteden aan “water en bodem sturend” en hoe dit doorwerkt in de Omgevingsvisie. 2. **Waterkwaliteit** Voor de biodiversiteit en kwaliteit van de leefomgeving is een goede waterkwaliteit essentieel. Er moet in 2027 worden voldaan aan de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). Wij verwachten de komende jaren samen te werken om de waterkwaliteit van het KRW-lichaam de Vecht te verbeteren. Via programma’s zoals het rioleringsplan/watermanagementplan kan de gemeente vanuit haar taken en verantwoordelijkheden een aanzienlijke bijdrage leveren aan de verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit. Denk aan de wijze waarop de gemeente omgaat met afstromend hemelwater en emissies uit de riolering. Bepalend is hoe de gemeente inzet op het voorkomen van verontreiniging van oppervlaktewater via lozingen. Positief is de intentie om gemengde stelsels te vervangen door gescheiden stelsels.	de nadruk te leggen op het werk met werk maken. Naast deze omgevingsvisie is een aparte Visie Ondergrond in de maak waarin Stadsbreed op dit onderwerp wordt ingegeaan. 2 Dank voor intentie om samen op te trekken ten aanzien van de waterkwaliteitdoelstelling en het ondersteunen van de huidige ambitie om het rioolsysteem om te bouwen naareen gescheiden systeem. Dit resulteerd in minder effluent bij de zuivering, een beter zuiveringsrendement en een kliener vuiluitworp via het gemengde rioolstelsel. Het is overigens meer dan een gescheiden systeem alleen, het is een systeem waarbij we zoveel mogelijk water willen vasthouden door infiltratie. Infiltreren via groen heeft de voorkeur. Waarmee de waterkwaliteit extra wordt verbeterd doorday ook het hemelwater wordt gereinigd door de bodem. Hiervoor verwijzen we ook naar het gebiedsplan water waarin we dieper ingaan op de details van het toekomstige systeem. Dit is ook bij bekend bij het waterschap. Overall voor de Stad zijn de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering apart opgesteld voor dit beleidsveld, deze zijn ook van toepassing voor Overvecht. 3 Voor dit onderdeel is in de Visie Klimaatadaptatie en de Visie Water en Riolering ook grotendeels voorzien. Voor het Gebied Overvecht is in het gebiedsplan water en riolering gekeken naar de bodem en het grondwater en hoe gechikt deze is voor infiltratie en wat voor de toekomst betekent. Ten aanzien an overstroming moeten we er rekening mee houden da het om bestaand stedelijk gebied gaat. Bij de diverse ontwikkelingen zal rekening worden gehouden met vloerpeilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er wordt in de Omgevingsvisie aandacht besteed aan de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Klopvaart. Dat is positief en daar worden we graag bij betrokken. We vinden het belangrijk dat ook langs de Vecht (KRW-lichaam) natuurvriendelijke oevers worden aangelegd. Er wordt aangegeven dat de wens bestaat om de toegankelijkheid en openheid van de Vecht te verbeteren, dit kan worden bereikt door natuurvriendelijke oevers aan te leggen. Het waterschap denkt graag met u mee bij de wijze waarop de waterkwaliteit op de juiste manier kan worden ingepast in programma's en plannen. 3. **Klimaatadaptatie bebouwd gebied** De kamerbrief WBS gaat uit van het sturend maken van de risico's van overstromingen (meerlaagse veiligheid), wateroverlast, bodemdaling en drinkwaterbeschikbaarheid bij de locatiekeuze en inrichting van woningbouw. Daar waar gebieden worden ontwikkeld is het streven de maatlat voor een klimaatadaptieve en natuurinclusieve bebouwde omgeving toe te passen. Om wijken voldoende klimaatbestendig te maken is het nodig om duidelijke kaders te stellen aan nieuwbouwontwikkelingen en transformaties. In de Omgevingsvisie wordt aangegeven dat de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief wordt ingericht, met ruimte voor infiltratie en waterberging, maar dat dit vanwege de koppeling aan de rioolvervanging grotendeels pas aan het eind van de looptijd van deze omgevingsvisie aan de orde zal komen. We raden aan om waar mogelijk eerder te starten met het klimaatadaptief maken van buurten, vooral wanneer het riool pas op langere termijn wordt vervangen. Het nieuw te realiseren en nieuw toegankelijke groen biedt veel kansen om water te bergen, natuurvriendelijke oevers aan te leggen en de biodiversiteit te vergroten (op land en in het water). Belangrijk is om het waterschap hierbij te betrekken. Het stimuleren van groene daken en binnentuinen zien we als positief evenals het vervangen van duikers door bruggen. We zouden graag	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zien dat dit niet als vrijblijvend wordt gezien maar wordt opgenomen als regel. Meer specifiek willen we nog ingaan op de volgende passages: • “De kans om meer oppervlaktewater te realiseren wordt in een vervolgfase onderzocht.” Wanneer extra verhard oppervlak wordt aangebracht dan bestaat de verplichting dat oppervlaktewater wordt aangelegd. Het is belangrijk om nu al in kaart te hebben gebracht waar de ruimte bestaat om oppervlaktewater aan te leggen, aangezien anders het risico bestaat dat deze ruimte op papier een andere functie heeft gekregen en daardoor doelen en wensen moeten worden gewijzigd. Naast de verplichting om oppervlaktewater aan te leggen bij extra verhard oppervlak, is er ook de wenselijkheid om meer water in de wijk in te passen. Water bergt hemelwater, heeft een positief effect op de biodiversiteit en draagt bij aan een gezonde leefomgeving. We zijn positief verrast over de volgende alinea: “Deze extra opslagruimte maakt het mogelijk om het poldergemaal te verplaatsen. Hierdoor is een open verbinding tussen de Vecht en de Klopvaart mogelijk voor kano’s wat de waarde voor recreatie vergroot. Bovendien biedt het vaste waterpeil dat wordt gecreëerd betere mogelijkheden voor ecologische oevers en daardoor een betere waterkwaliteit. De hoeveelheid extra oppervlaktewater bedraagt ongeveer 3 hectare en het zoekgebied ligt in de polder.” We worden hier graag wel zo snel mogelijk bij betrokken.	
278	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die met het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Toen ik 11 jaar oud was ben ik gaan paardrijden op manege ’t Hoogt en ik heb met verschillende paarden mogen genieten van deze unieke plek, inmiddels rijdt mijn dochter ook alweer 4 jaar hier en zijn wij beide enthousiastste vrijwilligers. De manege is voor ons beide een ongelofelijk belangrijke plek in ons leven en niet alleen voor ons maar voor ontzettend veel mensen en heel veel kinderen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Graag ontvang ik uw reactie en hopen we met z’n allen dat de voorgenomen plannen niet doorgaan.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
279	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is van groot belang voor kinderen en volwassenen. Mijn dochter van 12 is een thuiszitter en is nu sinds een paar maanden drie keer per week op de manege te vinden. Zij helpt met allerlei klusjes en het verzorgen van de paarden. Doordat ze terecht kan op de manege heeft ze een nuttige en fijne dagbesteding en dit is heel belangrijk voor haar en ons gezin. Zonder deze dagbesteding zou ze hele dagen thuiszitten. De manege heeft een orthopedagoog in dienst en zij begeleidt onze dochter. Doel is dat ze uiteindelijk weer naar onderwijs	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uit kan stromen. Zonder deze begeleiding en zonder de dagbesteding zou dit veel lastiger zijn. Voor kinderen zoals de mijne is er geen andere plek in deze regio beschikbaar. KOOS (specialistische jeugdhulp) heeft een contract met deze manege, waardoor mijn dochter hier terecht kan. Dit is echt van onschatbare waarde voor haar welzijn en dat van ons gezin. Ik wil u met klem vragen om de manege op de huidige plek te laten voortbestaan.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
280	In zijn algemeenheid wil ik graag mede delen dat ik het plan voor Overvecht zoals nu gepresenteerd volop steun. Heel goed, met name verkeersveiligheid en centrale rol groen. Zelf heb ik twee auto's, toch hoop ik dat jullie de rug recht houden tov de klagende bewoners die iedere aanpassing zien als beperking van hun vierwielerparadijs. Tevens is dit mailtje een steuntje in de rug voor mevr van Hooijdonk, het lijkt wel een sport alles wat verandert of niet helemaal loopt zoals gepland op haar bordje te schuiven.	Bedankt voor uw positieve reactie en steun.
281	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is heel belangrijk voor een grote groep mensen en dieren. Zo aan de rand van de stad een prachtige plek om: - om sportief bezig te zijn, met de verzorging van de paarden en het rijden, ben je lekker fysiek bezig.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- in de buitenlucht te genieten van paardrijden, niet alleen in de binnen - en buitenbaan, maar ook in het Noorderpark. - te leren paardrijden. - te leren over paarden verzorging - voor deelnemers van de zorgmanege (jeugd en volwassenen), weer stap voopr stap deel uit te maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een ontspannen plek om met de paarden bezig te zijn. Zowel sportief als verzorgend. In het drukke Utrechtse leven echt een verademing! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
282	Dit plan is gemaakt door mensen die niet in Overvecht wonen en die niet geluisterd hebben naar wat er leeft in onze wijk. Wie heeft dit bedacht?? Wat is er o.a. mis: • Er zijn veel te weinig mensen die de enquête over dit onderwerp hebben ingevuld, dit is niet een representatieve groep. • De mening van deze zeer kleine groep wordt ook vaak niet meegenomen in de plannen. • Ik woon in Overvecht omdat je hier je auto voor je huis kunt parkeren. Niemand zit er op te wachten om ergens aan de rand	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van de wijk te moeten parkeren. Denk eens wat voor consequenties dit heeft voor de vele ouderen in de wijk en de mensen met (veel) kinderen. • Nog meer groen in de wijk is niet nodig, er is groen genoeg. Afsluiting van de Carnegiedreef zal zorgen voor een nog groter verkeersinfarct op de rondweg. Er ligt een prachtig park naast de Carnegiedreef, dat hoeft niet groter. • De tekeningen kloppen niet, zo is er een buurtcentrum gepland achter de Minaretdreef. Dit is een aanrijroute voor garages. Oftewel de omgevingsvisie mag in de prullenbak! Zoek naar praktische, simpele oplossingen om de wijk te verbeteren, zoals meer verkeersdrempels, meer prullenbakken in de parken, meer aandacht voor zwerfvuil. Scheelt ook nog eens een hoop geld.	opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in

Nr.	Reactie	Antwoord
		hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. De omgevingsvisie ziet op deze plek (winkelstrip met achterliggend terrein) een kans om het hart van de buurt te versterken en te verbeteren: voorzieningen met woningen mengen. Naast het maken van de omgevingsvisie Overvecht vind de gemeente het vinden van praktische simpele oplossingen om de wijk te verbeteren ook belangrijk. De omgevingsvisie is een visie voor de periode tot 2040. Deze visie helpt om ons voor te bereiden op de toekomst en om keuzes te maken. Niet alles gaat in één keer: we werken stap voor stap en de visie geeft ons daarbij de richting.
283	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn mening is de manege van dergelijk groot belang voor de gemeente dat deze niet mag wijken voor voetbalvelden. De manege vervult een belangrijke sociale rol in Overvecht. Manege 't Hoogt biedt jeugd en volwassenen de mogelijkheid om kennis te maken met dieren. Deze kennis is uitermate relevant om de discussie en daaropvolgend beleid rondom natuur en leefbaarheid te voeren. Het huidige beleid polariseert ipv verbindt mens met natuur. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
284	Ik ben er heel blij mee! En voor mij mogen er nog wat meer cameras. komen vooral op kruising Einsteindreef naar Marnixlaan (of rotonde) = hele gevaarlijke weg. Dankjulliewel	Dank voor uw positieve reactie. Wanneer de Einsteindreef opnieuw wordt ingericht wordt ook naar de kruispunten gekeken. De mogelijkheid van bijvoorbeeld een rotonde zal dan ook onderzocht worden.
285	Met veel interesse en belangstelling de visie gelezen. Een enorme hoeveelheid info en goede voornemens. Als 85 jarige had ik kunnen zeggen: “Plannen voor de toekomst” niet meer voor mij, maar toch ook weer wel. We zijn op Overvecht komen wonen tijdens de bouw van de woningen en de eerste bewoners van de Santa Cruzdeef in een omgeving waar de toekomst er “zonnig” uitzag. Je maakte kennis met je buren in een gezamenlijke bijeenkomst en de sfeer van samen verder was geboren. De omgeving met een eigen winkelcentrum en voorzieningen voor spel en spel werden gemaakt zodat de kinderen ook op STRAAT konden spelen. Echter, alles en iedereen veranderde in de afgelopen decennia.	Dank voor uw positieve zienswijze. In de omgevingsvisie Overvecht willen we meer gelegenheid bieden aan Overvechters om elkaar te ontmoeten, zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Ook blijven de bestemmingen in Overvecht bereikbaar met de auto.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er kwamen meer auto's; bewoners vertrokken en nieuwe, zonder kennismaking, kwamen. De mentaliteit van ieder voor zich werd meer zichtbaar. Ook de winkelcentra veranderden en oorspronkelijke winkels verdwenen, kortom het oude Overvecht verdween. Wat overbleef was een wijk met prachtige groene delen. De plannen van nu lijken op een maatschappij waar mensen weer samen optrekken en vertrouwen hebben. Maar is dit realistisch? ! Net zoals ons land "vol" lijkt te worden door de situaties in de wereld, lijkt dit met de plannen ook hetzelfde te gebeuren met Overvecht. Volgens mij wordt in de plannen veel te weinig rekening gehouden met de huidige situatie waar ook veel ouderen wonen die ook in de "nieuwe wereld" met scheurende motoren etc. moeten omgaan. *Geef elkaar wat ruimte en met het bouwen van meer woningen, meer fietspaden, geen auto's etc. wordt het er niet beter op.* *Als oudere mag ik niet meer fietsen en ben blij dat ik kan en mag meerijden in een auto. Wil de eenzaamheid vergroten moet je voor deze generatie de plannen realiseren.* Tot slot hoop ik dat er verstandig en met oog voor realiteit met de plannen wordt omgegaan en niet vanuit een "droom" wordt gehandeld.	
286	In het ontwerp wordt een visie omschreven om nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp aan te leggen. Ik vraag mij af of dit niet meer problemen creëert dan het mogelijk zou kunnen oplossen. Om eerlijk te zijn, maak ik mij hier nogal ongerust over. Ik ben een moeder van een jonge dochter. Veiligheid in mijn eigen huis, straat en wijk voor mij en mijn jonge gezin staat voor mij voorop. In onderstaande zet ik u graag uiteen waarom ik denk dat de visie door als u opgetekend in mijn	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	ogen mogelijk een serieuze verslechtering van de veiligheid zou kunnen betekenen. **Mogelijke voordelen?** Het voorstel om additionele spoortunnels te introduceren lijkt in tegenstrijd met eerdere ervaringen, besluitvorming en interventie van Gemeente Utrecht om overlast als gevolg van fietstunnels onder het spoor tegen te gaan. Tuindorp kent drie basisscholen, welke uitstekend, vrijwel volledig autoluw en binnen enkele minuten vanuit de Tripkade of Eijkmanlaan te bereiken zijn met de fiets. Verder zijn er geen andere voorzieningen in Tuindorp waarvoor een nieuwe fietstunnel eventueel gebruikt zou kunnen worden. Bereikbaarheid en een goede doorstroom van verschillende vormen van verkeer in de stad is een groot goed. Echter zijn via de Tripkade en Eijkmanlaan zeer veilige en effectieve rechte verkeerslijnen naar het centrum reeds aanwezig. Op basis van bovenstaande kan ik niet duidelijk achterhalen welk voordeel er valt te behalen voor de inwoners van Overvecht en Tuindorp met de introductie van additionele fietstunnels. **Terugkeer van onveiligheid?** In het ontwerp is te zien dat u voornemens bent een van de drie tunnels in de nabijheid van Station Overvecht te realiseren. Dit is een erg druk punt in de wijk, omdat juist het naar schoolgaand verkeer van drie scholen hier bij elkaar komt in verband met de eenrichtingswegen en nabijheid van station en de reeds bestaande doorgang onder het spoor/station Overvecht. Deze ondertunneling was ooit toegankelijk voor fietsverkeer, echter heeft de gemeente OV poortjes en camera's geplaatst omdat deze tunnel een onbedoeld maar duidelijk neveneffect met zich meebracht: een sterkte toename van overlast, inbraken en	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	andere vormen van criminaliteit in de Wijk Tuindorp. Dergelijke fietstunnels een autoluwe wijk in, heeft helaas gebleken een ideale vluchtroute te zijn voor mensen met slechte bedoelingen. Alsnog een fietstunnel openen zou een ommekeer van het huidige beleid betekenen met een waarschijnlijke terugkeer van de problemen welke zojuist zijn verminderd door het adequaat optreden van de Gemeente Utrecht. Vanuit de wijk Tuindorp zijn additionele fietstunnels absoluut niet gewenst, zolang de bestaande routes uiteraard in stand blijft gehouden. Voor schoolgaande kinderen vanuit Overvecht naar een van de drie basisscholen in Tuindorp (en vice versa) is reeds een treinstation, een busstation, een looptunnel en twee autoluwe fietsroutes beschikbaar op enkele minuten afstand reeds voorhanden. Men zou kunnen beargumenteren dat bereikbaarheid reeds meer dan uitstekend is ingericht om diversiteit en bereikbaarheid van scholen tussen beide wijken te bevorderen. Mijns inziens zouden deze kosten voor nieuwe fietstunnels beduidend beter besteed kunnen worden om de visie van een groen, duurzaam en leefbaar Overvecht voor de lange termijn te kunnen realiseren. Ik hoop dat u zich enigzins kunt vinden in bovenstaand perspectief en de zorgen van een jonge moeder uit Tuindorp.	
287	Ik ben helemaal akkoord met de plannen van Overvecht toekomst, en ik ben helemaal tevreden en benieuwd naar de uitvoering van de plannen , en ik kijk vooruit naar jaar 2040 wanneer alles klaar is.	Dank voor uw positieve reactie.
288	Bezwaren tegen het omgevingsvisie plan Overvecht. Autoluw / verkeersplannen van de gemeente. . **Bereikbaarheid huisarts**	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de wijk op meerdere plekken af te sluiten, wordt al het verkeer omgeleid over de NRU. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van huisarts. In veel gevallen zal de huisarts, als de plannen worden uitgevoerd, bij een spoedgeval niet binnen 10 minuten meer bij een gezin thuis kunnen zijn . De huisarts heeft dan minstens 25 minuten nodig (zeker tijdens drukte op de NRU en dat is tegenwoordig de hele dag door). Dit geldt uiteraard ook als een gezin zelf met spoed naar de huisarts moet. Een andere huisartsenpraktijk ga je niet even zoeken, de huidige huisarts kent het gezin en de situatie. De band die je hebt opgebouwd is ook heel belangrijk. Niet elke huisartsenpraktijk bied de zelfde voorzieningen aan als een andere praktijk. **. Drukte op de NRU** Doordat je over de NRU moet om in een ander deel van de wijk te kunnen komen voor voorzieningen zal de drukte met auto's op de NRU toe nemen. Niet iedereen is in staat met het ov te reizen (denk aan wagenziek, stress voor andere mensen, andere psychische klachten, te ver lopen naar een bushalte). Voor deze mensen is het noodzakelijk dat ze met eigen vervoer naar de voorzieningen in andere delen van de wijk kunnen. Niet iedereen is fysiek in staat te lopen na de andere kant van Overvecht dan wel er heen te fietsen **. Boodschappen.** Veel gezinnen doen maar 1 keer per week de boodschappen voor de hele week. Dit is niet even met een aantal zware tassen te doen in het ov. Tevens niet te dragen tot aan je huis.	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. Bij het realiseren van eventuele parkeerplekken op enige afstand van woningen, zal er zeker ook gekeken moeten worden naar de (veiligheid) van de looproutes naar deze parkeerplaatsen. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. De omgevingsvisie gaat niet over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling dat de auto aan de rand van de wijk wordt geparkeerd, parkeren in de buurt van de woning blijft mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	. Ouderen en gehandicapten. Deze mensen worden hierdoor ook zwaar benadeeld, even naar je ouders om zorg te verienen is er niet meer bij als je zelf niet met het ov kunt reizen, dan wel niet kan fietsen of lopen. **. Brandweer en Ambulance** Zij kunnen door de verkeersmaatregelen niet meer 1.2.3 bij een woning komen. **. Politie,** Deze kan zeker niet meer de veiligheid in de wijk garanderen, doordat er niet meer even van alle routes gebruik gemaakt kan worden. De politie kan met de plannen straks niet meer overal in de wijk komen zonder over de NRU te moeten rijden, dit komt de veiligheid nietten goede van de wijk. Er zit niet voor niets een politiebureau in de wijk. **. C02 uitstoot / luchtvervuiling** Door de maatregelen komt het verkeer in de wijk meer stil te staan en ook op de NRU waardoor de lucht extra vervuild wordt. Immers is niets vervuilender dan een stationair draaiende motor. **. Toename files in de wijk.** De files in de wijk zullen toenemen omdat iedereen op de zelfde punten de wijk in en uit moet, waardoor alles vast loopt. Er staat nu al elke dag een file vanaf de Franciscusdreef tot aan de Gangesdreef (rotonde). **. De thuiszorg**	Wanneer een herinrichting van de Singaporedreef in de toekomst aan de orde is, wordt dit een project waarbij bewoners worden betrokken. De bereikbaarheid van woningen voor onder andere invaliden, laden&lossen en nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij een toekomstige herinrichting en zal dus niet ter discussie staan. De kaart (foutieve kleur) en tekst in de omgevingsvisie ten aanzien van de Singaporedreef is aangepast. De door u aangedragen suggesties kunnen bij een toekomstige herinrichting worden meegenomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De thuiszorg wordt hierdoor onbetaalbaar, dan wel nog verder uitgekleed. Omdat de reistijd toe neemt van cliënt naar cliënt. Hierdoor zijn er meer zorgmedewerkers nodig (er is nu al een tekort en die neemt dan onnodig toe). **. Veiligheid** Vrouwen en zwakkeren (ouderen, etc) moeten 's nachts over straat lopen om naar hun auto te gaan met alle risico's van dien. Beroving, aanranding etc. **Hoogwaardig ov.** . Geen goed idee, je moet immers vaak overstappen om naar een voorziening te kunnen komen. . Bus/ov is niet te betalen voor een gezin, of worden deze bussen gratis? Armoede neemt hierdoor toe in de wijk. . De bussen rijden niet 24 uur per dag, dus 's nachts even naar je auto die aan de rand van de wijk geparkeerd staat is niet te doen met de bus. . Waar denkt de gemeente buschauffeurs te gaan vinden? Er is nu al een groot te kort aan personeel in alle sectoren. S 'nachts wil een buschauffeur niet werken (veiligheid, beroving **Afsluiting van de Singaporedreef voor al het verkeer**. . Het totaal afsluiten van de Singaporedreef van elke vorm van verkeer is geen optie en is zeer tegen de wil van de ondertekende bewoners van de Singaporedreef. **. Overlast en veiligheid**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de Singaporedreef verkeersvrij te maken en aan te laten sluiten aan het park, zal er zoals er in het verleden ook was, overlast komen van hangjongeren met alle gevolgen van dien. Ramen die worden ingegooid met stenen, geluidsoverlast in de nacht, geen avondrust meer na 22 uur waar iedereen recht op heeft (zeker als je om 4 uur naar je werk moet). **. Ouderen en gehandicapten** Zij worden gedwongen om te verhuizen, dan wel om hun huis te gaan verkopen omdat ze niet langer meer voor hun eigen woning kunnen instappen in een auto maar eerst een stuk moeten lopen (wat ze niet kunnen). hlierdoor gaan deze mensen vereenzamen en worden buiten gesloten van de samenleving. Terwijl ze in de afgelopen jaren hun huis hebben laten aanpassen om er juist de resterende tijd van hun leven te kunnen blijven wonen. Je verhuist niet even na 50 Jaar ergens met veel plezier te hebben gewoond. **. Ambulance, brandweer** . Deze kunnen niet meer bij een woning komen en dus niet de noodzakelijke zorg bieden die nodig is. . Er geen achterom parkeerplaats is. Er is geen parkeerplek in of grenzend aan de achtertuin, Om op korte afstand van Je huis te parkeren is er alleen aan de voorzijde plek dus op de Singaporedreef. . Geen leveringen van zware spullen mogelijk. Door het afsluiten is het niet mogelijk om een keuken, wasmachine, bankstel nog te laten bezorgen zonder extra kosten omdat er niet vlakbij het huis geparkeerd kan worden.	

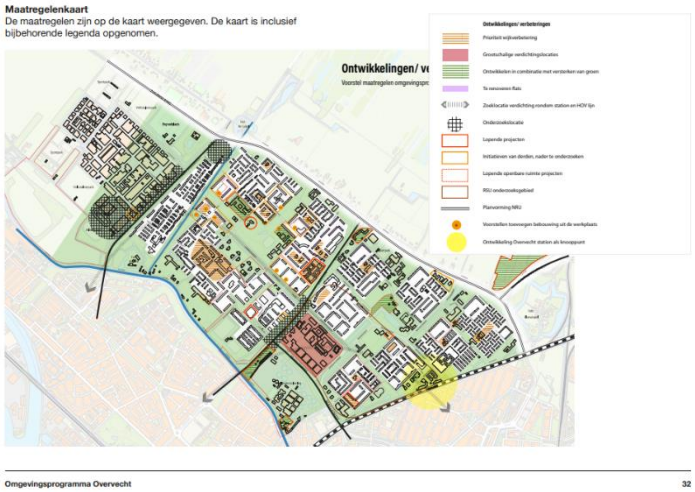
Nr.	Reactie	Antwoord
	Achterom is niet haalbaar omdat de brandgang is afgesloten met een hek waar een smalle deur inzit. Er kan dus geen pallet door heen! Daarnaast kan de draai niet gemaakt worden na de tujn/huis toe daarvoor is de brandgang te smal dus bezorgen is niet meer mogelijk. Grote goederen moeten via de voorzijde van het huis door de voordeur geleverd kunnen worden. Beetje lastig om eerst een vergunning aan te vragen, dan een keuken te bestellen en als er dan een kink in de levering komt weer opnieuw een vergunning te moeten aanvragen. Dit werkt niet in de praktijk! . Auto gedwongen te parkeren aan de rand van de wijk, werkt in het dagelijks leven niet. Wat als je 's nachts naar je werk moet en de bussen rijden niet je kan, dan overvallen worden, aangerand worden etc. Schades aan auto's gaat de gemeente die vergoeden? Denk ook aan auto's die makkelijker in brand gestoken kunnen worden omdat er geen toezicht is In veel gezinnen werken mensen in ploegendiensten en op wisselende tijden, zij zijn echt afhankelijk van de auto. Je gaat niet midden in de nacht even met je baby / kind naar de rand van de wijk lopen/fietsen om dan met Je auto na de huisartsenpost te gaan als het kind ziek is. Niets is dan fijner om een auto gelijk te kunnen gebruiken. Als bewoners van de Singaporedreefzijn wij meer voor een van de volgende alternatieven: 1 Van de straat een fietsstraat maken, met rood asfalt en nog steeds parkeren aan de woning zijde van de straat. Daarbij de straat alleen bestemd voor bestemmingsverkeer. 2 De straat doodlopend maken met een keer lus. Dit kan prima bij de garages die op hoek staan, aan de Bangkokdreef kopse kant van de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Singaporedreef. Dit zou al het onnodige verkeer uitsluiten van deze route, waardoor de Singaporedreef alleen nog gebruikt wordt voor bestemmingsverkeer. Beiden alternatieven zijn zonder gevolgen voor de gezinnen die er nu wonen.	
289	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een veilige, fijne plek waar mijn dochter met veel plezier leert paardrijden. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
290	Op 8 april 2024 heeft u uw voorgenomen ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ter inzage gelegd, waarin u de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen beschrijft in Overvecht tot 2040. Tot en met 20 mei 2024 is het mogelijk daarop zienswijzen in te brengen. Zoals bij u bekend zijn wij al in maart 2021 gestart met een plan voor een multifunctioneel gebouw op de zogeheten Kooijman-locatie op de hoek van de Franciscusdreef 10-16 en de Mississippidreef 97. We zijn, voor het starten van de Omgevingsvisie Overvecht, voor dit plan met de gemeente zelfs al tot een concept IPOK en IDOC gekomen. Hieronder ziet u van dit plan een artist impressie.  Een gebouw dat niet alleen kan voorzien in een even zo grote hoeveelheid bedrijfsruimte als dat nu al aanwezig is, maar ook de mogelijkheid creëert voor arbeidsintensievere kleinere bedrijven om zich hier te vestigen zodat tegemoet kan worden gekomen aan het verdichten op deze locatie en vooral ook het creëren van meer werkgelegenheid. Daarnaast ontstaat er de mogelijkheid om in de gegeven ruimte boven de bedrijfsruimte, ca. 380 studentenwoningen en starterswoningen te realiseren voor Young Professionals. Deze zijn met name geschikt voor starters die op dit moment verplicht vanuit hun studentenwoning moet doorstromen naar een tweekamerappartement,	We begrijpen dat u teleurgesteld bent in de ontwerp-Omgevingsvisie en het voorstel om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Er is echter pas sprake van een besluit als de gemeenteraad de Omgevingsvisie heeft vastgesteld. Uw zienswijze kan dan ook door de raad meegewogen worden bij dat besluit. Wij onderschrijven de argumenten die u aandraagt over uw plan. Tegelijkertijd hebben we in de ontwerpsessies met adviesbureaus, ondernemers en bewoners uit de wijk en ambtenaren ook gezien dat het ruimtetekort voor alle functies groot is: woningen, sportvelden, energie, bedrijven. Op basis daarvan is het inzicht ontstaan dat het beter is het bedrijventerrein te behouden voor bedrijven en niet verder te mengen met woningen, omdat daarmee de bedrijfsmogelijkheden van bedrijven beperkt worden en de vastgoedprijzen (o.a. door speculatie) nog meer stijgen, wat nadelig is voor bedrijfsuitbreidingen of nieuwe bedrijfsvestigingen. Ook blijven we twijfels houden of er een voldoende aantrekkelijk en toekomstbestendig woonmilieu mogelijk is op deze locatie. En die punten wegen voor ons zwaarder dan uw argumenten om een gemengd plan met woningen te ontwikkelen. En daarom is dat als voorstel opgenomen in de ontwerp Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	terwijl daarvoor in de huidige markt geen aanbod te vinden is. Een uitermate goed te benutten kans voor verdichting van deze locatie, maar tevens een ultieme kans voor het verbeteren van de uitstraling en het imago van één van de belangrijke toegangen en markeringspunten voor bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Door het toevoegen van een woonfunctie ontstaat er 24-uurs gebruik van de locatie waardoor de sociale controle in dit gebied tevens enorm zal verbeteren. De Young Professionals die er wonen kunnen als arbeidskrachten tevens een bijdrage leveren aan de werkgelegenheid in het gebied. De direct omliggende bedrijven (binnen een straal van 100 m) hebben geen milieubelemmering qua geur of geluid waardoor woningbouw mogelijk is en zullen zelf van de komst van deze woonfunctie ook geen belemmering ondervinden. Het oude college heeft net voor hun aftreden besloten het tekenen van de IPOK en IDOC door te schuiven naar het nieuw aan te treden college en aangegeven een Omgevingsvisie voor het gebied te willen opstellen. In juni 2022 is het nieuwe college daadwerkelijk geïnstalleerd en vanaf dat moment staan we al in wachtstand met ons project in afwachting van het nieuwe Omgevingsprogramma en het Omgevingsvisie traject. Dat neemt inmiddels al bijna 2 jaar in beslag. In het Omgevingsprogramma Overvecht was ons initiatief al door de gemeente opgenomen in onderstaand kaartje.	

Nr.	Reactie	Antwoord



Het verbaast ons dan ook ten zeerste, als initiatiefnemer van het eerste uur, dat wij via derden hebben moeten vernemen dat de mogelijkheid voor een ontwikkeling van bedrijfsruimte in combinatie met woningbouw zou zijn geschrapt op de hoek van de Franciscusdreef/Mississippidreef op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Met veel moeite heeft Van Wijnen in opdracht van ons, na meerdere telefoontjes met terugbelnotities, telefonisch gesproken met Roel Faems en is ons medegedeeld dat er door de gemeente inderdaad een besluit zou zijn genomen om geen mogelijkheid tot de combinatie bedrijven/woningbouw (studentenhuisvesting) toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Dit ondanks dat daar in het Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) al wijzigingsbevoegdheden voor waren opgenomen.

Wij zijn erg teleurgesteld in de reacties en de opstelling van de gemeente Utrecht aangezien in opdracht van ons, Van Wijnen bij alle

Nr.	Reactie	Antwoord
	participatie bijeenkomsten aanwezig is geweest voor zowel bewoners, bedrijven en stakeholders (partijen met initiatieven). Wij moeten dan als één van de eerste initiatiefnemers (2021) via derden vernemen dat de gemeente dit besluit al verwerkt zou hebben in de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Alle collega's van de gemeente Utrecht die betrokken zijn bij dit participatieproces zijn op de hoogte van onze plannen op de Kooijman-locatie, het staat zelfs opgenomen in de door de gemeente eerder afgegeven stukken en dan moeten wij dit zo telefonisch vernemen zonder dat iemand daarbij denkt om ons even te informeren over zo'n belangrijk besluit en dat vinden wij niet passend bij het proces wat we hebben doorlopen. Ons initiatief zou naar onze mening een enorme aanwinst zijn voor dit gebied, deze wijk en voor de stad waarbij dit plan ook nog eens de belangen van de direct omliggende bedrijven niet zou hoeven schaden. Een unieke kans om het aanzicht van het bedrijventerrein aan de Franciscusdreef op deze belangrijke toegang een enorme kwalitatieve impuls te geven, zou de gemeente juist moeten omarmen. 	

Nr.	Reactie	Antwoord
	We hebben daarom besloten officieel een zienswijze in te dienen tegen de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht omdat wij hierdoor niet beperkt willen worden in de bestemmingsmogelijkheden die er reeds waren. Graag ontvangen wij een inhoudelijke beargumenteerde reactie en/of aanpassing van de Omgevingsvisie Overvecht voor onze locatie op de volgende punten: - Behoud mogelijkheid maximum bebouwingspercentage 90% - Behoud maximum bouwhoogte van 17 meter met wijzigingsbevoegdheid tot 30 meter over het aangegeven gebied. - Behoud van alle andere genoemde functies uit het onherroepelijke Bestemmingsplan Bedrijventerrein Overvecht, 1e herziening (2011-12-01) zoals Bedrijven tot categorie 3.1, Volumineuze detailhandel, Kinderdagverblijven, Onderwijsdoeleinden, Sport- en Leisure doeleinden, Hotel, Horecabedrijven, Woonwerk-units waarvoor afwijkingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden waren opgenomen. Daarnaast geeft de gemeente op een kaart aan in de Omgevingsvisie dat de locatie geschikt is voor “Voorzieningencluster”. Dit is voor ons een te algemeen begrip waarvan wij graag van de gemeente vernemen welke functies hier dan exact onder worden verstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	 Wij verzoeken u vorenstaande punten mee te wegen en tot verandering te laten leiden in de definitieve Omgevingsvisie Overvecht.	
291	1. Er is al veel gezegd over het participatieproces. Het feit dat dit zo via een omweg bij bewoners gekomen is, vind ik een zeer kwalijke zaak. Positief was dat wij met een paar mensen een gesprek met wethouder Streefland hebben gehad, en dat er twee avonden georganiseerd zijn door de buurt. Het was goed geweest dat er op de eerste avond duidelijker geanticipeerd was op wat de rechten zijn van bewoners. Wat mij erg geholpen heeft, was de inloopbijeenkomst voor bewoners, en een medewerker daar die duidelijke uitleg gaf over het proces en de rechten. Die duidelijkheid heb ik wat gemist bij de twee avonden. 2. Ik vind het positief wanneer het tunneltje bij het station wordt afgesloten voor autoverkeer. Een praktische vraag is wel wat dat betekent voor het autoverkeer rond de moskee op de vrijdagmiddag. Is	1. We hebben ons best gedaan zoveel mogelijk Overvechters al in een vroeg stadium te bereiken en betrekken bij het maken van de omgevingsvisie. Gedurende het jaar waarin de omgevingsvisie gemaakt werd hebben we steeds meer Overvechters bereikt en gesproken. Waar nodig hebben we extra gesprekken gevoerd, zoals met bewoners en ondernemers rondom de Arno-, Rubicon-, Butterflydreef. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te

Nr.	Reactie	Antwoord
	het een idee om dan wel de tunnel voor autoverkeer te openen, zodat er doorstroom kan plaatsvinden? En hoe moet het met parkeerplaatsen? Het een en ander moet goed doordacht worden wat betreft consequenties. 3. Het stationsgebied is tot strategische gebied verklaard, waar hoogbouw op de planning staat. Wat ik niet snap, is dat er in de omgevingsvisie alleen gekeken wordt naar de kant van Overvecht. Zoals u zult weten, zijn er twee ingangen naar het station, namelijk de kant van Overvecht, en de kant van Tuindorp. Aan beide kanten van het spoor, zijn de meeste mensen eigenaar van hun woning. Aan beide kanten aan de westzijde van het spoor is er wat groen, wat eigendom is van de gemeente. Waarom wordt er alleen gekeken naar de kant van Overvecht, en niet naar de kant van Tuindorp? Op een bijeenkomst met bewoners zei iemand: “Omdat die mensen in de gemeenteraad zitten…”. Mijn voorstel is om aan beide kanten van het spoor 500 extra huizen gebouwd worden, zodat de pijn en overlast ook aan beide kanten van het station gevoeld wordt. Wat hiervoor pleit zijn de volgende punten: a. Overvecht is een aandachtwijk met een hele grote mate van culturele diversiteit. Door 1000 extra woningen aan de kant van Overvecht te bouwen wordt de druk en de spanning op de sociale cohesie vergroot. Het zou goed zijn om dat meer te spreiden over de stad. b. Het aantal inwoners per vierkante kilometer aan de kant van Overvecht is veel hoger dan aan de kant van Tuindorp. Ook dit pleit voor een verdeling van het aantal nieuw te bouwen huizen.	vinden was (online en fysiek) of de informatie alsnog toegestuurd. Dit had in uw geval soms sneller en beter gekund. De tips en aandachtspunten die u aan ons heeft meegegeven hebben ons geholpen om het participatieproces te verbeteren en helpen ook bij vervolgprojecten om participatieprocessen beter vorm te geven. Daar willen we u dan ook voor bedanken. 2. De moskee blijft ook met een knip in de Tiberdreef/Mr.Tripkade goed bereikbaar met de auto via de Moezeldreef en Tiberdreef. Bij het in de toekomst afsluiten van het tunneltje voor autoverkeer wordt het plan verder uitgewerkt in een project. Daarbij wordt ook goed gekeken naar bijvoorbeeld de inrichting, doorstroming en de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen. 3. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, verbeteren van de ruitelijke kwaliteit en leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Sociale cohesie en leefbaarheid zijn daarbij belangrijke doelstellingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	c. Waarom zou Tuindorp buiten schot blijven als het gaat om het bouwen van extra woningen? Aan de overkant van de meester Tripkade langs het spoor is gebied waar gebouwd kan worden. 4. Ik begrijp dat er gekeken gaat worden of en een middelbare school gebouwd kan worden bij het gebied langs het spoor. Ik denk dat de gemeente duidelijke keuzes moet maken wat ze wil. Wanneer er gekozen wordt voor een school, kunnen er niet ook allerlei flats bijkomen. De verwarring over de verschillende plannen geeft onrust. 5. Om doorstroom van gezinnen naar eengezinshuizen mogelijk te maken binnen Overvecht, kunnen nieuwe appartementen misschien eerst aan oudere bewoners van bestaande woningen binnen Overvecht voorgesteld worden voor de verkoop.	4. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Het gaat dan om een stedelijker compacte vorm van bouwen, waarbij geacht wordt aan en levendige mix van woningen, voorzieningen en werkfuncties. Het stapelen van functies en toepassen van enkele hoogteaccenten zijn dan onderdeel het ruimtelijk onderzoek. Als er op deze locatie een middelbare school wordt gerealiseerd dan heeft dat inderdaad consequenties voor het aantal woningen dat er in dit gebied kan worden toegevoegd. 5. Jongeren en ouderen uit Overvecht kunnen voorrang krijgen wanneer zij reageren op sociale huurwoningen in Overvecht (via WoningNet), zogenaamde buurtvoorrang. Voor de middenhuur kunnen we dit niet afdwingen, maar willen we verhuurders hier wel toe verleiden. Dit geldt ook voor de (betaalbare) koop. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen zijn daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
292	Langs deze weg wil ik mijn onvrede uiten over het onbezonnen plan voor de her inrichting van Overvecht. Met name het vervangen van Tuinders vereniging “ons genot” voor voetbalvelden stuit mij enorm tegen de borst. Om Utrecht groener te maken willen jullie dus een mooi ecologisch gebied vervangen door kunstgrasvelden, een toename aan verkeer (of	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	komt het uitspelende team ook op de fiets?), en rokende frituurpannen en joelende kinderen en ouders. Wat ook een impact zal hebben op het aangrenzende natuurgebied waar de rust van de flora en fauna het nodige te verduren zal krijgen. Het is het zelfde als een bos omhakken om er windmolens te plaatsen , of windmolens in de zee plaatsen en tegelijkertijd het hele ecologische gebied om zeep helpend. Alles voor het milieu en klimaatneutraliteit uiteraard. Op het betreffende industrieterrein waar dit alles moet plaatsvinden zitten reeds 2 voetbalverenigingen nl VVJ en EDO. Dan dicht in de buurt hebben we vv Maarsen ,HMS, en Elinkwijk, kijken we een klein stukje verder dan hebben we DHSC, en in overvecht zelf zitten ook diverse voetbal verenigingen. Aan gezien ik voetbal trainer ben geweest bij VVJ weet ik dat de jeugd rond een jaar of 10 12 in andere dingen geïnteresseerd raken en dat het lastig wordt om volledige teams te krijgen. Bovendien zouden de velden veel beter benut kunnen worden, bij EDO en HMS worden de velden nauwelijks gebruikt en zou er ms wel wat uitgebreid kunnen worden. Volgens mij hebben ze bij EDO niet eens jeugd , wat al een hele boel ruimte zou scheppen. Zijn er naar deze dingen gekeken? Mag ik u er even op attenderen dat er verenigingen zijn opgeheven wegens gebrek aan leden , te weten VVO 65 en KWS, het terrein waar vv KWS (heel lang geleden) zat ligt zelfs nog braak is nu weiland op de gageldijk.	cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De noodzaak om met ons belastinggeld een ecologisch paradijs te gaan slopen en te vervangen voor een voetbalvereniging ontgaat mij compleet. Dit plan valt in de catagorie “parkeer app” en “overvecht moet van het gas af” en nu hebben we dan “overvecht moet uit de auto” en willen we hier een 15 minuten stad van maken, iets wat tijdens de corona plandemie nog een complottheorie was. Het feit dat van Hooijdonk haar bezoek aan “ons genot” heeft ingepland vlak voor de besluitvorming sterkt mij in het idee dat er totaal niet gekeken is wat de plannen inhouden en betekenen voor de mensen die met liefde en plezier een mooi stukje natuur onderhouden. Gaan we straks dan weer geen sorry zeggen, en de ambtenaren de schuld geven? Gaan we straks weer miljoenen tekort komen zoals elk megalomaan plan van de gemeente , ik herinner me de aanleg van de trambaan nog nl die 5x over de kop ging. Dit wanbeleid moet echt stoppen!!!!!!!!!!!!!	
293	In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan deelnemers, die middels de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: sport en ontspanning, hetgeen bijdraagt aan mijn mentale en fysieke gezondheid. Voetballen kan ik op vele andere plekken, paardrijden niet. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
294	Het lijkt allemaal goed ontworpen, met veel groene plannen en woningen. Maar voor mij en andere bewoners van Overvecht vind ik toch dat de plannen te ver gaan. Ik ben gehandicapt en daardoor afhankelijk geworden van een auto voor mijn bootschappen, sociale contacten, en revalidatie. Veel van de verkeersplannen van de gemeente beperken mij daarin en daardoor voel ik mij steeds meer een 3e rangsburger in Utrecht. En helaas ben ik niet de enigste gehandicapte, chronisch zieke of bejaarde die er zo over denkt. Een voorbeeld daarvan is dat, bij de bibliotheek op de Neude waar de gehandicapten parkeerplaatsen in de Drakenburgstraat zijn weggehaald bij de ombouw van postkantoor naar bibliotheek, en waar niets voor terug is gekomen. En ja ik kan ook naar de bibliotheek in Overvecht, maar de collectie is daar nogal beperkt vergeleken met de bibliotheek in de binnenstad.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een ander voorbeeld is de nogal omslachtige manier om als gehandicapte met een auto het stadskantoor bij het CS te bezoeken. Gelukkig is het kantoor in Vleuten veel eenvoudiger te bezoeken. Goed terug naar Overvecht. Ik vind het versmallen en verwijderen van wegen dan ook een slecht plan. De meeste wegen in Overvecht kunnen het verkeer nog maar net aan en met een hoop extra woningen komt er nog meer verkeer bij. De gemeente heeft blijkbaar nog niet geleerd van de rampzalige uitgepakte versmallingen op de t'Goylaan en de westelijke stadsboulevard. Kunnen hulpdiensten dan nog op tijd zijn als wegen worden versmald? De brandweer geeft al aan de westelijke stadsboulevard te mijden bij een uitruk en ik zag zelf laatst een ambulance welke zich vast reed in een file op de westelijke stadsboulevard. En ik vrees dat het zelfde in Overvecht gaat gebeuren. Het verminderen van het aantap parkeerplaatsen kan misschien in de verre toekomst, maar voorlopig staan er bij mij in de buurt iedere dag auto's op de stoep omdat er niet genoeg parkeerplaatsen zijn. En dan is het nieuwbouw project aan de Vader Rijndreef waar geen parkeergarage onder komt nog geen eens af. Het afsluiten van de Moezeldreef an andere verbindingswegen tussen de buurten is ook zo'n slecht idee, er komen veel nieuwe huizen in de omgeving, en station Overvecht word een stuk moeilijker bereikbaar met een auto. Lastig voor mensen die daar kennissen oppikken of afzetten. Dat doe ik zelf ook, en zowel in tijd en afstand ben dan 3 maal langer onderweg. En het zelfde geld voor winkelcentrums in de buurten zoals Overkapel, die moelijker bereikbaar worden vanuit andere buurten. Zolang de NRU niet aangepast is zorgt het afsluiten van doorgaande wegen in Overvecht daar voor nog meer opstoppingen. Dus voordat de gemeente wegen gaat opbreken moet eerst de NRU op orde zijn. En is	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We werken hard aan het uitbreiden van de laad-infrastructuur. Meer informatie hierover kunt u vinden op: www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/vervoer/elektrisch-vervoer/openbare-laadpalen Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk. Bij de uitwerking in toekomstige projecten gaan we per locatie bekijken wat de beste inrichting is. Wanneer u klachten heeft over de huidige inrichting, zoals los of scheef liggende tegels, kunt u dit het beste melden via https://loket.digitaal.utrecht.nl/nl/products/meldingen Wij verwachten dat het aantal OV-reizigers ook in de toekomst goed kan worden vervoerd met bussen. Om een tramlijn financieel haalbaar te maken zijn veel meer reizigers nodig. Ook met de extra woningen in Overvecht is het aantal OV-reizigers onvoldoende voor een tram. De loopafstanden naar de HOV-haltes zijn voor bepaalde delen van Overvecht inderdaad te lang. Daarom blijft ook het buurtgerichte openbaar vervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde

Nr.	Reactie	Antwoord
	2x 2 rijstroken dan nog wel voldoende? Of zijn er 2x 3 rijstroken of misschien zelfs 2x 4 rijstroken nodig? Om barrière werking, en overlast van de NRU te verkleinen moet deze weg dan verdiept of nog beter ondergronds worden aangelegd. Bij infrastructuur moet je tegenwoordig ook laadpalen voor elektrische auto's rekenen. In 2040 zal een grootdeel van de auto's elektrisch zijn. Welk percentage van parkeerplaatsen is dan een laadplek? En is dat voldoende als alle auto's elektrisch zijn? Nu nog maar een klein deel van de auto's elektrisch zijn, is er al niet genoeg ruimte op het stroomnet en een tekort aan laadpalen, hoe gaat de gemeente dit oplossen voordat het verbod op benzine auto's ingaat? Ik heb in het verleden op informatieavond over het doorknippen van verbindingswegen gehad met een ambtenaar. Toen was dat niet mogelijk omdat een buurt tenminste twee uitgangen moest hebben voor de veiligheid. Ik zie nu dat het nu wel mogelijk is on één uitgang uit een buurt te hebben. Wat is er in de tussenliggende tijd veranderd dat het nu wel mogelijk is, en is het dan nog veilig als de enigste toegangsweg naar een buurt afgesloten is? En hoe rijden mensen dan hun buurt in of uit? Het plan om voetpaden verbeteren kan in alleen maar toejuichen. Veel voetpaden langs de Brailledreef zijn in het verleden smaller gemaakt om fietsen paden in twee richtingen mogelijk te maken, en zijn daardoor te smal geworden, dat deze de oorspronkelijke breedte terugkrijgen zou erg fijn zijn. En dan ook even de tegels overal rechtleggen, de meeste voetpaden zijn erg ongelijk en hobbelig wat het lopen voor mindervaliden moeizaam en gevaarlijk maakt. Het voetpad langs de spoorlijn tussen station Overvecht en de Brailledreef moet je als voetganger delen met fietsers , wat in praktijk op neer komt dat je moet oppassen dat je niet omver word gereden door een (brom)fietser die van mening is dat het fietspad is waar geen	verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Voor electrische auto's en oplaadpunten zijn aangescherpte veiligheidsregels. De bedrijven op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht werken veelal regionaal en soms zelfs landelijk of internationaal. Het personeel komt ook uit de regio en niet alleen uit de wijk. We onderschrijven dat het goed zou zijn als wijkbewoners er een baan vinden, maar dit is geen harde 1-op-1 relatie of noodzaak. Het sluisje inclusief gemaal is in eigendom van Waternet. Een nieuw kanaal richting Maarseveenseplassen is geen onderdeel van de Visie en grotendeel ook buiten de gemeentegrens. De doorvaarbaarheid is zeker ook afhankelijk van het ontwerp van de NRU waar nu nog geen zicht op is. De dierenweide is gestopt omdat er geen nieuwe mensen gevonden zijn voor het bestuur van de stichting en geen vrijwilligers om de dieren te verzorgen en de dierenweide open te houden voor bezoekers. Er komt geen dierenweide terug op deze plek. Voor het Zandpad is het planproces gestart voor tijdelijke woningbouw. Er zijn nu geen concrete plannen voor een sekswerklocatie hier. Uit de eerste verkenning is gebleken dat het mogelijk is om tijdelijke woningen

Nr.	Reactie	Antwoord
	voetgangers mogen komen. Het zou erg fijn en een stuk veiliger zijn als dit gewoon weer een voetpad word. Waarom is er voor een bus gekozen? Een groene trambaan is beter inpasbaar in de parken, is milieu vriendelijker en is ook meteen toekomst klaar. Het lijkt mij zonde van het geld om eerst een dure busbaan aan te leggen en die een paar jaar later er weer uit te breken voor een trambaan. Met voorgestelde opzet van het hov denk dat de loopafstanden naar de haltes te lang worden voor veel mensen. En kleine buurtbussen gebruiken zullen mensen eerder als een extra hindernis zien dan gemak. De huidige bus routes zijn ook niet echt ideaal maar lijken mij beter dan wat er nu voorgesteld word. Ik begrijp dat er een hoop woningen bij moeten komen maar ik ben bang dat 5000 woningen er bij een te grote opgave is voor Overvecht, waardoor de leefbaarheid nog meer onder druk komt te staan. Zeker met torenflats van 75 meter gaat de menselijke maat verloren, en op veel plekken is de wijk al een geestdode betonjungle. En het geeft het gevoel dat Overvecht weer eens het afvalputje van Utrecht is. Wat dat betreft spreek het kaardje ‘omgevingsvisie Utrecht 2040' op pagina 11 boekdelen. Grootstedelijke verdichting vind vooral plaats in Kanaleneiland en Overvecht, de andere wijken worden ontzien. Het zou eerlijker zijn als de pijn over alle wijken word verdeeld. Bij station Overvecht zou aan beide kanten van het spoor flink grootstedelijk verdicht kunnen worden, maar dat gebeurd helaas alleen aan onze zijde van het spoor. Om niet te veel te moeten verdichten kun je er ook voor kiezen om de 5000 nieuwe woningen te clusteren in 1 of 2 hoge gebouwen, waarin wonen, werken, winkels en zo zijn gecombineerd. Utrecht mag daarin wel wat meer ambitieus zijn en het eerste gebouw te wereld neerzetten wat de 1 kilometer grens doorbreekt. Parkeren onder woningen lijkt mij	zo te ontwikkelen dat het indien gewenst op termijn gecombineerd kan worden met of plaats kan maken voor een kleinschalige sekswerklocatie. De biodiversiteit in Overvecht te verbeteren is een belangrijk doel van de omgevingsvisie. Bij herinrichtigen van de openbare ruimte, groen of de parken is de omgevingsvisie het kader. We verbeteren de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier. De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen. We zetten in op groene straten, een goede groeiplaats voor nieuwe en bestaande bomen, natuurlijke oevers, veenweide herstel, meer struiken, nestgelegenheid in gebouwen en het verbeteren van de ecologische verbindingen. Op deze manier zorgen we ervoor dat er zich ook meer dieren in de wijk prettig voelen/aangetrokken worden. De locatie van de huidige rioolwaterzuivering ontwikkelt zich op lange termijn (na 2050) tot uitbreiding van Overvecht Centrum. Dit kan alleen als de RWZI op een andere locatie kan worden gehuisvest.Op de locatie wordt ruimte gereserveerd voor de groene Vechtzoom en een nieuw park dat de Vechtzoom en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Groen versterken en verbeteren betekent ook meer bomen op plekken waar nu hittestress is. Bij de herinrichting van de openbare ruimte en groen gaan we samen met bewoners kijken wat de knelpunten en mogelijkheden zijn en hoe we de doelen uit de omgevingsvisie kunnen bereiken : Overvecht aan het klimaat aan te passen, meer ontmoeting, spelen en verblijven en meer biodiversiteit.

Nr.	Reactie	Antwoord
	erg gevaarlijk. Elektrische auto's branden namelijk langer en heter dan normale benzine auto's, en zijn veel moeilijker te blussen, en er komen meer giftige en kanker verwekende stoffen vrij. Wat doen die hogere temperatuur met de betonconstructie van een parkeergarage? Moeten er aanpassingen aan bestaande parkeergarage's worden gedaan voordat elektrische auto's er in mogen? Het aanleggen van een sprinklersysteem en dikkere brandwerende muren en vloeren lijkt mij het minimale wat gedaan moet worden. En hoe ruim je de giftige rommel op na een brand? Het bluswater word normaal het riool in gepompt en dat lijkt mij na een brand niet kunnen. Meer werkplekken is goed, maar moet wel bij het opleidingsniveau in de wijk passen. Anders heeft het voor de wijkbewoners niet zo veel zin om zoveel werkplekken te creëren. Waar vervolgens mensen van buiten de wijk of stad gaan werken. Herstel het historische sluisje in de Vechtdijk tussen de Klopvaart en de Vecht zodat bootjes van af de Vecht naar het Noorderpark en Westbroek kunnen varen. Mogelijk kan er ook een nieuw kanaal naar de Maarseveenseplassen graven worden, wat mogelijkheden voor recreatie bied. Dat betekend wel dat de NRU onder of op voldoende hoogte over de Klopvaart moet gaan. In het verleden was er een vrij grote dierenwijde langs de Moezeldeef. En het was een fijne alternatieve route naar huis om daar even langs te lopen na schooltijd. Is er een mogelijkheid dat deze dierenweide terug keert? Een tweede alternatieve route was langs het Zandpad en het zou erg fijn zijn als de gemeente daar ook eens haast gaat maken met een nieuwe prostitutie zone. En dat levert ook een hoop werkgelegenheid en inkomsten voor de stad op. Biodiversiteit parken en groenstroken verbeteren, de parken zijn nu nog vooral grote grasvelden met hier en daar een plukje bomen, en maar	

Nr.	Reactie	Antwoord
	weinig stuiken en ruige stukken waartussen dieren zich kunnen verstoppen. Een goed voorbeeld hiervoor zijn de bosschages rond de rioolwaterzuivering waar wel voldoende dekking is voor een hoop dieren. Het zou fijn zijn dat wat grotere land dieren als hazen, vossen en herten een plekje in de stad kunnen vinden. In Zandvoort hebben ze ook stadsherten dus waarom in Overvecht niet? De rioolwaterzuivering kan je het beste maar zo laten, het gaat veel geld en moeite kosten om de rioolwaterzuivering te verplaatsen naar een nieuwe locatie. Je moet eerst een stuk grond vinden wat groot genoeg is en vervolgens het rioolnetwerk in de stad aanpassen zodat al het rioolwater daarheen stroomt. En de nieuwe buren zitten ook niet op een rioolwaterzuivering te wachten. Wel zou er gekeken kunnen worden voor een wat meer natuurlijke inrichting van het terrein. En als de rioolwater zuivering naar een andere plek gaat lijkt het mij beter om er een park of natuurgebied met veel bomen van te maken, daarmee maakt de gemeente de groene ambitie waar en krijgt Ondiep door middel van een nieuwe brug ook toegang tot meer groen. Door de Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug door tunnels vervangen, ontstaat er dan een aaneengesloten groengebied van Oud zuilen tot aan de Loevehoutsedijk. Veel meer bomen planten, vooral ook op de kleine grasveldjes en groenstrookjes tussen de flats, dit helpt goed tegen hitte stress. En geeft bewoners ook schaduwrijke plekken dicht bij huis. In de zomer zijn de grasvelden namelijk te heet om daar te vertoeven. En ook veel straten kunnen meer bomen gebruiken om hitte stress tegen te gaan.	
295	In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een plek waar ik een sport heb gevonden die ik echt leuk vind. Waar ik veel vrienden heb mij kan uitleven en allemaal aardige mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
296	De huidige plannen vormen een bedreiging voor onze directe leefomgeving en woongenot. Het uitzicht vanaf ons appartement is al aangetast door allerlei hoogbouw, dichtbij en veraf maar de komst van torenflats van 70 en 50 meter hoog is een regelrechte bedreiging. De woning- en bevolkingsdichtheid in het centrumplan staat in geen verhouding tot de rest van Overvecht: 2500 woningen met een veelvoud aan bewoners (5000 – 7500) op een oppervlakte van 1 vierkante kilometer. De voorgestelde hoogbouw is geconcentreerd langs de Zamenhofdreef, direct naast ons gebouw, dit heeft ook invloed op de	In de Ruimtelijke Strategie Utecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. Dit wordt verder vormgegeven met een hoogstedelijk milieu in het Masterplan Overvecht Centrum als aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor Overvecht: een van de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving en aanvullende woningtypologie. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Dit dient zorgvuldig te worden ingepast. Voor het Masterplan Overvecht Centrum zijn hiervoor bezonningsstudies en windstudies onderdeel geweest van het ontwerpproces om de effecten voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoeveelheid zonlicht in ons appartement. Juist in het voor- en najaar wanneer de zon laag staat en de behoefte aan zonlicht groot is, zal dat nadelig uitpakken (o.a. meer energieverbruik) Afsluiting voor verkeer van de Carnegiedreef en andere dreven zorgen voor isolatie van grote delen van de wijk. Voor wat betreft het plan om de Franciscusdreef te veranderen in een stadsboulevard met 1 baan heen en 1 baan terug, verwijs ik graag naar de huidige problemen op de stadsboulevard west: brandweer, ambulance en politie mijden deze route omdat er vaak geen doorkomen aan is. Ik hoop dat er nog eens goed nagedacht wordt over de consequenties van deze plannen en dat er geluisterd wordt naar de bewoners.	omgeving in beeld te brengen en zoveel mogelijk te voorkomen/te beperken. Dit is verwerkt in het basisplan in het Masterplan. De gebouwen worden hoger, maar komen daarbij niet dichter op de Zamenhofdreef te staan. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.
297	langs deze weg wil ik bezwaar maken tegen het bouwen van de bruggen over de vecht. Het is mijns inziens totaal onnodig , Zuilen is prima op de fiets bereikbaar en wij hebben geen zin in al de drukte die dan ook richting zuilen komt en alle criminaliteit en overvecht gezeik. Wie zit hier nou op te wachten, die marnixlaan hebben jullie ook zo fantastich gedaan , gewoon 2 banen weg gehaald. wie verzint dit? Dit is burgertje pesten 2.0 , van je eigenbelasting geld. mag ik straks ook mee betalen ,dmv betaald parkeren, aan de in te voeren mileuzones , flits camera's en andere auto weg pest maatregelen. U zit daar om de burger te dienen, niet om het opgelegde klimaat narratief door te drammen. Het is een beetje de omgekeerde wereld aan het worden. blijkbaar denkt de gemeente te weten wat de burger wil, en doet het net alsof de burger bij de plannen betrokken wordt dmv de inloop avonden ed	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik denk dat 90% van de utrechter niet weet wat jullie allemaal van plan zijn. Een wethouder mobiliteit is voor alle mobiliteit en niet alleen voor de fiets . 7 moties van wantrouwen voor de wethouder, en nog niets geleerd, waar gaat dit over , in het bedrijfsleven had ze allang op straat gestaan.Maar voor de gemeente mag ze smijten met belastinggeld , en als je wat te kort komt, doen we even parkeer belasting Er is niets tegen meer groen en minder auto's , wel tegen een onbetrouwbare overheid en dat vertrouwen komt niet terug met nieuwe plannen , die straks 5x zo duur uit zullen vallen omdat er bij jullie blijkbaar niemand zit die kan rekenen.	
298	Na het bestuderen van de Ontwerp Omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht, wil ik allereerst mijn waardering uitspreken voor de ambitieuze en toekomstgerichte aanpak die de visie uitstraalt. Toch maak ik mij zorgen over mogelijke plannen voor een hoogstedelijk gebied rondom het station met gebouwen tot 70 meter hoog. Dergelijke hoogbouw lijkt niet in harmonie met de laagbouw in de omringende gebouwen en zou kunnen leiden tot diverse vormen van overlast, zoals verminderd zonlicht voor omwonenden, een toename van verkeer en bijbehorende geluidsoverlast. Hoewel ik begrijp dat dit plan aansluit bij het doel om 5000 nieuwe woningen te realiseren, is het van groot belang dat deze ontwikkeling in balans is met de bestaande stedelijke structuur en het welzijn van de bewoners. Daarnaast vraag ik u om verduidelijking van het begrip 'Transformatie in het groen'. Deze term laat veel ruimte voor interpretatie. De tekst bevat vage termen zoals herstructurering, transformatie, behoud van de ecologische structuur, sloop-nieuwbouw en autonome bebouwing. Wat wordt hiermee precies bedoeld? En wellicht belangrijker: Wat betekent	De omgevingsvisie geeft aan: "Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Boven de eerste 4 tot 6 bouwlagen staat het hoogbouwaccent minimaal 5 meter terug. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien worden voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes opgesteld. We volgen met de omgevingsvisie Overvecht de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie." In geval van concrete planvorming komen deze aspecten aan de orde en zal de opbouw en effecten van bouwmassa's nader worden onderzocht voor een zo optimale ruimtelijke afweging en inpassing. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie de wens uit tot verandering (=transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	de visie voor de huidige verhouding tussen groen en bebouwing? Kan een gebied zonder bebouwing volgens deze visie worden aangewezen voor ontwikkeling (lees: bebouwing) in het groen? Ik hoop dat deze punten van zorg in overweging worden genomen om tot een breed gedragen visie te komen die rekening houdt met de belangen van alle betrokkenen.	indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. Deze groen-oranje gebieden ambieren meer groen en beter groen. Als er nu een gebied is zonder bebouwing maar met veel verharding (voorbeeld P+R locatie), dan kan bebouwing alleen maar als er meer groen voor terugkomt op die plek.
299	Wij zijn NIET akkoord met project. Jullie passen waar mogelijk de omgevingsvisie hierop aan. 1. Bouwhoogten huidige situatie: 30 m. 10 verdiepingen. Bouwhoogten nieuwe situatie: 70 m. 22 verdiepingen. Waarom bouwhoogten niet 40 of 50 m.? 2. Ruimte voor groei en behoud Zamenhofdreef e.o. Hoogstedelijk Overvecht Centrum is hier een onderdeel van, daar wordt een APART meesterplan voor gemaakt. SVP graag meesterplan ter inzage. 3. Wij zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijv. De leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de “ Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie. “Niet akkoord: OF bijdragen aan de stadsbrede opgave t/m renovatie. 4. Door doorgaande autoverbindingen niet langer mogelijk te maken aan de Zamenhofdreef, Moezeldreef en de Park de Watertoren verbetert het groene raamwerk rondom de buurten. Tripkade is gekoppeld aan het opheffingen de doorgaande autoverbinding. Moezeldreef: graag uitleg hierover. Moezeldreef: ruimte auto en bus. 5. Groene voegen en groene ommetjes. ‘s Avonds, brr. 6. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines.	1. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de Omgevingsvisie Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is -afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarom? 7. Nieuw Overvecht e.o.: geen wonen. Waarom? 8. Abstracte modellen. Dus: niet echt!	2. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. Zie https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/overvecht-centrum/6 3. Wij nemen uw suggestie niet over. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. 4. De Moezeldreef blijft in de visie beschikbaar voor autoverkeer met een bestemming rond het station. De doorgaande autoverbinding via het tunneltje naar Tuindorp komt voor autoverkeer te vervallen. 5. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt. 6. Utrecht zoekt naar geschikte gebieden het opwekken van hernieuwbare energie binnen de gemeentegrenzen. Het Noorderpark is een van de gebieden die onderzocht wordt. 7. De ruimte in Utrecht is schaars en veel functies zoeken een plek. We willen niet alleen maar ruimte voor woningen vrijmaken. Ook bedrijven die werkgelegenheid bieden voor Utrechters of mensen uit de regio verdienen een plek. Ze bieden werkgelegenheid en zorgen voor een

Nr.	Reactie	Antwoord
		goed voorzieningenniveau. De omgevingsvisie zet daarom in op extra woningen in de wijk en behoud van het bedrijventerrein voor bedrijven. 8. Het is niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. In de ontwerp omgevingsvisie spreken we niet over abstracte modellen. In de kaart van pagina 36 staat omschreven dat we laten zien waar we kansen zien voor de toevoeging van wonen, werkplekken en voorzieningen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners.
300	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege is heel belangrijk voor de ontwikkeling van mijn dochter zeker omdat de manege op fietsafstand is en op een unieke locatie ligt zodat daar mooie buitenritjes in de natuur gemaakt kunnen worden. Bij	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het verplaatsen van de manege van deze unieke locatie zal er veel verloren raken. Het is dood zonde om deze ideale manege locatie te gaan opgeven voor sport velden die in principe overal kunnen liggen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden.	
301	Uit uw plan lees ik dat u van harte het groen in de wijk toejuicht en verder uit wil breiden. Dat is een mooi en goed plan met het oog op de klimaatontwikkeling. Waar ik mij zorgen om maak is dat er straks meer mensen hier wonen, zij allemaal ook werken en dus meest waarschijnlijk ook Overvecht uit moeten. Als we dan geleid worden over de ringweg geeft dit een verkeersinfarct. Weet u hoe vol het nu al staat in de spits? Dat lijkt mij dus niet verantwoord. U wilt de fietser, de voetganger meer ruimte bieden. Prima. Maar heeft u ook in het vizier dat er relatief veel ouderen hier wonen? Zij zijn niet altijd meer zo mobiel. Bovendien wonen er hier ook veel mensen met een kleine beurs. Elke keer een ritje maken met de bus, is voor hen niet betaalbaar. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat zij dan tot hun eigen woonruimte veroordeeld worden? Zou het ook mogelijk zijn om het openbaarvervoer van de ene buurt naar de ander gratis te maken? Mocht u van plan zijn dit plan doorgang te laten vinden, is het voor ouderen van belang dat er zorg en welzijns activiteiten in hun buurt plaats vinden. Ben erg benieuwd of u mogelijkheden en menskracht weet te vinden om dit van de grond te krijgen. Ouderen wonen langer thuis, maar laat dan de omgeving waar zij wonen hen ook iets te bieden te hebben.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De provincie doet dit jaar een proef met gratis openbaar vervoer voor ouderen. Kijk hiervoor op https://www.gratisreizenouderen.nl/ Uitgangspunt is dat voorzieningen, ook op zorg en welzijn, meegroeien met de groei van de stad. Dat betekent dat als er nieuwe woningen gebouwd gaan worden en er in meer mensen in Overvecht kunnen wonen, we ervoor zorgen dat er voldoende voorzieningen zijn voor iedereen. Dit geldt inderdaad ook voor zorg- en welzijnsvoorzieningen, omdat anders de druk op de bestaande zorg- en welzijnsaccomodaties

Nr.	Reactie	Antwoord
	En dan mijn zorg over de woningen. Aan de woningnood moet iets gebeuren. Maar vijfduizend woningen en drieduizend werkplekken, gaat dit niet ten koste van de leefbaarheid met elkaar? Waar ik bang voor ben is dat het een wijk wordt waar zoveel mensen opgestapeld gaan wonen op elkaar, dat dit de onderlinge verhoudingen niet ten goede gaat komen. Dus mag het ook iets minder? Andere vraag: Kan ik straks nog wel bij mijn huisarts blijven als hij door de verkeersplannen in Overvecht er langer dan een kwartier over doet om bij mij te zijn in noodsituatie?	inderdaad te groot wordt. In de Omgevingsvisie Overvecht is dit in deel B benoemd onder het hoofdstuk Maatschappelijke voorzieningen. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld en dit heeft als basis gediend in de uitgangspuntennotitie voor de Omgevingsvisie Overvecht.Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. Zo is er bijvoorbeeld gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken (de rode gebieden). Hiermee kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden dat positief effect heeft op de leefbaarheid en klimaatadaptatie van de wijk. Maar hiermee verbetert ook het voorzieningenniveau van de wijk en ontstaat er een aanvullende typologie woningen in de wijk (mogelijke doorstroming). Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde bij het nemen van maatregelen.

Nr.	Reactie	Antwoord
302	In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht worden verkeersknippen voorgesteld die het doorgaande verkeer voor auto's door de wijk moeten blokkeren. Hoewel wij in het algemeen positief staan tegenover het aan banden leggen van het autoverkeer, hebben we tegen de voorgestelde maatregel toch grote bezwaren. 1. Er is sprake van een probleem met de verkeersveiligheid, waarop de voorgestelde maatregel een antwoord zou zijn. In het verleden deden zich inderdaad problemen voor met te hard rijdend verkeer op de doorgangswegen in de wijk. Als antwoord is daarvoor in het recente verleden gereageerd met het aanbrengen van wegversmallingen en voorrangsborden bij die punten. Sindsdien is naar onze ervaring de verkeersveiligheid op die wegen aanzienlijk verbeterd. Wij begrijpen dus niet goed waarom nu naar veel drastischer middelen wordt omgezien. Is er een evaluatie geweest van de huidige verkeerssituatie, van na die verbeteringen? Daar is ons niets van bekend. 2. Wie met een auto boodschappen wil doen, moet dit wel in zijn eigen wijksegment doen, want om in een ander deel van de wijk terecht te kunnen, moet een zeer grote omweg worden gemaakt, via de NRU is de bedoeling. De rechtvaardiging die hiervoor werd gegeven is dat er in elk wijksegment voldoende basale winkelvoorzieningen zouden zijn, zodat ieder voor zijn eigen dagelijkse boodschappen (met de auto) in zijn eigen segment terecht kan. Hoewel de fiets natuurlijk hiervoor te verkiezen is, zijn er altijd oude en hulpbehoevende mensen die toch op de auto zijn aangewezen. In ons segment, Tigrisdreef en omgeving, is er echter geen winkelvoorziening. Vroeger was er wel iets van dien aard, maar door de beperkte omvang van de directe omgeving bleek die niet levensvatbaar, en dat zal in de toekomst niet anders zijn. De voor de hand liggende zeer nabije supermarkten, de Dirk (Berberhof) en de LIDL (WC De Klop) zijn voor ons met een knip afgesloten voor de auto.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. In het verbinden van de wijksegmenten krijgt de NRU een centrale rol toebedeeld. Dit brengt een grote toename van verkeer met zich mee, en de vraag is of de NRU die verkeerstoename wel afdoende verwerken kan. Bovendien leidt dit tot een stijging van geluidhinder en luchtvervuiling, dus een verzwaring van de belasting voor alle aanwonenden en gebruikers van de groenzones langs de NRU. Er moet in ieder geval meer afstemming komen tussen beide projecten, die tot nu toe als aparte problemen behandeld worden door verschillende gremia.	
303	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
304	Enige tijd geleden heb ik een brief met informatiekaart ontvangen en was nogal geschrokken van de plannen alleen al voor Nechardreef e.o.. Met name het deel dat de Neckar-, Marne- en Moezeldreef worden gesloten voor auto's. Ter info dit zijn feitelijk 2 van de 3 routes die men kan nemen om dit deel van de wijk te verlaten. Met andere woorden als ik het goed begrijp kan ik straks niet zonder de NRU naar het winkelcentrum als ik met de auto spullen moet halen of het gewoon erg veel regent. Ik pak over het algemeen al de fiets voor boodschappen maar bij hevige regenval wil ik de keus hebben en niet alsnog gedwongen worden te fietsen door deze plannen of geen eten te hebben omdat ik niet met de auto mag/kan. De eerste plannen om de NRU aan te pakken (gelukkig geen geld) lieten doorschemeren om de Moldaudreef af te sluiten, maar ik verwacht dat dit nu beter aan gesloten gaat worden mochten jullie met de NRU aan de haal gaan. Of moet dan iedereen over Wolgadreef? Dat gaat deze weg ook niet redden, dat wordt dus 1 route voor meerdere delen om de wijk te verlaten. Ik vind de bereikbaarheid van de Dommeringdreef al erg marginaal en als we dus alleen nog via de Moldau en de NRU moeten word deze weg drukker dan deze al is en ik kan mij niet voorstellen dat dit	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wenselijk is. Dat eventueel de hele wijk een 30 km/u zone wordt is ok, kan ik inkomen en zeg ik kom maar op met de drempels, maar 2 van de 3 routes naar het winkelcentrum worden nu geblokkeerd met dit plan en dat vind ik echt slecht. Ook de ideeën om 15 km/u is niet haalbaar voor auto's, dan wordt het meer een boeteregen/tweede inkomstenbron. Verder is het onduidelijk wat er met de nu al te weinig parkeerplekken gebeurt. Er staat dat de woonbuurten vrijwel zo blijven, maar ik zag ook meerdere ideeën voor nog meer laadpalen waardoor ook hierdoor de al te weinige parkeerplaatsen te kort komen. Ik ben akkoord met 1 auto/parkeervergunning per huishouden, want ik kan zelden mijn auto kwijt omdat anderen 3-4 auto's voor de deur zetten terwijl ze er max in 2 te gelijk kunnen rijden. Maar goed, ik heb deze week geen tijd meer om langs te komen maar de afsluiting van 2 van de 3 huidige routes naar het winkelcentrum is echt absurd.	
305	Wij verzoeken u om opnieuw te kijken naar het bedrijventerrein nieuw overvecht, waar momenteel wordt ingezet op het intensiveren van de bedrijfsfuncties. Wij stellen voor om in deze omgeving, met name langs de hoofdwegen die nog niet benoemd zijn zoals de Floridadreef, Manitobadreef en St. Laurensdreef (beperkt), andere functies toe te staan. Deze functies kunnen een waardevolle bijdragen leveren aan de sociale veiligheid van het gebied doordat deze open zijn buiten de reguliere werktijden zoals in de avond en het weekend. Sport is een mooi voorbeeld van een functie die passend is. Deze functies dragen het verbeteren van de veiligheid op het bedrijventerrein, wat ook al is benoemd in het huidige bestemmingsplan (Bestemmingsplan Nieuw Overvecht, blz. 19: openbare ruimte en veiligheid), zorgen voor meer verbinding met de wijk, kunnen fungeren als energieke ontmoetingsplekken (zie ontwikkelrichting nieuw Overvecht blz. 17, kans 1: Energieplekken). Daarnaast draagt met name sport bij aan een betere gezondheid van de Overvechter (welke	We vinden dat de gevraagde menging er in de huidige situatie al voldoende is. Daarbij denken we aan Duncan's Training Center aan de Arkansasdreef, sportcentrum Colosseum aan de Labradordreef, Bourdif Gym en BBQ restaurant Otantik aan de St. Laurensdreef en de overige sportvoorzieningen aan de randen van het bedrijventerrein (Manitobadreef, Mississippidreef). We vinden dat meer menging met publieksfuncties niet voldoende opweegt tegen de ruimtetekorten van bedrijven met een milieucategorie, die zich daardoor alleen op bedrijventerreinen kunnen vestigen. De publieksfuncties zien we idealiter eerder dichtbij woningen in de woonwijken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de het slechtst is van heel Utrecht) en kan het verzuim bij personeel van de gevestigde bedrijven verminderen door bij te dragen aan hun fysieke en mentale gezondheid, waardoor het ook een aantrekkelijke werklocatie wordt. Het (beperkt) toestaan van deze functies kan ook bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk in de wijken en op het industrieterrein door de wisselwerking tussen thuis en op het werk. Het huidige ontwerp zorgt ervoor dat we een stap terug doen en op het bedrijventerrein en blinde hoeken creëren waar ondermijning buiten de reguliere werktijden gemakkelijk plaats kan vinden. Op basis van bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp van de omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, namelijk door (beperkt) ruimte te maken voor functiemenging langs de hoofdwegen.	
306	We willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). Om de vier buurten ten zuiden van het plangebied (langs het spoor, aan de zuidzijde, zie plaatje) goed te ontsluiten voor de fietser en voetganger, worden er verbindingen gemaakt met Tuindorp. Beoogd zijn voetganger & fiets-tunnels. Het doel is een fijnmazig netwerk te creëren, waarbij fietsroutes op een bepaalde (dichte) afstand van elkaar liggen zodat de fietser niet hoeft om te fietsen om de bestemming te bereiken. Er zijn daarom nu drie verbindingen ingetekend, redelijk dicht op elkaar, met stippellijn. Voor ons gaat het om de fietsroute die uitkomt op de Prof. Hugo de Vrieslaan. De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: Het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor ons is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser en bewoners zelf.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen we u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
307	Wij hebben kennis genomen van de nieuwe omgevingsvisie voor Overvecht en willen hierbij reageren, specifiek op de plannen voor het stationsgebied. We zijn blij dat er wordt nagedacht over plannen om het gebied te verbeteren. Het verbeteren van het groen en het verminderen van verkeersoverlast vinden we hierin belangrijke speerpunten. Onze woning stond eerst in een rood gebied en zou dan in aanmerking komen voor sloop. Als daar sprake van is, zou er duidelijker gecommuniceerd moeten worden over plannen. Het was in de communicatie over het meedenken over de omgevingsvisie volstrekt onduidelijk dat het om dit soort vergaande maatregelen ging. Ook geeft de huidige onduidelijkheid veel stress voor buren die bijvoorbeeld verhuis- of renovatieplannen hebben, omdat nu niet duidelijk is wat er staat te gebeuren. Hier had in de communicatie helderder en met meer begrip over gecommuniceerd moeten worden, ook op de inspraakavonden. Veel hoogbouw - zoals gepland in de omgeving rond het station – heeft grote invloed op onze leefomgeving, denk aan licht/schaduw, wind en drukte. Ook het type bewoners dat wellicht wordt aangetrokken als het door projectontwikkelaars wordt ontwikkeld, zien wij als een groot nadeel. Bijv expats of mensen die kort en met weinig binding met hun leefomgeving in een dure woning wonen, lijkt ons de leefbaarheid niet ten goede komen. Denk aub actief na over welk type woningen erbij moet komen en zorg daarin voor een goede mix, zodat het bijdraagt aan cohesie en prettig wonen en houd hierin regie als gemeente. De hoeveelheid woningen die erbij komt, zal onze woonomgeving drukker maken en het verkeer zal toenemen. We zouden het heel erg vinden als onze straat (Arnodreef) een van de weinige	Het klopt dat ontwikkelingen in het stationsgebied gevolgen kunnen hebben voor leefomgeving van bestaande bewoners. In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Rode gebieden in de omgevingsvisie betekenen niet gelijk "in aanmerking komen voor sloop". We zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om dit abstractieniveau te vertalen naar de leefwereld van Overvechters. En andersom de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen zoals geclusterd of gespreid bouwen. Pas in fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Verdichting is maatwerk en in het vervolg zal duidelijk worden in welke

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgangswegen wordt, het zal er erg druk worden, zeker in combinatie met het verkeer van en naar het winkelgebied en de moskee, waardoor het nu al vaak enorm druk en onveilig is. We vinden het geen probleem als er eenrichtingsverkeer komt of als er minder parkeerplaatsen komen (parkeerhubs), dit soort maatregelen komen hopelijk ten goede aan het woonplezier.	mate, hoe en wanneer dit zal gaan plaatsvinden. Ook zal dan duidelijk worden wat voor soort woningen er gerealiseerd zullen worden en wat voor bewoners zich in dit gebied zullen gaan vestigen. De ambitie is om een gemengde wijk te realiseren waarbij we met de nieuwe woningbouw de anonimiteit verminderen en de sociale veiligheid vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. We nemen uw aanbevelingen daarbij ter harte. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving .De ambitie daarbij is het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen te stimuleren om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen en de bestaande woonstraten niet te belasten met extra autoverkeer.
308	ik ontving verontrustende berichten over de Omgevinsvisie Overvecht (lees: wijkontwikkeling, inspraak infrastructuur, fietsroutes, tunnels, etc.). Aan de kant van Tuindorp is er sprake van zeer gebrekkige communicatie vanuit gemeente Utrecht. Naar wij begrijpen houdt men vast aan de beperkte informatie/inspraak termijn, terwijl we als belanghebbenden (Tuindorp) op zeer onvoldoende wijze worden geïnformeerd over de plannen.Hiertegen maak ik bezwaar! Gezamenlijke plannen over twee wijken zouden ook met gezamenlijke inspraak moeten worden ontwikkeld, hiervan is geen sprake geweest. Ook inzake de inspraak maak ik bezwaar! Aanvullende informatie en inspraak op de gemaakte plannen lijkt ons noodzakelijk.	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast wekken de plannen om van meerdere rustige eenrichtingsverkeer straten doorgaande fietsroutes met tunnels te maken ernstige zorgen! Ook hierop maken we bezwaar. Vanuit Tuindorp fiets ik regelmatig naar Overvecht en voel ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ook het Station is vanuit beide wijken bereikbaar, al ervaar ik daardoor het sluiten van het station als voetganger wel belemmeringen. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodige tunnels met overlast voor omwonenden en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (racefietsen, electrische fietsen, fatbikes etc,) met onveilige situaties tot gevolg. De straten zijn niet berekend op intensief fiets verkeer.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
309	1.Vier nieuwe bruggen over de Vecht; zijn meer verbindingen noodzakelijk? DM Plompbrug ~ J.M. de Muinck Keizerbrug hemelsbreed 1,5 km J.M. de Muinck Keizerbrug ~ Marnixbrug hemelsbreed 1,5 km Marnixbrug ~ Rode brug hemelsbreed 0,7 km Rode brug ~ Vechtbrug/Gasthuismolenbrug hemelsbreed 0,25 km De vaste bruggen zijn de Hoekbrug, de J.M. de Muinck Keizerbrug, beiden hebben een doorvaarthoogte van 4m en hemelsbreed 300m tussen de aanlanding aan weerszijde van de Vecht. Het kost moeite om naar boven te fietsen en je komt met een behoorlijk vaartje naar beneden. De Gasthuismolenbrug/ Vechtbrug is een spoorbrug met een brug voor voetgangers en aan weerszijde een steile trapopgang. Mobiliteit	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk, het zandpad, de jagerskade vormen een duidelijke verbindingsroute met de buitengebieden van Utrecht. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op deze Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd of groen wijkdeel. In Natuurgebied Zuilen ontbreekt een logische en gemakkelijke vervolgroute voor fietsers. Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. Zowel Overvecht als Zuilen hebben een ruim aanbod aan groen, sport, recreatie en verblijven. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Plompbrug en de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt de kosten niet. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters, wandelaars, senioren	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden. Voor het scheiden van 'langzame' en 'snelle' fietsers is zelden voldoende ruimte beschikbaar. Enkele jaren geleden zijn de bromfietsen al van veel fietspaden naar de rijbaan gegaan. Mogelijk wordt dat in de toekomst ook voor andere (snelle) vervoerstypes mogelijk. De ambitie voor het bedrijventerrein is om de openbare ruimte zoveel mogelijk klimaatadaptief en met meer groen en grote bomen in te richten. Dit is vaak gekoppeld aan rioolvervanging wat voor Nieuw Overvecht pas rond 2034 aan de orde is, waardoor dat pas aan het einde van de looptijd van de omgevingsvisie aan de orde zal komen. We stimuleren om groene daken te maken, waar mogelijk in combinatie met zonnepanelen. Ook de ambitie voor groene routes en verbindingen met de omgeving zijn onderdeel van deze omgevingsvisie Overvecht. De openbare ruimte is vaak verhard op het bedrijventerrein, wat infiltratiemogelijkheden en mogelijkheden voor groene inrichting beperkt. Vergroenen van het bedrijventerrein kan met name door gezamenlijke inspanning van gemeente en eigenaren. Het ondernemersloket Nieuw Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Een nieuwe brug over de Vecht zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de natuurgebieden aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat deze nieuwe fiets/voetgangersbrug een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Een nieuwe brug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht natuurgebied waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. De ruimtes onder de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug en de op- en afritten, de P-plaats bij de slotboerderij en de verschillende banken in de Natuurgebied Zuilen worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond en nacht vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter	(samenwerkingsverband ondernemersvereniging en gemeente) zet zich hier ook voor in, met o.a. provinciale subisidie en/of private bijdragen. In de Omgevingsvisie wordt Ons Genot meer onderdeel van de wandelpadenstructuur van het bedrijventerrein en omgeving. De route dwars door de tuinen hebben wij aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". De HOV-lijn gaat rijden op een plek waar nu veel autoverkeer rijdt. Dit autoverkeer gaan we op termijn van deze route afhalen. Daarmee verbetert de oversteekbaarheid. Het zoveel mogelijk voorkomen van een barrière zal bij een toekomstige herinrichting onderdeel van de opgave zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in de natuurgebieden aan weerszijden. In het bestemmingsplan is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het gebied beschermd als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de natuurgebieden toeneemt en de rust wordt verstoord. De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, het cultuurhistorische doorlopende jaagpad, de gevarieerde oevers en de vele watervogels	

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stad met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en het omliggende natuurgebied. In de Visie Vechtoevers 2012 staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Ook door omwonenden en gebruikers wordt aangegeven dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. De natuurgebieden aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide natuur- en cultuurhistorische waardevolle landschappen. Het nut en de noodzaak durf ik ernstig te betwijfelen. De nadelen zijn groot. Graag ontvang ik dan ook een inhoudelijke reactie van u op bovengenoemde zorgen 2.langzaam verkeerroutes zijn aanbevelenswaardig Maar worden te romantisch voorgesteld met een fietser, met kleine kinderen ernaast, die maar 10km/h gaat. Terwijl racefietsen, brommers, elektrische fietsen, speedelacs en fatbikes er ook veelvuldig gebruik van maken. Dat combineert niet! Dus graag scheiding aanbrengen. Maak gebruik van voortschrijdend inzicht, bijvoorbeeld van bewoners aan de Vechtdijk. 3.vergroenen/ verbinden is ook aanbevelenswaardig voor mens, flora en fauna! Bedrijventerrein Overvecht is op google earth letterlijk een witte vlek en op het netvlies van de gemeente Utrecht een blinde vlek. De ondernemers willen vergroenen zowel op straat als op de daken. Love	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beeing en zonnepanelen zijn ook een lang gekoesterde wens. Hier is namelijk echt sprake van hittestress. Maar daar is vanuit de gemeente geen interesse en geen geld voor….Natuurgebied Zuilen verbinden met groene routes door het bedrijventerrein aan de wijk Overvecht zou echt aan alle kanten iets toevoegen. De gestippelde route over ons Genot is heel bizar. Ons Genot is al openbaar maar natuurlijk niet dwars door de tuinen maar gewoon via de bestaande ingang en gewoon over de bestaande paden. . 4.Ons genot weg en vervangen door sport?! Bizar en kostbaar in meerdere opzichten. Biodiversiteit is een voorwaarde in de RSU voor natuurgebied Zuilen! Ons genot is de kraamkamer voor deze biodiversiteit! Een sportveld heeft veel kunstgras, veel verlichting, veel verkeersbewegingen, veel verharde parkeerruimte en veel herrie en onrust, dat is niet goed voor de natuur. Bovendien zijn er al vele sportparken en sportvelden in de buurt die veel te weinig gebruikt worden. Zet in op intensivering van bestaande sportvoorzieningen. Zij willen bijvoorbeeld graag meer kunstgras zodat ze meer kunnen spelen in natte en droge perioden. 5. HOV dwars door Overvecht Heeft grote impact op de verblijfskwaliteit van de woonbuurten en de openbare ruimte. Je brengt daarmee ook weer een extra belemmering/scheiding/grens aan zoals de Franciscusdreef nu is. En dat voor een paar minuten tijdswinst. Maak een fijnmaziger buslijnennet, zorg voor buschauffeurs zodat de bus ook echt rijdt en maak het betaalbaar of gratis. Een auto is nu vaak goedkoper dan het OV, Auto's zorgen voor parkeren op straat, files en uitstoot. Als je dat weet terug te brengen boek je echt winst.	
310	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij graag onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden zowel tijdens de bouw als daarna en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
311	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
312	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het Gerrit Rietveld college Winkelcentrum de Gaard en Het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Als er dan toch iets moet verbeteren qua doorstroom en veiligheid kan het geld beter besteedt worden aan de huidige verbindingen van de Tripkade en van de Eykmanlaan.	
313	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke, relatief rustige woonwijk creëren ons inziens ongewenste situaties. Wij voorzien toenemende onveiligheid voor kinderen en dieren en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. De Prof. Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld is een smalle lange straat met eenrichtingsverkeer. Er een soort fietsstraat van maken, daar is de straat niet geschikt voor. Bovendien lijkt het onnodig omdat er al goede verbindingswegen zijn die buiten om gaan. De straten in de wijk moeten blijven voor bewoners en niet voor doorgaand verkeer van buitenaf. (Nu al is het te druk met bezorgers van AH, pizzabezorgers en meer..). Een verschrikkelijk idee dat er nog meer -in dit geval onnodig verkeer toevallen zal worden). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels (en hoe veilig zijn deze tunnels in de avond/nacht?) met overlast voor omwonenden in de straten van Tuindorp: Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
314	Onlangs kwam tot onze aandacht de omgevingsvisie Overvecht, daar willen wij graag op reageren. Allereerst zijn wij erg verbaasd dat wij, als inwoners van Tuindorp, niet proactief zijn benaderd over de omgevingsvisie, terwijl er ook voor ons gevolgen zijn. Ook de wijkvereniging Tuindorps Belang is pas op een zeer laat moment op de hoogte gebracht. Wij hadden verwacht dat alle betrokkenen van informatie voorzien zouden worden voordat een gedegen en gewogen besluit genomen kan worden door de gemeenteraad. Op de website is te lezen dat in 2023 al contact met de inwoners van Overvecht is geweest, daar zou het een kleine moeite geweest zijn om ook de bewoners van de aangrenzende wijken te betrekken. Het vervolgens aanbieden van een informatie avond nadat de deadline voor eventueel bezwaar aantekenen is verstreken, voedt in onze ogen het idee dat er geen inspraak is. Dan de inhoudelijke reactie. We begrijpen de wens om Overvecht naar de moderne tijd te brengen en dat daar aanpassingen voor nodig zijn. Het algemene doel om de leefomstandigheden in Overvecht te	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	verbeteren lijken logisch en nodig. Dat daardoor ook aanpassingen nodig zijn voor aangrenzende wijken is evident, maar niet in alle gevallen noodzakelijk. Deze reactie schrijven wij als inwoners van Tuindorp en we begrijpen dat u de overkoepelende blik moet vormen, maar we hebben het idee dat er nu vooral vanuit de Overvecht blik is gekeken. Een van de aanpassingen die van toepassing is op Tuindorp is, zoals aangegeven op pagina 27 en 28 van de omgevingsvisie deel A, het aanleggen van fiets-/wandel- tunnels onder het spoor. Dit om een doorgaande fietsverbinding te maken. Deze doorgangen sluiten op geen enkele manier aan op de doorgaande fiets verbindingen in de wijk Tuindorp en daarmee verliezen ze in onze ogen al een gedeelte van de toegevoegde waarde. Met name de aansluitingen op de Prof. van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zorgen niet voor een doorgaande fiets-route. De aansluiting op de Linnaeuslaan lijkt meer op een doorgaande route, maar we vragen ons af of een route via de meester Tripkade dan niet een logischere keuze is voor de fietser. De Prof. Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan zijn éénrichtingswegen waarin zelfs met het beperkte verkeer op dit moment al betrekkelijk weinig ruimte is voor fietsers, doorgaande fietsers zullen daarmee aan meer verkeersonveiligheid bijdragen. SWOV heeft in 2022 wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd naar veilige fiets-routes en daarin geven ze verschillende kenmerken van een veilige fiets-route. In onze ogen voldoen de geplande routes niet aan deze kenmerken en zeker niet aan het stuk dat doorgaand fietsverkeer gescheiden dient te worden van verblijvend en kwetsbaar verkeer. Wij kunnen in de omgevingsvisie geen onderbouwing / details vinden, waar de wens van een doorgaande fiets verbinding door Tuindorp vandaan komt. Er is weinig tot geen bedrijvigheid / werkgelegenheid in	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de wijk, terwijl de bestaande doorgaande routes snelle toegang richting het centrum van geven. Het gevoelt bekruipt ons dat daarmee de investering niet in verhouding staat tot het gebruik. Is daar onderzoek naar gedaan en wat is het doel van de fietsroutes? Een ander punt dat we graag aandragen is het gevoel van onveiligheid dat rondom fietstunnels bestaat en ontstaat. We denken dat zowel Overvecht als Tuindorp niet gebaat zijn bij “onveilige” plekken. Is dit een risico dat de gemeente deelt en hoe ziet u dit opgelost? Het laatste punt is een meer praktisch punt, de afstand van het spoor tot de Albrecht Thaerlaan bij de kruising met de Prof. Hugo de Vrieslaan is c.11,5m. Dat lijkt een zeer korte afstand om de hoogte weer te winnen als de tunnel onder het spoor door moet gaan. Bij de doorgaan bij de Meester Tripkade is er een helling van c.70m om weer op straathoogte te komen.	
315	Door middel van deze e-mail wil ik mijn zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar, sociaal onveilig, en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten.	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer, waarbij ook rekening gehouden moet worden met op straat spelende kinderen. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht?	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid, met daarbij opnieuw graag aandacht voor de grote hoeveelheden op straat spelende kinderen in de wijk. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Een vergelijking van verschillende fietsroutes tussen verschillende locaties in Overvecht en de binnenstad en bijvoorbeeld het Griftpark laat zien dat de routes via de voorgestelde tunnels ofwel langer, ofwel slechts minimaal sneller zijn. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
316	Ik wil graag mijn mening delen over de nieuwe plannen voor Overvecht vanuit de 'buurwijk' Tuindorp en mijn woonachtigheid daar in de Abersonlaan 1, aan het schoolplein van de OBS Tuindorp en vlakbij de andere 2 scholen. Het idee voor drie nieuwe fietstunnels tussen Overvecht en Tuindorp is interessant, maar ik vraag me af of dit de beste oplossing is. De scholen in Tuindorp zijn al goed bereikbaar, en extra tunnels kunnen juist meer verkeer maar onveiligheid brengen, vooral bij het drukke Station Overvecht. In het verleden hebben we gezien dat een nieuwe tunnel bij het station leidde tot meer overlast en criminaliteit. Dit willen we natuurlijk niet weer meemaken. Daarom stel ik voor om het verkeer om het centrum heen te leiden, en niet door het midden van Overvecht en Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Fietsers willen over het algemeen doorrijden tot aan de bestemming. Als de fiets (in een stalling) geparkeerd moet worden om daarna nog een paar minuten te lopen, zullen de meeste fietsers er voor kiezen om een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een gratis fietsenstalling bij Station Overvecht zou een goed alternatief kunnen zijn. Ook voor de steeds grotere aantallen bakfietsen. Zo kunnen mensen hun fiets veilig parkeren en lopend de bestaande tunnel gebruiken om snel bij de scholen te komen. Dat is maar een paar minuutjes. Laten we samenwerken aan een veilige en leefbare wijk voor iedereen.	stukje om te fietsen. We denken niet dat dit een alternatief is voor een fietsverbinding.
317	Na het bestuderen van de omgevingsvisie Overvecht denk ik dat de visie kan bijdragen aan een verbetering van de wijk. Het splitsen van de hele wijk in kleinere delen door wegen af te sluiten juich ik toe als er wel gelet wordt op voldoende doorstroming. Omrijden is geen probleem, maar 's ochtends in de file de wijk uit draagt niet bij aan een gezonde leefomgeving. De visie geeft ook aan dat er parkeerplekken op straat weg gaan door wegversmalling en meer groen. Zolang bewoners wel dicht bij hun woning kunnen parkeren hoeft dat geen probleem te zijn, dus graag wel zorgen voor minimaal een gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen. Ik merk dat er veel weerstand is tegen het beperken van het autoverkeer binnen Overvecht zelf, maar indien er ov-alternatieven zijn, zoals wijkbusjes of iets dergelijks dan zou daarmee wat weerstand weggenomen kunnen worden. Verder zie ik graag dat de doorgang onder het spoor bij het station richting tuindorp ook toegankelijk blijft voor auto's. En als laatste wil ik graag meegeven niet het bestaande groen te bebouwen. Hebben jullie trouwens ook gedacht aan het beperken van overlast door hondenpoep, zwerfafval en hangjongeren?	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grofvuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat. De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over het verwijderen van zwerfafval of grofvuil. Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grofvuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van

Nr.	Reactie	Antwoord
		afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).
318	Naar aanleiding van het door u opgestelde document “Omgevingsvisie Overvecht 2040” hierbij onze reactie met het grootste deel van onze bezwaren! 1. In het kader van het “verbeteren van de verkeersveiligheid” in Overvecht zal een flink aantal (doorgaande) wegen afgesloten gaan worden. Alles wordt groener, betere verbindingen voor fiets- en wandelpaden. In Overvecht wonen echter veel oudere mensen en anderen die van autovervoer afhankelijk zijn. Door het afsluiten van deze wegen, is er geen andere mogelijkheid meer, dan over de NRU (Noordelijke Randweg Utrecht) te rijden, wat daar nog meer files en overlast met zich mee zal brengen. Dat terwijl de initiatiefgroep DROOM (De Randweg Overvecht Op Maat) zich al bijna 15 jaar inzet voor juist minder verkeer en overlast van de Randweg. Er is echter nog steeds geen geld om dit op een bevredigende wijze te realiseren…. 2. Daar waar mogelijk zullen parkeerplekken worden vervangen door groen. Dit betekent dat bewoners waarschijnlijk hun auto veel verder weg moeten parkeren. In eerdere bewonersbijeenkomsten uit 2023 werd echter het volgende geconcludeerd: “Verkeersveiligheid in Overvecht moet beter. Wel zijn Overvechters blij met de ruimte voor de auto en parkeerplekken dicht bij huis.” 3. Er moet een snelle busbaan komen via de Carnegiedreef naar station Overvecht, dus dwars door de groene wijken, waarbij de Rio Brancodreef afgesloten gaat worden voor autoverkeer. Dit is de belangrijkste verbinding tussen de wijken van Overvecht. “Wel blijven er kleine busjes in de wijken rijden”….Wat gaat dit opleveren aan	1. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 2. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 3. Op termijn komt er een busbaan en gaat het autoverkeer van de Carnegiedreef af. Er wordt dus niet een busbaan bij gelegd op de Carnegiedreef. Het autovrij maken van de Carnegiedreef geldt niet voor de Rio Brancodreef. De Rio Brancodreef blijft een belangrijke toegang voor autoverkeer naar dit deel van Overvecht. Wat de wijziging in het OVsysteem gaat opleveren voor bewoners van Overvecht staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden van de omgevingsvisie. 4. Vanaf de brug over de Vecht heeft de Franciscusdreef (en de aansluitende J.M. de Muinck Keizerlaan 2x1 rijstrook. Voor de Franciscusdreef is dit ook de wens. Op het zuidelijke deel (tussen Vecht en Orincodreef of Rio Brancodreef) lijkt dit goed mogelijk. Op het noordelijke deel zijn zeker op korte termijn de verkeersintensiteiten te hoog voor 2x1 rijstroken. Versmallen doen we pas op het moment dat dit vanuit verkeersafwikkeling ook goed kan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	reistijd, terwijl heel Overvecht daarvoor op de schop moet, en de Carnegiedreef juist de groenste dreef van heel Overvecht is…. 4. Ook de Franciscusdreef (belangrijke verbindingsweg tussen Overvecht en Zuilen) moet eraan geloven, deze moet versmald worden tot 2x 1 rijbaan. Wat enorme verstoppingen gaat opleveren (zie kruispunt Marnixlaan, wat zeker geen verbetering is..) 5. Tot slot: er moeten 5000 woningen bijgebouwd worden, zonder dat dat het woonplezier van de huidige bewoners in het gedrang brengt, met vooral behoud van de ruime, groene sfeer in Overvecht. Wij vragen ons af hoe dat samengaat…. 6. Door het afsluiten van vele doorgaande wegen, gaat Overvecht “op slot”!	5. In de Omgevingsvisie hebben we uitgewerkt hoe de groei van de wijk kan mét behoud van het groene karakter. Ook delen van de wijk blijven behouden. 6. zie 1.
319	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De manege betekent voor mij het volgende. Ik heb zelf mogen ervaren hoe belangrijk het kan zijn voor vooral kwetsbare mensen en kinderen om een plek te hebben voor dagbesteding. Tevens ben ik er van overtuigd dat mensen die vanaf jonge leeftijd respect en zorg wordt bijgebracht voor natuur en dieren, opgroeien tot betere mensen. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
320	Met verbijstering heb ik kennisgenomen van uw inhoudelijke ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 en de daarbij gepaard gaande zienswijzeprocedure. Middels Manege ’t Hoogt aan de Gageldijk 103 A ben ik op vrijdagavond 10 mei jl. geïnformeerd en heb zodoende kunnen lezen dat de drie voorlichtingsavonden die u heeft georganiseerd om bewoners en belanghebbenden te informeren, reeds gepasseerd bleken en vielen in de al lopende zienswijzeperiode van 6 weken, welke blijkbaar al op 8 april jl. gestart is. Wanneer een bewoner of belanghebbende op donderdag 25 april middels een informatieavond voor het eerst kennisneemt van uw voorgenomen plannen, blijven er nog maar 3 weken over om officieel een zienswijze in te dienen vóór 20 mei aanstaande. U ontneemt hiermee voldoende tijd en mogelijkheid om je goed te informeren, alle stukken te lezen, je te verenigen, je juridisch te laten voorlichten, etc. Een onwenselijke en allesbehalve chique gang van	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zaken, welke geen recht doet aan ‘burgerparticipatie’ en “meedenken”, zoals u zo vriendelijk deze officiële zienswijzeprocedure omschrijft via www.denkmee.utrecht.nl. Meedenken klinkt luchtig en vriendelijker dan “U heeft maximaal 6 weken de tijd -en daarna niet meer- om uw rechtmatige zienswijze in te dienen. Doet u dat niet, dan wordt het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 eind van het jaar officieel vastgesteld, zoals reeds inhoudelijk beschreven en dan heeft u geen poot meer om op te staan.” Naast het indienen van deze zienswijze, dien ik hierbij dan ook een klacht in voor het organiseren van informatieavonden in de zienswijzetermijn en verzoek u deze in het vervolg voorafgaand aan een zienswijzetermijn te organiseren. Inhoudelijk betreft het ook een opmerkelijke gang van zaken. Te beginnen bij uw voorgenomen plan om op het terrein van Manege ’t Hoogt voetbalvelden in te tekenen in uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040. Het Noorderpark dient als zoeklokatie voor o.a. sport, waarbij u zelf aangeeft dat dit ‘op gespannen voet staat met huidige waarden en toekomstige ambities van het gebied.’ En dat nader integraal onderzoek nodig is om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. U wilt dus eerst aan het einde van het jaar een omgevingsvisie officieel vaststellen en daarna pas integraal onderzoek gaan doen of uw plannen ‘zouden kunnen’. Dit lijkt mij een onlogische volgordelijkheid. Zodra de Omgevingsvisie Overvecht 2040 is vastgesteld, blijft er voor de omgevingsbelanghebbende weinig ruimte over om bezwaren te	Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Daarnaast is er een wijkbericht gestuurd met buurtgerichte informatie en informatie over waar de stukken van de ontwerp omgevingsvisie te vinden waren. In dit wijkbericht werden ook de inloopbijeenkomsten aangekondigd. Het doel van de bijeenkomsten was om vragen te beantwoorden, aanvullend op de informatie die al beschikbaar was.

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken tegen plannen die eerst nog integraal onderzocht moeten worden. Want waar ga je dan bezwaar tegen maken? Een bezwaartermijn na het vaststellen van een Omgevingsvisie is ook maar 6 weken. U schuift hiermee het probleem op de lange termijn, terwijl de burger vervolgens geen inspraak meer heeft. Vervolgens dinsdag 14 mei jl, ik word geïnformeerd door Manege ’t Hoogt dat het plan om voetbalvelden te realiseren op het terrein van de manege volgens u op een ‘misverstand’ berust. Een omissie. Nadat u eerst binnen 4 dagen meer dan 200 zienswijzen van zeer verontruste ruiters en ouders van ruitertjes heeft ontvangen, verzoekt u Manege ’t Hoogt of er alsjeblieft geen zienswijzen meer ingediend zullen worden. U zult begrijpen dat ik als ruiter en als ouder van een ruitertje graag officieel zelf van u bevestigd krijg dat u daadwerkelijk niet van plan bent om voetbalvelden te realiseren -of enige andere sport anderzijds- op het terrein van Manege ’t Hoogt. Een zeer bijzondere hippische locatie, met geschiedenis, die niet alleen ruimte biedt aan paarden (zij leven in een vrije uitloop paddock), maar ook veel ruimte geeft aan aanstormend ruitertalent en het ontwikkelen van leiderschapskwaliteiten middels het Young Leaders Programma van de KNHS. Welke in de regio alleen op Manege ’t Hoogt gevolgd kan worden. Naar aanleiding van bovenstaande en de maatschappelijke onrust die u creëert met uw “stratenafsluitplan”, het verminderen van parkeerplaatsen en het bouwen van woontorens van 70 meter hoog, verzoek ik u om een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 te schrijven. Welke recht doet aan de uitdagingen waar de gemeente voor staat (oa 5000 woningen erbij) en de belangen van burgers en belanghebbenden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kan ik ervan uitgaan dat in uw volgende ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 de voetbalvelden op het terrein van Manege ‘t Hoogt uit de tekeningen gehaald zijn? Ik verzoek u vriendelijk mij daarover persoonlijk te informeren, zodra er een nieuw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht 2040 is en voordat er een nieuwe zienswijzeperiode start en/of ten minste voordat de Omgevingsvisie Overvecht 2040 aan de raad ter vaststelling wordt voorgelegd.	
321	'Ik zag dat u voetbal velden op manege plaats wil gaan aan leggen klop dit verhaal ? Hoop van niet want paardrijden is een heel goeie sport voor lichaam onder anderen het rug de heupen en de buik spieren en de ontspanning van het lichaam en het team zijn met een trouw vier benen. Je traind zo leuker samen dan in een sport school. Voetbalveld kunt u overal plaatsen maar niet op de plek van het wel zijn van mens en paard ze houden helpen mensen om niet dik te worden om er alles voor te doen ze helpen je lichaam te verzorgen en ze geven therpie aan je lichaam je bent team met het paard en je doet alles alles team. Paardrijden is een heel heel populair sport en word alleen maar meer populair sport hou de paarden manege alstublieft dat vraagt ik met heel heel mijn hart ik en meer van paarden meiden en jongens leven voor paarden wij houden ons gezond doen alles er voor we houden van team zijn en we zijn sport waar je alles voor laat om dik te worden laat alstublieft met heel heel mijn hart de manege in stand zo als het is en hoort te zijn.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Manege is zo belangrijk de paarden houden ons gezond en zelfs dat we niet te dik worden en veel meer zij trainen samen met ons als team ons spieren en ons rug en alles alles om gezond te houden. Echt plies met heel heel mijn hart laat manege 't hoogt zo als het is plies. Laat manege waar ze zitten hoe ze zijn. Iedereen zegt paardrijden is geen sport maar geloof ons het is een sport we zijn 1 team we doen aan buik spieren werken we trainen ons spier ballen en zo veel meer is voor groot belang dat de manege blijft voor iedereen die wil sporten met spieren als team work met een trouwe vriend(in) is het ook goed voor u gemeente dat er veel paarden meiden komen en goed verhallen komen over u gemeente dat kunt u houden door manege te houden. Met heel heel heel mijn hart laat ons manege bestaan op die plek. Paardrijden is populair sport maak daar dan gebruik van en eerste manege op dier vriendelijke manier laat u de eerste gemeente zijn met goede voorbeeld van manege die almaal nog stal hebben alleen maar stal hebben en laat zien als gemeente dat ook een manege diervriedelijk kunnen zijn. Plies hou de manege 't hoogt.	
322	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege betekent voor mij dat ik wekelijks een extra sportactiviteit heb die niet alleen lichamelijk maar ook geestelijk heel veel voordelen	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover

Nr.	Reactie	Antwoord
	brengt. Het één zijn met de natuur en de paarden heeft op mij een hele goede, therapeutische uitwerking, die ik op een andere manier op moet vangen wanneer de manege zou verdwijnen. Naast wat de manege voor mij persoonlijk betekent, is ‘t Hoogt een kostbare groene oase waar hard gewerkt wordt aan biodiversiteit met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen en ook dieren. Dit allemaal aan de stadsrand van Utrecht. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor het leren over de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat ik erg bijzonder vind zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Het laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
323	Als bewoners van de wijk Tuindorp moeten wij helaas via via vernemen dat er een plan ligt (omgevingsvisie Overvecht) dat een grote impact heeft op onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderdoorgang naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. De huidige doorgangen zouden volstaan of verbeterd kunnen worden. Tevens zorgen die twee tunnels, hooguit voor 2 minuten minder reistijd. Als wij vanuit Tuindorp naar de stad willen, moeten wij ook om het Griftpark heen, wat ons 2 minuten meer tijd kost dan wanneer hier een tunnel onder door zou lopen. Neem niet aan (zou dat zelf ook niet willen) dat dit ooit overwogen is. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Er lijkt geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten! 2. Zoals boven geschreven, zijn er al twee verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? En is het een optie om het daarbij te laten? 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm. Kunnen deze middelen niet veel beter ingezet worden voor het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Daarnaast zou de tunnel bij Professor Hugo de Vrieslaan ervoor zorgen dat er heel veel fietser (scooters en fatbikes) tegen het verkeer in rijden waardoor de doorstroom in die straat ernstig beïnvloed wordt en in plaats van een verkorting van de reistijd, zal leiden tot veel frustratie.	
324	Met verbazing heb ik het plan vernomen om duizenden extra woningen te bouwen in Overvecht. Dat gaat gebeuren in het groen. Vraag een inwoners naar grootste pluspunt van Overvecht en die zal zeggen ‘’het groene karakter”.	Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Nou wordt er gezegd dat er groen voor terugkomt. Maar dat is niet hetzelfde, waardevolle groen. Her en der en verspreid een boom plaatsen weegt niet op tegen het groen dat zal verdwijnen. Ook wordt er gezegd dat verhouding huur-koop hetzelfde zal blijven. Dat is een wassen neus. Ik daag jullie uit om de percentages van nu te geven. En ik garandeer dat jullie weer een loze belofte doen! Bizar dat het probleem van de woningmarkt, in Utrecht, op een kwetsbare wijk wordt afgeschoven. Terwijl er genoeg ruimte is om te bouwen op de plek waar een paar windmolens komen. Politiek voor de buhne, of voor jullie verjaardagsfeestjes. Windmolens horen in grote windmolenparken gebouwd te worden op plekken waar mensen niet willen of kunnen worden. Bizar!! En dan Overvecht afsluiten voor verkeer. Tegen de wensen in van, jawel, de bewoners! Politiek voor de verjaardagsfeestjes van bestuurders die de bewoners niet kent, de wijk niet kent. Lot van Hooydonk, kom met echte oplossingen, die niet ten koste gaan van de bewoners!!!	uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. In de omgevingsvisie staat dat de verhouding huur en koop verandert. Het aandeel (percentage) sociale huur zakt, maar het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) is de keuze gemaakt om binnenstedelijk te verdichten. Daarin is ook vastgelegd om in Overvecht 5.000 woningen extra woningen te bouwen. In de omgevingsvisie is dit verder uitgewerkt. Met 'de plek waar een paar windmolens komen', gaan we ervan uit dat u doelt op Rijnenburg. Bouwen in Rijnenburg staat los van de omgevingsvisie in Overvecht. Met de vaststelling van de Oplegger RSU is gekozen voor de ontwikkeling van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie, conform het scenario ‘Klein Rijnenburg’ uit de Ontwerpstudie Rijnenburg. Hierbij is gekozen voor compacte verstedelijking in het midden en zuidelijk deel van Rijnenburg en voor een permanent energielandschap in het noordelijk deel (ten noorden van de Ringkade). Overvecht wordt niet afgesloten voor verkeer. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleindsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
325	Afgelopen decennia is de regio Utrecht bezig geweest met het maken, verbeteren en onderhouden van het natuurgebied Noorderpark, dat ook weer deel uitmaakt van en aansluit op Europese en Nederlandse natuurverbindingen. Gezien de klimaatontwikkelingen geen luxe.	Vanwege de groei van Overvecht met 5.000 woningen zoeken we op termijn een locatie voor een sportcomplex met 3 a 4 sportvelden. Zo kunnen we ook in de toekomst aan de vraag naar sportaccommodaties in dit deel van de stad voorzien. Voor een dergelijk complex is voldoende

Nr.	Reactie	Antwoord
	Afgelopen jaren is er een grote fout begaan, door bestuurlijke toestemming van gemeente De Bilt voor het aanleggen van een golfterrein (ten Westen van de Koningin Wilhelminaweg), dat met parkeermogelijkheden en horecafaciliteiten inbreuk maakt op de natuurwaarden van het gebied. Zoiets mag niet meer gebeuren. Het is begrijpelijk dat er voor de gezondheid van de huidige en toekomstige bewoners van Overvecht voldoende sportgelegenheid moet zijn. Om schade aan natuur door aanleg en gebruik van sportgelegenheid ten Noorden van Overvecht zoveel mogelijk te beperken, wil ik het voorstel doen: Neem in het plan een minimum aan sportvelden op, aan de randen van de natuurstroken. Geef geen toestemming voor parkeer- en horecafaciliteiten, en zorg voor goede bereikbaarheid met openbaar vervoer.	ruimte nodig. Deze ruimte is op zeer weinig plekken in Overecht beschikbaar. In Noorderpark/Ruigenhoek is ruimte. Daarom hebben we dit gebied als potentiele zoeklocatie voor sportvelden benoemd. Bij een sportcomplex hoort ook verlichting, een kantine met beperkte horeca functie en een parkeermogelijkheid. Nader onderzoek moet plaatsvinden of en onder welke randvoorwaarden een sportcomplex in dit gebied ingepast kan worden. Hierbij is de natuurwaarde, maar ook de cultuur historische waarde van het gebied een belangrijk uitgangspunt.
326	Ik onderschrijf het belang van een autoluwe wijk en ik onderschrijf het belang van extra woningbouw. Ook wil ik graag meer verkeersveiligheid, omdat die veel te wensen overlaat in mijn wijk. Maar: • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer is een te radicale oplossing om verkeersveiligheid te waarborgen. In plaats daarvan kunnen buurten worden veranderd in woonerven zoals uit de jaren '80, waar je stapvoets mag rijden en hard rijden sowieso onmogelijk is vanwege de grote bloempotten en bomen die er in de woonerven staan. Ideaal, want de wijk blijft toegankelijk voor wie er moet zijn, maar wordt ontoegankelijk voor recreatief autoverkeer (lees: gastjes in Golfjes die met 80km/u door de bebouwde kom gaan). • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autovekeer levert een onevenredige druk op de toegangswegen op (bijv de NRU), die op gezette tijden toch al	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Capaciteit voor handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op het herinrichten van straten naar 30 (0f 15) km/uur. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vol staan met verkeer. Dit levert meer luchtverontreiniging op en een slechtere luchtkwaliteit voor de bewoners aan de rand van de wijk. De wijk wordt hierdoor bovendien verder afgesloten ipv ontsloten. De NRU wordt voorlopig niet aangepakt, dat maakt dat ik me extra zorgen maak. • Het afsluiten of grotendeels beperken van buurten voor autoverkeer zorgt ervoor dat de enkele keer dat ik met de auto op pad ga of boodschappen doe, ik veel tijd kwijt ben om om te rijden en mijn bestemming te bereiken. Een van de charmes van de buitenwijk Overvecht is juist dat deze goed bereikbaar is en dat parkeren zelden een probleem is. Ik ben niet voor niets in een buitenwijk gaan wonen! En nu ben ik goed mobiel en gezond, ik doe alles met de fiets, maar dat geldt zeker niet voor iedereen in Overvecht: het is een van de ongezondste wijken van Nederland met de grootste zorgconsumptie, wat automatisch inhoudt dat er veel mensen juist wel slecht ter been zijn en aangewezen zijn op gemotoriseerd verkeer. Het alternatief voor de auto, de HOV die jullie voorstellen, is voor deze mensen om meerdere reden geen passend alternatief (grote afstand tot bushokjes, overstappen als extra drempel). De wijk wordt hiermee voor een grote groep mensen juist minder leefbaar ipv meer. • Een van de plannen is om de Gangesdreef af te sluiten. Hier zit o.m. horeca en mkb. In het verleden is afsluiting van deze straat tegengehouden door inzet van o.m. bewoners, die die afsluiting helemaal niet wilden. Nu probeert de gemeente dit opnieuw. Ik vind dit ongepast en kwalijk, want hiermee wordt voorbij gegaan aan de bezwaren van de bewoners, die natuurlijk nog steeds tegen dit plan bestaan. • Ook het afsluiten van de Carnegiedreef voor autoverkeer vind ik een onzalig plan. Hier wordt sowieso niet te hard gereden en het is een belangrijke verkeersader die Noord met het	In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelcentrum en Zuid verbindt. Ik ga geen gebruik maken van een bus die hier gaat rijden. • Ik wil ipv deze plannen juist meer handhaving op verkeersveiligheid. Zet ook meer bloembakken en obstakels neer, zodat hard rijden onmogelijk wordt. Pak de genoemde gastjes in hun Golfjes, die met name 's nachts als malloten races door de wijk houden, keihard aan. Het zijn asociale figuren die met niemand rekening houden. Leg meer drempels aan, meer wegversmallingen, meer 30km/u zones (of desnoods 15km/u zones), maar handhaaf vooral. Het weghalen van veel parkeerplekken zorgt voor minder wooncomfort. Een van de fijne dingen van wonen in Overvecht is dat je voor de deur kunt parkeren! En dat je gasten kunt ontvangen die ook op korte afstand een parkeerplek kunnen vinden. Ik zie het plan voor parkeerhubs niet zitten, en dan met name niet voor mensen die slecht ter been zijn of ouderen die kwetsbaar zijn en met name in het donker zich niet veilig voelen.	
327	Ik woon sinds 1997 in Overvecht (Grenadadreef). Ik heb twee suggesties (of verzoeken) om ook op te nemen in het verbeterplan. instroom vanaf de A2 omleiden via Karl Marxdreef Mijn straat ligt aan de Rio Brancodreef. Het is mij opgevallen dat er in de loop van de jaren meer en meer autoverkeer is op de Rio Brancodreef, met name is er een grote instroom vanaf de A2 Utrecht in. Ik vraag me af of het mogelijk is om in jullie plan op te nemen dat de instroom meer via de Karl Marxdreef en Einsteindreef de stad wordt ingeleid, dan via de Rio Brancodreef. Het zou in dat verband wellicht helpen door de St. Franciscusdreef behalve ten zuiden van de Rio Brancodreef ook ten noorden daarvan te vernauwen (bij het Ghandi verkeersplein). De Karl Marxdreef en Einsteindreef lopen minder langs woonhuizen dan de Rio Brancodreef, dus dan hebben minder mensen	Diverse maatregelen in de ontwerp omgevingsvisie zijn gericht op het tegengaan van doorgaand autoverkeer door Overvecht. Bijvoorbeeld door het autovrij maken van de Carnegiedreef voorkomen we dat autoverkeer vanaf de A2/Zuilensering via de Franciscusdreef-Rio Brancodreef verder de stad in rijdt. Ook met deze maatregelen rijdt er in de toekomst nog relatief veel verkeer over de Franciscusdreef(noord) en de Rio Brancodreef. Afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer kan de Franciscusdreef mogelijk op termijn ook worden versmald. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het

Nr.	Reactie	Antwoord
	last van het geluid en de fijnstof, en wordt het oversteken van de Rio Brancodreef veiliger. aanleg verkeersdrempels op strategische plaatsen ivm joy-riding Verder is er de laatste jaren een toenemende mate van nachtelijk 'joyriding' in de regio Rio Brancodreef - St. Franciscusdreef. Het betreft veelal (vierwielige) motorfietsen of auto's met knallende uitlaat die hoorbaar VEEL te hard door de ('s nachts lege) straten crossen. Omdat de politie weinig in actie lijkt te (willen) komen tegen dit onnodig en lawaaimakend nachtelijk gemotoriseerd verkeer, ondanks dat ik en enkele buurtbewoners hier regelmatig over rapporteren*, lijkt me dat de aanleg van verkeersdrempels het nachtelijke rondcrossen mogelijk wat zou kunnen indammen. Hopelijk betekent het in de bestaande plannen opnemen van de aanleg van verkeersdrempels een niet al te grote wijziging.	versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels.
328	In uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht staan op de plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A 4 voetbalvelden ingetekend. Ik wil graag voorkomen dat deze fijne manege - inclusief paarden, pony's, ruiters en zorgmanegemedewerkers - letterlijk het veld moet ruimen en plaats moet maken voor voetballers. De manege is een kostbare groene en rustige oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. En misschien nog wel belangrijker: ze ontwikkelen verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. En ze leren er hoe belangrijk het is om respectvol en liefdevol met dieren om te gaan. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dicht bij de stad. Hoe mooi is het om het ruiterpad te kruisen met een hert, ree of haas. En hoe fijn is het dat er juist op dit unieke plekje in de natuur de ruitersport wordt beoefend, waar de rust gerespecteerd wordt (in	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tegenstelling tot voetbal waar veel geschreeuw de dieren juist kan verstoren). Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die op de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij en mijn kinderen een plek om in alle rust, op een uniek plekje in de natuur (dat vanuit Utrecht West toch met de fiets makkelijk te bereiken is) te sporten en te ontspannen. Een plek om wekelijks te genieten van de rust die de manege en de omgeving ervan biedt. Een plek waar je bij je geliefde dieren kunt zijn, van ze kunt leren en voor ze kunt zorgen. Een plek waar de paarden de ruimte hebben om in groepsverband te leven (met een grote paddock die altijd open is naar de wei toe). Kortom: voor ons een onmisbare plek! Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
329	wij zijn nu al ruim 10 jaar lid van deze prachtige vereniging ons genot. hebben met veel plezier en nog steeds met tuinieren bezig. Zeer mooie locatie midden een natuur-oase , met veel groen en dan niet te spreken over de vele dieren die op ons complex te vinden zijn! Veel geinfesteerd ook in onze tuin dmv zonnepalen te plaatsen. Waren een paar jaar geleden zelfs uitgeroepen tot mooiste moestuin en op 24- kitchen kook tv programma geweest! Ook de vele jaardagen die wij ieder jaar mogen vieren in onze eigen tuin.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al harde werken zodat onze tuin er spik en span uitziet, daar genieten wij nog steeds van. Niet te vergeten ook de sociale cotacten die wij mogen ervaren met medetuinders, Is 1 grote familie. Door mee te doen met onze schema tuindiensten, zaterdagen en woensdagen. In 1 woord een geweldige tuinvereniging met alles erop en eraan!! En dat wij dit jaar onze 70-jarige bestaan mogen vieren en niet met dit akelige bericht onze mooie tuinencomplex om zeep helpen, zou dit heeelll erg jammer vinden. LAAT DE NATUUR MET RUST EN NIET SPOTTEN MET MOEDERNATUUR, voor wat voor een sportcomplex in de plaats?? IN de zomer heb je geen bal met een sportveld/en!! zomerstop of whatever?? Maar wij gaan gewoon door met tuinieren alle seizoenen lang!!!! DUS poten af van onze mooie tuinvereiging ONS GENOT	
330	Als ik lees dat er te veel ' kwetsbare mensen' in de wijk wonen en ze daarom moeten worden verspreid over de stad voel ik mij geschokt en verdrietig. Ik houd van deze wijk en ik wil er graag blijven wonen. Bovendien gun ik dat alle andere 'kwetsbare' mensen in deze wijk. Daarnaast houd ik veel van deze stad. Het zou mijn hart breken als ik deze stad moet verlaten.	In Utrecht is een groot tekort aan sociale huurwoningen. Dit betekent dat we in elke wijk sociale huurwoningen toevoegen. Dit doen we ook voor mensen in kwetsbare posities. Tegelijkertijd willen we ook dat er in iedere wijk ruimte is voor kwetsbare mensen, en minder concentraties in bepaalde wijken zoals Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen daalt niet in Overvecht, daarmee blijft er ook in Overvecht altijd plek voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de bijeenkomst in Younity heeft een medewerker van de gemeente geprobeerd me gerust te stellen. Het plan is namelijk om in wijken als Tuindorp en Witte Vrouwen de sociale huurbouw te compenseren. Daar heb ik niet veel vertrouwen in, als je op de Biltstraat fietst kun je de NIMBY al ruiken. Bovendien is dat niet het grootste probleem. Er wordt vanuit gegaan dat het afbreken van huidige sociale huurwoningen niets zal veranderen aan de samenstelling van Utrecht. Het argument is dat er immers in de ene buurt wel sociale huurwoningen afgaan, maar er in de andere buurt sociale huurwoningen voor terug komen. Dat argument klopt niet, met de volgende reden: Huidige huurders zijn beschermd tegen huurstijgingen. De woningbouw mag bij mensen met lage inkomens de huur maar met 2.5% verhogen. Als we moeten verhuizen valt die bescherming weg. (ook als we kunnen terugkeren, want die woningbouw is natuurlijk niet van gisteren) Ik zou zelf zo'n hogere huur niet kunnen betalen en de stad moeten verlaten. Ik weet dat dat voor meer mensen in deze wijk geldt. Bovendien wordt in het geval van de Oranjerivierdreef een hechte gemeenschap uit elkaar gehaald. Dit soort connecties zou de gemeente moeten koesteren, niet vernielen. Ik verzoek de gemeente om zich in het plan niet te richten op middenhuur en koopwoningen, maar sociale huurwoningen het zwaartepunt te maken. Misschien kan de gemeente dan niet alleen alle mensen van die gevreesde urgentielijst een huis geven, maar ook inlopen op de gemiddelde wachttijd van meer dan elf jaar.	kwetsbare doelgroepen. Samen met corporaties verkennen we of er behoefte is aan woonvormen die nog beter bijdragen aan de woonbehoeften van kwetsbare doelgroepen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het plan voor het groen in de wijk, daar ben ik het overigens helemaal mee eens. Ik kijk uit naar een autoloze Carnegiedreef, 10/10, niets meer aan doen.	
331	Gaan we dit ook in Utrecht krijgen? Gezien de verbouwing van de marnixlaan wel hé In Amsterdam gaat de agenda 2030 op rolletjes, 30km in de stad, de AH's poppen overal als paddestoelen uit de grond, overal camera's (zelfs met microfoons om zogenaamd de decibellen te meten), we hebben vorige zomer de KNIP gehad waarbij de ader van Amsterdam (Wibautstraat/Weesperstraat werd afgesloten met slagbomen, bloembakken en een grasveld met grasmaaier, alle kentekens worden al ruim 15 jaar bijgehouden, jan 2025 mogen er geen auto's die rijden op benzine/diesel meer de stad in (voor taxi's is dit jan 2028) etc. Kortom, de mensen bouwen hun eigen gevangennis.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
332	Het gehele Zandpad (va de rode Brug) en Vechtdijk (tot Oud Zuilen) wordt veel gebruikt door langzaam verkeer. Zowel door forensen als recreanten. Met name de wandelaars en joggers komen nogal eens in de verdrukking door alles wat harder gaat dan 25 km/u. Deze groep is groot want hieronder vallen ook snelle elektrische fietsen en racefietsers die hard gaan. Momenteel is er nergens een goed separaat voetpad (op het smalle jaagpad na dat niet geschikt is om naast elkaar te lopen) met als gevolg dat er op de weg of op het fietspad wordt gelopen. De volgende suggesties zouden dit kunnen verbeteren: - waar mogelijk een separaat voetpad, te denken valt aan het Zandpad en het verbreden van het Jaagpad zodat je naast elkaar kan lopen. - het invoeren van een Wandelstraat, onder het mom: Wielen te gast!	De mogelijkheden voor inzetten van handhaving is beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. Het herinrichten van straten bestaat onder andere uit het versmallen van de straten, aanbrengen van klinkers ipv asfalt en het aanbrengen van drempels. Dit deel van de Vechtdijk is onderdeel van het Natuurgebied Zuilen. In het startdocument (https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0) Natuurgebied Zuilen is opgenomen dat op de Vechtdijk voorbij de Franciscusdreef de verkeerssituatie wordt aangepast (autoluw of autovrij) en dat de Vechtdijk hier (minimaal) wordt ingericht als fietsstraat (30 km/uur).

Nr.	Reactie	Antwoord
	- en als dit niet haalbaar is het invoeren van een fiets/wandelstraat waarbij er niet harder gereden mag worden dan 25 km/u door alle weggebruikers. Dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. - en mocht dat ook niet haalbaar zijn dan minimaal een fietsstraat met maximaal 30 km/u voor alle weggebruikers dus ook snelle elektrische fietsen en racefietsers. Bij voorkeur over de gehele verbinding maar minimaal de Vechtdijk tussen het Zandpad en de Franciscusdreef. In de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht wordt de Vechtdijk aangemerkt als hoofdfiets-/wandelroute. Wat hierin vreemd is is dat niet is meegenomen dat de Vechtdijk tussen de Franciscusdreef en Oud-Zuilen net zo als de rest van de Vechtdijk teruggebracht zou moeten worden tot een 30 km/u weg. Nu is dit stuk 60 km/u en daagt het uit tot hard rijden terwijl er veel fietsers en wandelaars zijn. Door het smalle jaagpad gaan veel duo wandelaars ook nog eens op de weg lopen. n de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht ia aangegeven dat er een nieuwe wandelroute komt van Vechtzoompark via Fort aan de Klop naar Natuurgebied Zuilen. Een mooi plan. Enige wat op de kaart niet helemaal duidelijk is of er ook een loopbrug komt over de Klopvaart. Dit lijkt een erg logische toevoeging om de wandelroute compleet te maken en zal ook nog eens zorgen voor een spreiding van de wandelaars tov de Vechtdijk.	Dank u voor uw suggesties. Het Zandpad is inderdaad onderdeel van een recreatieve route en is ook een belangrijke doorfietsroute in de stad. Op korte termijn willen we borden plaatsen ter hoogte van de overgang Zandpad-Vechtdijk, dat motorvoertuigen daar geen doorgang hebben, met uitzondering van bewoners van de Vechtdijk. Dat verkeersbesluit is in voorbereiding. Verder hebben we voor het Zandpad inderdaad de ambitie om hier een mooi wandel/fietspad van te maken, maar op korte termijn zijn nog geen werkzaamheden gepland. We nemen uw suggesties hier in mee.
333	1. Communicatie en draagvlak bij buurtbewoners 2. Bouw en overlast 3. Verkeer en parkeren 4. Alternatieven 1. Communicatie	1. Communicatie We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb me enorm verbaasd over de manier van communiceren tussen de gemeente Utrecht en de bewoners. We werden in een heel laat stadium, oktober 2023, attent gemaakt op het feit dat onze woning in een rode zone stond en dat dit mogelijk sloop en herbouw zou kunnen betekenen. Alle bewoners die we hierover spraken waren net zo verbaasd en bezorgd als wij. Hierop hebben we initiatief genomen, de wethouder gecontacteerd en naar de gemeente geschreven. Hierop is een tweetal avonden georganiseerd om te praten over de omgevingsvisie. Terugkijkend zou ik verwacht hebben dat de gemeente zelf initiatief tot een bijeenkomst zou hebben genomen om bewoners in de gebieden met de meest ingrijpende veranderingen te spreken. Dit is niet gebeurd en daarmee een gemiste kans om vertrouwen, draagvlak en begrip op te ontwikkelen. Als ik naar de bijeenkomsten zelf kijk dan waardeer ik de moeite die de ambtenaren hebben genomen om het gesprek aan te gaan met geëmotioneerde bewoners. Geen eenvoudige opgave. Wat ik teleurstellend vond was het gebrek aan inleving in ons als bewoners bij de presentaties. De nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, ‘het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.’ Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars. De inloopbijeenkomst was zeer de moeite waard. Maar dat kwam vooral door een ambtenaar die duidelijk durfde te zijn, en zijn inschattingen ten aanzien van mogelijke sloop wilde delen. Hierbij had ik het gevoel dat er meegedacht werd vanuit het perspectief van de bewoners. Het is ook een gemiste kans dat er niet een separate bijeenkomst is geweest voor Turks- en Arabischtalige bewoners. Juist in Overvecht is taal een obstakel. 2. Bouw en overlast	met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Deze was ook in het Engels en Arabisch berschikbaar. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. Wij vinden het fijn om te lezen dat u de inloopbijeenkomst als prettig en verhelderend heeft ervaren. Ook begrijpen we dat het vervelend is dat de omgevingsvisie geen 100% duidelijkheid geeft in welke ontwikkelingen uiteindelijk gaan plaatsvinden, omdat we daarbij afhankelijk zijn van bijvoorbeeld beschikbare financiën en samenwerking met eigenaren en ontwikkelaars. We vinden het vervelend dat u daardoor onzekerheid ervaart en blijven graag met u in contact bij toekomstige ontwikkelingen. Zodat we samen kunnen kijken wat de behoeftes vanuit de buurt zijn om hier zo goed mogelijk op in te spelen. 2. Bouw en overlast Overlast bij grootschalige veranderingen is niet te vermijden. Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. Of en in hoeverre bouwplannen in uw voordeel kunnen werken is afhankelijk van uw persoonlijke voorkeuren voor bijvoorbeeld een nieuwbouwwoning, Een voorrangspositie om te verhuizen naar een appartement zou een oplossing kunnen zijn. In het Beurskwartier in Utrecht is daartoe gewerkt met een Sociaal Afsprakenkader.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is mij nog steeds een raadsel hoe de gemeente om wil gaan met twee schijnbaar elkaar uitsluitende opties. Enerzijds moeten er duizend woningen bijgebouwd worden in Overvecht, anderzijds gaat het bouwen van torenflats of middelhoge flats niet door als eigenaren niet bereid zijn om zich uit te laten kopen. Maar het scenario dat ik dan voor me zie, is een langdurige overlast doordat er in de directe omgeving gebouwd wordt tot grote hoogte. Dit is ook een grote ingreep in ons woonplezier. Welke oplossingen heeft de gemeente hiervoor? Zijn er manieren waarop de ingrijpende bouwplannen ook voordeel kunnen hebben voor de huidige bewoners? Bijvoorbeeld omdat senioren de kans wordt geboden om naar een levensloopbestendig appartement te verhuizen en hun eengezinswoning vrij te maken. Wat zijn de oplossingen en compensatieregelingen die goed gewerkt hebben in andere delen van Utrecht en in andere grote steden in Nederland? Daarnaast maak ik me zorgen over het verdwijnen van de winkels bij het station. Natuurlijk is het uitgangspunt dat voorzieningen blijven, of uitgebreid worden. Tegelijkertijd betekent verbeterde behuizing ook hogere huurprijzen, met alle gevolgen voor de huidige winkeliers. Is hier een oplossing voor? Het verkennen van de mogelijkheid van een nieuwe middelbare school brengt een totaal andere dynamiek in de wijk. Ik ben tegen dit plan. Of men kiest voor woningen, wat al zeer ingewikkeld is, of men kiest voor een school en neemt de bewoners mee in wat de impact is van een dergelijk project. 3. Verkeer en parkeren Het autoluw maken van Overvecht heeft zeer aantrekkelijke kanten. Maar dit grijpt diep in omdat ik begreep dat het de bedoeling is om slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. In het gesprek werd duidelijk dat dit effect zou hebben op welke mensen in Overvecht zouden willen gaan wonen. Dat geeft geen oplossing voor de huidige bewoners van Overvecht die hun auto willen gebruiken. Ik stel voor dat er een aanvullend plan komt waarbij er gekeken wordt	De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. De bepaling van huurprijzen valt buiten het bereik van de omgevingsvisie. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt u hierover geinformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen. 3. Verkeer en parkeren Er is geen sprake van slechts parkeergelegenheid te bieden voor drie op de tien woningen. Hoe we met parkeren willen omgaan is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	naar wat er moet gebeuren tijdens de piekmomenten in het verkeer. Ik denk dat rondom het Moskee-bezoek autoverkeer een nog grotere ergernis gaat geven als de diverse 'knip' locaties allemaal worden doorgevoerd. Dus in plaats van een structurele knip zou er gedacht moeten worden een aan meer dynamische optie. 4. Alternatieve locaties De focus van de omgevingsvisie is geheel gericht op Overvecht en niet op aangrenzende wijken. Ik denk dat dit gezien de grote aantallen woningen dat er ook naar andere wijken gekeken moet worden, bijv. Tuindorp.	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. 4. Alternatieve locaties De omgevingsvisie Overvecht gaat voor de woningbouwopgave alleen over Overvecht. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) gaat in op de woningbouwopgave in andere wijken in de stad. In de RSU is niet gekozen voor grote aantallen woningen in bijvoorbeeld Tuindorp.
334	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Wat ons betreft moet de wijk Tuindorp nog worden geïnformeerd over uw voornemens en de gevolgen daarvan voor de wijk bijvoorbeeld door het organiseren van een informatieavond in de wijk Tuindorp. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren.Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden?	
335	In de Omgevingsvisie Overvecht zie ik dat er fiets/voetgangerstunnels zijn gepland die, als ik het goed zie (in de plannen komt dit m.i. niet erg duidelijk naar voren), uitkomen op de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Ik denk dat dit onwenselijke en overbodige tunnels zijn, een verspilling van gemeenschapsgeld. Volgens mij zijn de huidige verbindingen, nl. de doorgaande weg Tripkade-Tiberdreef en de doorgaande weg Eykmanlaan-Darwindreef meer dan voldoende voor doorgaand verkeer van alle soorten en maten. Daar komt voor voetgangers de NS-tunnel die uitkomt op de Regentesselaan nog bij. Op mij komt het merkwaardig over om vlak naast deze tunnel nóg een tunnel te graven (nl. de tunnel die volgens de tekeningen moet uitkomen op de Van Bemmelenlaan). Ook de tunnel die gepland is uit te komen op de Prof. Hugo de Vrieslaan lijkt mij overbodig en schadelijk voor het rustige en eigen karakter van de buurt. Ik waardeer het als u deze overwegingen meeneemt in de verdere planuitwerking voor Overvecht (en dus ook Tuindorp)	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
336	Recent heb ik kennis genomen van de plannen omtrent het graven van een fietstunnel van de Utrechtse wijk Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de Prof Dr Magnuslaan. Ik heb bezwaar tegen dit plan. Het voegt niets toe omdat zeer nabij reeds bestaande 2 overgangen zijn gelegen, ter hoogte van de Eijkmanlaan en station Overvecht, op hemelsbreed pakweg 200 meter afstand. De fietsroute naar de stad wordt niet wezenlijk korter, halverwege tuindorp moet je toch afbuigen naar de hoofdroutes die in het verlengde liggen van de al bestaande overgangen. De straten in Tuindorp zijn smal met veel geparkeerde auto's. Extra fietsers geeft onnodige druk op de Tuindorpse straten wat weer leidt tot overlast en potentieel gevaarlijke verkeerssituaties in een kinderrijke buurt. De bestaande 2 fiets hoofdroutes hebben daarentegen een uitstekende infrastructuur voor fietsers. Een extra tunnel is zodoende weinig zinvol en daarom een onnodige uitgavepost die niet bijdraagt aan het beoogde doel van het verbeteren van het leefklimaat in Overvecht. Het geld kan binnen dit project zinvoller besteed worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
337	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor:	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord

aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen	

Nr.	Reactie	Antwoord

jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
338	- Overvecht staat bekend als een flatwijk. Maar Overvecht kent ook de nodige buurten met eengezinswoningen met tuinen. Die buurten moet je koesteren, ze zijn belangrijk voor de variatie van woningen in Overvecht. Die woningen moet je dus vooral niet willen slopen om te vervangen door hoogbouw! Een zo'n wijkje waarvoor dit soort plannen op de kaart gezet zijn (een wijkje dat ik goed ken omdat het niet ver is van waar ik woon en er mensen ken, maar er zijn meer van dit soort wijken in Overvecht) is de buurt tussen Rio Brancodreef – Jamaicadreef – Amazonedreef - Marowijnedreef. Het gaat hier om goede gezinswoningen, van buiten zien ze er allemaal gelijk uit, binnen blijken ze onderling te verschillen. Er is nagedacht over diverse details; het zijn niet zomaar 'dertien in een dozijn-woningen'.	Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Argument voor eventuele sloop/nieuwbouwplannen: hier komt een HOV-halte en daar willen we stedelijke ontwikkeling. Nogal arbitrair: die HOV-halte is natuurlijk gewoon een bushalte met een wat snellere verbinding naar bijvoorbeeld het centraal station. Een buurt als deze is waardevol voor Overvecht. Daarbij is sloop/nieuwbouw NIET duurzaam! Natuurlijk, er moeten woningen bij. Maar doe dat duurzaam, met aandacht voor bestaande kwaliteit en bestaande variatie aan woningtypen in Overvecht.	Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de omgevingsvisie benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes.
	- Een ander punt uit de omgevingsvisie: meer bewoners betekent ook meer behoefte aan mogelijkheden om te sporten (maar ook meer behoefte aan recreëren in natuur - zie vervolg voor de tegengestelde behoeftes en belangen!). In de noordwestrand van Overvecht, rondom het bedrijventerrein liggen sportvelden, daar wil men uitbreiden. Helaas ligt het tuinenpark Ons Genot in de weg… Een van de opties is dit tuinenpark te verplaatsen. Juist in zo'n 60 jaar oud tuinenpark is de biodiversiteit heel groot. En dat is belangrijk in een omgeving waar de biodiversiteit sterk afgenomen is en nog steeds afneemt. Zo'n tuinenpark verplaatsen kan niet, je kan het wel slopen en elders opnieuw beginnen. Maar dat betekent: weg 60 jaar oude bomen, strukturen en levensgemeenschappen (flora en fauna). Kan je weer opnieuw beginnen, bij jaar 1… Onzalig plan dus. Er wordt gekeken naar het Noorderpark, voor de eventuele verplaatsing van Ons Genot (niet doen!) of om daar een aantal sportvelden neer te leggen. Het Noorderpark is eind afgelopen eeuw ontwikkeld om de Overvechters natuur dichtbij te geven, om een gebied als Amelisweerd waar het veel te druk is, te ontlasten, de bezoekers naar het Noorderpark te halen. Maar inmiddels staat hier de natuur die zich nog aan het ontwikkelen is, onder druk, door de vele funkties die men hier bedenkt: meer recreatie, meer paden door nu nog rustige plekken (het Noorderpark – natuur - is er ook voor de fauna, namelijk onderdeel van	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen". In de Omgevingsvisie staat de wens voor een betere verbinding voor recreanten. Daarnaast koesteren we de bestaande (natuur-) waardes in en om het Gagelbos. Bij een verdere uitwerking zullen we nauwkeurig kijken naar een zo goed mogelijke inpassing en hoe we mogelijke onwenselijke negatieve effecten (zoals het verstoren van de rust van overwinterende vogels) kunnen voorkomen of beperken. De visie is het verbeteren van de groen-blauwe verbindingen binnen de wijk en naar het buitengebied, voor mens en dier.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de natuur) en door het stikstofprobleem waar vooralsnog een oplossing niet in zicht is. En nu moeten hier ook maar sportvelden komen? Sportvelden bestaan niet alleen uit die velden (hopelijk van gras en niet van kunstgras): mensen komen met de auto naar de sportvelden, die auto's moeten ergens parkeren (op de Gageldijk is daarvoor geen plek), die moeten naar die parkeerplek toerijden. In het Noorderpark liggen ook twee reservaatsgebiedjes met hoge natuurwaarden met zeldzame flora en fauna. Deze twee gebiedjes staan al onder druk, onder andere door de te hoge stikstofuitstoot. Het is de vraag of er nog plek is in het Noorderpark; de enige grotere plek zonder bos en bosschages is het graslandgebied dat ongeveer in het hart van het natuurgebied het Noorderpark ligt. Dit is particulier bezit en heeft betekenis voor overwinterende vogels. Citaat uit de omgevingsvisie over uitgangspunten met betrekking tot het Noorderpark: '*Behoud de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied*'. Dat combineert niet met het toevoegen van sportvelden: het leidt tot versnippering (slecht voor de ecologische kwaliteit), geeft herrie (verstoring van de fauna), lichtvervuiling als de sportvelden ook in de avond worden gebruikt (verstoring fauna), brengt extra stikstof in het gebied door op en neer rijden van auto's en parkeren (verslechtering van de ecologische kwaliteit, extra stikstofuitstoot mag bovendien niet) en ook bemaling (mogelijk noodzakelijk omdat de velden anders misschien te nat zijn) heeft een slechte invloed op de ecologische kwaliteit. Niet alles kan, realiseer je dat! Voor de twee bestaande natuurgebiedjes (heel veel ouder dan heel het noorderparkgebied en heel veel waardevoller) kan het de doodsteek zijn. Dit is dus niet te verenigen met het uitgangspunt de bestaande ecologische kwaliteiten van het gebied te behouden! - Naar deze midden in het Noorderpark liggende graslanden wordt al langer gewezen: hier moet een pad dwars doorheen voor de recreant. Nu moet de recreant er ómheen. Zo'n doorsteek pakt negatief uit voor	De barrières van de NRU, het spoor en de Vecht overbruggen we met nieuwe wandel-, fiets- en faunaverbindingen.. Op het moment dat verschillende functies strijdig met elkaar zijn moeten we keuzes maken. Dit gebeurt bij een verdere uitwerking en inpassing waarbij we de bewoners weer zullen betrekken. Een gemengde woningvoorraad voor wat betreft huur, koop en verschillende prijsniveau's is uitgangspunt in iedere wijk van Utrecht. In Overvecht is er relatief veel sociale huur. Een wijk als Utrecht Oost heeft een opgave om meer sociale huur toe te voegen. In Overvecht is er ruimte voor meer middeldure huur en koopwoningen. Echter blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk in Overvecht. Toevoeging van woningen in andere segmenten gaat daarmee niet ten koste van het huidige aanbod aan sociale huurwoningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de overwinterende vogels: het gebied wordt voor hen kleiner en er zal er meer verstoring zijn. Veel wandelaars hebben bovendien honden bij zich die veelvuldig loslopen (mag niet, maar er wordt niet gehandhaafd). Vaak rennen die honden op vogels af wat zeer verstorend werkt en vooral in de winter funest kan zijn. - De bestaande groenstrook aan de noordwestrand van Overvecht, tussen het bedrijventerrein en Polder Buitenweg, wordt aangewezen als 'Ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en de Maarsseveense Plassen'. Er liggen nogal wat obstakels richting Maarsseveense Plassen: de Zuilense Ring en woningen en bedrijven tussen Zuilense Ring en de Maarsseveense Plassen. Maar een hoge ambitie kan natuurlijk geen kwaad. Groter probleem is het samengaan van zowel een ecologische als een recreatieve verbinding. Die ecologische verbinding ligt er al, je hoeft hier verder niet veel aan te doen. Het stopt alleen bij de groene noordoostrand van het bedrijventerrein: de volkstuinen en de begraafplaats Daelwijck. Voor een recreatieve verbinding moet een (fiets- en/of wandel)pad aangelegd worden: daarvoor moeten bomen en struiken gerooid worden (minder groen), aan weerszijden van het pad moet regelmatig gemaaid en opgesnoeid worden (minder groen) en 'gevaarlijke' bomen moeten gerooid worden (idem). Recreanten werken bovendien verstorend op de fauna. Kortom: het gaat hier óf om een ecologische verbinding (wat het al is) óf om een recreatieve verbinding. En–en is niet mogelijk. Ik zou kiezen voor de ecologische verbinding, die is belangrijker en waardevoller dan een recreatieve verbinding die er op andere plekken al is. Nogmaals: niet alles kan. Tot slot: een veel gebruikt argument in Overvecht om woningen toe te voegen (met of zonder sloop van bestaande woningen) is dat de de variatie in woningaanbod vergroot moet worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Heb je het over variatie aan woningtypen en variatie aan bewoners (hoog tot laag opgeleid, culturele achtergronden, arm en rijk) dan is juist Overvecht een goed voorbeeld van deze variatie. Daar staan wijken tegenover waar variatie, zowel in soort woningen als in diversiteit van bewoners, nogal ontbreekt, zoals bijvoorbeeld – ik noem maar wat - de wijk bij het Wilhelminapark. Opvallend: daar gaat het nooit over het belang van toevoegen van meer variatie! Ik ken daar een plek waar je zó een torenflat met sociale appartementen kunt bouwen: het rosarium vlakbij het Wilhelminapark. Dat rosarium is makkelijk te verplaatsen, daar staan geen 60 jaar oude bomen zoals bijvoorbeeld wél bij Ons Genot in Overvecht Noord. En dan heb je in een klap een verdubbeling van woningtypen én een grote toename in variatie aan bewoners. Waarom hier niet eens wat variatie toevoegen??	
339	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijkebrug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan	hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OVverbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit

Nr.	Reactie	Antwoord
	verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers,hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra	

Nr.	Reactie	Antwoord
	brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de	

Nr.	Reactie	Antwoord

Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
340	1. Leg uit hoe je een wijk kunt verdichten en toch meer groen behoudt. 2. het groen wordt kwalitatief versterkt, wat gaat dat kosten, wie betaalt dat en tot welk jaar is daar budget voor. (Ik vraag dit omdat er nu al te weinig budget is voor groenonderhoud, de gemeente heeft nu en in de toekomst budget tekort en Overvecht wordt de komende jaren gekort	1. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde

Nr.	Reactie	Antwoord
	op allerlei subsidies). (Voor een simpele vraag die ik laatst stelde aan de gemeente om wat meer groen in onze buurt is nu al geen budget). 3. De inrichting van de Rio Brancodreef is niet uitgewerkt, terwijl als de Carnegiedreef, Tigrisdreef en Japuradreef zijn afgesloten van doorgaand verkeer dit de enige en daarmee belangrijkste toegangsweg is geworden voor heel Overvecht Noord, waar nu al dagelijks files staan. Volgens prognoses neemt het autoverkeer sterk toe in de toekomst als de doorgaande routes in de wijk afgesloten zijn. Hoe wordt de Rio Brancodreef dusdanig ingericht zodat de snelle ov-bus niet vastloopt in de files van het autoverkeer. Maak daar ook een vrije busbaan en realiseer deze vrije busbaan meteen als eerste maatregel voordat wegen in de wijk worden afgesloten. Hierdoor maakt u een alternatief voor de auto. 4. De brug over de Klopvaart is nu al te smal voor al deze wegen, wordt deze verbreed voor het autoverkeer, de vrije ov-baan en aan beide zijden fietspaden die in twee richtingen zijn uitgevoerd. 5. Zorg voor een goede oversteekmogelijkheid voor de fietsers over de Klopdijk die de Rio Brancodreef moeten kruisen. Het is nu al heel gevaarlijk op dit punt. Zeker nadat de gemeente het midden eiland jaren geleden heeft weggehaald en de in 1986 beloofde tunnel voor fietsverkeer onder de Rio Brancodreef nooit is gerealiseerd. Of plaats verkeerslichten. De Klopdijk wordt een drukke fietsroute, zeker als de brug naar Zuilen over de Vecht is gerealiseerd. In de toekomst is het de bedoeling dat recreatieverkeer vanuit Zuilen en Leidse Rijn via de Klopdijk naar het Noorderpark fietsen. De kruising met de Orinocodreef vinden wij een goed voorbeeld van hoe het zou moeten. 6. De fietspaden langs de Rio Brancodreef moeten aan beide zijden geschikt worden voor fietsverkeer in beide richtingen zodat dit aansluit op de fietspaden langs de Carnegiedreef die ook geschikt zijn in beide richtingen. (Legaliseer wat er nu al gebeurt). 7. Door het versmallen van het zuidelijk deel van de Franciscusdreef moet de snelle busverbinding aansluiten in de file richting Zuilen. Waarom wordt hiervoor gekozen als het OV beter moet worden.	groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 2. De realisatie van de ambities en het tempo daarvan is mede afhankelijk van de beschikbare middelen. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Deze zijn deels te vinden in de begrotingsprogramma's aantrekkelijke, groene leefomgeving en erfgoed en het budget voor onderhoud en vervangingen van de verharding is opgenomen. Deze budgetten zijn echter niet genoeg om ook de integrale ambities voor de openbare ruimte te realiseren. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 3-6. Bedankt voor uw suggesties voor de Rio Brancodreef. De noodzaak en haalbaarheid van een vrije busbaan op de Rio Brancodreef zal bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie bekeken worden. Bij een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Handhaaf de bestaande weg en maak van 1 rijstrook in beide richtingen een busbaan. Dit is ook goed voor de hulpdiensten. Ook voor een toekomstige tramverbinding is straks geen ruimte meer als deze zuidelijke weg vervalt. 8. Geef aan bij de woonbuurten wat u bedoelt met plekken “die niet aantrekkelijk zijn”, welke plekken zijn dat en hoe gaat u deze vervolgens bebouwen. 9. Hoeveel groen en experimentele flats gaan er verdwijnen rondom het Pascalplein voor stedelijke bebouwing. En wat voor gebouwen komen ervoor terug. 10. Hoe voorkomt u hittestress en blijft in deze stedelijke omgeving de zomertemperatuur op een aangenaam niveau. Wij zien in Overvecht het groen en de bomen steeds meer verminderen, dus het wordt heter in onze wijk. Wat ook niet helpt is dat heel veel mensen de tuin geheel bestraten. Dit zou verboden moeten worden, wat zijn de gemeenteplannen op dit terrein. 11. Waar kan men dicht bij huis zijn kinderen laten spelen, met name rondom de plekken met veel hoogbouw. 12. De sportfaciliteiten verdwijnen naar het Noorderpark. Hoe komen kinderen daar op een veilige manier vanuit de wijk over sociaal veilige routes. Kunnen ze daar zelfstandig naar toe of moeten ze gebracht en gehaald worden met als gevolg extra verkeersbewegingen. 13. U zegt er komen veilige sport en spelvoorzieningen in de wijk. Geef aan waar deze komen en hoe gaat dat eruit zien. (Een wipkip zien wij niet als een sport en spelvoorziening). 14. Verbied dat mensen met de auto bij basisscholen kunnen komen voor het brengen en halen van de kinderen. Dit geeft al jarenlang dagelijkse gevaarlijke situaties en houdt mensen tegen de kinderen zelfstandig naar school te laten gaan. Wat in principe wel een gewenste situatie is. (Dat het kan, zie je bij de Dr. Bosschool in Tuinwijk). 15. Het is noodzakelijk alle verkeersplannen in de wijk te betrekken bij de voor de opwaardering van de Noordelijke randweg Utrecht (NRU), de verkeersdruk op de NRU gaat namelijk erg toenemen en dat kan je	herinrichting van de Rio Brancodreef wordt dan ook gekeken naar de brug, eventuele 2-richtingsfietspaden en de oversteek bij de Klopvaart. 7. We zetten met de ontwerp omgevingsvisie in op het versmallen van (een deel van) de Franciscusdreef naar 2x1 voor autoverkeer. Wij denken dat dit goed mogelijk is omdat de Franciscusdreef vanaf de brug al 2x1 is. De nieuwe inrichting wordt in de toekomst uitgewerkt in een project, waarbij ook de suggestie van een busbaan wordt meegenomen. 8. In Overvecht zijn er plekken die bijvoorbeeld als onprettig ervaren worden, niet veilig (sociaal of verkeersonveilig), of plekken die zijn verrommeld in de loop der jaren. De omgevingsvisie heeft een bepaald abstractieniveau, maar bij verdere uitwerking in deelplannen zullen er concrete plekken verder aan de orde komen. 9. De experimentele flats zijn gemeentelijk monument. Deze zullen niet gesloopt worden. Er zijn geen concrete plannen voor dit gebied. De omgevingsvisie biedt de mogelijkheden voor verdichting en vergroening, maar bij verdere uitwerking gaan we de ruimtelijke mogelijkheden onderzoeken en afwegen. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek en daarbij zijn we afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. 10. In de omgevingsvisie willen we hittestress verminderen door meer schaduwrijke plekken te creëren en extra bomen te planten. De woonstraten worden klimaatadaptief wat ook bijdraagt aan het tegengaan van hittestress. Door (voorlichtings)campagnes zoals het 'NK Tegelwippen' worden bewoners bewust gemaakt het belang van het beperken van bestrating, zowel in de openbare ruimte als in tuinen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	nu al constateren. Met name is een verdere toename te verwachten als het Alternatief randweg Utrecht (ARU) wordt uitgevoerd met als gevolg een toename van verkeer op de NRU en dat heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de diverse delen van Overvecht omdat iedreen gedwongen wordt gebruik te maken van de NRU. Hoe gaat u deze plannen combineren en integreren. 16. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef gaat omhoog ook mede door intensivering van activiteiten op industrieterrein Nieuw Overvecht, hoe is dit te rijmen met uw uitspraak van een betere oversteekbaarheid van deze weg door voetgangers. Leg dat eens uit. 17. De snelheid op de Franciscusdreef is een aantal jaren geleden verlaagt van 70 naar 50 km/h, richt de Franciscusdreef in als een 50 km weg zodat hardrijden ontmoedigd wordt. 18. Het geluidsniveau en luchtkwaliteit door fijnstof, veroorzaakt door verkeer op de Franciscusdreef en de NRU veroorzaken nu al bij de Edmontondreef en Vancouverdreef voor te hoge waardes. En dit wordt alleen maar erger in de toekomst, ook wij hebben recht op een gezonde leefomgeving. He worden deze problemen voorkomen en/of opgelost. 19. Wij verwachten een enorme toename van sluipverkeer door ons deel van de Klopvaartbuurt door de files op Rio Brancodreef en de Franciscusdreef die dan via de Bostondreef, Vancouver- en Edmontondreef naar het Gandhiplein rijden, hoe gaat u dit verhinderen en hoe gaat u het veel te hard rijden door deze straten onaantrekkelijk maken. Wij klagen al 25 jaar over dit probleem maar tot heden constateert de gemeente na enkele bezoeken, gesprekken en metingen dat we gelijk hebben, dat de verkeersdrempels niet de juiste hoogte hebben en van het juiste type zijn, dat de gemeente zo ongeveer ieder jaar digitale snelheids borden plaatst en dan vervolgens weer niets doet. Als je naar dit verleden kijkt, schept dit geen goede verwachtingen dat de gemeenteplannen al te serieus moeten worden genomen.	11. In de omgevingsvisie wordt nog niet aangegeven waar sport- en spelvoorzieningen precies komen en hoe deze eruit komen te zien. De uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen zal in de komende jaren gedaan worden. Locatie en invulling/ontwerp zal dan samen met bewoners, gebruikers, maatschappelijke partners in de wijk bepaald worden. Hierbij is het streven dat elk kind binnen 200meter op een veilige manier een sport- en/of speelvoorziening kan bereiken. 12. We willen het wandel en fietsnetwerk verbeteren. Binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar de omgeving zoals het Noorderpark. Bij verplaatsen van de sportfaciliteiten zal ook nadrukkelijk gekeken moeten worden naar de (sociale) veiligheid van de wandel- en fietsroutes naar deze faciliteiten. 13. zie 11. 14. Met de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het verbeteren/stimuleren van lopen, fietsen en OV. Dit nemen we mee bij de herinrichting van schoolomgevingen. 15. Dit is een belangrijk aandachtspunt. De relatie tussen de plannen uit de omgevingsvisie en de NRU staat beschreven in de paragraaf Veilig en verbonden. 16. Met name op het zuidelijke deel denken we de oversteekbaarheid te verbeteren door het toevoegen van een oversteek. Verder gaat het om een goede inrichting van de (met verkeerslichten) geregelde kruispunten en instelling van de verkeerslichten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	20. Als alle verkeersplannen zijn uitgevoerd, hoe zijn dan de aanrijtijden van de hulpdiensten op diverse tijdstippen van de dag. 21. Er is veel criminaliteit in de wijk, komt er een uitbreiding van politiemedewerkers. Er zijn nu al vele vacatures die moeilijk te vervullen zijn. 22. recreanten en sporters moeten meer uitwijken naar het Noorderpark. Nu al zijn de fietspaden daar te smal en ontbreekt het aan wandelpaden. Straks hebben we er 10.000 inwoners bij, worden dan de wandelpaden alsnog aangelegd en fietspaden verbreed. 23. U wilt stoppen met aardgas, wij zijn in Overvecht Noord al bij 7 jaar proeftuin om aardgasvrij te worden. Dit project is totaal mislukt door gebrek aan visie bij de overheid. Hoe bent u er zo zeker van dat dit nu wel gaat lukken en wanneer wordt hierover gecommuniceerd met de betreffende bewoners. Zodat ze keuzes kunnen maken bij het defect raken van bijvoorbeeld de cv-ketel. 24. U heeft het over duurzaam en toekomstbestendig. U gaat duurzaam en natuurlijk bouwen. Leg uit wat u daaronder verstaat en hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt. 25. Nogmaals de vraag, hoe worden de voorzieningen: groen, klimaat, infrastructuur, sport en ontspanning allemaal gefinancierd. 26. Het verleden laat zien dat de plannen Overvecht Noord aardgasvrij en de opwaardering van de NRU bij slechts weinig bewoners bekend zijn. Hoe gaat u nu wel zorgen dat iedereen in Overvecht geïnformeerd wordt en echt wordt betrokken bij deze ingrijpende plannen. 27. En tot slot, omdat we onze bedenkingen en ervaring hebben uit eerdere plannen voor Overvecht, hoe serieus worden de diverse zienswijzen van de bewoners meegenomen in het besluitvormingsproces.	17. De visie gaat uit van het herinrichten van de Franciscusdreef, waarbij de Franciscusdreef ook deels naar 2x1 rijstroken gaat. Dit zal echter niet op korte termijn gebeuren (zie ook de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). 18. In de milieueffectrapportage die bij de Omgevingsvisie Overvecht is gevoegd wordt inderdaad beschreven dat de verwachting is dat de verkeersintensiteit zal toenemen op de Franciscusdreef en op de NRU. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. 19. Bij het uitwerken van de plannen kijken we ook naar mogelijke (negatieve) effecten. Waar nodig nemen we dan aanvullende maatregelen. Tevens monitoren we steeds welke effecten de maatregelen hebben en sturen waar nodig bij.

Nr.	Reactie	Antwoord
		20. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 21. Het aantal en de inzet van politiemedewerkers in Overvecht is niet aan de gemeente en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. 22. We zetten in op het verbeteren van het wandel- en fietsnetwerk. 23. Alle bewoners in Overvecht Noord hebben een wijkbericht ontvangen waarin is gecommuniceerd: Gemeente Utrecht, Eneco en de woningcorporaties hebben besloten dat een aansluiting op het warmtenet op dit moment nog te duur is. Dit betekent dat Overvecht-Noord nog niet aardgasvrij wordt en u nu geen gemeentelijk aanbod ontvangt. Ook is daarin aangegeven dat we eind 2024 bewoners informeren over de laatste stand van zaken. 24. Toekomstbestendig bouwen gaat over flexibiliteit en aanpasbaarheid van de woningen en gebouwen, waarbij het bijvoorbeeld mogelijk is om gemakkelijk woningen samen te voegen of te splitsen of gebouwen van functie te laten veranderen. Dit zorgt voor levensloopbestendige en toegankelijke woningen, waar mensen in diverse fasen van hun leven kunnen blijven wonen. Hoe ziet zo'n gebouw eruit en welke materialen worden gebruikt? Er worden meer materialen gebruikt die een lage CO2-uitstoot hebben bij de productie, of zelfs CO2 opnemen en vasthouden. Dus meer hergebruikte materialen en natuurlijke bouwmaterialen die snel terug groeien, zoals bijvoorbeeld hout en stro. Maar minder nieuw steen, beton en metaal. Gebouwen zullen er net als nu heel verschillend uit kunnen zien, maar ook de gevel zal meer uit hergebruikte en snel terug

Nr.	Reactie	Antwoord
		groeiende materialen bestaan. Ook is het belangrijk om nieuwe gebouwen zo te maken dat de materialen in de toekomst goed hergebruikt kunnen worden. 25. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar.. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. 26. Afgelopen periode hebben we heel veel Overvechters gesproken die hebben meegedacht over de omgevingsvisie. We zien een toename in deze betrokkenheid, zowel bij de omgevingsvisie als bij andere ruimtelijke projecten in de wijk. Deze betrokkenheid willen we vasthouden en versterken bij ontwikkelingen die in de wijk plaats (gaan) vinden. Daarbij nemen we de opgedane ervaringen en leerpunten op het gebied van communicatie en participatie mee. 27. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of de omgevingsvisie aangepast kan of moet worden. Na het vaststellen van de omgevingsvisie Overvecht krijgt u persoonlijk antwoord op uw zienswijze.
341	Via een wijkbericht in mijn brievenbus is bekend gemaakt dat Overvecht is aangewezen als de wijk waar de komende 16 jaar minimaal 5.000 extra woningen en 3.000 extra werkplekken worden bijgebouwd, zo blijkt uit de omgevingsvisie. Ik ben me wezenloos	De keuze om in Overvecht 5.000 woningen en 3.000 werkplekken extra te realiseren is gemaakt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). De RSU is in 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. We betreuren het

Nr.	Reactie	Antwoord
	geschrokken van dit plan om een derde van het aantal bestaande woningen erbij te bouwen en ik maak er bezwaar tegen om deze kwetsbare wijk te belasten met zo'n enorm aantal extra woningen en werkplekken. Tevens maak ik bezwaar tegen de wijze waarop de communicatie en inspraak hierover plaatsvindt. De wijze van communicatie en inspraak van deze omgevingsvisie naar de bewoners en betrokkenen vind ik volstrekt onvoldoende, vooral voor z'n omvangrijk plan met zeer grote impact voor alle inwoners van de wijk. In een wijkbericht werd ik uitgenodigd voor een 'inloopbijeenkomst' in april 2024 waar zo'n tien ambtenaren voor een aantal grote borden individueel in gesprek gingen met bewoners die kwamen binnenlopen. De opkomst voor de avond die ik aanwezig was, was overigens gering: er waren meer ambtenaren dan bewoners. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld hebben gekregen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van meer dan 5.000 woningen en 3.300 werkplekken te bouwen is het meest ingrijpende bouwplan dat ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er is niets over gepubliceerd door de gemeente in de media: niet in het Utrechts Nieuwsblad, niet in het nieuwsprogramma van RTV Utrecht, (op een recente reportage over bewonersprotesten tegen dit plan na), niet in het wijkblad Op Dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. Mijn directe buren gaven allemaal aan niet eens op de hoogte te zijn van de plannen toen ik ze vertelde	dat deze informatie u nu pas heeft bereikt via het wijkbericht over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. We zijn van mening dat het bijbouwen van extra woningen en werkgelegenheid juist hand in hand kan gaan met het verbeteren van de wijk. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november

Nr.	Reactie	Antwoord
	over de door u bedachte hoogbouw van 2.500 woningen met torens van 70 meter hoog op de plek van Winkelcentrum Overvecht. Bijbehorende rapportages, waaronder een MER van maar liefst 229 pagina's, een ontwerpvisie A van 53 pagina's en een ontwerpvisie B van 112 pagina's, allemaal pas verschenen in april 2024, zijn alleen op het wijkbureau Overvecht en het Stadskantoor in te zien. Ik had nog gevraagd om deze ook in de bibliotheek neer te leggen, zodat ik de plannen na werktijd kon inzien, maar dat werd niet gehonoreerd. Geen Manhattan Minimaal 5.000 woningen en 3.300 werkplekken worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgebouwd. Nergens staat overigens wat het maximaal aantal woningen is, dus het kunnen er kennelijk ook zomaar 6.500 woningen worden, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Dat is een toename van meer dan 30 procent (!) van het aantal woningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo'n 2.500 stuks, worden in het Centrumplan Overvecht bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht, The Fizz, dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast van al die woningen kan zomaar tien of 16 jaar jaar duren. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd. Ik maak bezwaar tegen deze omgevingsvisie, omdat: - de massaliteit van de flats en torenflats de troosteloosheid van deze flatwijk verder versterkt en de toch al matige kwaliteit in velerlei opzichten nog verder verzwakt - er door de hoogbouw nog meer ruimte, zicht en licht verloren gaat - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor nog meer plekken waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2-uitstoot van	2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen. Dit is in 2021 besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Daarvan zullen er minimaal 5.000 gebouwd worden in Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zowel de jarenlange bouwactiviteiten als het groter aantal inwoners daarna onacceptabel hoog blijkt, blijkt ook uit de MER-rapportages (pagina 10, 11 en 12) - deze massale woningbouw in deze wijk met zeer vele hoge flats helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - De komst van minimaal 5.000 woningen en 3.000 werkplekken en het verkeer hierdoor leidt tot aanzienlijke schade aan de natuur en groen in en om de wijk - de luchtvervuiling en geluidshinder onacceptabel zal toenemen, waardoor de gezondheid van de inwoners van Overvecht nog verder verslechtert. - de enorme aantallen flats bedoeld voor het CentrumPlan niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar in andere steden juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto's te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is De genoemde bezwaren worden allemaal bevestigd in uw MER-rapportage. Overvecht heeft genoeg (van) flats Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze kwetsbare wijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt in deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat 'verdichten' moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden. De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden avond en nachten lang tot 04.00 uur 's nachts dronken vanaf hun speciaal aangelegde feestterras en balkons over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats en de massale aantallen woningen verminderd worden, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: de inwoners krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied en ook de wijk Overvecht een toekomst tegemoet met een menselijke maat. Gezien de gang van zaken over de huidige wijze van communicatie en participatie, geef ik hierbij aan dat ik vanaf heden bij iedere vorm betrokken en geïnformeerd wil worden over dit plan. Ook maak ik graag gebruik van het recht om in te spreken bij de behandeling van dit plan in de gemeenteraad of andere mogelijkheden van inspraak hiervoor.	
342	Als bewoner van het appartementencomplex Aida aan de Tiberdreef heb ik de Omgevingsvisie voor Overvecht doorgenomen. Op basis van deze informatie maak ik mij zorgen over de toekomstige ontwikkelingen	Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is

Nr.	Reactie	Antwoord
	en de impact die deze zullen hebben op mijn directe omgeving, het stationsgebied. Daarom stuur ik een zienswijze in over de Omgevingsvisie die vooral is gericht op het stationsgebied. **Behoud van Groen:** • In de plannen staat dat de groene Spoorzoom behouden moet blijven en ten hoogte van het stationsgebied zelfs moet worden uitgebreid. Onduidelijk is waar de groene Spoorzoom in het stationsgebied wordt gesitueerd. Advies is om de huidige hoogwaardige groenvoorziening naast de mr Tripkade in combinatie met de platanen op het pleintje naast de Tiberdreef in te zetten voor deze groenstrook. Daarmee krijgt de wijk vanuit Tuindorp een aantrekkelijke entree en blijft het weinige groen in het stationsgebied behouden. • Het huidige groen in het stationsgebied moet ook behouden blijven om de hitte op warme dagen te beperken. Het gebied rondom het CNV-kantoor is op warme dagen merkbaar warmer dan de omgeving door opwarming van de stenen oppervlaktes en weerkaatsing van zon in de glaswanden. Vergroot de warmte niet door nog meer stenen en glazen vlakken toe te voegen in de leefomgeving, ten koste van het huidige groen. **Hoogbouw, Sociale Veiligheid, Drukte en Bereikbaarheid:** • De gemeente heeft voor de wijk Overvecht zowel een doelstelling op gebied van wijkverbetering als uitbreiding wonen en werken. Deze doelstellingen staan op gespannen voet met elkaar. Mijn zienswijze is eerst te investeren in wijkverbetering, op het gebied van sociale veiligheid, bestrijding (drugs)criminaliteit en verkeersveiligheid. Uitbreiding wonen in eerste instantie alleen door middel van koopwoningen, zodat de verdeling	één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken. We nemen uw suggesties daarbij graag mee. De visie is een klimaatbestendige inrichting van straten en buurten. In 2040 is Overvecht een duurzame en klimaatbestendige wijk, waar de groene inrichting voor verkoeling zorgt. Bij een verder uitwerking van het stationsgebied zullen we rekening houden met de effecten van opwarming. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Tegelijk zijn er ook veel mensen op zoek naar een woning. Kwaliteit en kwantiteit moeten in balans zijn. Een goede ruimtelijke inpassing is daarbij van groot belang, maar ook voor wie je bouwt en in welke categorie. In de omgevingsvisie staat uitgewerkt naar welke mix van woningen we streven en ook hoe we dat willen bereiken. De ruimtelijke aanpak maakt onderdeel uit van de wijkaanpak Samen voor Overvecht. We werken daarin ook aan de aanpak van de veiligheid. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	sociale huur – middenhuur – koop meer in evenwicht komt. Geen hoogbouw toevoegen in het stationsgebied zolang de problematiek van drugshandel niet is opgelost. Meer hoogbouw leidt tot meer anonimiteit en een vergroot risico op crimineel handelen. • Het stationsgebied en dan met name de mr Tripkade, Tiberdreef en de Moezeldreef worden regelmatig gebruikt als racebaan met als gevolg veiligheidsrisico's en geluidsoverlast. Het afsluiten van de mr Tripkade kan hiervoor een oplossing bieden. Andere minder ingrijpende maatregelen kunnen worden overwogen zoals verkeershindernissen of flitspalen. Hou bij nieuwbouw rekening ermee dat er geen nieuwe tunnelachtige constructies gaan ontstaan waarbij geluid wordt weerkaatst. Hoogbouw kan daarom niet te dicht op elkaar, waardoor er in de beperkte ruimte die beschikbaar is in het stationsgebied weinig gelegenheid is voor het realiseren van nieuwe hoogbouw. • De verwachting is dat de gemeente het huidige P+R terrein bij het NS-station zal gaan gebruiken voor woningbouw. Het huidige terrein kan de parkeerbehoefte al nauwelijks aan, auto's staan in perkjes en op trottoirs geparkeerd. Elimineren van deze parkeerplaatsen kan alleen als er voldoende alternatieven worden geboden. Hierbij hoort ook het ontmoedigen van inkomend forensenverkeer, de meeste parkeerplaatsen worden bezet door werknemers van kantoren in het stationsgebied. • Het stationsgebied staat vol met fietsen. Naar aanleiding van de verwachte toename van gestalde fietsen in het stationsgebied zal de capaciteit van fietsstallingen flink moeten worden verhoogd in combinatie met een duidelijk handhavingsbeleid bij verkeerd gestalde fietsen.	Het opheffen van het P+R terrein en het invoeren van betaald parkeren zorgt ervoor dat parkeren in de wijk door forensen minder aantrekkelijk wordt. Op dit moment wordt al gekeken hoe het fietsparkeren bij het station beter kan worden georganiseerd en hoe de capaciteit voor fietsparkeren in het stationsgebied kan worden uitgebreid. In de uitwerking zullen wij zeker rekening houden met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes bij de inrichting van nieuwe fietspaden. Zo kijken we bijvoorbeeld of het mogelijk is om in de uitwerking de fietspaden breder te maken zodat er ruimte is om in te halen voor elektrische fietsers die wat harder rijden dan de 'gewone' fietser. Daarnaast leggen we ook snelfietsroutes aan die aantrekkelijker zijn voor elektrische fietsers die wat harder gaan zodat deze fietsers geen gebruik maken van de fietsverbindingen door de wijken. Ook het verplaatsen van snellere fietsers naar de rijbaan is een mogelijkheid die moet worden onderzocht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Versterk de bereikbaarheid van het stationsgebied per fiets. Hiervoor staan in de omgevingsvisie al goede maatregelen genoemd. Het realiseren van een fietsverbinding over de Brailledreef langs de spoorlijn leidt tot verkorte fietsreistijden vanuit andere wijken aan de westkant van Overvecht. Houd bij de inrichting van nieuwe fietspaden rekening met de verschillende snelheden van fietsen en diverse types van e-bikes.	
343	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie,zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk	de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van	

Nr.	Reactie	Antwoord

hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. Natuur
Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten;

Nr.	Reactie	Antwoord
	de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
344	Met deze mail willen wij onze mening geven over de Toekomstplannen over Overvecht. Wij zijn het gezamenlijk er NIET mee eens. Een van de grootste redenen dat wij er NIET mee eens zijn is, dat de verbindingsweg voor automobilisten op de Carnegiedreef weggehaald wordt. Dat is heel erg nadelig voor ons als Ondernemer van een Supermarkt op winkelcentrum de Klop. Als die weg voor automobilisten weggehaald wordt, kan het lijden tot een enorme omzetverlies voor	De winkels van winkelcentrum de Klop blijven bereikbaar met de auto. In de toekomst soms wel via een andere route door het autovrij maken van de Carnegiedreef. Het aandeel klanten dat met de auto komt is naar verwachting veel lager dan 80% (ook bij Overvecht Centrum is dit veel lager). Verder verbeteren we de bereikbaarheid en wordt het aantrekkelijker voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en Overvecht. Ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie hebben we de automaatregelen aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ons, en alle andere ondernemers op het winkelcentrum De Klop. %80 van onze klanten/inwoners gebruiken die autoweg om ons te bereiken.	
345	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord

aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid
Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.
- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren	

Nr.	Reactie	Antwoord
	van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. **5. Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
346	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Deze manage ligt op een prachtige manier ingebed in de natuur aldaar. Niemand kan mij wijsmaken dat dit er mooier op wordt met 4 voetbalvelden. Op deze manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik lees ook dat de voetbalclubs naast sporten een sociale en opvoedkundige waarde voor de jeugd. Nu ben ik zelf al jaren trainer van een Onder 13 team en wij zijn GEEN opvoedkundig instituut. Tuurlijk hameren we op teambelang en discipline maar aanwezigheid en inzet is een zaak van intrinsieke motivatie van spelers en daar bovenop nog de ouders. Dus deze redenering is sowieso al krom. Maar ik kan hem wel door vertalen naar de manage als u dit een argument vindt. Namelijk: Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Uit eigen ervaring, want ik doe dus beide, kan ik wel stellen dat deze manege deze taak meer vervult dan een voetbalclub ooit zou kunnen. De manege betekent voor mij dat mijn dochter haar vaste plek heeft in de natuur om samen met dieren en haar vrienden en vriendinnen elke maandagavond, elke dinsdagavond en elke zaterdag te werken aan haar skills en verzorgende en sociale taken. Ze liep er ook stage en verblijft er vaak ook met anderen zonder training of wedstrijd. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die onherstelbaar is. Er zijn wel andere en betere plekken voor voetbalvelden. Deze keus is fout en te makkelijk. De zich almaar uitdijende stad Utrecht zou haar omringende natuur met rust moeten laten en bouwen op andere plekken moeten kiezen.	
347	In de omgevingvisie Overvecht 2040 wordt een beeld geschetst van de plannen met Overvecht en van de plannen met de buurt	Algemeen: In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte

Nr.	Reactie	Antwoord
	‘Zamenhofdreef e.o.’, grosso modo het winkelcentrum Overvecht. Ook wordt verwezen naar het in wording zijnde Masterplan. Het gebied Zamenhofdreef e.o. wordt in de omgevingsvisie betiteld als ‘Hoogstedelijk’. Dit betekent onder meer verdichting (toevoeging 2.500 woningen!) door meer bebouwing onder meer op de aanwezige parkeerplaatsen. Als maximale bouwhoogte geldt nota bene 70 meter. Voorts wordt ingezet op meer en zwaardere horeca, op culturele voorzieningen, op weren van auto’s in grote delen van het gebied en op betaald parkeren. De omgevingsvisie als geheel zet voor Overvecht in op het terugdringen van autoverkeer en op het bemoeilijken van bereikbaarheid per auto enerzijds en op het uitbreiden van OV, op uitbreiding van groen en op de uitbreiding van fiets- en wandelfaciliteiten anderzijds. Cliënte merkt op dat in de verbeeldingen in de Omgevingsvisie en in het Masterplan het complex niet meer terug te vinden is. Kennelijk is bij de stedenbouwkundige gedachtenvorming uitgangspunt geweest dat het complex zal verdwijnen, en is op basis van deze aanname de visie (mede) vormgegeven. De VvE merkt op dat dergelijke planvorming, waarbij woningen (en winkels) van mensen letterlijk ‘van de kaart zijn geveegd’ en waarbij ook geen rekening wordt gehouden met het (voort-)bestaan van die appartementen, tot gevolg heeft dat mensen zich gepasseerd voelen en leidt tot de indruk dat er over de hoofden heen tot planvorming wordt overgegaan. Zienswijze VvE De VvE heeft als zienswijze dat in de plannen onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de appartementsgerechtigden.	planontwikkelingstraject van het Masterplan. We zien deze ontwikkeling samen met het stationsgebied als kans om circa 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te realiseren in een aantrekkelijke, levendige hoogstedelijke setting. Bovendien zien we de verdichtingsopgave als kans voor algehele wijkverbetering met het verbeteren van de woningmix en leefbaarheid in de wijk. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden, waar u gebruik van kunt maken. Inpassing woningen: De omgevingsvisie gaat niet in op dit detailniveau en geeft alleen een hoogstedelijk gebied aan met spelregels voor planvorming hiervoor, waarbij wordt aangegeven dat mogelijk sloop nodig is om het programma te kunnen maken. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Hierbij worden aspecten als bezonning, windoverlast, leefbaarheid meegenomen. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De verdere uitwerking en afweging vindt plaats in het kader van de planontwikkeling van het Masterplan Overvecht Centrum. Parkeren en Auto bereikbaarheid Betaald parkeren wordt de komende jaren voor de gehele gemeente uitgerold, ook voor u in het Overvecht Centrum. Het kan zijn dat u in de toekomst verder moet lopen voor uw parkeerplaats. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De omgevingsvisie richt zich daarom met name op een veiliger en aantrekkelijker inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd,

Nr.	Reactie	Antwoord
	Door de sterke inzet op verdichting en door het mogelijk maken van zeer hoge bebouwing zal het appartementencomplex, dat slechts drie bouwlagen kent, ingesloten raken. Dergelijke ontwikkelingen zullen van negatieve invloed zijn op de bezonning, op de toetreding van licht en lucht tot en op het (uit)zicht vanuit de woonappartementen. Verder zal de privacy aangetast worden door inkijk vanuit hoger gelegen woningen en zal het leefcomfort op de buitenruimtes afnemen door windoverlast. De inzet op verdichting en de toename van horeca zal voorts leiden tot een afname van de leefbaarheid. Immers zal een veel groter aantal mensen van hetzelfde gebied gebruik maken terwijl dat gebruik voorts wordt geïntensiveerd door meer en zwaardere horecavoorzieningen en door in te zetten op culturele voorzieningen. De ontwikkelingen veroorzaken naar verwachting een toename van overlast en een toename van de duur van de overlast doordat de horeca en de culturele voorzieningen langere openingstijden zullen kennen dan de bestaande winkels. De wens om het aantal parkeerplaatsen te verminderen en tegelijk het aantal bewoners te doen toenemen en de wens om betaald parkeren in te voeren zal bij realisatie leiden tot een afname van gebruiksmogelijkheden. In de bestaande situatie is er steeds voldoende parkeergelegenheid, ook voor bezoekers van de appartementen. Bij de realisatie van de nu voorliggende visie zal parkeren voor bewoners en gebruikers duurder worden en parkeren voor bezoekers duurder en lastiger. Overvecht wordt nu gekenmerkt door ruime hoofdwegen en een ligging dicht bij de ring. Dit alles zorgt voor een uitstekende automobiele ontsluiting. In de concept-visie wordt uitgegaan van sluiting en/of versmalling van toegangswegen en van sluiting van buurtverbindende wegen.	waarbij toegankelijkheid een voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. De autobereikbaarheid wordt Overvechters niet ontzegt. We zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. Noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk. Buurten worden niet auto- of parkeervrij. Het blijft het mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren. In de verdere uitwerking van het Masterplan Overvecht Centrum zullen aspecten zoals overlast aan bod komen. Het ontwerp van het Masterplan Overvecht Centrum zal naar verwachting eind 2024 ter inzage worden gelegd voor inspraak. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er wordt weliswaar tegelijk ingezet op een verbetering van OV-faciliteiten, maar verplaatsing per OV is lang niet in alle gevallen en ook niet voor iedereen een optie, nog los van het feit dat de gemeente het niet in de hand heeft of die verbeterde OV-voorzieningen er ook daadwerkelijk komen. Ook op het punt van mobiliteit is de concept-Omgevingsvisie dan ook onvoldoende doordacht althans wordt onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de appartementsgerechtigden bij een goede ontsluiting voor het autoverkeer en bij een wegennet dat de feitelijke verkeersstromen aankan en niet verstopt raakt met files en opstoppingen. De concept-visie en met name de plannen rond Winkelcentrum Overvecht worden in belangrijke mate gedreven door de wens tot woningbouw. Blijkens het Masterplan zouden er op en direct rond het winkelcentrum 2.500 woningen bij moeten komen. Hoewel de VvE begrijpt dat dat gemeente Utrecht hier in een opgave heeft, meent zij dat met deze Omgevingsvisie de lasten onevenredig worden verdeeld. Immers zal de VvE en zal het complex te maken krijgen met een intensiever gebruik door toename van horeca en culturele bestemmingen in en rond het winkelcentrum en met zeer veel intensiever gebruik door toevoeging van zeer veel woningen in, op en rond het winkelcentrum. Dit alles wordt gevat onder de euphemistische noemer ‘hoge stedelijkheid’, maar betekent in wezen een disproportionele belasting voor het complex en de omliggende gronden. De VvE verzoekt de raad dan ook om tot een heroverweging te komen, welke er toe moet leiden dat met name ook het voorgenomen gebruik van de directe omgeving van het complex relevant minder intensief wordt gemaakt. Want het klinkt in een plan met leuke plaatjes wel leuk: ‘hoog stedelijk’, maar het betekent in de praktijk een overbelasting van de locatie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De VvE verzoekt de Raad daarbij tevens nadrukkelijk in de plannen te verdisconteren de optie dat het complex blijft bestaan. Stedenbouwkundige overwegingen en de neerslag daarvan in de Omgevingsvisie zouden ook met die eventualiteit rekening moeten houden.	
348	Natuurlijk zitten er goede punten in de Omgevingsvisie. En we hebben er ook alle begrip voor dat de huisvestingsnood groot is, dus er moeten woningen bijkomen. In onze reactie beperken we ons tot wat ons zorgen baart. Dan gaat het om de volgende punten: • Er zijn diverse gebieden (in rood en oranje aangegeven) waar geschreven wordt over mogelijke sloop en nieuwbouw. Onze zorg zit bij mensen die daar nu een huis hebben en in onzekerheid zitten over hun toekomst. Nu wonen ze in een voor hen betaalbare woning, soms met een hypotheek die ze nu net kunnen betalen. Ook al zouden ze gecompenseerd worden, dan krijgen ze niet zomaar weer een betaalbare woning terug. De vraag is, of je in een wijk als Overvecht juist deze groep moet treffen voor het oplossen van de woningnood. En voor de duidelijkheid, we bedoelen nu niet de mensen met een goed inkomen die relatief makkelijk een nieuwe woning kunnen vinden. • En wat te denken van de delen met sociale woningbouw die ook die kwalificatie krijgen? Zie bijvoorbeeld de rode vlek over de tweelaagse woningen aan de Moezeldreef, van Woonin. Die bewoners zijn volledig afhankelijk van de woningcorporatie. Want gaat die meewerken aan sloop en nieuwbouw? • Een andere zorg die we onder de aandacht willen brengen, is het HOV. Dat is duidelijk anders dan de gewone buslijnen met vele haltes verspreid over de wijk. Het HOV moet vooral snel zijn, dus er wordt maar heel weinig gestopt. De bushalte voor	Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de omgevingsvisie, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Tegelijkertijd streven we in 2040 naar een woningvoorraad in Overvecht waarvan 50% sociale huur is en 30% tot het middensegment behoort. Hiermee valt 80% van de woningvoorraad onder de norm betaalbaar. De haltes voor de toekomstige HOV verbinding zijn in de ontwerp omgevingsvisie aangegeven. Naast het HOV blijven ook andere bussen (buurtgericht OV) rijden. De haltes van deze lijnen zijn niet aangegeven, maar zullen waarschijnlijk aansluiten bij de huidige bushaltes. Het is nu dus nog niet bekend of in de toekomst de bushalte voor de Johanneskerk verdwijnt. Inzet is dat er een bushalte in de buurt blijft. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Johanneskerk verdwijnt in de plannen. De twee haltes in Zuid liggen ver uit elkaar. • Ook worden er diverse wegen in Zuid afgesloten, zoals de Moezeldreef, de Tiberdreef en de Marnedreef. Want hier mag alleen de HOV-lijn door. En dat geldt ook voor de spoorondergang bij de Mr. Tripkade. Terugdringen van autoverkeer is natuurlijk niet verkeerd, omdat het goed is voor het milieu. Maar we willen wel graag bereikbaar blijven voor veel oudere gemeenteleden die afhankelijk zijn van de auto. Of die geen auto hebben, niet makkelijk kunnen fietsen en voor wie de afstand tot een bushalte veel te ver is. • Dit weghalen van doorgaande autowegen zal mét het verdwijnen van de halte voor de deur van het Johannescentrum, invloed hebben op onze verhuur vrezen we. En die verhuur is belangrijk voor ons, maar zeker ook voor allerlei groepen die gebruikmaken van ons gebouw. • Wat betekent het trouwens dat het Johannescentrum groen/oranje gestreept is op pagina 41/44 (deel A)? Verwijst dat naar 'transformatie in het groen'? En op pagina 43 roept de tekst 'sloop-nieuwbouw is mogelijk' ook vragen bij ons op… Ons gebouw is toch beschermd als gemeentelijk monument? En volgens ons zou het Johannescentrum heel goed kunnen vallen onder 'een van de bijzondere maatschappelijke functies met betekenis voor de buurt/wijk', zoals dat genoemd wordt. Tenslotte, we kunnen Overvecht beschouwen als een kwetsbare wijk met kwetsbare mensen. En er zijn genoeg voorbeelden van discriminatie, uitsluiting en racisme. Maar de wijk laat ook een enorme veerkracht zien. Dat moet óók belicht worden en daar zijn we als kerk steeds naar op zoek.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Het Johannescentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet in de ontwerp omgevingsvisie soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het Johannescentrum rijden. Daarnaast is het nog niet duidelijk welke bushaltes precies verdwijnen. Zodra daar meer duidelijkheid over is gaan we met de betrokkenen in overleg om gezamenlijk te bepalen of een halte wel of niet kan verdwijnen. Met de groen-oranje arceringen wordt bebouwing niet weg bestemd. De groen-oranje gebieden (nu: groene buurtranden) hebben tot doel het groen en de buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk als dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deze wijk proberen we samen kerk te zijn, in verbondenheid met de nood en de vragen van de omgeving. En zoekend naar aansluiting en samenwerking. In ons gebouw hangt een prachtig schilderij, ooit gemaakt met mensen van Abrona en onthuld door burgemeester Jan van Zanen. Het schilderij is een hoopvolle verbeelding van hoe Overvecht kan worden en waaraan wij als kerkelijke gemeenschap willen bijdragen. Zo is ook het project Johannes in de Wijk met eetgroepen en buurtbijeenkomsten een hoopvol voorbeeld hoe we kerk in de wijk zijn en kerk vóór de wijk. Dat doen we in en vanuit een prachtig gebouw en met veel enthousiaste vrijwilligers.	groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorlaatbar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door anders om te gaan met parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn, is maatwerk per plek. Het Johannescentrum is beschermd als gemeentelijk monument. Wij zijn het met u eens dat Overvecht en haar Overvechters een grote veerkracht laten zien en veel bewoners zijn trots op hun wijk. We waarderen het werk dat het Johannescentrum doet in en voor de wijk Overvecht.
349	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot	bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een

Nr.	Reactie	Antwoord
	verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht	

Nr.	Reactie	Antwoord

als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
350	Onder erkenning, dat het duidelijk is, dat er in Nederland een woningtekort is en dat deze mede opgelost dient te worden door de Gemeente Utrecht, toch een zienswijze op het Ontwerp, dat u hopelijk niet opvat als een “NIMBY”- maar als een opbouwende reactie. In de eerste plaats sluiten wij ons aan bij de gemeenschappelijke zienswijze van een aantal bewoners van het appartementencomplex “Aïda”, dat u separaat (heeft) bereikt. Op de tweede plaats willen wij uit die gemeenschappelijke zienswijze onderstrepen het belang, dat wij hechten aan het behoud van de groenstrook, die van de Moskee via de scholen naar het spoor loopt en	Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen langs de Moskee en de scholen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de omgevingsvisie is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is

Nr.	Reactie	Antwoord
	een cruciaal deel van de spoorzoom is. Wij vinden dit uitermate belangrijk om dit nogmaals in onze zienswijze naar voren te brengen. Voor ons is essentieel, dat ons groene uitzicht niet wordt ingeperkt tot enkel de Mr. Tripkade, namelijk door nieuwe bouwprojecten. We maken ons sterk voor het behoud van onze zichtlijnen en pleiten ervoor, dat, indien de Gemeente toch besluit te bouwen, de nieuwe gebouwen ACHTER de groenstrook worden geplaatst in plaats van, zoals nu in het Ontwerp is ingetekend, alwaar namelijk de groenstrook achter de hoogbouw ter hoogte van de Tannhauserdreef is gepositioneerd. Op deze door ons bepleite wijze waarborgen we het groene uitzicht, dat door ons zo gewaardeerd wordt en versterken we de groene toegang tot Overvecht, zoals de Tiberdreef die nu biedt. En waarborgen we mogelijk onze zichtlijnen op de prachtige wolkenformaties vanuit het westen. En op de derde plaats vragen wij u bij alle nieuwe (bouw)plannen voor Overvecht rekening te houden met de sociale cohaesie van de bewoners onderling. Overvecht heeft plaatselijk en landelijk niet zulk een goede naam wat dat betreft, ook al horen we ook wel degelijk andere geluiden. Laten die andere geluiden overheersend blijven en niet overstemd worden door megalomane nieuwbouwprojecten.	nog niet duidelijk. Wel is op de kaart aangegeven dat we een groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Sociale cohesie: Verdichting en hoogbouw leiden niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid en cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen.
351	Het gaat hier om veiligheid en drukte in de straten bij spelende kinderen. Ik woon naast een basisschool en het is er al zeer druk en veelal gevaarlijk. Meer doorgaande fietsers door de wijk heen past hier niet bij. Ter verduidelijking heb ik document opgesteld. Overwegingen: Er zijn al 3 fietsroutes die maximaal 500m uit elkaar liggen: 1-2-3	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zitten 3 basisscholen met komend en gaande reisbewegingen de gehele dag (ivm naschoolseopvang) De schoolpleinen zijn speellocaties voor de gehele wijk 24/7 Er zijn momenteel al veel bewegingen in de smalle straten: auto's, fietsers en wandelaars naast alle op straat spelende kinderen.Schoolstraten zijn niet voor niets ingesteld in de wijk. Doorgaand verkeer (fietsers!) dient dus **juist** via de grotere doorgangen plaats te vinden en niet via extra doorggangen die uitkomen op de smalle al overvolle straten in de noordkant van Tuindorp. Locaties 5 en 4 dus niet goed voor fietsers.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
352	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn. Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een tijdje: -overlast in verkeer, geluid, veiligheid -gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) -door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad -onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen -kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. -zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	
353	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer ze daar geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
354	Ik hoorde van de omgevingsvisie Overvecht. Een groot deel hiervan klinkt mij goed in de oren, zoals de wijk groener, gezond en prettig leefbaar te houden. Waar ik echter wel graag bezwaar voor zou maken is de fietstunnels richting Tuindorp en met name die richting de Prof. Hugo de Vrieslaan. Reden hiervoor is dat Tuindorp naar mijn idee geen specifieke bestemmingen heeft waar verkeer, anders dan woonverkeer naar toe geleidt dient te worden. Er zijn geen winkels of faciliteiten die naar mijn idee een snellere aanrijroute vanuit Overvecht nodig hebben. Tuindorp is nu een rustige en geliefde woonomgeving, waar heel veel kinderen op de stoepen en straten spelen. Dit willen we graag zo behouden en de verwachting is dat wanneer er fietstunnels komen er meer verkeer door Tuindorp zal gaan, waaronder meer fietsers, maar ook elektrische fietsen/fatbikes en mogelijk snor- of gemotoriseerde voertuigen die de rust en veiligheid van de wijk zullen veranderen. Ook als ik specifiek kijk naar onze straat, de Prof. Hugo de Vrieslaan, waar nu een mogelijke fietstunnel op uit zal komen, dan denk ik dat dit voor overlast en onveiligheid zal zorgen. De Prof. Hugo	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Vrieslaan is nu geen doorgaande weg (alleen voor bestemmingsverkeer) en het is nu één richtingsverkeer, dit maakt dat onze kinderen hier veilig kunnen spelen. Wanneer hier een fietsroute door geleid wordt vanuit Overvecht, dan zal dit ook tegen het verkeer in zijn en zorgen voor meer drukte en onveiligheid voor onze kinderen en verstoring van de rust in de wijk. Daarbij komt deze straat uit op de Van Bemmelenlaan waaraan meerdere scholen zitten. Deze straat is hierdoor vaak vol met kinderen, we werken juist aan de veiligheid van deze straat en de straten daarom heen (zoals de schoolstraat), wanneer daar meer fietsers en wellicht elektrische fietsers of bijkomen die de school niet als bestemming hebben zal dit voor meer onveiligheid, drukte en overlast zorgen. Er zal dan naar mijn idee een gevaarlijk kruispunt ontstaan tussen de Prof. Hugo de Vrieslaan en de van Bemmelenlaan (er vanuit gaande dat de fietsers van uit Overvecht naar de H. Copijnlaan zullen oversteken en de schoolkinderen op de van Bemmelenlaan moeten zijn. Daarbij zou naar mijn idee de fietsroute via de Prof. Hugo de Vrieslaan erg dicht op de bestaande fietsroute langs de Darwindreef en Eijkmanlaan zitten. Wat betreft fietstijd zou dit niet heel veel uitmaken, aangezien er daar geen oponthoud zou zijn door scholieren, kinderen en ouders en er daar al een goed fietspad ligt die naar de stad leidt. Mogelijk kan het geld gebruikt worden om dit nog verder te optimaliseren. Op de Eijkmanlaan zal dit geen extra overlast verzorgen aangezien er daar al fietspaden liggen waar het geen probleem is als er veel fietsers of elektrische fietsers rijden. Ander alternatief is om de fietsers via de Professor Reinwardtlaan te sturen, waar de weg breder is en er al sprake is van doorgaand verkeer de wijk in en uit, maar ook dit zal naar mijn idee niet veel tijdwinst opleveren. Wij komen als Tuindorpers ook geregeld in Overvecht en evaren de verbinding via de Mr Tripkade en Eykmanlaan/Darwindreef als prima verbindingen. De mensen die wij kennen uit Overvecht geven aan ook geen noodzaak te zien voor fietstunnels. Wij denken dan ook dat het geld beter gebruikt kan worden voor het verbeteren van de al bestaande routes of andere	

Nr.	Reactie	Antwoord
	initatieven. Als Tuindorpers zijn wij helaas niet geïnformeerd over de plannen, wat naar ons idee wel van belang is bij een dergelijke verandering van de wijk en de veiligheid. Goed om hier in het vervolg rekening mee te houden. We hopen dat jullie de plannen zullen herzien en inzien dat de fietstunnels voor overlast, gevaarlijke situaties en mogelijk eerder voor meer afstand tussen de bewoners van de wijken zal zorgen dan saamhorigheid waarnaar het streven is. Nogmaals mijn bezwaren op een tijdje: -overlast in verkeer, geluid, veiligheid -gevaarlijke kruispunt (schoolgaande kinderen) -door Tuindorp fietsen zorgt niet voor een snellere route naar de stad -onnodig verkeer door de nu rustige wijk Tuindorp waar veel kinderen buiten spelen -kans op meer polarisatie dan saamhorigheid. -zonde van het geld, wanneer bewoners geen voordelen zien, dit geld liever gebruiken voor het verbeteren van de bestaande routes of andere initiatieven.	
355	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
356	Er is bij mijn tuinverening Ons Genot erg veel onrust onstaan n.a.v. het in de omgevingsvisie geopperde idee dat een deel van de vereniging plaats zou moeten maken voor een sportpark. Ik nam het eerlijk gezegd niet serieus omdat het als mij als absurd overkwam dat een bastion van het verenigingsleven in Utrecht, waar mensen vaak letterlijk al meer dan 50 jaar vertoeven en in gezelligheid opgaan in hun gemeenschap voor groen en duurzaam tijdverdrijf, in haar eigen unieke vorm, zou moeten wijken voor een sportveld. Zou u wellicht kunnen verhelderen waarom überhaupt overwogen zou worden dat het belang van een extra voetbal of tennisveld zwaarder zou wegen dan het voortbestaan van een diepgewortelde	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten

Nr.	Reactie	Antwoord
	cultuurverwoven stukje Utrecht, voorbeeld van gemeenschapszin en coöperatief burgerschap? En plek van hoog emotionele waarde, waar families generaties lang werken aan hun grond en huisjes, overdragen op kinderen en kleinkinderen; een plek die het type verbintenis geeft wat op zo veel vlakken minder en minder wordt. Die steun biedt voor eenzaamheid, oudere generaties koppelt aan jongere. Het bedient een zeer breed publiek van jong tot oud, en is precies het soort van succesvol initiatief van vereniging wat gekoesterd zou moeten worden door de gemeente. Wellicht is er sprake van een misverstand? Wat wordt er nu precies overwogen? ik heb gekeken in het voorstel, maar vond de kaarten onduidelijk. Wel vond ik de verwijzing van dat Ons Genot een backup locatie zou zijn voor het realiseren van een nieuw sportpark als dat niet zou lukken in Noorderpark. Een sportveld is top, maar het lijkt me dat dat realiseerbaar is zonder de verminking van een van de gemeenschapsprachten van Utrecht. Ik zou u met klem willen verzoeken deze dwaling van geest onmiddellijk te verwijderen uit uw plan, daar het grotere belang van de vereniging Ons Genot zelfevident moet zijn voor iedereen die het welzijn van burgers als toetssteen heeft.	maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
357	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor:	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen	

Nr.	Reactie	Antwoord

jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.
- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
358	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om teeindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.
	2. Mobiliteit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. **3. Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan
worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die

Nr.	Reactie	Antwoord
	door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	
359	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht bij Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat dit onderdeel van de visie onnodig is en ook nog eens nadelige gevolgen heeft voor de wijk en de directe omgeving.. Ik verzoek u dan in de Omgevingsvisie op te nemen dat er geen nieuwe bruggen over de Vecht worden gebouwd. We lichten onze bezwaren toe aan de hand van verschillende thema's. *1. Ontbrekende onderbouwing*	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een burg over de Vecht door buurtbewoners meer dan honderd zienswijzen ingediend. Daarop is alleen op hoofdlijnen gereageerd. In de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt opnieuw slechts minimaal onderbouwd van het nut en de noodzaak zou zijn van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een nieuwe brug over de Vecht ertoe dient de reistijd van fietsers te bekorten. In de omgevingsvisie is niet aangegeven voor welke routes dat welke reistijdreductie zou opleveren n wie daar belang bij zouden hebben. Ook in deel B van de omgevingsvisie is bij de technische onderbouwing van de gemaakte mobiliteitskeuzes niet te vinden wat het doel en de voor- en nadelen zijn van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot een nieuwe brug over de Vecht. De onderbouwing ontbreekt niet alleen voor wat betreft doel en nut van nieuwe bruggen, maar ook als het gaat om de gevolgen voor het milieu. In de MER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. In de omgevingsvisie is vermeld dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden. Moeilijk voorstelbaar is hoe een besluit zou kunnen worden genomen over een mogelijke brug aangezien de positieve en negatieve effecten van realisatie ontbreken. Dat maakt overigens ook het gericht formuleren van een zienswijze tot een puzzelstuk. Het lijkt ons dan ook wijs eerst de volgende stappen te zetten. · Onderzoek de positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers en neem die op in de omgevingsvisie. · Stel een MER op waarin de negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving zijn onderzocht. · Mocht die aanvullende informatie ontbreken, dan rest slechts dat het plan voor een of meer nieuwe bruggen over de Vecht uit de omgevingsvisie worden verwijderd. *2. Mobiliteit*	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt, zowel recreatief als voor woon-werkverkeer. Een brug over de Vecht doet afbreuk aan de waarde van deze hoofdfietsroute. · Als er een brug wordt gebouwd zijn er twee mogelijkheden. Ofwel komt er een lage, beweegbare brug en ontstaat er een gelijkvloerse kruising die de route over de brug als de kruisende weg minder geschikt maakt als doorfietsroutes. Ofwel er komt een vaste brug met een doorvaarthoogte van circa 4 meter met een ongelijkvloerse kruising die dan leidt tot aantasting van de parken aan weerszijde van de Vecht en tot sociale onveiligheid doordat onder de brug gemakkelijk hangplekken ontstaan die aantrekkelijk zijn voor drugsdealers en ander volk met verkeerde bedoelingen. · Op beide oevers is er geen logische en vlotte aansluiting mogelijk op een nieuwe brug over de Vecht. De route naar een brug loopt altijd via een bebouwd deel van Overvecht en Zuilen. Wat dan toch de voordelen zouden zijn van een fietsverbinding over een nieuwe brug wordt in de omgevingsvisie niet duidelijk gemaakt.. · Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn en fietsers naar het bedrijvengebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal net zo goed via de J.M. de Muinck Keizerbrug de Vecht over kunnen steken. Alleen een fietser die precies van een plek halverwege de Vechtdijk een bestemming heeft die daar recht tegenover in Zuilen ligt zou wat tijdwinst boeken, namelijk 3 minuten ten opzichte van de Marnixbrug en 2 minuten wie kiest voor de J.M. de Muinck Keizerbrug. Wie een verdere bestemming heeft leidt geen tijdverlies door gebruik maken van de bestaande vaste bruggen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook dit is een reden om de in de omgevingsvisie voorziene bruggen te verwijderen. *3. Veiligheid* Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een nieuwe brug over de Vecht met een gelijkvloerse kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat alle verkeersdeelnemers op de Vechtdijk nu al beperkte ruimte moet delen. • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de omgevingsvisie staat dat de drukte af zal nemen, maar onderbouwing daarvoor ontbreekt. Onderbouwing en de daarbij gebruikte modellen zouden moeten worden toegevoegd. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt een vluchtroute door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. In de omgevingsvisie ontbreekt de opvatting van hulpdiensten over de plannen. • Een nieuwe brug over de Vecht komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Ook over dit aspect zou de visie van de hulpdiensten in de omgevingsvisie moeten worden opgenomen.. *4. Natuur* Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmonument, als natuur en als ecologische hoofdroute. In de omgevingsvisie wordt daar geen aandacht aan besteed, terwijl dat wel essentieel is. · Een nieuwe brug zal net als de toevoerroutes met het oog op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op het leefmilieu voor dieren. · Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatieverkeer: suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers delen het water met gemotoriseerde vaartuigen. Een nieuwe beweegbare brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat moet uitwijken en wachten. De vaardigheid van veel schippers om dat op een verantwoorde manier te doen – constateren we regelmatig - schiet nogal eens tekort. Een nieuwe brug leidt dan ook tot extra risico’s voor veiligheid op de Vecht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	· Een nieuwe brug zal er ook toe leiden dat beschoeiing en natuurlijke oevers schade oplopen doordat schippers die voor de brug moeten wachten geneigd zullen zijn aan de oever aan te leggen. Deze aspecten van en nieuwe brug ontbreken in de omgevingsvisie. Onderzoek hiernaar moet deel gaan uitmaken van de omgevingsvisie zodat daarmee rekening kan worden gehouden bij de besluitvorming. *5. Recreatie* De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De gevarieerde bebouwing op de rechteroever, de mooie lange zichtlijnen op de linkeroever, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorisch, ecologisch en ruimtelijk waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. In de omgevingsvisie zou dat belang een prominente plaats en ondersteuning verdienen. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau in het Niftarlakepark. Een nieuwe brug over de Vecht met regelmatig wachtende boten voor het visplateau doet het beoogde doel van deze vissersplek teniet. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen gevestigd op het terrein van Scheepswerf De Klop. Een nieuwe brug maakt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het de roeiers moeilijker en meer risicovol om hun sport te beoefenen. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. *Conclusie* Het zal duidelijk zijn dat we de bouw van een nieuwe brug ter hoogte van het bebouwde deel van de Vechtdijk, maar ook in het buitengebied, een slecht idee vinden. Naast de bezwaren die we hebben beschreven vinden we het bezwaarlijk dat een aanzienlijke som geld zou worden besteed aan een brug met geen of verwaarloosbare toegevoegde waarde en duidelijke nadelen. Voor een bedrag dat vermoedelijk aanzienlijk lager ligt zouden andere verbeteringen kunnen worden bekostigd, zoals inrichting van het Zandpad als fietsstraat en verbetering van voet- en fietspaden op de beide vaste bruggen. Daarnaast zou het een verbetering zijn wanneer de Vechtdijk in het buitengebied de status (en inrichting) van fietspad, of anders fietsstraat zou krijgen.	
360	Op de vraag wat ik goed vind aan ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Helaas kan ik geen goede dingen in het ontwerp ontdekken !! op de vraag wat ik niet goed vind aan het ontwerp omgevingsvisie Overvecht, hierbij mijn zienswijze: Het plan om woningen die bouwkundig nog in goede staat verkeren te slopen is volkomen absurd! Deze woningen kunnen relatief goedkoop gerenoveerd worden, dat is veel beter voor het milieu. Om woningen te slopen zijn zware machines nodig die veel broeikasgassen uitstoten die in de atmosfeer komen!	We zijn terughoudend met sloop/nieuwbouw. Zowel vanuit het oogpunt van duurzaamheid, als die van huidige bewoners. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt (bijvoorbeeld de leefbaarheid, woningmix etc.) of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop of renovatie'. De gemeente is geen eigenaar van de woningen. Er is overleg met de woningbouwcorporaties, maar uiteindelijk bepalen zij over hun eigendom. In het geval van sloop stuurt de gemeente op het circulair slopen (demonteren) van gebouwen om hergebruik van materialen mogelijk te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vervolgens moet het puin worden gescheiden, verkleind, en vervoerd worden Ook dit kost heel veel energie en dus uitstoot van veel broeikasgas! Het vrijgekomen betonstaal en glas moet ook worden verkleind afgevoerd en opnieuw worden gesmolten, dit kost ook weer veel energie en dus uitstoot van broeikasgas! Met veel minder bouwinspanning kunnen veel woningen bij gebouwd worden zonder eerst goede woningen te slopen! Dus bouw woningen bij, en renoveer bestaande woningen dat is veel goedkoper en veel beter voor het milieu!!! Om deze absurde plannen te realiseren zullen weer veel bomen worden omgezaagd. Ja er zullen wel nieuwe bomen worden geplant, maar dat zijn kleine bomen die veel minder broeikasgas uit de atmosfeer halen dan de grote oude bomen! Grote bomen geven veel schaduw, verkoelen zij de wijk, en het belangrijkste: ze halen veel Co2 gas uit de lucht! Plant veel bomen bij, laat grote bomen staan! Volgens de plannen zou het verkeer ook veiliger worden in de wijk. Ook dit is een onzin verhaal. Op dit moment is het veilig om je in het verkeer te bewegen en over te steken (tenzij je altijd op je gsm kijkt en niet uitkijkt).	Het uitgangspunt van de gemeente is het zoveel mogelijk behouden van grote bomen en hoogwaardig groen. Per project wordt gekeken wat er moet gebeuren. Bij het uitvoeren van de plannen zullen we niet ontkomen aan het kappen van een aantal bomen. Bij herinrichting om verkeersveiligheid te vergroten of om efficiënte bouwlocaties te maken. Veel bewoners van Overvecht vinden Overvecht niet verkeersveilig. Daarom zetten we sterk in op het anders inrichten van straten en de mobiliteitstransitie. De Rioolwaterzuivering is halverwege de jaren '50 van de vorige eeuw gerealiseerd. Het lag toen aan de rand van de stad. De wijk Overvecht is er omheen gebouwd, waardoor de RWZI nu midden in de wijk ligt. Het is de bedoeling dat de rioolwaterzuivering op termijn wordt verplaatst. Dit gaat echter pas op de lange termijn (na 2050) gebeuren. Het is niet makkelijk een nieuwe locatie te vinden voor de rioolwaterzuivering. Dit wordt daarom stadsbreed opgepakt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mochten er nog plekken of kruispunten zijn die iets minder veilig zijn, dan zijn deze relatief eenvoudig veiliger te maken: Maak verkeersdrempels met bovenop een zebrapad aangelegd, dat haalt snelheid uit het verkeer en maakt oversteken veiliger Haal wegversmallingen / verkeerssluizen weg, als er minder verkeer is wordt er hier met grote snelheid doorheen gereden. Haal wegpiraten van de weg, tegen deze idioten zijn geen verkeermaatregelen te nemen, ze lappen de regels toch aan hun laars! Als er veel woningen moeten worden bijgebouwd dan zou een veel betere oplossing zijn om de zuiveringscentrale naar buiten de stad te verplaatsen. De stankoverlast die deze zuiveringscentrale in de omliggende wijken veroorzaakt is dan opgelost, en op dit grote terrein kunnen veel woningen worden gebouwd! Een zuiveringscentrale midden in de stad tussen woonwijken is toch absurd!!! Er zijn nog veel meer negatieve aspecten die opgenoemd kunnen worden maar dit lijkt me voorlopig wel genoeg! Het ontwerp heeft de naam "omgevingsvisie Overvecht" , een betere titel zou zijn: 'nachtmerrieplan Overvecht", of plan van een geestelijk gestoorde!	
361	Fijn als er meer ruimte komt voor groen. Helaas heb ik wel veel struiken zien verdwijnen door de jaren heen. Dat betekent het einde voor veel zangvogeltjes die aangewezen zijn op struiken voor broeden en schuilen en voedsel (besjes)	Het streven is om in Overvecht meer struiken toe te passen voor meer biodiversiteit. Per locatie moeten we onderzoeken of dat kan in verband met de sociale veiligheid. Dit valt niet onder de scope van de omgevingsvisie maar zullen we oppakken bij het opstellen en uitwerken

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit kan hersteld worden als er toch geen auto`s meer kunnen rijden. Zet op enige afstand van elkaar struiken neer in groepjes van 3 dicht tegen elkaar aan om die vogels weer leefgebied te bezorgen. Dat kan dan prima langs de Carnegiedreef. In het middengebied. En tegenover de Jamaicadreef. En op misschien wel meer plekken. Voorts: leg in wijkblaadjes uit waarom er speciaal in het voorjaar, ondanks festiviteiten niet geknald mag worden met vuurwerk. De vogels schrikken, verlaten hun nest met broedsel en komen daar niet meer terug. Een verloren jaar voor de voortplanting. Dit ter aanvulling van de plannen. Het idee van opgesloten raken in de wijk lijkt me onzin. Juist de combinatie openbaar vervoer en smartphonegebruik (9292ov) maakt het mogelijk efficiënt te reizen. Voor de ouderen en gehandicapten zijn er wmo-voorzieningen die de regiotaxi goedkoop maken. En wat te denken van e-bikes met 3 of 4 wielen? Die zijn er ook al.	van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners. Het geven van uitleg over het vuurwerkverbod hoort niet bij de scope van de omgevingsvisie maar geven we door aan het wijkbureau. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
362	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
363	Ik wil graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute, waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College). De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar: het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en fietsveiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige wijk Tuindorp minder rustig zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeerstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door de jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren maar het is de uitstraling van de wijk en de rust van de wijk die mij heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen en de rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute precies door jouw wijk verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend: Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt.Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
364	In de visie zijn plannen ingetekend voor een tweetal tunnels onder het spoor tussen de wijk Overvecht en de buurt Tuindorp. Een vreemde situatie wat mij betreft aangezien er al sprake is van drie (verkeers)doorgangen. Via de Mr. Tripkade, via het NS-station (voetgangers) en via de Darwindreef/Eykmanlaan. De toegevoegde tunnels in de visie zorgen voor extra verkeer op punten in Tuindorp die niet berekend zijn op dit extra verkeer. Er is binnen Tuindorp onvoldoende ruimte om extra verkeer van (elektrische) fietsen en brommers/scooters af te handelen. Dit geldt nog extra op de piekmomenten bij de scholen en kinderopvang in de straten die deze extra verkeersdruk op moeten vangen. In het kader van een vergoten van een veilige verkeersituatie voor schoolgaande kinderen en ouders zijn recent diverse schoolstraten door gemeente ingevoerd om hier juist verbetering in aan te brengen. Bovendien is de vraag welk probleem er met nieuwe tunneldoorgangen wordt opgelost? Mijn inziens kan het geld dat hiervoor aangewend moet worden beter ingezet worden voor de kansengelijkheid en bestaanszekerheid van de Overvechters op het gebied van bijvoorbeeld onderwijs, werk en gezondheid. Ook zorgen extra doorgangen voor ongewenst verkeer in de vorm van hangjongeren die de leefbaarheid en veiligheid van de buurt niet ten goede komen. In de afgelopen jaren zijn er verschillende geweldsincidenten geweest tussen spelende basisschoolleerlingen en hangjongeren uit Overvecht. De wijkagent is van die incidenten op de hoogte. Het toevoegen van extra tunnels kan naar mijn mening zorgen voor een toename van dergelijke incidenten. Hetgeen logischerwijs niet gewenst is.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat mij betreft zou de inzet van de gemeente erop gericht moeten zijn om de bestaande doorgangen bij met name de Mr. Tripkade en Darwindreef/Eykmanlaan te verbeteren. Te denken valt aan betere verlichting en inrichting van de tunnel bij de Mr. Tripkade. En een tunnel in plaats van een spoorwegovergang bij Darwindreef/Eykmanlaan. Die laatste kan bovendien de verkeersdoorstroming ten goede komen.	
365	Bij deze wil ik bezwaar maken tegen het plan Overvecht Centrum. Hoewel het een prachtig plan lijkt, zal de werkelijkheid totaal anders zijn. Ik heb met name bezwaar tegen de megalomane afmetingen van dit Manhattan aan de Vecht. Woontorens van 70 meter hoog? Wie wil daar nu in wonen? Ik heb het vermoeden dat de commissie haar huiswerk niet goed heeft gedaan. In een dergelijke woontoren zullen de appartementen rond de 1 miljoen of meer moeten opbrengen en wie kan dat nu betalen? Zeker niet de vele bewoners die nu in dit gebied wonen, waar moeten die heen? Dat er in Utrecht woningen nodig zijn is duidelijk, maar GEEN appartementen van 1 miljoen of meer! Starterswoningen, eindwoningen, ja die zijn nodig en dat kunnen prima appartementen zijn, maar dan niet in zulke woontorens, maar in lagere varianten van max 40 meter hoog, dat is nog een beetje menselijke maat. Bovendien lijkt de commissie niet gekeken te hebben naar het verlies van zonlicht of van licht sowieso, waardoor die leuke sfeerimpresssies lariekoek zijn. Niks gezellige terrasjes met een zonnetje en een parasolletje, het is er donker zonder licht. En ook de vreselijke winden die rond deze hoge torens zullen blazen maken van een leuk terrasverblijf een illusie. Op dit moment zie ik vanuit mijn appartement, waar ik met zeer veel plezier woon, de twee torens van Eneco (mijn twin toners), echter op de maquette leken deze, voor mij redelijk hoge torens, luciferhoutjes	De omgevingsvisie voorziet in een hoogstedelijk milieu in Overvecht Centrum. De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hogere bebouwing en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Hier wordt bij nadere uitwerking verder invulling aan gegeven. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vergeleken bij de geplande giga woontorens. Ik hoop dat mijn bezwaar reden is om de plannen nog eens te bekijken en aan te passen zodat er een werkelijk prettig bewoonbaar gebied omstaat waar ook alle kleine winkeltjes en alle marktkooplui een betaalbaar plekje kunnen vinden.	
366	Geschrokken was ik toen ik las dat er plannen zijn om Tuinvereniging Ons Genot te gebruiken om voetbalvelden te plaatsen. Graag laat ik u via deze mail weten dat ik bezwaar maak en een andere zienswijze heb dan de gemeente heeft over dit stuk grond. Utrecht is een drukke volgebouwde stad. Deze Tuinvereniging is naast het stukje natuur/bos bij slot Zuilen een prachtige oase om even op adem te komen in de natuur. Om een grotere tuin te hebben en gebruiken en de stad even kan ontvluchten. Mijn man en ik hebben met ons gezin een tuin en maken hier veelvuldig gebruik van. We zijn hier wekelijks om naast onze drukke en verantwoordelijke banen even bezig te zijn met wat anders, namelijk tuineren, handen in de aarde, planten van bloemen, bomen, verbouwen van groenten en dit alles om ook nog mee te geven aan de generatie na ons, want onze dochter neemt vaak vriendinnen mee die hierdoor veel leren over het omgaan met de natuur. Het verenigingsleven op Ons Genot is ook belangrijk omdat we als veertigers veel leren van de oudere ervaren mensen op de tuin die ons kunnen vertellen hoe het beste gras te laten groeien of wanneer je het beste je tomaten kan bijsnoeien. Kortom, veel kennis, ervaring en genot om samen een stuk groen in Utrecht te laten groeien en bloeien. De tuinen zorgen voor groen, voor insecten en andere dieren zoals vogels die kunnen broeden en genieten van al het groen. Op deze manier zorgen we voor verkoeling in de stad en bouwen mee aan een	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	stukje natuur wat goed is voor mens en milieu/diversiteit. Mensen wandelen graag naar de tuinen, kinderen spelen er in onze speeltuin, kortom het is ook een plek voor mensen uit de stad die geen tuin hebben en graag even komen buurten. Daarnaast is een tuin van 250 vierkante meter per gezin ook een behoorlijke investering in tijd en geld. Planten en bomen en bloemen en zaden kosten geld. Veel geld. Er is veel geld uitgegeven aan groen en gereedschap en tijd om planten en bomen te laten groeien en voetbalvelden plaatsen zou betekenen dat er heel veel investering/ geld/ natuur kapot gaat en verloren gaat aan stukken gras met verlichting erboven wat de insecten en dieren weghaalt van hun plekken. Ons verplaatsen zou betekenen opnieuw beginnen, dat gaat decennia duren om alles weer op te bouwen los van het feit dat veel mensen zullen afhaken en dit niet zouden willen. Wij niet. Op deze plek ontmoeten verschillende mensen elkaar met hart voor de natuur en ook van allerlei pluimage wat maakt dat het een divers publiek is en waar eigenlijk geen woonwijk tegenop kan. Leerzaam ook op een dieper niveau van inclusiviteit. Voetbalvelden zitten al vlak bij ons in de buurt dus ik begrijp niet waarom er nog meer moeten komen. Voor een nieuwe wijk? Prima, maar niet in ons mooie stuk groen!! In ieder geval dan liever een stuk industrie weg of verplaatsen dan een prachtig stuk natuur. Ik ben er dus op tegen dat Ons genot verwijderd zou moeten worden. Het maakt mij verdrietig dat dit überhaupt een plan is.	
367		Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij willen bezwaar aantekenen op het plan om een tunnel te realiseren aan de Prof van Bemmelenlaan. Dezelfde redenen gelden ook voor de geplande tunnel aan de Hugo de Vrieslaan: 1) De tunnel heeft geen meerwaarde voor ontsluitingEr zijn in Tuindorp geen winkels of anderszins bestemmingen die door deze tunnels extra ontsloten zouden worden t.o.v. de huidige situatie. De straten in een woonwijk dienen rust en veiligheid te bieden voor een ieder in de wijk en geen doorgangsweg te zijn. De connectie met de andere wijken in Utrecht ligt aan de randen van de wijk, daar zijn de wijken Overvecht en Tuindorp al ontsloten. 2) De tunnel is een potentiele bron van overlastTen eerste door kris-kras verkeer in de wijk. Het plan beschrijft een (fiets)tunnel, maar waar fietsen kunnen gaan, kunnen ook scooters gaan. Het aantal scooters en fat-bikes wat dan door de tunnel via de Prof van Bemmelenlaan, de Prof Ritzema Boslaan en de Regentesselaan kris kras door de wijk kan gaan zal aanzienlijk toenemen. Er is niks in de wijk om naar toe te gaan.Ten tweede zijn tunnels in het algemeen geen charmante plekken. Er kan ook overlast ontstaan doordat jongeren met scooters e.d. zich gaan ophouden in de tunnel. Dit vinden wij niet wenselijk voor de rust in de buurt en achten wij onveilig voor voetgangers en spelende kinderen.3) De tunnel is onveilig voor kinderenSpelende kinderen in de wijk Tuindorp kunnen zo gemakkelijk aan de andere kant van het station terecht komen waar de verkeerssituatie met sneller rijdende auto’s onveiliger is. Van ons huis is het voor onze drie kleine jongens dan 2 min steppen om daar te staan.4) De tunnel biedt geen toegevoegde waarde op bestaande fietstunnelEr is een fietstunnel op ca 300m verder van de geplande locatie aan de mr. Tripkade. Aan de andere kant van de wijken is er ook het fietspad aan de Eykmanlaan nabij, wat recentelijk nog is vernieuwd en verbreed. Via deze routes ben je binnen 10 minuten van de ene in de andere wijk. De scholen aan de Tuindorp kant bieden ouders gratis pasjes om te voet via station Overvecht onder het spoor door te gaan. Opgegroeid in Drenthe fietste ik zelf meerdere kilometers, o.a. door een heel stuk door het bos om naar school te komen – door weer en	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wind. Dat was heel gewoon en gezond.5) De tunnels leveren heel weinig snelheidswinst opHet gaat bij de Prof van Bemmelenlaan om ca 300m en bij de Hugo de Vrieslaan t.o.v. Darwindreef/Eykmanlaan misschien om 300 tot 500m. Dit gaat om 1 a 2 minuten tijdswinst op de fiets. 6) De tunnels hebben slechte kosten/baten verhouding De bouw van een dergelijke tunnel is erg kostbaar. De tunnel aan de Boorstraat is geschat op 40 miljoen2 euro. Wij vinden die kosten voor de burger niet in verhouding staan en zien zoals hierboven genoemd geen duidelijke baten van de tunnels. Wij zijn van mening dat een dergelijk budget een betere bestemming kan krijgen waarbij alle Utrechters, de bewoners in Overvecht en Tuindorp, beter gebaat zijn. Denk hierbij aan een grootschalige renovatie van winkelcentrum Overvecht om daar een winkelcentrum met allure van te maken of het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast vragen wij ons het volgende af. Waarom het plan om deze fietstunnel(s) te realiseren niet is opgenomen in de Omgevingsvisie 2040 van de wijk Tuindorp (Noordoost3)? In de Omgevingsvisie 2040 van Tuindorp staat het behoud van de wijk voorop. De gemeente wil de bestaande kwaliteiten van deze wijk behouden en versterken. En dat voetgangers veiliger over kunnen steken. Wat de geplande fietstunnel(s) hier aan bijdragen is volledig onduidelijk? Waarom zijn de Utrechters in de wijk Tuindorp niet actief geinformeerd over deze plannen, bijvoorbeeld via een Wijkbericht? Op de site zien wij dat de voorbereidingen in september 2022 zijn gestart. Wij zijn geinformeerd via onze StraatApp, net zoals vele andere buurtbewoners, ongeveer vijf weken voordat deze mogelijkheid tot inspraak sluit (20 mei). Dit geeft geen gevoel van inclusiviteit voor alle Utrechters.	
368	Wij zijn tegen deze plannen van Overvecht: • Afsluiten van straten voor autoverkeer • Weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten	Dank voor uw zienswijze. Hieronder zullen we hier op onderwerp op reageren. **Participatieproces**

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting • Verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk Brief: Op 4 april 2024 maakte ik bij het Stadskantoor deze foto van een bord dat bij de ingang stond:  Dat deze stelling in relatie tot de Omgevingsvisie Overvecht voor veel Overvechters niet opgaat, zal ik u in deze zienswijze beschrijven. Kortgezegd komt het erop neer dat op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie, de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen **niet** mogen worden doorgevoerd. Aan de hand van de Delen A en B, het Participatieverslag, PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken,	Met de publicatie van de inspraakperiode van 8 april tot 20 mei 2024 in het gemeenteblad van de gemeente Utrecht van 5 april 2024 heeft de gemeente voldaan aan de wettelijke vereisten voor de bekendmaking. Het versturen van een wijkbericht is een belangrijke aanvullende, maar niet verplichte manier om de inspraakperiode onder de aandacht te brengen van Overvechters. Dat het wijkbericht na het begin van de inspraakperiode is bezorgd, heeft geen gevolgen voor de termijn van de inspraak. Het is niet verplicht om stukken die ter inzage liggen (kosteloos) op papier te verstrekken. In eerst instantie waren wij niet op de hoogte van uw beperkingen. Daarom heeft het langer geduurd voordat u de papieren versie kreeg. Het is gebruikelijk dat in de periode van ter inzage legging alleen de documenten waarop inspraak mogelijk is ter inzage worden gelegd. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Deze tussentijdse peilingen zou je als draagvlakmetingen kunnen zien. Bij sommige thema’s, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het

Nr.	Reactie	Antwoord
	waarna ik tot slot een reactie geef op de foto. In de beschrijvingen zijn uitspraken en zorgen van 402 bezorgde Overvechters verwerkt. PARTICIPATIEPROCES a. Om de Omgevingsvisie en de mogelijkheid een zienswijze in te dienen onder de aandacht te brengen van bewoners van Overvecht heeft de gemeente per post.nl een Wijkbericht verstuurd. In mijn straat en omliggende straten is dit bezorgd op woensdag 10 april 2024, eind van de middag. De **reactietermijn is zes weken** en zou pas in mogen gaan op de dag na ontvangst van het Wijkbericht. Dus niet vóór het Wijkbericht bezorgd is: vanaf maandag 8 april, zoals vermeld in het Wijkbericht. De reactietermijn van zes weken is al kort om een zorgvuldige zienswijze op te stellen over deze ingrijpende gebiedswijziging, nóg korter is niet correct. Ik heb de projectmanager hierop op 10 april geattendeerd en twintig dagen later ook de senior projectmanager, maar van beiden **geen antwoord gekregen**. In het Wijkbericht staat dat je voor meer achtergrondinformatie diverse documenten kunt downloaden of een papieren versie inzien in het Wijkbureau. Alles bij elkaar hebben de teksten een omvang van ongeveer achthonderd pagina's. Door lichamelijke beperkingen kan ik die hoeveelheid tekst niet digitaal lezen en kan ik niet dagen achtereen in het Wijkbureau gaan zitten om te bestuderen. Toch wil ik de kans hebben om goed gedocumenteerd mijn zienswijze op te stellen. Daarom heb ik de projectmanager om een papieren versie van de documenten verzocht. Na in eerste instantie een afwijzing van mijn verzoek heeft het bijna drie weken geduurd – met daarin steeds weer een volhardende **afwijzing van de gemeente** om voldoende rekening te houden met mijn beperkingen – voor ik een papieren versie van alle	draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Het is inherent aan het maken van een omgevingsvisie dat de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau zijn. Aan de start van het proces hebben we Overvechters dan ook vooral gevraagd naar wat zij belangrijk vinden voor hun wijk. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten maar ook in diverse losse gesprekken met Overvechters en van verschillende culturen en achtergronden en via online enquêtes zijn deze ideeën besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Daarnaast is het de vraag of er significant andere meningen of geluiden spelen in de wijk, die wij nog niet hebben opgehaald. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. Uiteindelijk neemt de gemeenteraad een besluit, waarbij inzicht wordt gegeven in de opgehaalde meningen en zienswijzen van Overvechters.

Nr.	Reactie	Antwoord

documenten mocht ontvangen. Hierdoor was het moeilijk om in de resterende tijd alles te bestuderen en werd onvoldoende recht gedaan aan het VN-verdrag Handicap en het daarop gebaseerde Stadsakkoord 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. Daar komt bij dat de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040, die beiden een belangrijk grond vormen voor de Omgevingsvisie, bij het Wijkbureau **niet ter inzage** liggen.

b. Uit het Participatieverslag[1] blijkt dat het participatieproces op zo'n manier is ingericht dat het de meeste bewoners van Overvecht niet bereikt, getuige de cijfers:

gemeente	enquête		gesprekken bewoners met
	deels ingevuld	/ helemaal ingevuld	
fase 1 (0,41 % - 1,81 %)	385 (1.1 % - 2,14 %)	/ 252 (0,72 % - 1,4 %)	145
fase 2 (0,49 % - 0,94 %) + wat organisaties	569 (1,63 % - 3,16 %)	/ 252 (0,72 % - 1,4 %)	170
fase 3 (0,89 % - 1,72 %) + wat organisaties	1479 (4,23 % - 8,22 %)	/ 495 (1,41 % - 2,75 %)	310

De gemeente noemt dit in het Participatieverslag (p.8) een "relatief hoge betrokkenheid". Maar zegt iets verderop: "Terugkijkend hadden we nóg beter kunnen inzetten op gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn.". Als je bedenkt dat Overvecht ongeveer 35.000 inwoners telt en de wijkberichten naar 18.000 adressen gestuurd zijn, is het aantal reacties niet veel, zelfs erg weinig. (Ik heb

Wij erkennen dat de wijkberichten aan de start en halverwege het proces (oktober 2023) duidelijker hadden moeten zijn in wat er aan ideeën voor de omgevingsvisie voorlagen. Daarom bevatte het laatste wijkbericht (april 2024) veel informatie over de omgevingsvisie, toegespitst op de buurt. Aanvullend op de bijeenkomsten, hebben er gedurende een jaar ook diverse 'losse' gesprekken met Overvechters plaatsgevonden (200+). Bij deze gesprekken lag juist de nadruk op laagdrempeligheid en diverse culturele achtergronden. Uitnodigingen voor deze gesprekken verliepen via Overvechters zelf en waren dus aanvullend op de uitnodigingen middels de wijkberichten. Wij zijn van mening dat deze diverse vormen van meningen ophalen een breed en goed beeld oplevert van wat Overvechters belangrijk vinden. Dit hebben we waar mogelijk meegenomen in de omgevingsvisie, en geven we mee aan de gemeenteraad om een weloverwogen besluit te nemen.

Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

Het klopt dat een omgevingsvisie een integraal document is waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de

[1] 101 Waarden van Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	de genoemde reacties in het schema omgezet in percentages naar aantal inwoners en adressen.) Of met andere woorden: het grootste deel van de bewoners heeft geen reactie geleverd. Die meningen zijn dus niet meegenomen in de voor iedereen ingrijpende plannen voor gebiedswijziging. Daarbij: uit de genoemde aantallen blijkt niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen naar meerdere bijeenkomsten gingen en meerdere enquêtes invulden. Daar komt ook nog bij dat bijeenkomstbezoekers en mensen die de enquêtes invulden lang niet allemaal positief ingestemd hebben met de plannen. Dat maakt de genoemde aantallen te rooskleurig en zeker **niet representatief**. De keus voor een gebundelde verdichting met HOV-as (Variant 1) is dus evenmin gestoeld op een representatieve participatie van bewoners van Overvecht. Als een woningcorporatie groot onderhoud uit wil voeren, dan is 70 % draagvlak van de bewoners nodig. Nu de gemeente zulke ingrijpende gebiedswijzigingen in Overvecht door wil voeren, lijkt het of met veel minder draagvlak de plannen toch uitgevoerd kunnen worden. Een voorbeeld: ongeveer tien jaar geleden wilde de gemeente de Gangesdreef in Overvecht gedeeltelijk afsluiten voor autoverkeer. Bewoners wilden dat niet. Met een aantal bewoners hebben we toen zoveel handtekeningen opgehaald dat dat voor de gemeente aanleiding was om ook zelf een draagvlakmeting uit te voeren. Op basis van dat resultaat heeft de gemeente besloten de straat niet af te sluiten. Kennelijk kan een **draagvlakmeting** ook voor de gemeente een gehanteerd instrument zijn. Waarom dan niet voor een veel ingrijpender gebiedswijziging? Overigens staat in de huidige plannen de voorgenomen afsluiting van de Gangesdreef toch weer genoemd. Veel bewoners krijgen daardoor de indruk dat hun wensen en meningen er voor de gemeente niet toe doen.	onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wanneer mogelijk, is in de omgevingsvisie aangegeven dat specifiek rekening wordt gehouden met de (voorbeelden van) genoemde doelgroepen. Bijvoorbeeld door altijd voldoende parkeergelegenheid dichtbij bestemming (woning, voorziening) te hebben. Bij het uitwerken van plannen worden de belangen van deze doelgroepen meegenomen. Deze en andere Overvechters worden bij het uitwerken van de plannen betrokken. Waar nodig worden problemen nader onderzocht en samen met betrokken Overvechters oplossingen gezocht. Het doel van het wijkbericht, de film, de bijeenkomsten, etc. in de inspraakperiode was om Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie. Bij de bijeenkomsten hebben wij zienswijze formulieren ter beschikking gesteld, maar het was aan eenieder zelf om een zienswijze in te dienen. In het Mobiliteitsplan 2040 is voor het Openbaar Vervoer netwerk het op hoofdlijnen het (toekomstige) OV netwerk opgenomen. Het gaat uit van een systeem van radiale en tangentiale lijnen (het zogenaamde ‘wiel met spaken’). Binnen dat voorstel zijn voor delen van Utrecht verschillende uitwerkingen mogelijk. Voor Overvecht is die verdere uitwerking ten aanzien van OV infrastructuur/verbindingen nu opgenomen in de ontwerp omgevingsvisie. De uiteindelijke lijnvoering moet nog worden bepaald. De huidige buslijnen door de wijk verdwijnen niet. Naast de HOV lijn blijft er ook buurtgericht OV door de wijk rijden. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in vervolgprojecten zullen we rekening houden met mensen met een beperking. Belangrijke

Nr.	Reactie	Antwoord
	Getuige de deelnamecijfers in de eerste drie fases is de **gehanteerde participatiewijze ontoereikend** en zijn er te weinig bewoners gehoord. Een schriftelijke zienswijze indienen is voor velen al helemaal een brug te ver. Op de eerste plaats is de volgorde in het gehele proces niet afgestemd op (de problematiek van) en met de bewoners in Overvecht. Een juiste volgorde zou zijn: eerst vragen aan bewoners wat hun wensen zijn over hun woonwijk. Die informatie moet niet alleen opgehaald worden via inloopavonden waar veel mensen niet naartoe gaan. Evenmin is een digitale enquête met sturende vragen geen goede methode om veel bewoners te bereiken. Pas op basis van voldoende opgehaalde informatie kan men een eerlijke omgevingsvisie opstellen die recht doet aan de bewoners van de wijk[2]. Als de gemeente concludeert dat zij in de eerste drie fases "[…] nóg beter (had) kunnen inzetten op gesprekken in de wijk […]" (Participatieverslag, p.8), dan is het niet te begrijpen dat de inloopavonden in april 2024 tóch weer op dezelfde wijze als voorheen georganiseerd zijn: op een manier van uitnodigingen die te weinig Overvechters aanspreekt. Veel Overvechters die ik in de afgelopen weken sprak, hadden het Wijkbericht niet gelezen omdat: - zij zelden post van de gemeente (kunnen) lezen; - de envelop op een stapel belandde tot men er tijd voor had;	adviesorganisaties op dit gebied, zoals Solgu en U op Leeftijd zullen hierbij worden betrokken van advies. **Samenvattend** Gezien de uitgebreide communicatie en participatie die heeft plaatsgevonden, waarbij ook tussentijdse draagvlakmetingen hebben plaatsgevonden, hebben wij voldoende Overvechters gesproken en meningen opgehaald om een goed beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat zij van bepaalde keuzes en afwegingen vinden. Bij de uitwerking van de plannen zullen belanghebbende Overvechters betrokken worden. **Mobiliteit** In tegenstelling tot wat u schrijft en wat bijvoorbeeld het geval is bij Merwedekanaalzone, gaat in Overvecht niet al het parkeren in parkeerhubs. Er blijft ook parkeren op straat in de buurten mogelijk. Bij parkeren voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart is het uitgangspunt dat dit op korte afstand van de woning kan. In de omgevingsvisie is een fijnmazig netwerk van langzaam verkeersverbindingen opgenomen. Bij verdere uitwerking en herinrichtingen/projecten hanteren we de richtlijnen zoals onder andere opgenomen in 'Voetpaden voor Iedereen'. Op dit moment wordt door de

[2] file:///Users/miriam/Downloads/20201002_denkwijzer_goede_participatie_omgevingswet.pdf
p.7: Participanten moeten in staat zijn om inbreng te leveren
Participatie vraagt om empowerment van de inwoners. Ze moeten in staat zijn (of anders in staat worden gesteld) om goed te kunnen meedoen en meepraten. Betrek inwoners bij onderwerpen die zinvol voor hen zijn en stel alle relevante informatie beschikbaar. Daarbij is bijzondere aandacht nodig voor de groepen die weinig of nooit participeren, bijvoorbeeld vanwege een ander opleidingsniveau of door lage geletterdheid. Er moet sprake zijn van de wil om een gelijke informatiepositie te bieden. Goede informatie is noodzakelijk. Een participant kan pas meedenken als hij of zij weet wat er speelt en wat de grenzen van de mogelijkheden zijn. Een goede informatiepositie van inwoners vraagt echt wat van de organisatie van participatie. Het lukt niet altijd om iedereen te laten participeren. Daarom moet het bevoegd gezag ervoor zorgen dat overstijgende belangen en de belangen van mensen die niet aan het proces hebben deelgenomen in het oog worden gehouden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- er in Overvecht-Noord twee enveloppen tegelijk bezorgd werden (1. Geen aansluiting op warmtenet en 2. Omgevingsvisie) en men dacht dat het er per ongeluk twee dezelfde brieven waren en men daarom een van de twee ongeopend en dus ongelezen weggooide. In de verspreide Wijkberichten krijgt ieder adres **alleen het kaartje van de eigen deelbuurt** toegestuurd. Daarmee onthoudt de gemeente Overvechters een overzicht van het grote geheel in heel Overvecht. Ook een samenvatting van de plannen voor de héle wijk is niet meegestuurd. Zelfs de essentiële informatie over het geplande aantal toe te voegen woningen per woonbuurt ontbreekt op de kaartjes in de verschillende Wijkberichten. Het is bekend dat de meeste bewoners niet naar het Wijkbureau gaan om alle plannen te bekijken. Evenmin zullen alle bewoners in staat zijn om alle documenten digitaal te lezen. Voor velen is een Wijkbericht al moeilijk om te lezen, laat staan alle ongeveer achthonderd pagina's van de documenten. Voor veel mensen was het kaartje onleesbaar, doordat zij niet gewend of niet in staat zijn dergelijke tekeningen te lezen of omdat de gegeven informatie en de tekening **te weinig exacte plannen** bevat. Daarnaast viel op dat de in de tekening bijgeschreven informatie in de papieren versie (Deel A) niet gelijk is aan die in het Wijkbericht: van de tien deelbuurten hadden er twee kaartjes in het Wijkbericht minder bijgeschreven informatie en zeven kaartjes één tot vier méér informatiepunten. Het is moeilijk een zienswijze te geven als je als bewoner niet precies weet wat de plannen zijn. Daarnaast zorgt deze vaagheid voor onbegrip en onrust, hetgeen bijdraagt aan wantrouwen en onverschilligheid. Voorbeeld: In de plannen voor Tigrisdreef e.o. staat een buurtcentrum genoemd (roze gekleurd) waar meer woningen en voorzieningen	gemeente ook gewerkt aan een nieuwe nota Voetgangers, in deze nota worden ook inrichtingseisen tav voetgangers opgenomen. Met de voorgestelde maatregelen zorgen we er voor dat autogebruik mogelijk blijft voor mensen die afhankelijk zijn van een auto. Tevens zetten we in op alternatieven voor de auto. Een veiligere en aantrekkelijkere inrichting van straten, zodat lopen en fietsen (en bijvoorbeeld gebruik van scootmobiel, rollator, etc) prettiger wordt. Ook het Openbaar Vervoer wordt verbeterd, waarbij toegankelijkheid een voorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat ook mensen met een beperking waardoor autorijden niet (meer) mogelijk is zich (zelfstandig) kunnen blijven verplaatsen. Buurten worden niet auto of parkeervrij. Daarmee blijft het dus mogelijk om in de buurten en op korte afstand van de woningen te parkeren. **Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Wat betreft de beoordeling van sociale cohesie is dit vooral gebaseerd op de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. In onze ogen draagt meer en gemakkelijker autogebruik niet

Nr.	Reactie	Antwoord
	komen, terwijl er al woningen staan en voorzieningen zijn. Vaag! Zelfs op de inloopavond konden medewerkers van de gemeente nauwelijks uitleggen wat dat buurtcentrum inhoudt. Bewoners die in het roze gebied wonen, hadden de indruk dat de aanwezige woningen en garageboxen gesloopt gaan worden ten behoeve van hoge nieuwbouw. **Vaagheid zorgt voor onrust en zorgen.** In het participatieverslag worden bepaalde doelgroepen specifiek genoemd met de impact voor hun dagelijkse leven. Bijvoorbeeld: ouderen en afstand naar de bushalte, bewoners met nachtdienst, ondernemers in verband met bereikbaarheid. Nu worden de problemen en knelpunten wel genoemd, maar blijft het vaag wat er met de bezwaren wordt gedaan. Worden deze bezwaren die duiden op te voorziene problemen nader uitgezocht, worden er oplossingen voor bedacht, enz.? Het zou het vertrouwen bij bewoners verhogen als deze nader worden onderzocht en als vast gegeven meegenomen worden in de plannenmakerij. Stel een verplichte checklist op vanuit deze verschillende doelgroepen, zodat hun specifieke knelpunten standaard meegenomen worden en bewoners zich gezien en gerespecteerd voelen. **Maak hierbij gebruik van persona's** en dagindeling/dagtaken, zoals beschreven in het voorbeeld in de bijlage. Heel adequaat had de gemeente eraan gedacht om voorafgaand aan de laatste inloopbijeenkomsten een formulier op te stellen waarop mensen ter plekke hun zienswijze op de Omgevingsvisie Overvecht kenbaar konden maken. Dat werkt echter niet als dat formulier niet bij binnenkomst van de inloopbijeenkomst aan bezoekers uitgereikt wordt. Toen ik bij vertrek tegen sluitingstijd van de bijeenkomst opperde dat zo'n formulier handig zou zijn, bleek het te bestaan, maar alleen ergens	bij aan sociale cohesie, juist wandelen en fietsen zorgt voor sociale cohesie in een buurt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Inzet handhaving is beperkt. Wij zetten mede daarom in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. **Modal split** Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. **HOV/OV** Ook het buurtgerichte OV doet de belangrijkste bestemmingen (station, centrum) aan. Er is dus geen sprake van dat buurtgericht OV alleen naar de HOV haltes rijdt en er dus altijd een overstap nodig is. **Rampenbestrijding**

Nr.	Reactie	Antwoord
	in een mapje in een tas van de gemeentemedewerker. **Het indienen van een zienswijze wordt op deze manier niet aangemoedigd.** c. Het valt op dat in de Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht – die niet ter inzage ligt in het Wijkbureau – het Mobiliteitsplan 2040 genoemd wordt waar het HOV-plan deel van uitmaakt. Dit Mobiliteitsplan is in 2021 door de raad vastgesteld. Het is ongeloofwaardig, lijkt zinloos en zelfs een schijnvertoning dat Overvechters een zienswijze mogen geven op een plan dat al is vastgesteld. Een dergelijke werkwijze voedt wantrouwen. Ook kan ik me niet herinneren dat voorafgaand aan die vaststelling aan bewoners van Overvecht is gevraagd wat zij vinden van dit stedelijke plan, dat ook voor Overvecht grote gevolgen heeft. En voor veel mensen ongunstige gevolgen. **Met al vastgestelde plannen is er geen open participatie van bewoners mogelijk.** Tot slot: De Omgevingswet schrijft voor dat het omgevingsplan bij nieuwe ontwikkelingen rekening moet houden met het bevorderen van de **toegankelijkheid van de openbare buitenruimte voor mensen met een beperking**[3]: **Besluit Kwaliteit Leefomgeving, Artikel 5.158** Voor zover een omgevingsplan voorziet in nieuwe ontwikkelingen met gevolgen voor de inrichting van de De omgevingsvisie heeft invloed op de kwaliteit van de leefomgeving van iedereen. Daarom is het belangrijk dat mensen met een beperking meepraten over de omgevingsvisie van de gemeente. De	Voor het optoppen van een gebouw is een omgevingsvergunning vereist. Alle aanvragen om een omgevingsvergunning dienen te voldoen aan het Bouwbesluit. Hierin zijn ook eisen ten aanzien van brandveiligheid opgenomen. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Door de centrale (autovrije) as wordt de bereikbaarheid van de verschillende buurten door nood-&hulpdiensten via de busbaan juist verbeterd. **Parkeerhubs** Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De veiligheid bij parkeerhubs en de routes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave. Naast autobereikbaarheid is met name ook voor ouderen het goed kunnen lopen (al dan niet met hulpmiddel), fietsen (of bv scootmobielgebruik) en openbaar vervoer van groot belang. Zeker ook omdat niet alle ouderen (op een bepaald moment meer) de mogelijkheid hebben gebruik te maken van een auto. Maar ook autogebruik blijft in Overvecht mogelijk en er blijven parkeerplekken in de wijk. Ten aanzien van AGP's doen we in de omgevingsvisie geen uitspraken over het aantal, hierin volgen we voor Overvecht het stedelijk beleid.

[3] https://vng.nl/sites/default/files/2020-10/20200924_presentatie_webinar_omgevingswet_inclusie.pdf p.22

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omgevingsvisie Overvecht moet daarom helder maken wat de ambities en plannen zijn voor het verbeteren van toegankelijkheid. Belangenbehartigers kunnen belangrijke thema's inbrengen, zoals: - voldoende geschikte woningen voor mensen met een beperking; - het plannen van geschikte woningen zoveel mogelijk in de buurt van voorzieningen; - het verbeteren van de toegankelijkheid van gebouwen; - het toegankelijk inrichten van de openbare ruimte; - veilige routes voor voetgangers. Dit essentiële contact met belangenbehartigers is niet opgenomen in de Omgevingsvisie Overvecht. **-> Hoe gaat de gemeente met deze belangenbehartigers het overleg vormgeven bij de verdere uitwerking van de plannen van de Omgevingsvisie?** Samenvattend Zéker omdat de gemeente haar eigen inspanning om de mening van bewoners op te halen te mager vindt, mogen op deze basis zulke ingrijpende wijzigingen wat mij betreft, en naar mening van iedereen die een handtekening geplaatst heeft, niet doorgevoerd worden. **Eerst is een betere draagvlakmeting nodig.** Ga met veel meer bewoners in overleg, ga naar hen toe en vraag wat zij willen en pas daarop de plannen aan. Volg de aanbeveling van PlanMER (p.258): stel een beeldregieplan op om de verdichting van de wijk in goede banen te leiden. Doe dit dan **sámen met bewoners**. Of anders gezegd: maak waar wat wethouder Eelco Eerenberg zegt: "Niet meedenken, niet meepraten, maar écht zeggenschap voor mensen om wie het gaat. Dan komt er iets uit dat vele malen mooier en beter is dan als een	Mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers hoeven niet in een hub op afstand van de bestemming te parkeren. **Wonen** Uitgangspunten voor toegankelijk wonen zijn opgenomen in o.a. het Actieplan Thuis voor Ouderen. Op pagina 36 van de omgevingsvisie onder 'bouwen aan gemeenschappen' benadrukken we het belang van de gemeenschap en dat we inzetten op het ontwikkelen van verschillende bijzondere woonvormen. **Geluidshinder/luchtkwaliteit en conclusies PlanMER** Op basis van de zienswijzen en adviezen (o.a. van de Commissie mer) is nogmaals gekeken naar de verschillende berekeningen en onderzoeken die zijn uitgevoerd. In het eerdere voorkeursalternatief was verkeersveiligheid een belangrijke reden om bepaalde keuzes te maken. De nadere beschouwing en prioriteiten die uit de zienswijzen naar voren zijn gekomen hebben geleid tot een andere mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER en aanvullende milieu-informatie wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **Samenvattend participatieproces en inhoudelijk** Een niet geheel ingevulde enquête kan ook betekenen voor 95% ingevuld. De ingevulde antwoorden zijn dan wel meegenomen bij de totale opbrengst. Het percentage niet volledig ingevuld is normaal en gemiddeld voor online enquêtes.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wethouder of een professional het zelf verzint.” (de Volkskrant, 25 april 2024, p.13). INHOUDELIJK Dat de groei van de Utrechtse bevolking, en dus ook noodzakelijkerwijs van Overvecht, de stad voor een grote opgave stelt, is een stevige uitdaging. Deze dient sámen met de bewoners vormgegeven te worden. Wat ziet het overgrote deel van de Overvechters als de beste oplossing? Omdat het participatieproces op zo’n manier ingericht is dat het de meeste bewoners in Overvecht niet bereikt, ben ik met hulp van enkele buurtbewoners huis-aan-huis naar bewoners gegaan om hun te vertellen over de plannen in de Omgevingsvisie Overvecht en hun te vragen hoe zij over deze plannen denken. Unaniem waardeerden bewoners de persoonlijke uitleg en toelichting op de Omgevingsvisie. **Het viel op dat 95% van de benaderde bewoners niets wist van de plannen.** Van alle benaderde bewoners konden acht mensen met de plannen instemmen en tekenden daarom niet; drie twijfelden, zowel qua mening over de plannen, als ook omdat zij de gemeente niet vertrouwden om hun gegevens door te geven. De overige benaderde bewoners (402 = 97,54 % van de steekproef) hebben op de handtekeninglijsten aangegeven tegen een aantal plannen te zijn: - afsluiten van straten voor autoverkeer - weghalen van parkeerplekken op straat in woonbuurten - versmallen van de Brailledreef naar 1 rijbaan per rijrichting - verdwijnen van de huidige buslijnen door de wijk. Een selectie van hun reacties: - “Rampenplan” - “Verschrikkelijke plannen” - “Hoe moet ik dan op mijn werk komen”	Uitgangspunt is dat er wel bussen blijven rijden in de buurten, zodat het openbaar vervoer goed bereikbaar is, ook voor mensen die minder goed ter been zijn. Dit staat beschreven in de omgevingsvisie in de paragraaf Veilig en verbonden. In de Omgevingsvisie Overvecht kiezen we ervoor om waar nodig aanvullende verkeersmaatregelen aan te brengen in de verkeersstromen, zodat in de woonwijken vooral bestemmingsverkeer komt te rijden. Hiermee dragen we bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in de woonwijken, en kunnen we tegelijkertijd inzetten op het verbeteren van fiets- en wandelroutes door de wijk. Hiermee willen we het voor de inwoners van Overvecht aantrekkelijker maken om te fietsen en te wandelen. Het klopt inderdaad dat in de milieueffectrapportage wordt beschreven dat de verkeersintensiteit op de wegen die Overvecht ontsluiten verder zal toenemen. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op het gebruik van fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- “Extra kilometers rijden is duur” - “Ze doen toch wat ze (de gemeente) willen” - “Langere reistijd voor auto’s is slecht” - “Overstappen op een buurtbus is onhandig” - “Zijn ze gek geworden” - “Tekentafelbeleid”. **De respons van deze veelzeggende steekproef**, die in korte tijd en met beperkte middelen is uitgevoerd, **geeft aanleiding voor grote zorgen**. Delen A en B, het Participatieverslag en PlanMER[4] heb ik bestudeerd. Door de eerder beschreven vertraging door de gemeente om mij de benodigde documenten op papier beschikbaar te stellen, is het ondoenlijk om te reflecteren op al mijn bevindingen, daarom een selectie. De opgehaalde meningen van bewoners in Overvecht heb ik daarin verwerkt. c. Mobiliteit Van het genoemde criterium van de tienminutenstad is al lang bekend dat dit voor veel ouderen niet haalbaar is. Realistischer is het om de in stedenbouwkundige kringen al jaren gehanteerde **pantoffelafstand (200-250 m)** te gebruiken. Op die manier wordt de door de gemeente gekozen Variant 1 (gebundelde verdichting) voor veel mensen heel wat minder optimistisch. Overvecht kent op dit moment **1222 houders van een gehandicaptenparkeerkaart** (GPK)[5]. Dit zijn allemaal bewoners voor wie autogebruik onontbeerlijk is. Omgerekend komt dat ongeveer	In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Autoverkeer door buurten zorgt verder niet voor sociale binding in een buurt. Een aantrekkelijke straat/buurt met ruimte voor veilig lopen, verblijven, spelen, fietsen en ov draagt daar wel aan bij. En noodzakelijke autoverplaatsingen blijven mogelijk.

[4] In PlanMER staan taalfouten en de nummering bij tabellen en figuren klopt regelmatig niet. Dit gebrek aan zorgvuldigheid geeft geen vertrouwen in de degelijkheid van de rest van het onderzoek.

[5] Bron: gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte en Vergunningen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	neer op één kaart per veertien huishoudens. In PlanMER wordt deze groep bewoners van Overvecht niet genoemd[6]. Uitgaande van de gemeentelijke prognose[7] van het toenemend aantal 75-plussers (2040: + 28,3 %) is het niet moeilijk in te zien dat het aantal GPK-houders in de toekomst groter wordt. Op dit moment is er in Overvecht doorgaans genoeg ruimte om de auto dichtbij huis te parkeren, waardoor aanvraag van een GPK niet/minder noodzakelijk is. In de gepresenteerde Omgevingsvisie houdt de gemeente onvoldoende rekening met deze groep bewoners. De voorgeschotelde meer bankjes op straat maken de afstand tot parkeerhubs of voorzieningen voor deze aanzienlijke groep bewoners met een mobiliteitsbeperking nauwelijks beter bereikbaar. Bij de presentatie van de Merwedekanaalzone (MWKZ) kon nog gezegd worden “je hoeft er niet te gaan wonen” nadat ik soortgelijke problemen schetste voor de nieuwbouwbuurt. Hoewel dit een opmerking is die een bevolkingsgroep uitsluit en niet ‘inclusief bouwen’ te noemen is, ging het in de MWKZ over toekomstige bewoners. In Overvecht echter heeft de gemeente te maken met bestaande bewoners, die er vaak al lange tijd wonen. Voorgenomen wijzigingen in de gebruikelijke manier van wonen en noodzakelijke wijze van verplaatsen dienen met hen rekening te houden. Alle woningen en voorzieningen dienen voor iedereen bereikbaar te blijven. Dat betekent dat in de plannen de aanleg van veel Algemene Gehandicaptenparkeerplaatsten (AGP) opgenomen moeten worden. Anders gezegd: **-> hoe gaat de gemeente beter dan in de gepresenteerde plannen rekening houden met deze grote en groeiende groep GPK-houders, zodat voldaan wordt aan het VN-verdrag Handicap?**	

[6] PlanMer stelt (p.37) wél dat Overvecht minder 65-plussers kent dan de rest van de gemeente Utrecht en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Dit komt niet overeen met ‘Utrecht in cijfers’: Overvecht telt in 2024 0,6 % meer bewoners in de categorie 45 tot 65 jaar oud, en 3,1 % meer 65-plussers dan de gemeente Utrecht.
[7] Op basis van ‘Utrecht in cijfers’.

Nr.	Reactie	Antwoord
	-> hoe gaat de gemeente Voetpaden voor iedereen toepassen? Naast GPK-houders zijn er bewoners in de wijk die voor hun werk afhankelijk zijn van hun auto. Hieronder zijn bewoners die – vertelden zij mij – 's nachts om 4:00 of 5:00 uur op hun werk moeten zijn. Op dat tijdstip is het OV niet beschikbaar, dus moeten zij in de toekomst lopend naar een parkeerhub, wat op dat tijdstip niet aantrekkelijk is en een langere reistijd betekent. In haar plannen voor Overvecht toont de gemeente weinig mededogen met deze groep bewoners. **-> Hoe gaat de gemeente hen tegemoetkomen?** Knips, wegafsluiting en versmalling van wegen Knips tussen woonbuurten en wegafsluitingen leiden tot langere reistijden voor bewoners die van de auto afhankelijk zijn. Voorbeeld: een vrouw schetst op een inloopavond dat zij om boodschappen te kunnen doen door de voorgenomen wegafsluiting veel meer tijd kwijt is dan nu, als zij met de auto naar de supermarkt gaat. De verkeersdeskundige aan de mobiliteitstafel vraagt waarom zij de drie autominuten niet lopend kan doen. Verbijsterd over het gebrek aan inzicht en kennis over hoe mensen in Overvecht leven antwoordt de vrouw: "ik ben een alleenstaande, werkende moeder. U denkt toch niet dat ik naast gebrek aan tijd ook nog energie heb om alle boodschappen voor mijn gezin lopend te halen?!". Daarop had de verkeersdeskundige geen antwoord. PlanMER (p.82) schrijft dat wel (Variant 2) of niet (Variant 1) doorgaand verkeer via woonstraten een "geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht.". Daarmee is **geen rechtvaardiging voor Variant 1** vastgesteld. Sterker nog: uit de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beoordeling ‘gezondheid’ blijkt dat in Variant 2 (gespreide verdichting) sociale cohesie beter scoort dan in Variant 1 (PlanMER, p.136-140). Hoewel bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag (PlanMER, p.68) vragen bewoners van bijvoorbeeld de Tigrisdreef níet om van hun belendende woonbuurten afgesloten te worden. **Zij vragen wél om zeer frequente handhaving op te hard rijden**. Terwijl tijdens de avondspits de verkeersafwikkeling bij de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef en Brailledreef – Taagdreef volgens PlanMER (p.66) nu al in de avondspits onder aanzienlijke druk staat, is het niet verstandig (een deel van) de Brailledreef te versmallen. De inmiddels aangelegde stadsboulevards Marnixlaan en ’t Goylaan bevestigen dagelijks het beeld dat door wegversmallingen vele opstoppingen ontstaan zijn. Een HOV-buslijn is mooi, maar hoeft niet te betekenen dat de Carnegiedreef voor autoverkeer wordt afgesloten. Er is voldoende ruimte voor zowel twee rijstroken als voor een HOV-busbaan. Modal split Een Overvecht met minder autoverkeer en een betere oversteekbaarheid van straten is een loffelijk streven. Uitgaande van het aantal ouderen, mensen met een beperking en noodzakelijk werkgerelateerd verkeer is het echter een illusie en te veel wensdenken dat iedere bewoner in staat is te gaan lopen of fietsen. Verplaatsen in een auto blijft van belang. Het tekort aan personeel en materieel voor (H)OV draagt hiertoe bij. En helaas: “Het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.” (PlanMER,	

Nr.	Reactie	Antwoord

p.215). “Mogelijk”: de vermindering van slechtere luchtkwaliteit staat dus niet vast door modal shift.
-> Hoe gaat de gemeente de plannen aanpassen aan de realiteit van de huidige bewoners van Overvecht?

HOV/OV
De gepresenteerde “keuze tussen twee bus-types” (deel A, p.24) wordt min of meer als een verrijking beschreven. PlanMER stelt “Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden.” (p.222). De genoemde toegankelijkheid gaat voorbij aan de realiteit dat bewoners voortaan beide bus-types nodig hebben om op de plaats van bestemming te komen. Nu kunnen zij doorgaans redelijk dichtbij een bus nemen – als die tenminste rijdt, want ook dat is regelmatig niet het geval. ‘Straks’ is een buurtbus én HOV-bus nodig. Dat betekent overstappen, dus een of meer keren per dag een langere reistijd en het stapeleffect van lopen + OV + HOV + lopen. Ook het inzetten op een tienminutenstad in plaats van pantoffelafstanden heeft een nadelige uitwerking. Daarnaast is de overstap van de ene op de andere bus met een rolstoel, rollator, kinderwagen of boodschappentrolley voor reizigers belastend. De buschauffeur is doorgaans weinig bereidwillig te helpen bij in- en uitstappen. De huidige buslijnen door de wijk opheffen, betekent voor veel bewoners een verarming voor hun mobiliteit. PlanMER stelt zelfs over Variant 1 dat het toegenomen “aantal voorzieningen[8]in de wijk [...] mogelijk minder goed bereikbaar (is) voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk

[8] PlanMER is inconsistent ten aanzien van het grotere aantal voorzieningen in Variant 2: “[...] met gespreide verdichting (is) naar verwachting **meer** kans op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk.” (p.224). En vervolgens: “In dit alternatief (Variant 2) neemt het aantal voorzieningen in de wijk **minder** sterk toe dan in alternatief 1.” (p.225).

Nr.	Reactie	Antwoord
	door de hele wijk.” (p.225). Dit staat haaks op de bewering in Deel B “zodat de centrale OV-as goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden” (p.166). **Behoud van de huidige buslijnen door de woonbuurten hoort bij een inclusieve stad.** Daarnaast is het zeer de vraag of de woonwijken, die van elkaar afgesloten door knips, niet te kleinschalig zijn voor buurtbusjes. **-> Hoe kan de gemeente het reizen per (H)OV werkelijk aantrekkelijk en toereikend houden/maken voor alle leeftijden en alle bewoners?** Rampenbestrijding In een recent rapport (29 april 2024) waarschuwen het Nederlands Instituut Publieke Veiligheid en de brandweer voor de risico’s van o.a. ‘optoppen’. Voor deze mooie manier van extra woonruimte creëren is het noodzakelijk voor de bestaande draagconstructie dat lichter materiaal gebruikt wordt. Dus geen stenen, maar wel brandgevaarlijker. **-> Hoe houdt de gemeente rekening met deze brandveiligheidsrisico’s?** Nu volgens de plannen meerdere woonbuurten slechts één toegangsweg krijgen, geldt ook voor hulpdiensten (brandweer, ambulance, politie) en andere dienstverlenende professionals (o.a. artsen, verloskundigen, thuiszorg, vakspecialisten) dat zij langer op weg zijn om de plaats van bestemming te kunnen bereiken. Behalve een langere aanrijroute is slechts één in- en uitgang zorgwekkend als zich daar calamiteiten voordoen. Voor hulpdiensten geeft dit veiligheidsrisico’s (zie ook het voorbeeld van de gebrekkige doorgang op de versmalde Marnixlaan). Het is daarom de vraag of één toegangsweg tot een woonbuurt verantwoord is. Dat geldt zeker als er	

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer woningen aan de buurt toegevoegd worden. Opheffen van de huidige gebiedsstructuur lijkt niet voor meer veiligheid te zorgen. Het afsluiten van onder andere Carnegiedreef, (deels) Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef voor autoverkeer maakt veel bewoners bezorgd. **-> Hoe zorgt de gemeente voor behoud van veiligheid bij rampen?** Parkeerhubs De in Variant 1 gehanteerde A-norm (PlanMER, p.49) voor parkeren is in stedenbouwkundige termen van toepassing op drukke binnensteden. Overvecht is een buitenwijk van de stad, waardoor de B-norm van Variant 2 realistischer is. Dat parkeren in een parkeerhub voor de meeste GPK-houders door de afstand tot hun huis geen wenselijk alternatief is, heb ik al beschreven. Daarnaast voelen veel ouderen het 's avonds als onveilig om over straat te moeten. Dat maakt dat zij in de avond minder op pad gaan en in feite een **avondklok** opgelegd krijgen. Anderen noemen het risico dat parkeerhubs gebruikt worden als hangplek, en dat met weinig toezicht de kans bestaat dat auto's/werkbusjes leeggestolen worden. **-> Hoe zorgt de gemeente voor voldoende en gegarandeerde veiligheid in parkeerhubs en op straat?** **-> Hoe gaat de gemeente voldoende parkeerruimte onder/bij nieuw te bouwen woningen verplichten?** In de plannen wordt veelvuldig ingezet op mogelijkheden elkaar te ontmoeten in de openbare ruimte. "Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden." (PlanMER, p.257). Maar ook: "Gevoel van onveiligheid[9] kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken." (PlanMER, p.134). Er zijn echter al veel ontmoetingsplaatsen in de wijk, namelijk bij mensen thuis. Dat betekent dat ook leeftijdgenoten van de oudere bewoners, die eveneens van de auto afhankelijk zijn om op bezoek te kunnen komen, het in voorkomende gevallen nodig hebben om dichtbij het te bezoeken adres te kunnen parkeren. Als dat niet meer kan, dreigt minder bezoek voor oudere Overvechters en dus is er het risico van **toenemende eenzaamheid**. Er moeten daarom nóg meer AGP's geplaatst worden dan de geschetste één per veertien woningen. Voor mantelzorgers en thuiszorgmedewerkers geldt eveneens dat parkeren dichtbij het huis waarvoor zij komen noodzakelijk is. Indien er in de toch al niet overdadig beschikbare tijd ook nog twee keer heen en weer gelopen moet worden tussen huis en parkeerhub, zal er minder hulp aan huis geleverd kunnen worden. Dit leidt tot **verwaarlozing** van de hulpbehoevende en extra **overbelasting** van de hulpgevende. **-> Hoe gaat de gemeente deze dreiging voorkomen?** d. Wonen In Delen A en B en in het Participatieverslag staat op verschillende manieren 'wonen voor ouderen' genoemd: dat er **woningen voor ouderen** gebouwd moeten worden en bijzondere woonconcepten als groepswonen, kleinschalige woonvormen en woonzorgconcepten. In deze opsomming is er geen aandacht voor de **toegankelijkheid van nieuw te bouwen woningen**. In de Omgevingsvisie Utrecht wordt	

[9] PlanMER, p.134: "Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk."

Nr.	Reactie	Antwoord

hieraan in algemene termen wel een korte passage geweid[10], maar concrete uitwerking ontbreekt in de Omgevingsvisie Overvecht. Daarin zouden criteria en checklijsten opgenomen moeten zijn over toegankelijkheid, zowel kwalitatief als kwantitatief: wat is de basistoegankelijkheid (bezoekbaar voor mensen met een beperking), hoeveel procent van de woningen wordt toegankelijk met een rollator, bewoonbaar met een rolstoel en hoeveel woningen worden zorggeschikt gebouwd?

Naast aandacht voor woonvormen voor ouderen rept de Omgevingsvisie evenmin over **woonvormen die sociale cohesie stimuleren**. Denk daarbij niet alleen aan de geijkte standaardoplossingen, maar ook aan woonvormen waarbij diverse collectieve behoeftes mogelijk zijn. Bijvoorbeeld bewoners die in een groep willen samenwonen, of wonen en diverse activiteiten willen kunnen combineren. Dat hoeft niet alleen voor leeftijdgenoten, maar kan een mengvorm zijn van bijvoorbeeld ouderen en jongeren samen of gescheiden ouders met kinderen. Woningen voor mantelzorgers die dichtbij ouders wonen zou vanuit het oogpunt van noodzaak en efficiëntie ook mogelijk moeten zijn.

e. Geluidshinder/luchtkwaliteit
Deel B geeft de verschillen aan in verkeersintensiteiten voor Varianten 1 (p.167) en 2 (p.169). In de vergelijking van Variant 1 en 2 valt op dat in Variant 2 vijf van de acht weergegeven verkeersintensiteiten lager (en dus beter) scoren dan in Variant 1. Hierbij valt extra op dat Variant 1

[10] https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/wonen/2019-07-Woonvisie_Utrecht_beter_in_Balans__incl_amendementen_-_schoon.pdf
p.22 en p.34

Nr.	Reactie	Antwoord
	in totaliteit 4500 meer verkeersintensiteiten telt dan Variant 2. PlanMER laat zien dat qua luchtkwaliteit zowel de varianten 1 als 2 negatief scoren (p.110 en p.112). Ten aanzien van geluidsbelasting schrijft PlanMER (p.97): “Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.[11].” . In de studies is niet meegenomen dat waar woonbuurten die in de toekomst slechts één toegangsweg kennen, ook in die straten een toename van geluidshinder en verslechtering van luchtkwaliteit zal optreden. De mitigerende maatregelen om geluidsoverlast te beperken lijken niet reëel: - stil asfalt scheelt 3-4 dB, maar het is de vraag of daar voldoende geld voor is; - de gemeente kiest ervoor om geen schermen te plaatsen tussen bijvoorbeeld NRU en woonstraten; - zogenoemde ‘dove gevels’ (zonder te openen delen aan de straatkant) zullen niet toegepast worden in bestaande woningen. Daarnaast geeft PlanMER aan dat mede door de wijziging van inwonersaantal in Variant 1 de toename van CO2-uitstoot groter zal zijn dan in Variant 2. Op basis van deze conclusies die een verslechtering betekenen van leefkwaliteit is het **onbegrijpelijk dat de gemeente kiest voor Variant 1.** Dit komt niet overeen met de ambitie van een ‘vertraagd Overvecht’ met “stilte, rust en goede luchtkwaliteit” (PlanMER p.60), noch met de gemeentelijke Beleidsnota Geluid en Trillingen: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillingshinder.” (PlanMER, p.87).	

[11] Zie ook: PlanMER, p.93, 96 en 98.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Conclusies PlanMER In de conclusie milieueffecten (PlanMER, p.231-232) scoort Variant 1 op zes thema's beter dan Variant 2. Variant 2 scoort op zes andere thema's beter dan Variant 1. In alle gevallen niet meer dan één punt verschil op een schaal van 1-5. De overige 31 thema's hebben in beide varianten een gelijke score. In de conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven (PlanMER, p.233-234) worden diverse stadsprofielen weergegeven. Variant 2 scoort op meer punten beter dan Variant 1: Variant 1 Verbonden: betere verkeersveiligheid en betere verbinding met Utrecht-centrum Compact: meer voorzieningen langs HOV, maar lopend/fietsend minder bereikbaar Variant 2 Groen: op enkele ambities beter dan Variant 1 Verbonden: socialer ontwikkelperspectief door fijnmazig busnetwerk Compact: meer voorzieningen in de wijk en bereikbaarder Inclusief: meer voorzieningen in de wijk en beter bereikbaar Toekomstbestendig: meer circulariteit Vertraagd: minder toename geluidshinder **Op basis van deze conclusies ligt de keuze voor Variant 1 geenszins voor de hand.** SAMENVATTEND: Participatieproces en inhoudelijk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het gehanteerde participatieproces is ontoereikend en voelt als een ontmoedigingsbeleid: - de gemeente heeft onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheden van Overvechters om te participeren; - de verzonden Wijkberichten geven te weinig informatie; - de informatie die in het Wijkbureau ter inzage ligt, is niet compleet; - op per mail gestelde vragen wordt niet of te traag gereageerd; De Omgevingsvisie is te rooskleurig en te optimistisch opgesteld: - zo staat in Deel A (p.3) dat 2433 bewoners enquêtes hebben ingevuld. Het klopt dat 2433 bewoners begónnen zijn aan het invullen van enquêtes. Slechts 999 echter hebben deze helemaal ingevuld. Dat is 2,85 % van het aantal Overvechters. Bij de laatste online enquête heeft nog net geen derde de vragenlijst hélemaal ingevuld, hetgeen een heel ander beeld geeft. Uit de genoemde aantallen blijkt ook niet of dit allemaal verschillende mensen zijn, of dat dezelfde mensen meerdere enquêtes invulden. **Met haar voorstelling van zaken geeft de gemeente geen eerlijk beeld van werkelijke participatie;** - meermaals wordt gezegd “In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. […] Het buurtgerichte openbaar vervoer wordt in principe uitgevoerd met standaard bussen of kleiner.” (o.a. Deel A, p.23). Getuige de uitspraak van een buschauffeur is dit **niet gegarandeerd**: “We hebben nu al niet genoeg mensen en materieel!”; - de aangelegde stadsboulevards in Utrecht zijn geen succes gebleken. Waar meer mensen komen te wonen is het **niet reëel wegen te versmallen of af te sluiten**. De versmalde Marnixlaan is een goed voorbeeld van hoe te vaak het verkeer vaststaat; - op de NRU staan bijna dagelijks files. Geld om deze drukke weg aan te passen is er niet. Toch kiest de gemeente voor een Variant 1 waarbij de verkeersintensiteit toeneemt;	

Nr.	Reactie	Antwoord

- rekening houdend met toenemende vergrijzing, het huidige en toekomstige aantal GPK-houders en noodzakelijk (werk)verkeer is het niet waarschijnlijk dat de gewenste modal split naar lopen en fietsen gehaald wordt;
- op basis van de conclusies in PlanMER krijgt Variant 2 in totaal een betere score.

Tot slot op basis van de beschreven knelpunten en bevindingen in de diverse documenten nu het antwoord dat ik aan het begin van deze zienswijze aankondigde. Hierin heb ik oordelen verwerkt van iedereen die een handtekening gezet heeft.



Onze stad
Gezond?
Onrust over deels vage plannen en dreiging van vaststaande plannen is niet gezond. Meer geluidshinder en een verslechtering van luchtkwaliteit op vastgestelde wegen is niet gezond voor de mensen die

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs die wegen wonen. De gekozen Variant 1 is ongezonder dan Variant 2. **Gezond? Bij lange na niet voor alle Overvechters.** f.Bereikbaar? Voor hulpdiensten en Overvechters wordt bereikbaarheid een groot probleem indien de plannen van de Omgevingsvisie uitgevoerd worden. Dat geldt ook voor voorzieningen in de woonbuurten en woonbuurten onderling. Terwijl sociale binding met elkaar en met de wijk juist een ambitie van de gemeente is, zullen geïsoleerde buurten door parkeerhubs en wegafsluitingen eenzaamheid en minder binding tussen de woonbuurten onderling veroorzaken. **Bereikbaar? Alleen voor wie in staat is lopend of fietsend afstanden af te leggen. Met ouderen en mensen met een beperking wordt onvoldoende rekening gehouden.** Aantrekkelijk? De huidige Overvechters hebben niet gekozen om in één groot park te wonen waar ze alleen kunnen lopen en fietsen, maar voor een wijk waar ruimte is voor een manier van leven die zij nodig hebben. Plannen die voor een nieuwe wijk al twijfelachtig zijn, omdat het groepen bewoners uitsluit, zijn zeker niet van toepassing op een bestaande wijk. **Aantrekkelijk? De mening van de huidige bewoners van Overvecht is onvoldoende opgehaald, waardoor de aantrekkelijkheid van de plannen niet vastgesteld kan worden.** Voor iedereen? **Zeker níet voor alle bewoners die hun handtekening gezet hebben. Gezien de antwoorden hierboven: nee!**	

Nr.	Reactie	Antwoord
369	Wij zijn het absoluut niet eens met de omgevingsvisie Overvecht op vele punten. We zijn bij een info avond geweest en moeten voor de zoveelste keer constateren dat de gemeente niks met de ingebrachte ideeën en punten van de bewoners heeft gedaan. • Ik woon een paar straten van mijn dementerende moeder die veel zorg nodig heeft. Haar even ophalen om boodschappen te doen vereist straks een rondrit via de al vaststaande randweg. Extra milieu belastende kilometers waarbij we ook nog de meeste tijd stil staan. • De gemeente vergaderd al ruim 30 jaar over een oplossing voor de noordelijke randweg. Nu bedenkt men een onderdoorgang bij de Einsteindreef. Daar is wel geld voor? • Een busstation bij de Rio Brancodreef, midden in de wijk. Waarom niet gewoon op het Industrie terrein een stukje verder op. • Carnegiedreef afsluiten……Een belangrijke verkeersader voor Utrecht. Alsof de Noordelijke randweg deze extra capaciteit aankan. • Smallere straten en fietstraten in overvecht. Er zijn vele ouders in Overvecht die hun hun kinderen verplichten op de stoep te fietsen omdat auto's vaak vlak langs fietsers rijden en/of fietsers afsnijden. Eind resultaat kinderen, ouders, maaltijd bezorgers, ze fietsen allemaal over de stoep. • Veel verkeers beperkende maatregelen resulteren in nog meer betonblokken op straat omdat de gemeente zwaar tekort schiet in handhaven. • De plannen en tekeningen zijn van slechte kwaliteit, en het lijkt erop dat de gemeente redelijk wat woning bezitters moeten uitkopen. • Een groot winkelcentrum wat niet makkelijk bereikbaar wordt voor een deel van Overvecht. Ik vraag me af of ondernemers daar een hoge huur voor willen betalen.	We begrijpen dat er in afgelopen periode veel is gebeurd gedurende het maken van de omgevingsvisie. Dit kans soms zorgen oproepen. We hebben op verschillende momenten geluisterd naar wat bewoners van Overvecht belangrijk vinden en deze input meegenomen bij het maken van de omgevingsvisie. Bij sommige onderwerpen, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel steun. Bij andere onderwerpen, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was er minder draagvlak onder bewoners. We hebben, waar mogelijk, de omgevingsvisie aangepast op basis van wat u heeft aangegeven. Toch zijn er soms keuzes gemaakt die niet door iedereen worden gesteund, bijvoorbeeld omdat er bredere belangen in de stad spelen of omdat we ervoor willen zorgen dat de wijk toekomstbestendig is. We beseffen dat dit niet altijd makkelijk is, en we waarderen uw betrokkenheid daarom des te meer. Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. Voor aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Het gaat niet om een busstation, maar om een bushalte. De HOV-bus over de Rio Brancodreef zal doorrijden naar het bedrijvengebied of naar Zuilen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Parken moeten veiliger en toegankelijker worden. Hoe moeilijk is het om morgen al extra ing te plaatsen. Daar heb je geen visie voor nodig. En wellicht ook de zwervers uit de bosjes halen, en handhaven op fietsers. • De gemeente geeft aan dat er een paar duizend werplekken bij komen, maar ze kunnen niet vertellen waar of bij welk bedrijf. • Er wordt totaal voorbij gegaan aan de problemen op de huizenmarkt. Jonge twintigers met een baan en auto blijven noodgedwongen langer thuiswonen. Wat op zich geen probleem is, maar wat wel resulteert in meer auto's per woning. Om Overvecht beter, veiliger en leefbaarder te maken voor bewoners zijn er met name handhavers nodig om het volgende aan te pakken: • Fietsen op de stoep en in de parken • Parkeren op het trottoir. • Hard rijdende en herrie makende (V8) auto's • Zwervers uit het park • Vervuiling rond afval containers aanpakken. • Auto's parkeren in de tuin terwijl er geen oprit is Ik zou kunnen doorgaan door op iedere slak zout te leggen. De hele visie is een verspilling van tijd en geld. Steek de energie er eens in om te bouwen bij de Ivoordreef	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We gaan de straten in Overvecht zoveel mogelijk inrichten als gewone 30 km/uur (of 15) straten en zetten in op het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in de buurten. Hiermee wordt het veilig voor fietsers om over de rijbaan te fietsen. In de komende jaren worden veel straten opnieuw ingericht. We willen maatregelen dan op een goede permanente manier nemen en niet met betonblokken. Betonblokken kunnen soms wel handig zijn als tijdelijke maatregel. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt. Ook hebben we daarbij de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje

Nr.	Reactie	Antwoord
		gearceerde “Centrale as-gebieden”. Om de verschillende ruimtelijke impact van de programmatische opgave in beeld te brengen per gebiedstype is de verwachte verdeling van de programmatische opgave gevisualiseerd in een taartdiagram. Hieruit wordt duidelijk dat 55-60% van de totale opgave zal landen in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en de Stationsomgeving. De stelling dat er redelijke wa woningbezitters uitgekocht moeten worden klopt daarom niet. In eerste instantie wordt daarnaast het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Het winkelcentrum blijft voor alle vervoerswijzen goed bereikbaar. Autoverkeer moet in de ontwerp omgevingsvisie soms omrijden (iets langere reistijd), maar kan gewoon naar het winkelcentrum rijden. Deels klopt het dat de gemeente nog niet weet waar de werkplekken worden toegevoegd en welke bedrijven dit zijn. De doelen uit de omgevingsvisie vragen nog nadere uitwerking. Dat geldt voor de werkplekken, maar bijvoorbeeld ook voor de extra woningen en de infrastructurele veranderingen. De buurtkaarten geven een indicatie van de aantallen werkplekken die we per buurt nastreven. In hoeverre dit daadwerkelijk haalbaar is, moet blijken uit ondernemersinitiatieven om bedrijven te vestigen of uit te breiden. De omgevingsvisie biedt de beleidsruimte om dergelijke initiatieven positief te beoordelen en te faciliteren.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Met de toevoeging van 5.000 woningen willen we bijdragen aan het oplossen van de problemen op de huizenmarkt. We kiezen hierbij voor een divers aanbod van woningen, zowel huur als koop in verschillende prijscategorieën, wat doorstroming bevordert, zodat ook jongeren een woning kunnen vinden. Ook op korte termijn zijn al veel maatregelen denkbaar om de leefbaarheid te verbeteren. Wij hebben uw voorstellen doorgegeven aan wijkbureau Overvecht. Daarnaast zijn er ook lange termijn maatregelen nodig om de leefbaarheid in de toekomst verbeteren. Deze hebben wij opgeschreven in de omgevingsvisie Overvecht.
370	Hierbij geef ik mijn zienswijze op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040. Mijn zienswijze heeft betrekking op de volgende deelonderwerpen. 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. 2. Knip in mr. Tripkade Ad 1. Aanleggen tunnels onder het spoor. Dit heeft een aantal negatieve gevolgen voor de wijk Tuindorp die in mijn visie niet of onvoldoende meegewogen zijn in de omgevingsvisie. Ik doel dan met name op: a. Toename verkeersonveiligheid. Zo zal aanleggen van de tunnel bij de Van Bemmelenlaan leiden tot een toename van verkeer over de Prof. Ritzema Boslaan richting Tuinwijk/centrum. Het wegennet binnen Tuindorp is niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen (denk aan Thuisbezorgd etc) leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt (of beter: racet) toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke situaties in Tuindorp. b. Sociale onveiligheid. In Overvecht speelt meer sociale onveiligheid dan in Tuindorp. Aan te nemen gevolg van de tunnels is dat de sociale onveiligheid in Tuindorp verder toe zal nemen. c. Kosten. Nadeel van aanleg van de tunnels is dat dit uitermate kostbaar is. Dit weegt niet op tegen de voordelen die de tunnels met zich brengen: er zijn immers reeds meerdere verbindingen tussen Tuindorp en Overvecht op slechts enige tientallen tot maximaal enige honderden meters van de geplande tunnels. Daarmee kunnen de schaarse middelen van de gemeente (betaalde belasting door haar inwoners) beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen. ad 2. Knip in Mr. Tripkade. Aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename (verdubbeling?) van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat	

Nr.	Reactie	Antwoord
	autoverkeer uit het westen van de wijk Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren. Ik merk dat bovenstaande punten breed leven in de wijk Tuindorp. Met name de aan te leggen tunnels leiden tot veel onrust onder de bewoners van de wijk Tuindorp. Ik verzoek u hierbij voorgaande punten mee te nemen bij het vervolg. In mijn visie zal dat er toe moeten leiden dat de voorgenomen tunnels niet opgenomen worden in het definitieve plan.	
371	Middels deze e-mail wil ik bezwaar maken tegen de ontwerp omgevingsvisie voor de wijk Overvecht, specifiek met betrekking tot de plannen voor de Zamenhofdreef. Als eigenaar van Dierenkliniek Zamenhofdreef, gevestigd op Zamenhofdreef 60, en tevens bewoner van dit pand, heb ik ernstige zorgen over de gevolgen van de voorgestelde veranderingen voor mijn woning en mijn bedrijf. De Zamenhofdreef behoort volgens de omgevingsvisie tot het rode, hoogstedelijke gebied. De plannen om deze weg autovrij te maken en te transformeren naar een groene boulevard, gecombineerd met de voorgestelde wegafsluitingen, zullen een grote impact hebben op de bereikbaarheid van mijn dierenkliniek. Hieronder geef ik enkele specifieke punten van bezwaar aan: • Toegankelijkheid voor auto's: Veel van mijn klanten zijn diereigenaren die afhankelijk zijn van een auto om bij de kliniek te komen. Dit geldt vooral voor ouderen, mensen die slecht ter been zijn, en eigenaren van grote honden met mobiliteitsproblemen. Het autovrij maken van de Zamenhofdreef zou de toegankelijkheid ernstig beperken en	Uw pand/ de Dierenkliniek zal ook in de toekomst bereikbaar blijven met de auto via de Lemnosdreef. Met het autovrij maken van de Zamenhofdreef bedoelen we vooral de hoofdstroom zoals die met name tussen Theemsdreef en Einsteindreef rijdt. Bestemmingsverkeer voor de bestemmingen langs de Zamenhofdreef blijft mogelijk, mogelijk in de toekomst wel via een iets andere route. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Uw kliniek blijft goed bereikbaar met de auto. In de toekomst, waarbij in de omgeving meerdere aanpassingen worden gedaan in het autonetwerk, blijft de belangrijk(st)e toegangsroute vanaf de Einsteindreef via Humberdreef en Theemsdreef in ieder geval beschikbaar. Wij begrijpen uw zorgen goed. Sloop en nieuwbouw kunnen inderdaad impact hebben op de dagelijkse gang van zaken. In de beleidsnota beschrijven we de toekomst voor Overvecht in 2040. Dit proces verloopt

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarmee de toegang tot noodzakelijke veterinaire zorg bemoeilijken. • Parkeergelegenheid: Momenteel is er voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van de kliniek, wat essentieel is voor het goed functioneren van de praktijk. De verwijdering van parkeerplaatsen in de buurt van de kliniek zal leiden tot een tekort aan parkeerplaatsen voor mijn klanten, wat hen verder ontmoedigt om naar de kliniek te komen. • Spoedgevallen: Mijn kliniek behandelt regelmatig spoedgevallen, waarbij snelheid cruciaal is voor de gezondheid en het welzijn van de dieren. In situaties waarin minuten het verschil kunnen maken, is een goede en snelle bereikbaarheid van levensbelang. De voorgestelde verkeersmaatregelen zullen deze spoedbereikbaarheid ernstig aantasten. • Bedrijfscontinuïteit: De mogelijke sloop en nieuwbouw in dit hoogstedelijke gebied kan niet alleen voor tijdelijke, maar ook voor langdurige overlast en verminderde toegankelijkheid zorgen, wat de continuïteit van mijn praktijk ernstig in gevaar kan brengen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor mij en mijn onderneming, maar ook voor mijn werknemers. • Gezien de bovengenoemde bezwaren verzoek ik u dringend om de plannen voor de Zamenhofdreef te heroverwegen. Ik vraag u om rekening te houden met de unieke positie en functie van mijn dierenkliniek binnen de wijk Overvecht en om alternatieve oplossingen te zoeken die de bereikbaarheid en parkeergelegenheid waarborgen. Ik sta open voor een constructief gesprek en ben bereid om mee te denken over mogelijke oplossingen die zowel de ontwikkelingsdoelen van de gemeente als de belangen van mijn onderneming en mijn klanten kunnen dienen.	stap voor stap; de beleidsnota geeft daarbij richting, maar niet alles kan en gaat in één keer worden gerealiseerd. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie proberen we zoveel mogelijk rekening te houden met het behouden van de continuïteit van ondernemingen.
372	**Opmerkingen op de Omgevingsvisie** Wij vragen u om onderstaande opmerkingen te verwerken.	Wij herkennen het standpunt van de HDSR waarbij het volledig kunnen beschikken door HDSR over een nieuwe (alternatieve) locatie randvoorwaardelijk is om de huidige locatie te kunnen herontwikkelen. Zo

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. In de Omgevingsvisie op blz. 73 staat een voorbehoud voor het ontwikkelen van de locatie van de rioolwaterzuivering (RWZI). Wij vragen u om dit voorbehoud uit te breiden met de volgende zin: "*Pas wanneer een alternatieve locatie en de logistieke verplaatsing van de RWZI 100% zijn uit onderhandeld, de nieuwe locatie planologisch verankerd is en de nieuwe RWZI operationeel is, kan het huidige RWZI terrein een alternatieve bestemming krijgen.* Deze formulering sluit aan op de gesprekken die de gemeente en HDSR bestuurlijk voeren over de toekomstige ruimtelijke invulling van het terrein. Juist omdat hierover in het verleden verschil van inzicht bestond, pleiten wij ervoor om ons voorbehoud zo compleet mogelijk in de visie op te nemen. 2. Op de buurtkaart voor Zamenhofdreef e.o. is helemaal geen voorbehoud opgenomen in de tekst over de zuivering: *"Een deel van het RWZI-gebied wordt op termijn een hoogstedelijk gebied met wonen, werken en voorzieningen dat aansluit bij Overvecht Centrum".* Wij vragen u om hieraan toe te voegen dat dit pas mogelijk is na verplaatsing van de zuivering.	nemen wij het op in de Omgevingsvisie. De voorgestelde suggestie nemen wij niet over, deze bevat gedetailleerde afspraken die nader moeten worden afgestemd. De buurtkaart Zamenhofdreef is conform uw voorstel aangepast.
373	1. Cliënten zijn reeds geruime tijd eigenaar van voorgenoemde locatie gelegen in Overvecht Centrum. Het pand is gelegen binnen het gebied waar de Omgevingsvisie betrekking op heeft. Naast de Omgevingsvisie vinden er sinds geruime tijd (in ieder geval sinds 2001) ook gesprekken plaats en worden er plannen gemaakt over de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Een ontwikkeling die in beginsel wordt gesteund door cliënten, hetgeen niet het geval is wat betreft de concrete uitwerking ervan. Kortgezegd zijn cliënten het niet eens met het verloop van het proces en hetgeen nu is opgenomen in het Masterplan 1.5.Vaststelling van dit plan is een gemiste kans en leidt tot schade bij de cliënten. In dat kader wordt graag verwezen naar de brief van cliënte d.d. 17 mei 2024 omtrent dit Masterplan (zie bijlage 1). 2. Tot grote verbazing van cliënten lijken onderdelen van Masterplan 1.5 ook te zijn verwerkt in onderhavige Omgevingsvisie. Cliënten hebben derhalve eveneens bezwaar tegen de Omgevingsvisie. De inhoud van de brief d.d. 17 mei 2024 (bijlage 1, voornoemd) dient	Het Masterplan doorloopt een eigen traject. In september 2024 heeft er een gesprek plaatsgevonden met u en het team van het Masterplan waarin we dit besproken hebben. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. De toegangsweg is ingetekend op de plek van de bestaande toegangsweg. In de omgevingsvisie Overvecht is niet aangegeven waar gebouwen zoals een parkeergarage komen. Wat in de omgevingsvisie Overvecht hier is opgenomen over parkeervoorzieningen klopt inderdaad niet. Dit zal worden aangepast. De bedoeling is dat het parkeren wordt ondergebracht in gebouwde

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarom hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. In aanvulling op deze brief treft u hieronder een nadere toelichting aan van cliënten waarom zij het niet eens zijn met de Omgevingsvisie. 3. Zo is in de Omgevingsvisie (zie p. 29 deel a) opgenomen dat ter plaatse van het pand van cliënten een toegangsweg voor de buurt wordt gerealiseerd. Met verwijzing naar de als bijlage 1 meegezonden brief zijn het hier niet mee eens. Het is niet onderbouwd waarom de weg hier moet komen. Het betreft een grote wijziging terwijl een meer voor de hand liggende toegangsweg voor de buurt is gelegen ter plaatse van het kruispunt met de Rhonedreef. De gronden rondom dit kruispunt zijn al van de gemeente en hier zijn ook al veel parkeerplaatsen gelegen. Parkeerplaatsen met de bestemming Verkeer, waar dus ook op een relatief eenvoudige wijzig op gemeentegrond een parkeergarage kan worden gerealiseerd. Kortom, cliënten verzoeken u de tekening te wijzigen en de toegangsweg hier te verwijderen althans te bevestigen dat op de locatie van cliënten geen parkeergarage zal worden gerealiseerd. 4. In de Omgevingsvisie is de locatie van cliënten aangewezen als hoogstedelijk gebied met bijbehorende functies en bouwhoogten (p. 36 en 30 deel A). Evenwel is in voornoemd Masterplan 1.5 voor Overvecht centrum ter plaatse van de locatie van cliënten een parkeergarage ingetekend en dus geen hoogbouw met een functie die overeenkomt met het programma zoals opgenomen op p.40 van de Omgevingsvisie. Daarbij is in de Omgevingsvisie voor het Hoogstedelijk gebied expliciet opgenomen dat functies als parkeren worden opgenomen binnen de te ontwikkelen gebouwen. Kortom een parkeergarage- /hub zoals opgenomen in het Masterplan 1.5 is hiermee in strijd. Graag verzoeken cliënten te bevestigen dat het Masterplan 1.5 in strijd is met de Omgevingsvisie zodat het Masterplan hierop kan worden gewijzigd. 5. Voorts is de afbeelding, weergegeven op pagina 5 van deel A, dat er ter plaatse van de locatie van cliënten alleen voorzieningen worden gerealiseerd. Dat is niet juist. Cliënten staan er in beginsel voor open om voorzieningen te realiseren op haar locatie (op begane grond),	parkeervoorzieningen. Dit kan in combinatie met andere functies zijn, maar ook losse parkeergarages, boven- of ondergronds. In de omgevingsvisie is het totale Masterplan Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Ook op de afbeelding waarnaar u verwijst is dit weergegeven als 1 gebied waarbij verwezen wordt naar het Masterplan. Op de kaarten op pagina 165 van deel B van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht 2040 stonden geen parkeergarages aangegeven. Dit past ook niet bij het abstractieniveau van de omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	maar op de verdiepingen is het voornemen om woningen te realiseren. Graag verzoeken cliënten dit in de Omgevingsvisie te verduidelijken. 6. Ten slotte, lijkt op de afbeeldingen in hoofdstuk Mobiliteit vanaf Deel B te zijn weergegeven (zie o.a. afbeelding op p. 165) waar het de bedoeling is dat parkeergarages/ -hubs moeten worden gerealiseerd. Hierbij lijkt ook de locatie van cliënten te zijn aangewezen als locatie voor het realiseren van een parkeergarage/ -hub. Cliënten zijn het hier niet mee eens. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente een publieke functie voorziet op de locatie van een private partij terwijl de gemeente in hetzelfde gebied over voldoende grond beschikt met ook de juiste bestemming om een parkeergarage te realiseren (namelijk verkeer). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage . Graag verzoeken cliënten deze tekeningen te wijzigen en te bevestigen dat er geen parkeergarage/ -hub is voorzien op hun locatie. 7. Cliënten verzoeken u met inachtneming van het voorgaande om de Omgevingsvisie te wijzigen.	
374	Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn. Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces. Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten.	*Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie. *Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER.

Nr.	Reactie	Antwoord
	NRD en PlanMER De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link). Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn. **PlanMER** Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b. **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht** De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.). Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met	*Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef

Nr.	Reactie	Antwoord
	beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd. **Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven** Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd. **Ontbrekende thema's / indicatoren** Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om:	afrijdt via Mr. Tripkade). In de (ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling. *Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit* Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen*

Nr.	Reactie	Antwoord
	• **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen • het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht • het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU) Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1. **Geen weging toegepast** Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*." Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd! **Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen** Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen	Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot* In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages. **Verkeer** In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2. • Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen. • In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75. • De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**. • Onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter ‘verschuiving van autoverkeer’. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator ‘verkeersafwikkeling’ wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan	In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersafwikkeling, namelijk voor ‘verbeterde leefkwaliteit’. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator ‘kruispunten’ worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de ‘zoekplaatjestabellen’ hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken “*de intensiteiten (bij 2x2* *rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*”. Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gezondheid • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1. **Ruimtelijke kwaliteit** Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden: • P. 189: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 1 onder de parameter 'structuur' als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden. • P.191: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 2 onder de parameter 'structuur' als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er 'in meer buurten ingrepen' worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden. • P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter 'identiteit' (ook vallend onder	

Nr.	Reactie	Antwoord

‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2.

• P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1.

• P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van

(maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien.

Energie

Op p.13 staat vermeld: “*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*”
Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2).

• De parameter ‘totaal energieverbruik’: Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder ‘energieverbruik’, maar daar wordt voor

Nr.	Reactie	Antwoord

Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er “relatief veel” grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.)

Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen.

CO2-uitstoot

• Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.

• Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2.

Conclusie milieueffecten

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate. **Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie** In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar. Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn. **Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven. **Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!** Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd. **7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum** In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen: • Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*." Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden. • Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet. **Subjectiviteit en vooringenomenheid**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3. • In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat "*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*". Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen. • In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80. • Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, 'Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven') wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer. Die mitigerende maatregel wordt gevonden in "extra scherp parkeerbeleid" **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt). **Procedure** Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER. Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu 'dus maar' simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.** De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
375	Als woningcorporaties die actief zijn in Overvecht dienen wij een gezamenlijke zienswijze in op de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Wij zijn eigenaar en verhuurder van 2/3 deel van alle woningen in de wijk. We zien dat het ondanks al onze investeringen nog niet goed gaat met Overvecht en de Overvechters. Een Omgevingsvisie zou moeten helpen om door ruimtelijke ingrepen de wijk Overvecht te verbeteren. De ontwerp visie die nu voorligt, dient dit doel onvoldoende en wel om de volgende redenen: ***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** Er is in Overvecht mooi groen dat we allemaal willen koesteren. Maar er zijn ook enorm veel verhardingen, overmatig laagwaardig groen, lelijke achterkanten en nare plekken waar mensen zich onveilig voelen. De corporatiewoningen, met een naar sociaaleconomische status steeds meer eenzijdige bewoners-samenstelling, staan geconcentreerd bij elkaar in de (gele) woonbuurten. Concentratie van de verdichting en	***De visie richt zich te weinig op de plekken die aandacht vragen*** We zijn het er over eens dat ook de gele woonbuurten echte verbetering nodig hebben en dat onderschrijven we ook in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie kiest voor grote woningaantallen in Overvecht Centrum en het stationsgebied en in iets mindere mate langs de Centrale As. De omgevingsvisie kiest ook voor kleinschalige ontwikkelingen in de gele buurten. Juist kleinschalige transformaties van (corporatie)bezit (zoals optoppen, uitbuiken en bijbouwen) of kleinere nieuwbouw ontwikkelingen in combinatie met herinrichting van de openbare ruimte, levendige plinten en kleinschalige voorzieningen, zullen een kwaliteitsimpuls in leefbaarheid en veiligheid geven aan de gele woonbuurten. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel***

Nr.	Reactie	Antwoord
	vernieuwing langs de centrale as, zoals de ontwerp omgevingsvisie nu voorstelt, draagt onvoldoende bij aan het verbeteren van deze buurten. De corporaties pleiten voortdurend voor ruimte om juist in de woonbuurten te vernieuwen. Daar waar de problemen liggen, ligt ook de sleutel tot verbetering. Het bouwen van nieuwe woningen voor diverse doelgroepen is een kans om bij te dragen aan betere leefbaarheid, veiligheid, veerkracht, doorstroomkansen voor Overvechters, minder eenzijdig maken van de bevolkingssamenstelling, draagvlak voor voorzieningen, een prettige openbare ruimte met een menselijke maat, ogen op straat en functiemenging. ***Het gekozen model van verdichting dient onvoldoende het bovenliggende doel*** De keuze voor het model met geconcentreerde verdichting gaat gepaard met zeer vergaande ingrepen in de verkeersstructuur van de wijk. Onze bewoners verzetten zich daartegen. En de herontwikkeling van shoppingcenter Overvecht, de grootste en belangrijkste verdichtingslocatie, komt ermee op losse schroeven te staan. Het alternatieve model met meer verspreide en organische ontwikkeling van de bestaande buurten is op dat vlak veel minder ingrijpend en past veel beter bij onze gezamenlijke doelstellingen voor Overvecht. De ontwerp omgevingsvisie kiest onverkort voor het geconcentreerde model. De onderbouwing daarvan is pas bij de ter inzagelegging gedeeld. Uit de onderliggende onderzoeken blijkt dat het tweede model een gelijkwaardige of zelfs betere score op de te realiseren doelen van de gemeente heeft. Onze oproep is dan ook om samen op zoek te gaan naar een model dat de realisatie van concrete plannen dichterbij brengt. ***De haalbaarheid staat onder druk*** De concept omgevingsvisie kiest voor geconcentreerde verdichting langs de centrale as, op plaatsen waar voor een groot deel goede, gerenoveerde corporatiewoningen staan. Wij achten het niet realistisch	De keuze voor de grootste verdichting in Overvecht Centrum, stationsgebied en langs de centrale as gaat hand in hand met de keuze voor de mobiliteitsstructuur. Voor de toevoeging van 5000 woningen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk (relatief minder auto's). Er moeten goede alternatieven zijn zoals een centrale HOV-as en een fijnmazig fiets-en voetgangsnetwerk. Zo houden we de wijk ook met de auto bereikbaar. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. Op basis van de zienswijzen over de knips hebben we de visie op dit punt aangepast. In plaats van de knips tussen de buurten (om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren) kiezen we voor mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. Eerst zullen we de buurten gaan herinrichten. De centrale as maken we zoveel mogelijk autovrij. ***De haalbaarheid staat onder druk*** De uitvoering van de Omgevingsvisie is geen eenvoudige opgave. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal gaan over plannen op gemeentegrond, maar even zozeer zijn wij voor de uitvoering van deze omgevingsvisie afhankelijk van initiatieven van anderen. De omgevingsvisie biedt daarvoor het kader. Op de kaart ruimte voor groei

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat op veel van deze plekken substantiële verdichting van de grond komt. De keuze voor geconcentreerde verdichting vraagt om compensatie van groen en parkeren in de woonbuurten. Onder andere daardoor zijn de randvoorwaarden om daar tot ontwikkeling te komen weinig realistisch. De haalbaarheid staat op voorhand al te veel onder druk. ***Integraal en samen*** De ontwikkeling van nieuwe woningen zal vooral gaan over plannen en projectvoorstellen op gemeentegrond. De gemeente heeft de regie maar bouwt niet zelf, dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen te maken op gebiedsniveau, niet plot voor plot. We hebben goede partijen aan tafel die zich willen committeren aan de lange termijn, aan zoet en zuur, aan een gezamenlijke coalitie. Het hoeft niet exclusief, het kan zonder veel problemen Didam-proof worden afgesproken. Het tenderen van locaties past daar niet goed bij. Wij doen een dringende oproep aan de gemeenteraad om samen deze ontwerp omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer en betere kansen biedt op concrete en haalbare plannen die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	staat daarover: Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Het klopt dat de gemeente een regierol heeft. Het is zeker niet de bedoeling plot voor plot te tenderen. En onderschrijven dat ontwikkelingen in samenhang gezien moeten worden, programmatisch en ruimtelijk, en integrale afwegingen moeten op gebiedsniveau gemaakt worden. We hebben dit overgenomen in de uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Voor de selectie van marktpartijen zijn we als gemeente gehouden aan regels en zullen het Didam-arrest daarbij in achtnemen. **Tot slot** In de gesprekken die we in de afgelopen periode gehad hebben over de ontwerp omgevingsvisie bleek dat we zien dat in alle verschillende gebieden (van geel tot rood) ingrepen nodig zijn. We hebben een aantal aanpassingen gedaan in de omgevingsvisie omdat duidelijker te omschrijven. We hebben gezamenlijk geconstateerd dat de haalbaarheid verder onderzoek vraagt met inspanningen van beide kanten. We hebben afgesproken om gezamenlijk het gesprek op te starten naar welke samenwerkingsvorm het beste past om uitvoering te geven aan de omgevingsvisie.
376	1- d**e fiets- en voetgangerstunnel naar Tuindorp die uitkomt op de Professor van Bemmelenlaan**: De noodzaak van deze tunnel zie ik niet in. Er is een onderdoorgang bij de Meester Tripkade op ca. 200 meter van de nu ingetekende tunnel voor fietsers en voetgangers. Deze tunnel komt midden in de wijk Tuindorp uit en deze wijk is alleen bestemmingsverkeer voor bestemmingsverkeer. Muv de personen die	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan de overkant naast het station wonen en in Tuindorp moeten zijn en vice versa zal deze tunnel m.i. geen toegevoegde waarde hebben. De kosten voor de aanleg van zo'n tunnel lijken mij niet in verhouding staan tot hetgeen het oplevert. Ook vanuit leefbaarheids- en veiligheidsoogpunt lijkt mij een tunnel op deze plek niet wenselijk. Een tunnel kan een aantrekkingskracht hebben op personen die zich graag buiten het zicht op houden (overlast door jongeren of andere personen) of een vluchtweg willen (inbrekers). Een tunnel is een ideale plek voor personen om te hangen/ zich op te houden omdat het in een tunnel droog is als het regent en verlicht in het donker. 2- **de hoogbouw rondom station Overvecht**: aan de oostkant van het station, naast de huidige kantoorpanden van de PO & VO raad. Voor alle huizen op de ALbrecht Thaerlaan betekent dit dat het zicht aanzienlijk verandert; van vrij weg kijken naar hoge woontorens. Dit betekent een waardevermindering van de huizen. 3. **Autoluw/vrij maken van tunnel Meester Tripkade**: Het is een mooi streven om de wijk groener te maken, maar m.i. komt het niet de leefbaarheid van de stad ten goede als auto's uit de stad worden geweerd. En dat lijkt wel het doel van dit plan. In de binnenstad begrijp ik dat auto's zoveel als mogelijk geweerd worden, maar in de stadswijken daaromheen moeten mensen hun auto kunnen parkeren en kunnen gebruiken voor woon-werkverkeer. De Meester Tripkade is een weg die Overvecht met de Kardinaal de Jongweg verbindt en ook met Tuindorp. Als hier geen auto's meer kunnen rijden, zullen automobilisten omrijden via winkelcentrum Overvecht of de Winklerlaan en dus meer kilometers rijden en meer vervuiling. Dit lijkt mij dus geen wenselijk plan.	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw zicht en of dit waardevermindering van huizen tot gevolg heeft. Dit is nu nog niet te zeggen. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
377	**Ambities en keuzes volgens de ontwerp-omgevingsvisie** De ontwerp-omgevingsvisie, die sinds april 2024 is in te zien, legt de ambities vast voor de wijk Overvecht. Deze ambities zijn:	In de Ontwerp Omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Toevoeging van minimaal 5.000 woningen • Toevoeging van minimaal 3.000 werkplekken • Versterking, verbetering en uitbreiding van groen met 80 hectare • Klimaatadaptief en toekomstbestendig maken van Overvecht • Uitbreiding sport- en speelvoorzieningen met 3-4 voetbalvelden • Uitbreiding onderwijs, zorg en cultuurvoorzieningen (groeien mee met het aantal woningen) • Betere verbinding binnen de wijk en met de rest van de stad • Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer • Verandering naar aardgasvrij en circulair bouwen. In grote lijnen kiest de gemeente er in de ontwerp-omgevingsvisie voor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het toekomstige Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV), hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Op het bedrijventerrein Nieuw-Overvecht wordt ingezet op intensivering van de productiefunctie. In de gemengde zone op het bedrijventerrein wordt ruimte gegeven voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen, zodat optimaal gebruik kan worden gemaakt van de nabijheid van de toekomstige HOV-halte. In de ontwerp-omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om in deze gemengde zone geen woonfunctie toe te staan. **Overwegingen in de ontwerp-omgevingsvisie** • In de ontwerp-omgevingsvisie wordt uiteengezet dat de gemeente graag ruimte wil bieden voor zowel ‘groei’ als ‘behoud’. Op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer voorziet men kansen om meer woningen te bouwen. Daar is ruimte voor hogere gebouwen met daarin voorzieningen, woningen en werkplekken. Voor het bedrijventerrein Nieuw Overvecht geldt dit uitsluitend voor werkplekken.	Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Daarnaast wordt verwacht dat woningbouw (of de mogelijkheid van woningbouw) voor een ongewenst extra prijsopdrijvend (speculatie-)effect zal zorgen. Dit beperkt bedrijven in hun (groei- of vestigings)mogelijkheden en beperkt transformatie van bedrijven naar andere bedrijvigheid. Grond- en vastgoedprijzen stijgen bij het openhouden van de woningbouwoptie in de hoop op een waardesprong, waardoor nieuwe bedrijfsvestigingen of uitbreidingsmogelijkheden van bedrijven minder kansrijk worden. Tot slot, er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). We zien op veel plekken in de stad diverse bedrijfspanden en –percelen transformeren naar wonen. De hoeveelheid ruimte voor bedrijven met een gemiddelde of hogere milieucategorie (in dit geval 3.1 en 3.2) en de bijbehorende specifieke (MBO-)werkgelegenheid komt daardoor in de knel. Wij hopen met de keuze om geen wonen toe te staan op bedrijventerrein Nieuw Overvecht een bijdrage te leveren aan de benodigd ruimte voor werken en werkgelegenheid. Een expliciete keuze vóór bedrijvigheid en geen nieuwe woningen op bedrijventerrein Nieuw Overvecht draagt bij aan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In de visie worden de Franciscusdreef en de Einsteindreef expliciet genoemd als stadsentrees van de wijk, terwijl deze dreven door veel bewoners nu nog als barrières worden ervaren. Ze zijn erg breed en ruim opgezet, het oversteken gaat moeizaam en er is weinig sociale controle. Door het toevoegen van bebouwing aan deze stadsentrees wil de gemeente zorgen voor meer levendigheid op straat en fijnere plekken. • De gemeente wil graag zorgen voor een fijne beleving op straatniveau. De bestaande anonieme begane grond (bijvoorbeeld de garageboxen) krijgt functies en wordt meer open. Bij nieuwbouw wil de gemeente een aantrekkelijke, levendige begane grond, met entrees aan de straat en zicht op de straat en het groen. De gemeente streeft naar prettige overgangen tussen gebouwen en straat en het groen en wil graag zorgen voor meer verbinding en contact met elkaar. Hiertoe wil de gemeente dat vooral de eerste twee bouwlagen aantrekkelijker maken. • De gemeente streeft er ook naar om af te stappen van grote verharde parkeervelden en wil bij nieuwe ontwikkelingen overgaan op gedeelde gebouwde auto- en fietsparkeervoorzieningen. Ook ziet de gemeente graag andere voorzieningen zoals het laden en lossen en afvalinzameling graag inpandig opgelost worden. • De gemeente zoekt in Overvecht ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streeft de gemeente naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector (hoewel deze verdeling geen doel op zich is, meer een ontwikkelrichting). De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Toekomstige bouwprojecten zullen worden getoetst op bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Ook is er de wens om specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen mogelijk te maken. Met deze	investeringsbereidheid onder bedrijfsvastgoed-eigenaren en ondernemers. Dat draagt bij aan verduurzaming, intensivering van het ruimtegebruik en de werkgelegenheid, en daarmee een kwaliteitsverbetering van de stad. Bovenstaande uiteenzetting leidt ertoe dat het voor de gemeente op dit moment niet opportuun is om conform jullie verzoek het initiatief waarbij wonen en werken wordt gecombineerd te onderzoeken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woonvormen bestrijdt de gemeente eenzaamheid en krijgen kwetsbaren een steuntje in de rug. **Gemeentelijke visie op werken** • Uitgangspunt in de ontwerp-omgevingsvisie is dat waar er woningen bijkomen, er ook commerciële, maatschappelijke en culturele voorzieningen en werkplekken bij moeten komen. Zo ontstaat een goed functionerende wijk. De gemeente streeft naar een goed woon-werkmilieu voor de inwoners van Overvecht, waarbij baankansen dicht bij huis te vinden zijn en er voldoende opleidings- en doorgroeimogelijkheden zijn. Om dit te realiseren moeten er 3.000 banen worden toegevoegd in Overvecht tot 2040. • Overvecht kent in vergelijking met Utrecht een lage participatie op de arbeidsmarkt. Daarom vindt de gemeente het belangrijk om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die in aard en omvang aansluit bij de kenmerken van de beroeps)bevolking in de wijk. De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en deeleconomie. De stad Utrecht ziet voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs. Er is door de gemeente nog geen onderzoek gedaan naar wat dit precies betekent voor Overvecht. • Omdat Utrecht de groei van bedrijven en het vestigen van nieuwkomers wil blijven faciliteren (terwijl er vrijwel geen nieuwe bedrijfsterreinen meer bijkomen), kiest de gemeente voor intensivering van het ruimtegebruik voor economische activiteiten. De focus ligt en blijft liggen op stadsverzorgende bedrijven, (creatieve) maakbedrijven, bouw-, techniek-, circulaire- en verduurzamingsbedrijven, MKB en stadsdistributie. Door het niet toestaan van de woonfunctie wil de gemeente conflicten voorkomen tussen de functie wonen en de benodigde milieuruimte van bedrijven. **Ontwikkellocatie Franciscusdreef 82-90, Utrecht Overvecht**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Beleggingsmaatschappij De Hoge Dennen Vastgoed is eigenaar van het pand aan de Franciscusdreef 82-90 op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Het betreft een perceel van ruim 10.000 m2, dat deels is bebouwd en verhuurd aan commerciële partijen, zoals een grote Jumbo, Basic Fit, Jumper en Motomonks. De rest van het perceel is in gebruik als verhard parkeerveld. De bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur en De Hoge Dennen heeft daarom medio 2022 aan ontwikkelaar Sustay gevraagd om een herontwikkelingsplan uit te werken. Initiatiefnemers hebben hierbij gezocht naar mogelijkheden die zoveel mogelijk aansluiten bij de ambities van de gemeente. In die periode, medio 2022, bood het geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Overvecht 1e Herziening' de mogelijkheden om een herontwikkeling met woonfunctie mogelijk te maken. Over het hele plangebied lag de gebiedsaanduiding 'Wro – zone – wijzigingsgebied 5' waarbij burgemeester en wethouders bevoegd zijn om de bestemming 'Bedrijventerrein' te wijzigen ten behoeve van een woonfunctie, mits aangetoond kan worden dat er geen ruimtelijke en milieukundige belemmeringen optreden. In de Ruimtelijke Structuurvisie Utrecht (RSU2040) wordt bedrijventerrein Nieuw Overvecht aangeduid als werklocatie met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen. De strook langs de Franciscusdreef wordt in de verbeelding aangeduid als 'gemengd stedelijk milieu' met als belangrijkste ruimtelijke ingrepen: transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef. Om bovenstaande redenen (a. huidige bebouwing is aan het einde van haar technische levensduur, b. bestemmingsplan bood mogelijkheden voor functiewijziging naar wonen en c. aanduiding in de gemeentelijke structuurvisie van gemengd stedelijk milieu langs de Franciscusdreef) startte De Hoge Dennen Vastgoed een onderzoek naar een kwaliteitssprong voor deze locatie, dat bijdraagt aan zowel de woningbouwopgave als de ambitie om bedrijvigheid toe te voegen. Na	

Nr.	Reactie	Antwoord
	afronding van deze studie gaf de gemeente aan de plannen nog niet te kunnen toetsen aangezien eerst een omgevingsvisie moest worden opgesteld. In de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wordt de eerdergenoemde strook langs de Franciscusdreef aangeduid als ‘gemengde zone bedrijventerrein’, waar bedrijvigheid kan worden gemengd met sport(voorzieningen), onderwijs en overige bedrijvigheid met actieve functies in de plint. Publieke bestemmingen en sport(voorzieningen) zijn dan ook mogelijk op hogere verdiepingen en daken. Er wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor gekozen om in deze strook geen woonfunctie toe te staan. In deze zone kan wel hoger gebouwd worden dan op de rest van het bedrijventerrein, de basishoogte is 4-6 bouwlagen, met in de nabijheid van HOV zorgvuldig ingepaste bouwhoogten tot 10 lagen hoog. Initiatiefnemers hebben er begrip voor dat de gemeente ervoor kiest om bestaande bedrijventerreinen te behouden, want zonder voldoende plaats voor stedelijke, productieve werkruimte verliest de stad één van haar aantrekkingskrachten. Een gemengd werkprogramma zorgt voor werkgelegenheid, voor economische ontwikkeling en vormt het voorzieningenniveau voor de stadsbewoners. Initiatiefnemers zien het echter als een gemiste kans als de strook langs de Franciscusdreef, die in de RSU2040 nog werd aangeduid als ‘gemengd stedelijk milieu’, nu wordt gezien als gemengde bedrijfszone (waarbij wonen niet meer wordt toegestaan). Door de strook langs de Franciscusdreef wel als gemengd stedelijk milieu te bestemmen, zien initiatiefnemers uitgelezen kansen om op de genoemde ontwikkellocatie gelijktijdig aan meerdere gemeentelijke ambities bij te dragen: • Toevoegen van (betaalbare) woningen en bijdragen aan variatie in woningaanbod • Verdubbeling van het aantal werkplekken • Klimaatadaptief en toekomstbestendig bouwen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Creëren van een aantrekkelijke stadsentree en een visitekaartje voor het bedrijventerrein (in het bijzonder voor de twee “kopentree’s”: locatie Van Wijnen en locatie De Hoge Dennen) • Versterken van de sociale controle en veiligheid • Bijdragen leveren aan de oversteekbaarheid van de Franciscusdreef • Bijdragen leveren aan meer levendigheid en verbeterde leefbaarheid in de wijk • Bijdragen leveren aan meer verbinding en meer contact met elkaar • Bijdragen leveren aan vermindering anonimiteit en bestrijding eenzaamheid • Bijdragen leveren aan een fijne beleving op straatniveau door op de eerste twee bouwlagen passende bedrijvigheid aan te bieden • Creëren van een goed woon-werkmilieu • Creëren van baankansen dichtbij huis • Toevoegen bedrijvigheid die in aard en omvang aansluiten bij de kenmerken van de lokale (beroeps)bevolking en daarmee bij te dragen van arbeidsparticipatie in de wijk • Mogelijkheid om verharde parkeerterrein inpandig op te lossen, evenals de mogelijkheid om voorzieningen zoals laden en lossen en afvalverzameling inpandig op te lossen. • Door de combinatie van de woonfunctie met de commerciële functies, kan dubbelgebruik van parkeerplekken worden ingezet, waardoor de druk op het gebruik van ruimte wordt gereduceerd. • Naast parkeerefficiëntie zijn er ook op het gebied van energietransitie synergievoordelen te behalen uit de combinatie wonen en werken. • De ontwikkeling kan bijdragen aan het kwalitatief verbeteren / vergroenen van de openbare ruimte van het bedrijventerrein en daarmee ook een betere kwalitatieve verbinding tussen woonwijk en bedrijventerrein.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De ontwikkeling draagt bij aan de verandering van uitstraling van de Franciscusdreef naar die van een binnenstedelijke stadslaan met levendigheid, landschappelijke betekenis en verbindende waarde. • Initiatiefnemers zijn in staat op relatief korte termijn (binnen drie jaar) op deze locatie tot realisatie te komen van circa 400 betaalbare woningen, en tegelijkertijd een bijdrage kan leveren aan de schuifpuzzel van de overige herontwikkelingen in Overvecht. Initiatiefnemers zijn bijzonder gemotiveerd om een bijdrage te leveren die aan zoveel van de in de ontwerp-omgevingsvisie genoemde ambities raakt en zijn ervan overtuigd dat die benoemde ambities in het bijzonder goed in te vullen zijn op de strook langs de Franciscusdreef. De Hoge Dennen ziet duidelijke kansen om voornoemde locatie een kwaliteitsimpuls te geven en bovendien het metrage bedrijfsruimte te verdubbelen. De noodzaak om juist ook “betaalbare” woningen toe te staan als economische drager zorgt ervoor dat de bovenstaande ambities daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd. Anders gezegd: indien de keuze van de gemeente blijft om hier geen woningbouw toe te staan, dan betekent dit automatisch dat er de komende 15-20 jaar, op wat groot onderhoud na, geen kwaliteitsimpuls aan de locatie zal worden gegeven en dat de situatie blijft zoals het nu is en derhalve niet de meest fraaie entree van het gebied blijft. Uit ambtelijk overleg begrepen wij dat de ondernemersvereniging geen woningen op het bedrijventerrein wenst. Met een eerlijke discussie over de haalbaarheid van de ambities denken wij dat de ondernemersvereniging hier ook anders tegenaan zal kijken. Uitgangspunt moet dan wel zijn de functie wonen niet conflicteert met de benodigde milieuruimte van bedrijven op de rest van het bedrijventerrein. Om aan te tonen dat verschillende functies elkaar niet per definitie hoeven te belemmeren, hebben we Rho Adviseurs onderzoek laten doen naar de richtafstanden van de omliggende bedrijven. Dit hebben	

Nr.	Reactie	Antwoord
	we zowel laten doen voor datgene wat er planologisch is toegestaan, als voor de feitelijke situatie (dus rekening houdend met de milieucategorie van de werkelijk aanwezige bedrijven). Ook hebben we laten uitzoeken wat het gevolg zou zijn als de gemeente de maximaal toegestane milieucategorie 3.2 zou terugbrengen naar milieucategorie 3.1. **Kavel Franciscusdreef 82-90** De Hoge Dennen Vastgoed ziet op de ontwikkellocatie de mogelijkheden om een klimaatadaptief en toekomstbestendig gebouw (bij voorkeur houtbouw) te ontwikkelen, waarbij het metrage bedrijfsruimte (supermarkt en sportschool) terugkomen en uitgebreid wordt met bijpassende bestemmingen en waarbij parkeren en overige voorzieningen inpandig opgelost worden. Als drager hiervan is het echter noodzakelijk dat woningbouw wordt toegevoegd. Gezien de ligging en de grote vraag uit de stad is een groot programma in betaalbare huur gewenst. Het beoogde programma voor deze locatie bestaat uit twee- en driekamer appartementen, zoveel mogelijk geclusterd via kernen om ruimte te creëren voor collectieve voorzieningen zoals bijvoorbeeld een gezamenlijke woonkamer, wasserette, klusruimte en daktuinen/terrassen. De doelgroep is met name jong, alleen- of samenwonend, soms nog studerend of net gestart met werken. Mensen met een actieve levensstijl, bereid om samen dingen op te pakken en te beleven. Uitgaande van een ontwikkelruimte van circa 9.500 (gebaseerd op de feitelijke richtafstanden van omliggende bedrijven) en een FSI van 5,6 (vergelijkbaar met Zijdebalen en Merwede aan de zijde van het Merwedekanaal) zou er een ontwikkelvolume realiseerbaar zijn van circa 52.000 m2 bvo. Hierbij is de plint twee lagen hoog. De begane grond wordt maximaal benut. Hier komt de Jumbo terug, samen met entrees voor de bovengelegen functies, technische ruimtes en fietsenstallingen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Langs de Franciscusdreef kan de ruimte worden bestemd voor andere publieksaantrekkende bestemmingen. De sportschool krijgt z'n belangrijkste ruimte op de eerste verdieping langs de Franciscusdreef. Hier is ook plek voor overige bedrijvigheid. De eerste verdieping wordt daarnaast gevuld met een tweelaagse parkeerruimte voor ruim 400 auto's. De zontoetreding, geluid en uitzicht op de groene omgeving geven verschillende opties voor invulling van de bovenbouw. Een aantal van circa 400 betaalbare appartementen lijkt haalbaar. Voor de herontwikkeling van de kavel aan de Franciscusdreef 80-92 met toevoeging van wonen hoeven geen bestaande woningen gesloopt te worden. We kunnen hier dus netto woningen toevoegen en deze nieuwe woningen kunnen dan ook bijdragen aan de overige woningbouw initiatieven in de naastgelegen woonwijk, waar mogelijk wel gesloopt moet gaan worden. We zijn graag bereid om hierover in gesprek te gaan met de in de omgeving actieve woningbouwcorporaties om hier nadere invulling aan te geven. **Verzoek aan de gemeente** De Hoge Dennen is bereid en in de gelegenheid om een substantiële bijdrage te leveren aan de transformatie van de Franciscusdreef naar een aantrekkelijke stadsentree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. Dit kan echter alleen als gemeente, ontwikkelaar en grondeigenaar de handen ineenslaan. Het is daarbij van belang dat de partiële herziening van de ontwerp-Omgevingsvisie de voorwaarden schept waarbinnen deze ontwikkeling mogelijk is. Derhalve verzoeken we u de volgende voorstellen te verwerken in de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht: • Omarming van het idee om de Franciscusdreef te transformeren tot een levendig gebied met ruimte voor wonen én werken. Dit vanwege de ligging tegenover een bestaande woonwijk, nabij de toekomstige HOV-halte, nabij het park- en sportlandschap aan de Vecht en de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	landschappelijke stilte van het Gagelbos. De levendigheid kan worden versterkt door bedrijvigheid met een publieksaantrekkende werking. • Voor de kavel Franciscusdreef 80-92 een gemengd gebied met ‘bedrijvigheid, (sport)voorzieningen en wonen’ mogelijk te maken. Planologisch is milieucategorie 3.2 toegestaan in de nabijheid van dit kavel, maar in werkelijkheid zijn er geen bedrijven in deze categorie aanwezig die het toevoegen van de functie wonen zouden belemmeren. Door de maximale milieucategorie te verlagen naar 3.1 kan er een geleidelijke overgang gemaakt worden tussen de bestaande woonwijk en de rest van het bedrijventerrein. **Vragen & overleg** We gaan ervan uit dat we met deze inbreng een positieve bijdrage leveren aan de discussie rondom de Omgevingsvisie en blijven hierover graag met u in gesprek. Op dit moment zijn Van Wijnen en De Hoge Dennen i.c.m. Sustay wel in overleg met elkaar, maar kiezen vooralsnog voor om deze zienswijze apart te benaderen. Graag lichten we onze standpunten nader toe in een persoonlijk gesprek met wethouder Lot van Hooijdonk.	
378	**Bezwaarpunten** De zienswijze ziet formeel op een bezwaar tegen het plan om het bestaande fiets-/voetgangersgebied alsmede de éénrichtingsweg voor o.a. gemotoriseerde voertuigen welke gelegen is ter plaatse van de Prins Lanseloetdreef vanaf het bruggetje bij de Brailledreef naar het achterliggende parkeerterrein bij winkelcentrum Overvecht), te wijzigen naar een tweerichtingsrijweg. Stienstra is vanaf nedio 2022 actief betrokken bij de voorgenomen gebiedsontwikkeling van Overvecht, zijnde het Masterplan Overvecht Centrum. Er zijn diverse consultatierondes geweest, waarin wij bovenstaand bezwaar steeds naar voren hebben gebracht, echter hier is tot op heden onvoldoende rekening mee gehouden in de voorliggende ontwerp omgevingsvisie Overvecht.	In lijn met de RSU kiest de gemeente Utrecht voor het stimuleren van de mobiliteitstransitie en het faciliteren van HOV in de wijk Overvecht. Door inpassing van dit HOV en vergroten van ruimtelijke kwaliteit van de Zamenhofdreef is gekozen voor het afsluiten van deze dreef voor autopersonenverkeer. Een gevolg van deze keuze is de noodzaak voor realisatie van een extra auto-ontsluiting voor Overvecht Centrum. Hiervoor is zowel beoogd een aantakking op de Einsteindreef alsmede het omzetten van de aansluiting op de Brailledreef (Prins Lanseloetdreef) naar twee-richtingen. Het niet uitvoeren van deze maatregelen zorgt voor onbereikbaarheid (en overlast) van Overvecht Centrum alsmede het niet kunnen realiseren van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van HOV.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bestaande situatie Thans bestaat de Prins Lanseloetdreef uit een eenrichtingsweg, welke grenst aan een prominent voetgangersgebied. Naast het prominente voetgangersgebied bevindt zich een zeer smalle overgangszone naar de maisonnettewoningen van BLEND. Een en ander zoals ook vanaf het begin van de ontwikkeling van de NPD strook beoogde en ontworpen door Flux Landscape Architecture, zie bijgevoegd VO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 6 mei 2019 alsmede DO Openbare Ruimte NPD strook d.d. 19 november 2019. *Negatieve impact op verkeersveiligheid* Deze voorgenomen wijziging zal aanzienlijke negatieve gevolgen hebben voor de veiligheid en leefbaarheid van de woonomgeving van de bewoners van de maisonnettes, onze huurders. Het type woning welke programmatisch i.o.m. de gemeente hier beoogde en ook gerealiseerd is, de maisonnette, is bij uitstek geschikt voor gezinnen met kinderen. De vermindering of eliminatie van het prominente voetgangersgebied, hetgeen een overgangsgebied is tussen de maisonnette woningen en de rijweg, zal onze bewoners dwingen dichtbij de rijweg te verblijven c.q. spelen, waardoor de veiligheid in het gedrang komt en de kans op verkeersincidenten aanzienlijk toeneemt. Van een verhuurder mag worden verwacht dat hij een veilige leefomgeving ter beschikking stelt aan de huurder, deze wijziging staat hier wat ons betreft haaks op. Wij maken ons dan ook grote zorgen omtrent de veiligheid van onze huurders. *Verhoging verkeersintensiteit en geluidsoverlast* De omzetting van de eenrichtingsrijweg naar een tweerichtingsrijweg zal tevens leiden tot een toename van de verkeersintensiteit en daarmee gepaard gaande geluidsoverlast. Dit zal de woonkwaliteit voor de bewoners in de maisonnettes alsmede de erboven gelegen appartementen aanzienlijk verminderen. Bovendien druist de toename	Uiteraard heeft deze keuze effect op het functioneren van de Prins Lanseloetdreef en haar omgeving. In het Masterplan Overvecht Centrum wordt de schetsmatige inpassing van deze weg nader uitgewerkt en dient aandacht te zijn voor de door uw genoemde aandachtspunten met betrekking tot verkeersveiligheid en verdeling van intensiteiten. Verdichting en gebouwhoogte In de RSU is de ambitie voor toevoeging van woningen in de wijk Overvecht, specifiek Overvecht Centrum door de raad vastgelegd. De Omgevingsvisie Overvecht geeft hier nadere invulling in scherpt deze kaders aan. De verdichting van Overvecht en Overvecht Centrum als hoogtstedelijk gebied staat hierbij vanuit project niet ter discussie. De gewenste verdichting met woningen betekent meer hoogbouw en daarmee een verandering van de bestaande situatie. De exacte invulling van deze woningbouw, inclusief bouwhoogtes en inpassing van bouwplannen is niet opgenomen in de omgevingsvisie. Dit wordt nader uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum. Hierbij is goede inpassing van hoogbouw t.o.v. bestaand vastgoed een aandachtspunt en ontwerpuitdaging. Het waar mogelijk verminderen van de door u genoemde schaduwwerking, privacyverlies en uitzicht vindt in het planproces Masterplan Overvecht Centrum en nadere uitwerking van bouwplannen daaropvolgend plaats.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van verkeer in tegen de doelstellingen van de omgevingsvisie Overvecht waarin gestreefd wordt naar meer groen en autoluw. **De bestaande situatie handhaven** Stienstra verzoekt u dan ook – met inachtneming van onze zienswijze – het ontwerp omgevingsvisie Overvecht gewijzigd vast te stellen, waarbij de bestaande eenrichtingsrijweg behouden blijft, ongeacht of deze in- of uitgaand verkeer faciliteert. Een en ander met dien verstande dat het daarnaast van essentieel belang is dat het prominente voetgangersgebied behouden blijft om de veiligheid en leefkwaliteit van de bewoners van met name de maisonnettes te waarborgen. **Aanvullend punt van aandacht** Een ander punt van zorg betreft de voorgenomen gebouwhoogtes van de naastgelegen gebouwen, met name ter plaatse van de huidige Karwei. De geplande aanzienlijke verhoging van deze gebouwen zorgt voor o.a. schaduwwerking, privacyverlies en verstoring van het uitzicht. Dit alles heeft een negatieve impact op de leefkwaliteit van onze bewoners hetgeen wij niet wenslijk achten.	
379	Dank voor uw informatie over het ter visie leggen van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Hierbij geven we vanuit Staatsbosbeheer een eerste korte reactie. In het deelgebied Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauw Kapel hebben we als Staatsbosbeheer diverse gronden in eigendom en beheer. Daarin werken we (in het ‘overleg Noorderpark – Ruigenhoek’) al langer samen met gemeente Utrecht, gemeente De Bilt, provincie Utrecht en Recreatieschap SGL. Voor de gemeente Utrecht is dit een belangrijk (uitloop)gebied en ook opgenomen in de visie. Het is belangrijk dat de visie in goed overleg met deze partijen opgesteld wordt. U geeft in uw kaarten aan om de verbindingen, voor mens en dier, te willen versterken tussen de wijkdelen van Overvecht en dit deelgebied. Daarbij is het belangrijk dat dit op de juiste plekken en wijze gebeurt.	Bedankt voor uw reactie. We nemen bij toekomstige ontwikkelingen graag contact op met Staatsbosbeheer als belangrijke partner in het gebied voor het verder invullen van onze (gezamenlijke) ambities voor het Noorderpark. Het platform 'overleg Noorderpark-Ruigenhoek) zou daarvoor ook in toekomst een goed platform kunnen zijn naast een goede ambtelijke samenwerking op veel issues die zowel de gemeente als ook Staatsbosbeheer raken. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is

Nr.	Reactie	Antwoord
	En verbeteren van verbindingen voor mens en dier geldt ook voor het deelgebied Noorderpark en verdere omgeving. In de verbindingen is de aansluiting met het openbaar vervoer ook heel belangrijk, omdat er al een grote druk ligt op ontsluiting voor auto's en parkeren. Binnen het deelgebied ziet u ook mogelijkheden voor (verkenning naar) diverse ontwikkelingen. De door u beoogde ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op het gebruik en daarmee op de doelen en het beheer van onze terreinen en op de aansluiting en functioneren van onze gebieden in het grotere geheel. Als algemeen uitgangspunt geven we mee dat vooraf inzichtelijk moet zijn als veranderingen invloed hebben op onze gebieden, met als insteek dat dit leidt tot een versterking van doelen en functies. En dat er vooral ook goede afspraken gemaakt moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen en inrichting, bijvoorbeeld ook over het borging van het beheer voor de lange termijn. We vragen u om met ons in overleg te treden over de invulling van de door u beoogde zaken als dit onze doelen en gebieden betreft en/of daarop van invloed kan zijn. En we vragen u dit te doen in overleg en in combinatie met die collega's van gemeente Utrecht die al met Staatsbosbeheer (en met recreatieschap SGL) samenwerken en overleggen. Eerste ingang voor vragen of opmerkingen voor (gebieden) Staatsbosbeheer zijn Tineke Harlaar (boswachter publiek) en ik. Reacties via de mail svp verzenden naar de postbus SBB-west, zoals u gedaan had, en ook in cc naar mij. (PS: er is door drukte en verlof een kans dat u een vergelijkbare mail ook via SBB-west krijgt, maar beter dubbel dan niet)	onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart 'Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel' het icoontje 'sport' op de locatie van manege 't Hoogt met daarbij de omschrijving 'Zoeklocaties sport in het Noorderpark'. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
380	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. **1. Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Daarnaast is het mij onduidelijk waarom de vechtbrug die aansluit op het fietspad door het park (de onderste brug in Vechtzoom – Noord) en de fietsroute zijn aangeduid als Hoofdfietsroute, terwijl de andere bruggen in Vechtzoom- Noord en Vechtzoom-Zuid zouden aansluiten	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op recreatieve hoofdfietsroutes (kaart op pagina 28). De eerstgenoemde fietsroute gaat namelijk door een park en vervolgens door een woonwijk en is daardoor minder herkenbaar, vaak langer en onveiliger dan de andere 2 routes. De andere 2 fietsroutes kenmerken zich juist door de duidelijke rechte verbinding met de rest van Overvecht. Het is daarom logischer de labeling van recreatief en hoofdfietsroute voor deze fietsroutes om te draaien. Kunt u dit voorstel overnemen? Daarnaast lijkt het erop dat op de kaarten in Deel B, pag 65 en 67 de mogelijke brug ter hoogte van de Klopvaart ontbreekt. Is dit bewust en zo nee, kan dit dan aangepast / verduidelijkt worden? Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen **2. Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. Veiligheid

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. **4. Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. In de fasering is het mij nog onduidelijk wat er gaat gebeuren met de herinrichting van de fietsroute bij de Belo Horizontedreef en het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sportpark. Het lijkt erop dat in de eerste fase al wordt gewerkt aan het verbeteren van de fietsroute. Deze fietsroute ligt ter hoogte van een ingetekende brug in Vechzoom-Zuid. Kan het zo zijn dat de brug gelijk met de vernieuwing van de fietsroute wordt aangepakt? Ik kan me namelijk voorstellen dat u inschat dat dit efficienter is dan nu de boel open gooien voor een betere fietsverbdingin om dit een paar jaar later weer te doen voor een fietsbrug die juist op die route aansluit. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
381	Namens meer dan 1100 personen (huidig aantal) die de petitie tegen de huidige Omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben ondertekend, namens een groter aantal personen die de ondertekening niet hebben bevestigd (en daardoor niet op de teller staan) en een nog groter aantal bewoners wiens geluid wij vertegenwoordigen, maar om een of andere reden dit (nog) niet hebben ondertekend (https://omgevingsvisieovervecht.petities.nl/). Wij willen bij deze onze zienswijze indienen namens de meerderheid van de bewoners van Overvecht. Wij, de bewoners en ondernemers van Overvecht, constateren dat: • De Omgevingsvisie Overvecht 2040 extreem radicaal ingrijpende, nadelige en schadelijke effecten zal hebben voor de wijk Overvecht. • De huidige visie een verslechtering is van het woongenot, inperking van bewegingsvrijheid en zelfbeschikking, extreme hinder en stress zal veroorzaken in het dagelijkse leven zoals extreem langere reistijden en verkeersopstoppingen, mensen uit hun huizen weggejaagd worden door sloopplannen van sociale huurwoningen en de zwaksten en speciale doelgroepen zoals gehandicapten het hardst getroffen worden door het verdwijnen van verkeersefficiënte routes die hun leven met beperking nog moeilijker en ondraaglijker zal maken. • De gemeente direct tegen de wensen en behoeftes ingaat van de bewoners van Overvecht, deze onvoldoende in acht zijn genomen en er geen serieus, adequaat en verantwoord onderzoek is gedaan naar de wensen en behoeftes van de wijkbewoners (*zie blz.4 en 5 van het Participatieverslag*). • De gemeente bovendien bewust de wensen van de meerderheid van de kleine groep bewoners, die wel participeerden aan het zogenaamde onderzoek, aan de laars heeft gelapt (*zie het Participatieverslag blz.10 en 15*) waardoor	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Daarnaast is het de vraag of er nog significant andere meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opgehaalde meningen en belangen een redelijk beeld geven van wat Overvechters vinden. We hebben op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. De gemeente beseft dat dit soms lastig kan zijn voor bewoners, en waardeert de betrokkenheid van iedereen die heeft meegedacht en zijn of haar zorgen heeft gedeeld.

Nr.	Reactie	Antwoord
	er sprake is van een schijnparticipatie en er daarom in werkelijkheid nog minder draagvlak is voor deze Omgevingsvisie dan de gemeente pretendeert. • De gemeente in het openbaar geen eerlijke communicatie heeft uitgevoerd met betrekking tot de daadwerkelijke gevolgen van deze visie op het leven van de bewoners in Overvecht. Integendeel heeft de gemeente het rooskleuriger gepresenteerd en de valse indruk gewekt dat de bewoners van Overvecht hier gelukkig en blij mee zijn wat nu heeft geleidt tot een gevoel van misleiding bij de bewoners van Overvecht. Wij verzoeken van de gemeente dat de huidige (concept) Omgevingsvisie Overvecht 2040, zoals die nu gepresenteerd is, verworpen wordt en de gemeente met een andere en/of gewijzigde Omgevingsvisie komt waar de wijkbewoners wel tevreden mee zijn, zich in kunnen herkennen en vooral een visie waar er echte draagvlak voor is. Bij deze willen we jullie namens de grote meerderheid van de bewoners van Overvecht onze zienswijze en kritiek kenbaar maken via onder andere deze kanaal op de e-mail. Tevens zullen wij ook andere wegen bewandelen om onze weerstand en verwerping te laten blijken van het huidige concept Omgevingsvisie Overvecht 2040.	
382	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerpvisie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een zeer belangrijke functie voor veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sport is er een belangrijke rol weggelegd voor het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor de verzorging en het welzijn van de pony's	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij veel. Manege 't Hoogt speelt een belangrijke rol in ons gezin. Onze dochter van 10 jaar heeft dankzij Manege 't Hoogt het paardenvirus opgelopen en haar wekelijkse les is een belangrijk hoogtepunt in de week. Naast dat ze echt geniet van het paardrijden, werkt het ook ondersteunend en vormend ten aanzien van haar executieve vaardigheden. We hebben sterk de indruk dat het een cruciale invloed heeft gehad op de ontwikkeling van onze dochter tot een sociaal, initiatiefrijk, verantwoordelijk en zelfstandig persoon. Ook het Young Leaders programma heeft hieraan bijgedragen. Mijn vrouw is ook met lessen begonnen vanuit het idee dat het leuk is om samen met onze dochter in de natuur te kunnen rijden. Een mooi doel, met daarnaast een vergrote betrokkenheid bij de hobby van onze dochter en een aanzienlijke bijdrage in het uitbreiden van sociale connecties. Mijn vrouw heeft dankzij het paardrijden een aanzienlijk betere conditie gekregen, geniet er zichtbaar van, en heeft door het paardrijden minder gezondheidsklachten. Voor ons is Manege 't Hoogt dus een essentieel element in ons gezinssysteem en absoluut onmisbaar. Daarbij komt dat de manege wordt gerund door een passievol team met duidelijk oog voor paardenwelzijn. We zijn ervan overtuigd dat de positieve impact die de manege op ons gezin heeft gehad, veel verder reikt en dat er talloze gezinnen zijn waar dit ook geldt. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te	Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
383	Graag delen wij met u in deze zienswijze nog twee zorgen, waarvan wij het belangrijk vinden dat u deze kent. 1. Wij zijn positief over de insteek om geen extra woningbouw op bedrijventerrein Nieuw Overvecht te faciliteren. Dit voorkomt speculatie van ontwikkelaars en/of beleggers, wateen prijsopdrijvend effect heeft. Dat effect is voor ondernemers die op ons terrein een (betaalbare) plek zoeken of willen uitbreiden ongewenst. Daarnaast betekent extrawoningbouw op het bedrijventerrein ook forse beperkingen voor de milieuruimte van omliggende bedrijven. Met de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt nu en in de toekomst, is dat buitengewoon nadelig en wat ons betreft dus ook zeer ongewenst. Bedrijfsvestiging, -verplaatsing en -uitbreiding is door deze krapte buitengewoon lastig geworden. Dat doet de ondernemende regio Utrecht geen goed. Uit onze gesprekken met de ambtenaren van gemeente Utrecht begrijpen wij dat vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers met (concept) plannen voor woningbouw vermoedelijk bezwaar gaan maken tegen de insteek van de ontwerpomgevingsvisie om het bedrijventerrein voor bedrijven te behouden. Wij maken ons grote zorgen om de druk die op u uitgeoefend gaat worden vanuit deze vastgoedeigenaren, ontwikkelaars en/of beleggers. De woningnood is immers ook groot in de stad en we zien dat veel bedrijfspanden in de stad afgelopen jaren al getransformeerd zijn naar woningen. Dat vergroot de enorme krapte op de bedrijfsvastgoedmarkt steeds verder en drukt ondernemers en bedrijven de stad uit, waardoor het vinden van personeel, onder andere voor de technische beroepen, nog problematischer wordt dan het nu al is. Onze oproep aan u is daarom: houd het bedrijventerrein daarom bedrijventerrein, zoals nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat!	Dank voor uw reactie en de steun die u uitspreekt in de uitvoering van deze omgevingsvisie Overvecht. 1. Wij houden vast aan de lijn dat er geen woningbouw wordt toegelaten op bedrijventerrein Nieuw Overvecht en hopen hiermee het prijsopdrijvende effect en/of speculatie tegen te gaan. Daarnaast hopen wij dat we door o.a. deze keuze te maken zorgen voor transformatie van het bestaande bedrijventerrein naar een duurzaam en toekomstvast bedrijventerrein. 2a. We erkennen het belang van een heldere koppeling tussen ambities en benodigde financiering. We realiseren ons dat zonder concreet uitvoeringsprogramma en budget de ambities moeilijk vorm krijgen. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. We beschrijven de mogelijkheden en acties die nodig zijn om tot uitvoering te komen. De visie verplicht de grondeigenaren en de gemeente niet om de verschillende onderwerpen uit de visie uit te voeren. b. bij prioritering van werkzaamheden ten behoeve van klimaatadapatie gaan we uit van een integrale aanpak en werk met werk maken. Omdat de vervangingsopgave riolering in woonbuurten eerder gepland staat dan in Nieuw Overvecht zijn de woonbuurten eerder aan de beurt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Onze tweede zorg zit in de uitvoerbaarheid van deze ontwerp-omgevingsvisie. We missen concrete handvatten, waarmee de uitvoering van alle positieve ambities vorm kan krijgen. a. Denk bijvoorbeeld aan een duidelijkere koppeling van ambities aan de bijbehorende financiën, zodat inzichtelijk wordt wat wanneer aan de orde komt. Bij de omgevingsvisie Werkspoorkwartier – waar enkele betrokkenen op Nieuw Overvecht ook aan hebben meegewerkt – zien we die koppeling als een belangrijk verbeterpunt, dat we in Overvecht direct kunnen toepassen. Het parkeren in hubs lijkt bijvoorbeeld een goede oplossingsrichting, maar wie kan dit betalen en gaat dit aanjagen? Hetzelfde geldt voor de ambitie om het bedrijventerrein te vergroenen. b. Daarnaast denken we ook aan de wijze van prioritering. Onze ervaring van afgelopen jaren is dat bij bijvoorbeeld klimaatadaptatie door de gemeente gezegd wordt dat de woonbuurten voorrang krijgen, terwijl de impact die gemaakt kan worden op een plek als het bedrijventerrein veel groter is, omdat dat een hitte-eiland is. c. Verder gaat het ook om concreetheid van welke functies op basis van de ontwerpomgevingsvisie toegestaan worden. Dat vraagt een actualisering van het geldende bestemmingsplan. Wij vinden een doorvertaling van de omgevingsvisie naar het detailniveau van een omgevingsplan daarom noodzakelijk. Wanneer staat dat op de planning van de gemeente? Afgelopen jaren heeft ONO veel ondernemers gesproken die prima op het bedrijventerrein passen, maar niet werden toegestaan vanuit gemeentelijk handhaving. Veelal zijn dat bedrijven die juist wel iets toevoegen als het gaat om sociale veiligheid (ogen en oren in het gebied buiten kantoortijden), imagoverbetering (nieuw type ondernemers of partijen die investeren in de uitstraling van het vastgoed), etc. Een coffeeshop vestigen op het bedrijventerrein is echter mogelijk wel aan de orde. De omgevingsvisie benoemt weliswaar mogelijke functies op het bedrijventerrein, maar we vinden de uitvoerbaarheid tekortschieten als elke nieuwe bedrijfsvestiging of -uitbreiding steeds op basis van een losse omgevingsvergunning door	c. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal in veel gevallen en nieuw omgevingsplan worden gemaakt. Het is op dit moment nog niet bekend wanneer dit zal zijn. d. Mobiliteitsvraagstukken en netcongestie kunnen inderdaad van invloed zijn op het kunnen behalen van ambities. De ruimtelijke impact van mogelijke oplossingen zal op stadsniveau worden beoordeeld, maar ook in Overvecht is ruimte nodig voor de uitbreiding van de energie infrastructuur. Op projectniveau zal ook na 2030 netbewust moeten worden ontworpen. De omgevingsvisie Overvecht richt zich daarnaast vooral op ruimtelijke en strategische thema's maar niet op specifieke thema's zoals netcongestie. We weten nu nog niet of alle ambities betaalbaar zijn. De realisatie van de ambities is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is in hoofdstuk C de financieringsstrategie omschreven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de gemeente geregeld wordt. Zeker ook omdat functiemening binnen een pand zorgt voor effectief ruimtegebruik en in veel gevallen een gewenste invulling oplevert. d. De beoogde intensivering van het ruimtegebruik en het aantal banen juichen we toe. Daar verwachten we komende jaren echter ook nog forse uitdagingen als gevolg van netcongestie, bereikbaarheid en betaald parkeren. Dat maakt het realiseren van de ambities er niet makkelijker op. Zijn alle ambities wel betaalbaar? En wat is het effect hiervan op de uitvoerbaarheid van de omgevingsvisie?	
384	Bij het doornemen van de omgevingsvisie heb ik vooral gelet op twee aspecten die niet alleen van maatschappelijk belang zijn, maar die ik ook persoonlijk belangrijk vind als bewoner van de wijk Overvecht. Het gaat hier als eerste om het realiseren van meer (betaalbare) woningen en ten tweede het behoud, of zelfs de toename, van de hoeveelheid ‘groen’ in de wijk. Zoals aangegeven zijn er in de wijk Overvecht weinig mogelijkheden tot het realiseren van extra woningen binnen de bestaande grenzen van de wijk. Mijn vraag aan u is dan ook of er al “ INside the box ” gedacht werd? Ik bedoel hiermee te zeggen dat, naast de aanwezige expansiedrift, er wellicht gekeken kan worden naar gebieden die eigenlijk niet meer in de wijk thuishoren doordat ze werden opgeslokt als gevolg van de jarenlange groei van de wijk. Naar mijn mening hoort in een wijk, die uit haar (ouderwetse) jasje groeit en waar woningnood is, geen industrieterrein/autoboulevard meer thuis. Dit soort bedrijven kunnen naar de periferie van de stad verplaatst worden om ruimte te maken voor woningbouw en andere faciliteiten zoals winkels en zorgcentra. Daarnaast liggen in het verlengde van dit gebied de uitgestrekte weilanden richting Zuilen/Maarssen die eventueel op een later moment ter uitbreiding	In de Ontwerp Omgevingsvisie is gekozen om ruimte voor bedrijvigheid en werkgelegenheid te behouden op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Intensivering van het ruimtegebruik op het bedrijventerrein is noodzakelijk om het aantal bedrijven dat ruimte zoekt in de stad te kunnen huisvesten. We verwachten dat woningbouw op het bedrijventerrein een negatief effect daarop zal hebben. Daarnaast is er onvoldoende vertrouwen in de kwaliteit van het type woonklimaat dat hier zou kunnen ontstaan. Woningbouw heeft nadelige effecten op milieuruimte en het toekomstbestendig kunnen blijven functioneren van omliggende bedrijven. Woningbouw perkt (productie) bedrijfsmogelijkheden in. Er is een groot tekort aan woningen in de stad, maar ook een groot tekort aan bedrijventerreinen (74 ha tot 2040 tekort). Daarom hebben we gekozen voor het behoud en de intensivering van het bedrijventerrein. Het Noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een

Nr.	Reactie	Antwoord
	aangekocht zouden kunnen worden voor het realiseren van woonwijken en sportvelden (beide hieronder weergegeven met de gele omlijning). Verder is het prettig om in een groene omgeving op te kunnen groeien, te kunnen leven en te recreëren. De stad Utrecht heeft door de jaren heen erg haar best gedaan om van Overvecht een groene wijk te maken. In de omgevingsvisie geeft de gemeente Utrecht aan het belangrijk te vinden dat er sprake moet zijn van “uitzicht op het landschap”. Als bewoner van de Gageldijk zitten we voor dit aspect van de visie op één lijn. Toch vind ik het vreemd dat de gemeente Utrecht in diezelfde gedachte vervolgens ook windmolens en velden met zonnepanelen vindt passen. Zeker als het hier gaat om een gebied waar meerdere zaken samenkomen zoals: Unesco werelderfgoed, Natura 2000 gebied, Noorderpark, Gagelbos. Dit prachtige gebied, waar wandelaars en fietsers kunnen genieten van de natuur, willen we toch niet te niet doen door precies in deze kwetsbare ecosystemen duurzame energie op te gaan wekken. Ieder weldenkend mens is voorstander van “groene” energie, maar hier wordt voorbij gegaan aan het feit dat zonnepanelen en windmolens alles behalve een natuurlijke of groene uitstraling hebben. Zo zijn zonnepanelen funest voor plantengroei als gevolg ook voor de insecten die hierin leven of vogels die hier broeden. Volgens mij zijn er veel meer alternatieve vierkante meters aan oppervlak te behalen voor het plaatsen van zonnepanelen op alle platte daken in de gemeente Utrecht. Vervolgens is het ook vreemd dat ditzelfde gebied aangemerkt wordt als zoeklocatie voor sportvelden. Maak de Gageldijk en de achterliggende parken, bossen en polders zo aantrekkelijk mogelijk	zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor wandelaars en fietsers door mooie wandelroutes aan te leggen en nieuwe fietspaden te realiseren (denk daarbij aan het sluipverkeer op de Gageldijk richting Fort de Gagel en de gevaarlijke situaties die daar ontstaan voor de zwakke weggebruiker). Maar sportcomplexen, kantines met parkeerplaatsen en sportvelden horen toch niet thuis in een natuurgebied. Dit soort ontwikkelingen gaan toch volledig in tegen “een vrij uitzicht over het landschap”. Erg fraai zijn de waterlinie bunkers niet meer tussen hekwerken en lichtmasten. Ik begrijp volledig dat er binnen de wijk Overvecht nood is aan ruimte om beoogde plannen te realiseren, maar om daarvoor de noordelijke rand van Utrecht te gebruiken met de prachtige natuur is alles behalve wenselijk. Alternatieven zijn mogelijk zoals ik eerder heb aangegeven. Of men moet accepteren dat de wijk Overvecht in oppervlak niet zal vergroten en haar buitengrenzen moet respecteren. Dan kan er beter gekeken worden naar verbeteringsmogelijkheden in de bestaande buurten van de wijk.	
385	Namens de ondernemers van Winkelhart De Klop en de eigenaar van de winkelpanden van het winkelgebied De Klop schrijven we deze “Brandbrief” , zienswijze, om de visie welke er nu ligt te heroverwegen en anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z’n allen onze leefomgeving zo moeten inrichten dat er meer ruimte is voor groen en indien mogelijk verkeersbewegingen op fossiele brandstoffen worden beperkt. Ons winkelgebied heeft een dermate functie in “onze” omgeving dat naast het voorzien in de dagelijkse levensbehoeften ook de verbinding met elkaar in de wijk, breder dan alleen Vechtzoom-Zuid, van groot maatschappelijk belang is. In de visie welke er nu ligt is de “verbinding” letterlijk en figuurlijk gedwarsboomd. Daar waar we, bewoners en ondernemers, allen dagelijks heel hard werken en verbinden, wordt dit “Even geparkeerd” voor het grote plan: de Omgevingsvisie. Dit is een gemiste kans. We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De ontwerp omgevingsvisie zet in op het verbeteren en aantrekkelijker maken van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Zeker voor relatief korte verplaatsingen. U geeft aan dat de bereikbaarheid van Winkelhart De Klop met de omgevingsvisie zwaar onder druk komt te staan. U doelt dan waarschijnlijk op de bereikbaarheid met de auto. Slechts een deel van de bezoekers van het winkelcentrum komt met de auto (ter referentie: 18% van de consumenten georiënteerd op het Shopping Center Overvecht Centrum komt met de auto). Wij verwachten dat de gevolgen van de verschillende maatregelen voor autoverkeer niet of nauwelijks effect heeft op het winkelgebied.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijken en ondernemers. Voor winkelcentrum De Klop kan de ontwerp Omgevingsvisie die er nu ligt desastreus zijn. Het verzorgingsgebied is immers groter dan alleen Vechtzoom-Zuid. Met de voorliggende visie komt de bereikbaarheid van De Klop zwaar onder druk te staan. De ondernemers zijn ook de verbinders van een wijk, zij staan letterlijk en figuurlijk in verbinding met de omgeving en hebben daarmee dus grote maatschappelijke impact. U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit met ons het gesprek aan te gaan om tot een breed gedragen omgevingsvisie voor Overvecht te komen.	
386	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: ● De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. ● De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. ● Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. Mobiliteit	het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. ● Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. ● Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. ● Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. ● De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? ● Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. ● Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. ● Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. ● De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. ● In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. ● Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark	

Nr.	Reactie	Antwoord
	is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. ● Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. ● De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. ● Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. ● Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer	

Nr.	Reactie	Antwoord
	dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. ● In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. ● Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. ● Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. ● De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. ● Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: ● De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. ● De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. ● De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. ● Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
387	**Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. **Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte:** □ De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. □ In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. □ Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de

Nr.	Reactie	Antwoord
	in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. **Onze zorgen en vragen:** □ **Nieuwe woningen:** Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? □ **Consequenties voor ons gebouw:** In de omgevingsvisie wordt het woord 'slopen' slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. □ **Uitzicht/zichtlijn:** We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon □ **Veiligheid:** Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. **Behoud van Groen:** □ Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. □ Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is	zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. **Onze zorgen en vragen:** □ **Groene ruimte:** We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? □ **Sociale veiligheid:** Het thema 'sociale veiligheid' wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bijwoonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. **Kortom:** *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen* *gebouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen **achter** de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.*	openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.
388	De ambitieuze plannen voor Overvecht, waaronder de bouw van **5000 nieuwe woningen**, het creëren van **arbeidsplaatsen** en de aanleg van	De gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn de 'stedelijke buurten' (oranje) en de hoogstedelijke gebieden (rood). Op pagina 99

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenvoorzieningen, zijn prijzenswaardig. Echter, de geplande hoogbouw rondom het station roept vragen op over **veiligheid**, toename van drukte en mogelijk verlies van groen, wat zorgen baart. De verwachte bevolkingsgroei zal de druk op zowel **winkelcentrum Overvecht** als het stationsgebied verhogen, wat de sociale cohesie kan belasten en mogelijk de sociale veiligheid en het risico op criminaliteit verhoogt. Dit brengt de leefbaarheid van het stationsgebied in gevaar. Volgens de visie worden in het stationsgebied en de directe omgeving **750 extra woningen** en ongeveer **500 nieuwe werkplekken** gecreëerd. Dit zou neerkomen op ongeveer zes woontorens van **60 tot 70 meter hoog**, aangevuld met laagbouw. Voor de realisatie van de werkplekken is een aanzienlijk kantoorgebouw nodig. Ik vraag me af hoe deze ontwikkelingen kunnen plaatsvinden zonder bestaande gebouwen te slopen. Het behoud van uitzicht en groene omgeving is voor mij essentieel. Het idee dat hoge gebouwen dit uitzicht kunnen belemmeren en ons van natuurlijk zonlicht beroven, is onaanvaardbaar. Ik ben benieuwd naar de maatregelen die de gemeente neemt om het groen te waarborgen, vooral gezien de geplande bouw van **750 woningen** in onze directe leefomgeving. Hoogbouw in het stationsgebied vind ik niet wenselijk. Er zijn genoeg mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling in andere delen van Overvecht. Een woontoren bij de **P+R bij het station** of elders in Overvecht zou kunnen, maar een concentratie van zes hoogbouwflats van **50-70 meter** in het stationsgebied, plus een extra kantoorgebouw, is onacceptabel. De uitbreiding van werkplekken lijkt een onnodige stimulans voor de economie en gaat ten koste van het tuinengebied '**Ons Genot**'. Ik twijfel aan de vraag naar deze werkplekken en zie meer kansen voor ontwikkeling aan de randen van **bedrijventerrein Overvecht Noord**, met uitzicht over de **Vecht** en de weilanden.	staan deze gebieden aangegeven op de kaart behorend bij de buurt 'stationsgebied'. Per kleur gebiedstype geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor ontwikkeling, bebouwingshoogte, structuur, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Sloop / nieuwbouw is in deze gebieden niet uitgesloten. In de rode gebieden is daarvoor waarschijnlijk op sommige plekken sloop nodig. In oranje gebieden doen we dit alleen onder strenge voorwaarden. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wij begrijpen uw zorg. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Wel geven we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels voor ontwikkelingen per kleur gebiedstype in het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Daarbij gaan we ook specifiek in op een zorgvuldige inpassing van hoogbouw en het microklimaat (bezonning, wind). Of de ontwikkeling tot hoogstedelijk gebied effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw woning is nu nog niet te zeggen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we

Nr.	Reactie	Antwoord
	De **Gambiadreef** en **Kasiadreef** bieden kansen voor stedelijke vernieuwing. Het vervangen van de huidige laagbouw en vierverdiepingenflats door moderne hoogbouw en groenvoorzieningen zou een verbetering zijn. Eerdere ervaringen met het herhuisvesten van bewoners uit gebieden met veel sociale woningbouw zijn positief. *Ik hoop dat onze wijk groen en leefbaar blijft en niet verandert in een stenen dystopie. Ik kijk uit naar aanpassingen in de **Omgevingsvisie**, geïnspireerd door onze feedback, en naar een constructieve dialoog en actieve betrokkenheid bij de toekomst van onze wijk. Ik verzoek u mij te informeren over wijzigingen in de visie op basis van ingediende zienswijzen, voordat deze ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd.* *Het behoud van de **groenstrook**, die van de moskee via de scholen naar het spoor loopt en een cruciaal deel van de spoorzone vormt, is uiterst belangrijk. Het is essentieel dat mijn groene uitzicht niet beperkt wordt door nieuwe bouwprojecten. Ik pleit voor het behoud van onze zichtlijnen en stel voor dat, als de gemeente besluit te bouwen, de nieuwe* *gebouwen achter de groenstrook worden geplaatst, in plaats van ervoor, zoals nu getekend in de omgevingsvisie.*	dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraad proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Ook in andere delen van Overvecht die daarvoor geschikt zijn

Nr.	Reactie	Antwoord
		worden woningen toegevoegd. Waar de nieuwe bebouwing precies moet komen, om hoeveel woongebouwen het gaat en wat de hoogte zal zijn is nog niet duidelijk. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. De beoogde werkplekken dragen bij aan de bestaanszekerheid en de professionele ontwikkelingsmogelijkheden van de mensen die die werkplekken gaan invullen. We delen niet uw stelling dat de werkplekken ten koste zouden gaan van volkstuinencomplex 'Ons Genot'. Insteek is vooral om op het bestaande bedrijventerrein het vastgoed te vernieuwen, te verduurzamen en te intensiveren. Om op die manier meer werkplekken te creëren. Het slopen van woningen is iets waar terughoudend mee om wordt gegaan. De opgave om woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Wij begrijpen dat het behoud van uw uitzicht op het groen voor u belangrijk is. Deze groenstrook behoort tot het Stationsgebied. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is dit gebied aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Hoe en waar deze loopt en of /welk deel van het bestaande groen daarbij behouden kan blijven is nog niet duidelijk. We proberen zorgvuldig om te gaan met het bestaande groen en de buitenruimtes zo groen mogelijk in te richten maar kunnen in deze fase niet garanderen dat het uitzicht op het groen zoals het nu is behouden blijft. Wel is op de kaart aangegeven dat we een robuuste groenverbinding hier belangrijk vinden om in te passen. Per plek is de verdichting maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
389	Tijdens deze inloopavonden konden er geen concrete antwoorden gegeven worden op onze ingebrachte punten en daarom vraagt het bestuur van de VVE Pascalplein namens de eigenaars meer informatie over de volgende voorgestelde wijzigingen. A. In ons gebied wordt de Carnegiedreef afgesloten voor al het gemotoriseerde verkeer omdat hier een HOV lijn wordt aangebracht. De parallel lopende Amazonedreef met het einde een bussluis wordt niet opengesteld voor gemotoriseerd verkeer richting centrum. Al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit moet in het plan via de Noordelijke Rondweg Utrecht (NRU) naar het centrum, Tuindorp rijden. De medewerkers van de gemeente Utrecht gaan er van uit dat de	A. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. B. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met een auto nu allemaal met de nieuwe HOV lijn gaan en de auto laten staan. Wij denken dat dit een utopie is. De mensen die nu een auto hebben, hebben die met de redenen: onregelmatig werk, werk elders, familiebezoek, overige redenen etc. Fietsen , OV kan maar er blijven veel redenen en ritten over waarvoor de auto het meest geschikt is. Ouderen die auto- afhankelijk zijn en niet meer ver kunnen lopen of fietsen, kunnen alleen met een auto nog ergens komen en zich vrij bewegen. Een bushalte bereiken is daardoor niet vanzelfsprekend voor deze ouderen. Politiek en Gemeentelijk beleid is dat ouderen steeds langer zelfstandig thuis moeten blijven wonen. Dit langer zelfstandig thuis blijven wonen wordt belemmerd als zij zich niet meer per auto kunnen verplaatsen. Het gemeentelijk beleid werkt hier tegenstrijdig aan haar eigen beleidsregels . De NRU is nu al overvol omdat de eerder gewenste aanpassingen niet gerealiseerd gaan worden door de gemeente en rijksoverheid. De aansluiting Rio Brancodreef, Francisdreef, NRU is druk en in het plan staat dat de Franciscusdreef nog verder ingeperkt wordt kwa doorstroming om voetgangers en fietsers makkelijker te laten oversteken. Met de toevoeging van al het gemotoriseerde verkeer wijk in en uit wordt de leefbaarheid in de wijk slecht. Er zullen veel wachttijden en daarmee uitlaatgassen van auto's de lucht in gaan. Verkeerslichten zijn niet afgesteld op zoveel verkeer. Bij de kruising Rio Brancodreef / Franciscusdreef zijn veel kruisende wegen die allemaal op elkaar moeten wachten met verkeerslichten. Alternatieven die de VVE voorstelt zijn: 1. Om de Amazonedreef open te houden voor gemotoriseerd verkeer wijk in en uit en een maximum snelheid van 30 km. in te stellen, te handhaven en rotondes aan te leggen om doorstroming te borgen. Verwijder de bus sluis zoals al eerder is geopperd in plannen van de gemeente. 2. De Rio Brancodreef richting Francisdreef en NRU aanpassen door er een 30 km. weg van te maken en alle verkeerslichten	waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden): in Overvecht Centrum, rondom het station, bedrijventerrein Nieuw Overvecht (alleen werken) en bij de HOV-haltes. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit en parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen, het openbaar gebied vergroenen. En we gaan over naar hogere compacte bebouwing en zo veel mogelijk gebouwde parkeeroplossingen. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Deze verdichting geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen

Nr.	Reactie	Antwoord
	kruisende wegen om te bouwen naar rotondes waardoor de doorstroming veel beter wordt. Tevens moet de NRU aangepast worden om al het verkeer van Zuilense Ring richting A27 beter te laten doorstromen middels gescheiden rijbanen van het verkeer richting Zuilense ring/ A27 en richting centrum wijk uit/in. B. In het plan worden 5.000 woningen bijgebouwd in Overvecht. In het plan van de Tigrisdreef staat ook hoogbouw gepland rondom de HOV baan. Overvecht is vol en nog meer bebouwing draagt niet bij tot de veiligheid en leefbaarheid van de wijk. Het aantal auto's in de wijk is nu al te veel en de overlast die jongeren brengen neemt elk jaar toe. In Overvecht wonen veel bewoners voor wie auto's, motoren, brommers, scooters en fatbikes status symbolen zijn. Zij laten dit helaas graag zien en horen. Handhaving van leefregels is een probleem voor de overbezette BOA's en politie. Drugshandelaren, hangjongeren, vuil naast containers, snelheidsovertredingen zijn aan de orde van de dag bij de huidige wijkbewoners. Recente ongeregeldheden in winkelcentrum Overvecht zijn een voorbeeld van de stand van de wijk. Burgemeester en politie doen wat ze kunnen maar de mentaliteit van jongeren en hun ouders is niet datgene wat we in onze samenleving gewoon waren. Respect voor gezag ontbreekt steeds meer. Moreel besef holt achteruit. De gemeente medewerkers gaan ervan uit dat door toevoegen van nog meer woningen dit bewoners zijn die de balans in de wijk gaan terug brengen naar goede bewoners en dat zij geen auto hebben omdat ze gaan wonen aan de HOV lijn. Bouwen van ondergrondse parkeergarages zou een optie zijn om de druk op de straat te verminderen. De VVE Pascalplein adviseert om, als er al nieuwe woningen moeten komen, de nieuwe woningen bijvoorbeeld op Nieuw-Overvecht te gaan doen. Daar is ruimte en geeft gelijk de mogelijkheid om de sociale controle in dat gebied te verbeteren. Dit stuk van de wijk is nu niet de	- het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) - Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is de plek voor bedrijven die met hun milieucategorie niet passen in de woonwijk Overvecht. Om ruimte beschikbaar te houden voor deze milieucategorie wordt er geen woningbouwontwikkeling toegestaan op het bedrijventerrein. C. We onderschrijven dat o.a. door de toename van online winkelen, het winkelaanbod in de wijken/buurten verandert. Dat is met name het geval bij non-food winkels, zoals kleding-, schoenen- of electronicawinkels, omdat daar de concurrentie met internetverkoop het grootst is. De food winkels doen het een stuk beter, maar kunnen de verschraling niet in hun eentje tegenhouden. Buurtbewoners kunnen winkels in de buurt ondersteunen en overeind houden door lokaal te kopen. De gemeente stimuleert en faciliteert functiemenging bij buurtwinkelcentra door bijvoorbeeld sportfuncties als fitnesscentra toe te staan, zorgvoorzieningen of gezondheidscentra. Verder heeft de gemeente afgelopen jaren vanuit de subsidie vitale winkelgebieden 60.000 euro bijgedragen aan de vernieuwing van de naamborden bij winkelcentrum De Klop, die samen met de eigenaar en ondernemersvereniging is opgepakt. Daarmee is een verbetering van de uitstraling van het winkelcentrum uitgevoerd. De nieuwe woningen die gepland worden in Overvecht dragen bij aan meer draagvlak voor behoud en versterking

Nr.	Reactie	Antwoord
	plek voor een veilig en prettig verblijf. Een woonwijk, als gebouwd, op het oude Overvecht ziekenhuis gebied zou een welkome toevoeging zijn aan een betere balans van type eigenaars. We willen geen extra hoogbouw meer in Overvecht. C. Winkels en winkelcentra Het winkelcentrum de Klop, welke dichtbij ons complex ligt, is in de afgelopen 10 jaar ernstig achteruit gegaan kwa winkelsamenstelling. Ook het groot Winkelcentrum Overvecht is niet meer het winkelcentrum waar je prettig gaat winkelen. Voor speciaalzaken moet je tegenwoordig uitwijken naar Vleuterweide, Tuindorp of Zuilen. Er zijn plannen om de winkelcentra op te knappen en weer aantrekkelijk te maken maar de vraag is of er ondernemers zijn die willen investeren in deze winkelcentra omdat de verdeling van het type inwoners van Overvecht steeds meer uit balans raakt. Prioriteit zou moeten zijn om Overvecht weer interessant te maken voor alle Utrechters zodat we niet langer “de wijk van de kanslozen” zijn zoals in de media komt. Overvecht is de groenste wijk van Utrecht en dat willen we graag zo houden. Er is ruimte voor fietsen en wandelen maar er moet ook ruimte blijven voor prettig leven. Lokaal winkelen is beter voor het milieu door minder auto bewegingen en een bloeiende economie ook voor nieuwe ondernemers. Als eigenaar van één van de appartementen van de St. Eustatiusdreef 300-388 en lid van de VVE Pascalplein, verzoek ik de gemeente Utrecht de hierboven beschreven alternatieven en bezwaren te bestuderen en mij, via het bestuur van de VVE Pascalplein, te informeren wat de reactie van de gemeenteraad is. Samenvattend: • Afsluiten van de Carnegiedreef en de Amazonedreef leidt tot onveiligheid en milieugevolgen in heel Overvecht-Noord • Het bouwen van 5.000 woning leidt tot nog meer onbalans van de type bewoners en de wijk is al te vol en leidt tot nog meer auto’s.	van de buurtwinkelvoorzieningen en voor een diversere en draagkrachterige buurtbevolking.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Opvoeden van ouders en jongeren is een maatschappelijk vraagstuk waar gemeenteraad, BOA's en Politie hun handen al aan vol hebben. Willen we Overvecht leefbaar houden dan moet dit prioriteit krijgen van eenieder. • De winkelcentra verliezen steeds meer traditionele ondernemers waardoor inwoners van Overvecht hun boodschappen elders in Utrecht of Vleuten gaan doen. De veiligheid op en rond de winkelcentra holt achteruit.	
390	Ik ben het eens met: - minder auto's in de woonbuurten. Er wordt nu vaak veel te hard gereden. Punt van zorg: blijven de woonbuurten wel goed bereikbaar voor hulpdiensten? - Ook vind ik het een goed idee om de Zamenhofdreef helemaal af te sluiten voor auto's. Er helemaal een groene boulevard van maken lijkt mij vooral prettig als er veel woningen bij komen bij het winkelcentrum. Ik ben het niet eens met: De Carnegiedreef afsluiten voor autoverkeer. Want dan missen we een belangrijke weg om de wijk in en uit te komen. Nu staat het verkeer al vaak vast op de Marnixlaan en de ring. Dit wordt dan nog veel erger, zeker als het aantal bewoners van Overvecht nog veel toeneemt door de geplande extra woningen. Ook de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt dan een probleem. Ik zie ook geen noodzaak hiervoor. De Carnegiedreef gaat niet door een woonbuurt. De enige reden die ik hiervoor in de omgevingsvisie lees is dat Park de Watertoren en Park de Gagel zo worden verbonden. Maar dat is volgens mij helemaal niet nodig. Beide parken functioneren prima los van elkaar. Ik ben het eens met: Bouw van extra woningen. Dit is echt nodig.	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is het winkelcentrum Overvecht al aangegeven als transformatielocatie en intensiveringslocatie. In het Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren. We zien hier een hoogstedelijk aantrekkelijk aanvullend woonmilieu voor de Overvecht op een van de best bereikbare plekken, met voorzieningen in de directe omgeving en met een aanvullende woningtypologie. Hoger bouwen en hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Hoogbouw dient zorgvuldig te worden ingepast, waarbij rekening gehouden wordt met de specifieke

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben het niet eens met: - sloop van mijn flat (portaalflat aan Gloriantdreef), dit is een prima flat die voorlopig (zeker de komende 15 jaar) echt niet gesloopt hoeft te worden - veel heel hoge woontorens vlak bij elkaar, zoals nu gepland bij Winkelcentrum Overvecht. Dit is niet goed voor de bewoners zelf: te veel mensen in één flat, niet goed voor de omwonenden: groot deel van de dag geen zonlicht, en ook niet goed voor de sfeer op straat. Hiervoor loopt een apart traject 'masterplan Overvecht centrum'. Maar het lijkt mij goed dat er ook in deze omgevingsvisie voor heel Overvecht in elk geval wordt nagedacht over de maximale hoogte van de geplande extra woningen in de wijk. 70 meter vind ik echt te hoog.	kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte om te komen tot een prettige omgeving. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden.
391	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
392	Met belangstelling las ik het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Ik maak graag van de gelegenheid gebruik mijn zorgen te uiten over en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten daarom vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is tamelijk onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan. Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien 'tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in' wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Kunt u uitleggen waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden en hoe het voordeel van het toevoegen van deze schakels opweegt tegen de nadelen (kosten, veiligheid)? In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal	

Nr.	Reactie	Antwoord
	leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	
393	Daarbij richt ik mij specifiek op de visie over het uitbreiden van voorzieningen voor sport. Het gebied waar nu Tuinvereniging Ons Genot is gevestigd wordt genoemd als mogelijke locatie voor sportvelden. Het idee is dan om de vereniging te verhuizen naar het Noorderpark. Als voordeel wordt onder andere genoemd bereikbaarheid en parkeren. Moestuinen zouden beter bij het Noorderpark passen Waaraan onder meer aan voorbij wordt gegaan is het feit dat Tuinvereniging Ons Genot niet alleen een functie vervult voor bewoners uit Overvecht maar met name ook voor bewoners uit Zuilen • Een groot deel van de tuiniers komt uit Zuilen. Een wijk die aan alle kanten toch al onder druk staat door verkeer en overlast van industrieterrein Lage Weide • Het verplaatsen naar het Noorderpark maakt dat de tuinvereniging op grote afstand van de wijk Zuilen komt te liggen. • Zuilen heeft maar een beperkte hoeveelheid groen voor recreatie en ontspanning, dat wordt dan nog beperkter. • In het participatieverslag is vermeld dat 33% van de bewoners in Overvecht de voorkeur geeft aan sportvelden op de plek van Ons Genot. Aan de bewoners van Zuilen zijn hierover echter geen vragen gesteld. • Het terrein van Ons Genot wordt niet alleen door tuiniers gebruikt. Ook bewoners uit o.a. Zuilen zoals gezinnen met jonge kinderen komen graag op het complex. Er is een leuke speeltuin waar kinderen veilig kunnen spelen. • De tuinvereniging vormt een bufferzone tussen het industrieterrein en het natuurgebied Zuilen. • Het complex is van grote waarde voor de biodiversiteit in het gebied. Het is een belangrijke voedselbron en broedplek voor	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

	diverse vogels, insecten, amfibieën en kleine zoogdieren in een verstedelijkt gebied met verder weinig biodiversiteit. Er is een grote interactie met natuurgebied Zuilen.
	• Het complex bestaat niet alleen uit moestuinen, maar bevat een veelzijdigheid aan verschillende soorten sierbeplanting waaronder bijzondere soorten bomen zoals Sequoia en Edel zilverspar.
	• Andere verenigingen en instellingen maken graag gebruik van de faciliteiten van de vereniging mede door de locatie dicht bij Zuilen/ Utrecht Noord en de goede bereikbaarheid. Zo is/wordt de vereniging en het complex o.a. gebruikt voor:
	  ○ Natuurworkshops voor kinderen door natuurgidsen van het IVN.
	  ○ Oefenruimte voor muziek en zangverenigingen
	  ○ Tuinieren voor mensen met beperking
	  ○ Ingeplande rustplek voor wandelverenigingen
	  ○ Vergaderruimte voor diverse organisaties
	  ○ Teambuilding voor medewerkers gemeente Utrecht
	  ○ Filmlocatie voor diverse programma's en series zoals De Volkstuin (omroep 24kitchen), Ons Tuintje (omroep ONS). Rust en Vreugd (De NPO gaat hier de nieuwe serie van Hendrik Groen op deze locatie gaan opnemen)
	  ○ Mogelijkheden voor sociale activiteiten voor ouderen en alleenstaanden.
	• De volwassenheid van het complex m.b.t. waarde voor de natuur is niet in enkele jaren terug te brengen in het Noorderpark of andere plek. Voor veel tuiniers zal het een onmogelijkheid zijn om weer een gelijksoortige plek te creëren als zij nu hebben gerealiseerd op de huidige locatie.
	• Het verhuizen van de vereniging naar een nieuwe locatie zal ook forse kosten met zich meebrengen. Een vergelijkbaar idee voor een tuinvereniging in de gemeente Schagen kwam op 5	

Nr.	Reactie	Antwoord
	miljoen euro. Het plan werd door deze hoge kosten dan ook niet uitgevoerd. Zoals gezegd wordt de infrastructuur zoals ook een bushalte en parkeermogelijkheid als voordeel gezien voor de aanleg van sportvelden. Er moet echter niet vergeten worden dat voor een tuinverenging net zo goed een infrastructuur aangelegd moet worden. Doordat bij een verhuizing naar het Noorderpark de afstand naar Zuilen veel groter wordt zullen ook meer tuiniers met de auto naar de vereniging komen. Dit is niet in lijn met de visie om Utrecht autoluw te maken. Mijn visie is dat Tuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie niet alleen van meerwaarde is voor de bewoners uit Overvecht en Zuilen maar voor heel Utrecht. De vereniging levert op de huidige locatie een belangrijke bijdrage aan de positieve uitstraling van de stad Utrecht. De mogelijkheden voor sociale activiteiten en recreatie voor Overvecht en Zuilen op de huidige locatie van Ons Genot kunnen verder versterkt worden. Daarmee kan een nog grotere bijdrage worden geleverd aan een verbetering van onderlinge verbinding en kwaliteit van leven in zowel Overvecht als Zuilen/Utrecht Noord	
394	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is niet aan de orde.
395	In de Omgevingsvisie Overvecht wordt er (net als in de Ruimtelijke Strategie Utrecht) vanuit gegaan dat iedereen jong, sportief en gezond is, en zich zonder enige beperking of moeite fietsend of lopend van A naar B kan verplaatsen. Dat is echter niet de realiteit (en jongeren hopen ooit ook oud te worden). Vooral in Overvecht -maar ook in de rest van de stad- wonen veel mensen met een lichamelijke beperking. Velen van hen zijn afhankelijk van hun eigen auto, van vervoer per Regiotaxi of Buurt Mobiel, of de	In uw reactie gaat u vooral uit van autobereikbaarheid. Juist de mogelijkheid om ook goed lopend, fietsend of met het openbaar vervoer te kunnen zorgt er voor dat iedereen mee kan doen. Naast mensen die afhankelijk zijn van de auto zijn er ook grote groepen die geen gebruik van de auto (meer) kunnen maken. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ook is het zo dat niet iedereen (meer) kan autorijden. Bijvoorbeeld door het ouder worden of

Nr.	Reactie	Antwoord
	hulp (auto) van een bekende. In de Omgevingsvisie Overvecht wordt hier (weer eens) aan voorbij gegaan: wegen binnen de wijk en binnen buurten worden afgesloten voor auto's waardoor deze groep mensen zich moeilijk kanverplaatsen, of zelfs in een isolement komt. Daarnaast zijn veel mantelzorgers (van zowel zelfstandig wonende mensen als van mensen in verzorgings- of verpleeghuizen) afhankelijk van een auto, al was het maar vanwege die mantelzorgtaken. En vergeet in dit kader ook niet de wijkverpleging en medewerkers in de zorgcentra. STOP DUS MET HET AFSLUITEN VAN WEGEN BINNEN OVERVECHT! En zet eens in op handhaving van snelheidslimieten en eenrichtingverkeer waar dat van toepassing is. En handhaaf ook eens op de linksrijders / snelheidsmaniakken op verschillende dreven van Overvecht. Om wat te noemen: op de Neckardreef, Theemsdreef, Marnedreef links langs de verkeersgeleiders racen om een ander in te halen. □ Overvecht is ontworpen met een visie. O.a. het idee dat het veel groen moet zijn, en veel uitzicht als compensatie van de hoogbouwflats. Dan moet je dat groen ook in ere / in stand houden, en niet volplempen met nieuwe flats. Stel je eens voor dat je een vergelijkbaar plan zou maken voor het Wilhelminapark, door het gras daar vol te zetten met (nood-)woningen. Dat zou toch geen enkel gemeenteraadslid accepteren (of aandurven)? Om nog maar te zwijgen van de omwonenden, advocatenkantoren, e.d.. Dus houdt het groen in Overvecht, één van de grote pluspunten van de wijk, in stand. □ Op pagina 14: "Leggen we een snelle OV-verbinding met de rest van Utrecht centraal door de wijk, met ondersteunend OV door de buurten. Rondom de haltes van het snelle OV maken we nieuwe stedelijke buurten." Dat klinkt aardig, maar het betekent dat vanuit 'de buurten' de verbindingen slechter worden, want er moet vaker overgestapt worden.	doordat men geen rijbewijs heeft (oa kinderen). Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze omgevingsvisie laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde. Het is niet de bedoeling dat bij verplaatsingen met de bus binnen Overvecht men twee keer moet overstappen. Het buurtgerichte OV rijdt ook routes door de wijk naar de belangrijkste bestemmingen. Zie hiervoor ook de toelichting in de paragraaf Veilig en verbonden van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het

Nr.	Reactie	Antwoord
	En dat geldt zeker als je van de ene ‘buurt’ naar de andere ‘buurt’ (of van Zuylenstede naar Nieuw Tamarinde) wilt: dat wordt dan al snel twee keer overstappen (buurtbus – snelle OV – buurtbus), en waarschijnlijk een lange reistijd, want hoe vaak (weinig) gaan die buurtbussen rijden? Er wordt voor de route van het snelle OV wel een vreemde oplossing gekozen van de Zamenhofdreef naar de Moezeldreef. De Marnedreef wordt zo te zien opgeheven, en de bus wordt door het bestaande park gestuurd, vlak langs de school en huizen van de La Bohemedreef. Niet alleen een grote kapitaalvernietiging aan bestaande infrastructuur, maar ook levensgevaarlijk voor de kinderen uit de buurt tussen Marnedreef en Rubicondreef (of verder tot de Othellodreef): die moeten straks de busbaan oversteken naar de speeltuin of ijsbaan Siberia. We kennen al enkele van dit soort gevaarlijke routes in Utrecht (o.a. in Leidsche Rijn, en de Vleutenseweg); er hoeft er echt niet nog één bij te komen (tenzij je iets tegen kinderen hebt), of zelfs twee als je de omvorming van de Carnegiedreef mee telt. • Op pagina 72 wordt vermeld dat de Zamenhofdreef helemaal voor auto’s afgesloten wordt, o.a. om de oversteekbaarheid te verbeteren. Wat vreemd: pas enkele jaren geleden is de Zamenhofdreef versmald met hetzelfde doel. Van afsluiten kon toen al geen sprake zijn, want dan zou (de parkeerplaats en de bevoorrading van de winkels van) het Shoppingcenter Overvecht onbereikbaar worden. Daarbij (m.b.t. buurt Taagdreef / Rubicondreef, pag. 78): als de Zamenhofdreef helemaal autovrij wordt gemaakt en de route via de Marnedreef ook vervalt, wordt de bereikbaarheid van de buurt rond de Taagdreef / Rubicondreef wel heel slecht: er blijft dan nog slechts één toegang open. Bij de plannen voor herinrichting van deze buurt is juist steeds uitgegaan van toegang tot de buurt via Taagdreef én Rhonedreef. Daarbij zal de RAVU hier ook niet blij mee zijn, want veel ambulances maken juist gebruik van de route via de Rhonedreef / Marnedreef voor spoedritten.	Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. De ontwerp omgevingsvisie (en de maatregel om de Zamenhofdreef autovrij te maken) is in afstemming met het project Overvecht Centrum (https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-centrum-plan-maken/) gemaakt. In de plannen voor het centrumgebied vervalt de toegangsweg via de Zamenhofdreef. De bereikbaarheid voor nood-&hulpdiensten is bij alle maatregelen een randvoorwaarde. Het stationsgebied wordt voor autoverkeer ontsloten via de Tiberdreef/Moezeldreef. Wat betreft de fietsverbindingen onder het spoor: wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met alle afsluitingen: hoe wordt de nieuwbouw bij station Overvecht ontsloten voor(bedrijfs-)auto's? 300-500 woningen + 400 banen op werklocatie, geeft minimaal 900 dagelijkse woon- /werkbewegingen en nog eens werkverkeer, en dat voor zeker 50% per auto. • Er staat ter hoogte van de Nabuccodreef / Winterboeidreef vermeld dat daar een nieuwe fietsverbinding over het spoor komt. Het spoor ligt daar al iets hoger dan de Winterboeidreef, en zeker hoger dan de straten in Tuindorp. Dat wordt dan een hele klim voor de fietsers. Past dit ook wel in de plannen voor de Christiaan Krammlaan? Is het niet beter / eenvoudiger om de aansluiting op de tunnel bij de Tiberdreef te verbeteren? • Voor het gebied Neckardreef e.o. valt mij op dat er bij park de Watertoren wel wordt gerept over het groen en het water, maar niet over de paden. Bij het park de Watertoren wonen en verblijven veel ouderen en mensen met een beperking (o.a. in Nieuw Tamarinde, de Warande, en de seniorenwoningen aan de Werradreef). Voor degenen die afhankelijk zijn van rollator of rolstoel zijn de huidige paden en trottoirs zeer slecht te berijden. De paden in het park zijn aan de randen dusdanig verzakt, dat ze bol liggen. Langs de Neckardreef zijn de trottoirs ronduit slecht. Doe daar wat aan, en houdt bij de uitvoering van de plannen ook rekening met mensen met een beperking.	Toegankelijkheid voor iedereen is een speerpunt van de gemeente Utrecht en van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040, zie ook de paragraaf Verschillend en voor iedereen. Dit aandachtspunt zullen we meenemen bij het regulier onderhoud. Als dat niet mogelijk is zullen we het oppakken bij het opstellen en uitwerken van bijvoorbeeld herinrichtingsplannen. Hierbij betrekken we de bewoners.
396	Ik heb kennis genomen van de Omgevingsvisie Overvecht en met name naar het het stuk over Bedrijventerrein Overvecht Noord. daat dat verbeterd wordt en vergroend, daar sta ik helemaal achter. Maar als tuinierder bij de paradijselijke Volkstuinvereniging Ons Genot sloeg de schrik mij om het hart toen ik het zinnetje las dat onderzocht wordt om de plaats van de volkstuinen van 'Ons Genot' sportvelden te realiseren en de tuinen te verplaatsen naar het Noorderpark. Wat verschrikkelijk! Aan de rand van de niet al te mooie wijken Zuilen en Overvecht liggen prachtige stukken stille natuur, die van zichzelf en in zichzelf een grote waarde hebben en waar de buurtbewoners en	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we

Nr.	Reactie	Antwoord
	andere wandelaars bijzonder veel genoegen aan beleven. En dat ontzetten mooie volkstuinencomplex, zo mooi, zo weinig schreeuwerig. De eenvoud, het vanzelfsprekende, het sociale, het vriendelijke, verwelkomende. Waar dat nog aanwezig is zonder dat er een groot door programma aan te pas hoeft te komen? Waar de mensen het zelf en met elkaar realiseren. Tot mijn grote vreugde heb ik er sinds twee jaar zelf ook een tuin. Maar toen ik nog geen tuin had liep ik er vaak doorheen en omheen. De aanwezigheidis zo mooi, troostrijk en inspirerend. Vreselijk idee om deze natuurrijke plek op te heffen ten behoeve van doodse sportvelden. Vreselijk ook om op de tekening (p 58) een fietspad diagonaal door het park getekend te zien. Why? Je kunt er toch gewoon omheen fietsen! Laat de tuinvereniging waar hij is! Het heeft zoveel decennia gekost om dit te realiseren. Dat is niet te verplaatsen, dat is vernietigen.	keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
397	Over het algemeen wordt ik erg enthousiast van de plannen. Ik denk dat de inrichting met meer ruimte voor groen, OV, en daarnaast minder auto 'snelwegen' bijdrage aan een prettige wijk waarin met name mensen zonder auto (kinderen, ouderen en mensen die bewust geen auto hebben vanwege kosten of milieu overwegingen) meer bewegingsvrijheid krijgen, zonder geconfronteerd te worden met de gevaren van scheurende auto's.	Dank voor uw positieve reactie.
398	Tot ons genoegen zal er volgens deze Omgevingsvisie niet gebouwd worden in (de lobben van) park de Gagel. Diversiteit in bomen en beplanting vinden ook wij van belang en verdere ontwikkelingen daarin juichen we toe. Vergroenen van de speeltuin? Daarvoor maken we al plannen en dat voornemen kan dus op onze instemming rekenen.	De fietsroute waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Twijfel bestaat er bij de wens om sporten in het park ‘veilig’ te maken. Het oormerken van bepaalde stukken park mag vooral niet leiden tot verharding en/of afsluiting. Het leggen van kunstgras op het trapveld naast de heuvel vonden en vinden we al bezwaarlijk. De meest westelijke lob is tot onze spijt nagenoeg helemaal getransformeerd tot speelkooi. De beheergroep koestert de vrije groene ruimte, waar steeds nieuwe generaties steeds nieuwe spelletjes of activiteiten bedenken; weg met het kant-en-klare en voorgekauwde. De ervaring leert dat de aantrekkingskracht daarvan minimaal is. Veiligheid zit eerder in goede begeleiding. Ons bezwaar tegen een fietspad door het park is ten dele gehonoreerd. Over het nu ingetekende fietspad willen we graag het volgende opmerken: Het voorliggend voorstel tast het hart van het park aan en daarom maken we er bezwaar tegen. Een fietspad langs de heemtuin is een uitnodiging om door het hele park te fietsen. Park de Gagel is niet voor fietsers. Dat willen de fietsers misschien wel, maar daarmee is het nog geen goed idee. In het spoor van de rustige fietser komen de e-bikes, e-steps, scooters en wat nog maar meer uitgevonden wordt om vooral weinig te bewegen. Deze verkeersdeelnemers verstoren nu al de rust en stichten nu al gevaar, terwijl fietsen niet eens is toegestaan. We hebben de eerste auto’s al gezien in het park. Daar dan ook maar een weg voor aanleggen? Ons voorstel: kies een betere route, leid fietsers – en hun gevolg - over de Mekongdreef. Een route over de ‘speelstraten’ om het park is te verkiezen boven een weg door het park.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een route over de Gambiadreef maakt het ook overbodig om tussen de woonblokken van Braziliedreef en Sao Paulodreef en de parkeerplaats te moeten rijden. En let wel: nog steeds kan men vanuit het noorden na de fietsbrug linksaf of rechtsaf slaan en over een vrij liggend fietspad, resp. langs Klopvaart of over Einsteindreef, naar de Vecht fietsen. Zelfs helemaal zonder het ingetekende fietspad; een optie die veruit onze voorkeur heeft. Een voetpad door de zuidelijke lob over het veld tussen de blokken van Pernambucodreef en Sao Paulodreef zou een mooie verbinding kunnen vormen met Vechtzoom-Zuid, op voorwaarde dat het strikt een smal voetpad is – niet geasfalteerd en absoluut verboden/ontoegankelijk voor fietsers en ruim verwijderd van de woningen op de begane grond. Een mogelijke verbetering, die hoog op onze verlanglijst staat, is het openstellen van de ooit afgesloten grote ingang aan de Cobradreef. De ingang is afgesloten op verzoek van enkele bewoners daar, die overlast vreesden. Dat is (helaas) toegestaan. Voorwaarde voor de afsluiting was wel dat diezelfde bewoners voor het onderhoud van de aangelegde groenbak zouden zorgen. Aan dat deel van de afspraak hebben de bewoners zich nooit gehouden en ondanks ons aandringen heeft de gemeente hier niet gehandhaafd. Een open ingang daar zou een grote verbetering zijn. De beheergroep maakt zich tenslotte enige zorgen over mogelijke hoogbouw direct naast de speeltuin en eventuele annexatie van het Krajicekcourt aan de overzijde. De grens bij het court staat niet helder afgebakend. We veronderstellen dat eventueel bouwen niet verder gaat dan de grens van het erf van de huidige kerk daar. Versmalling van de doorgang zal de zichtlijnen en ruimtelijkheid aantasten. Bouwen direct aan de speeltuin kan leiden tot klachten van toekomstige bewoners en eventueel een bedreiging vormen voor de speeltuin en het cluster Gagelsteede als geheel.	

Nr.	Reactie	Antwoord
399	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat de gemeente dit compenseren. Boven dien is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden.	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
400	We hebben al veel gesproken met ambtenaren en wethouders die bij de omgevingsvisie betrokken zijn. Ondanks al deze gesprekken voelen wij ons niet gehoord. Er wordt ontwijkend gereageerd op de vragen die over onze zorgen gaan. Er is in het begin van het hele proces slecht gecommuniceerd over de plannen, het enige wat we thuis hebben ontvangen zijn folders over het meedenken over de buurt. In deze folders werd niet vermeld dat het over de bouw van 5000 woningen en eventueel sloop van woningen ging. Wij zelf hebben een woning aan de Arnodreef met twee garageboxen achter ons huis, in deze boxen kan ik mijn hobby uitoefenen. Ruimte die ik nergens in Utrecht meer terug kan krijgen, dus als we onteigend worden hoe gaat	U geeft aan dat u, zelfs na meerdere gesprekken, zich niet gehoord voelt. Dat vinden we vervelend, want we vinden het belangrijk dat wij aanspreekbaar zijn. Een beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar of er wordt gebouwd, hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen

Nr.	Reactie	Antwoord
	de gemeente dit compenseren. Boven dien is het voor ons onmogelijk om in ons huis te investeren, bijvoorbeeld een nieuwe keuken. Er wordt heel makkelijk gezegd, het duurt nog tot 2040 dat het zover is. Maar er wordt vergeten dat wij tot die periode helemaal geen kant meer op kunnen met ons huis Wij zijn het niet eens met de plannen van stedelijk bebouwing op de plek waar ons koopwoning staat en willen hier ook zeker niet aan meewerken. Wij vinden het ook niet kunnen dat aan de Overvecht kant van het station 1000 woningen bijgebouwd moet worden en dat aan de tuindorp kant geen plannen zijn terwijl op de plek waar de studentenflats staan ook plek is om ruimte te creëren. Het plan om 1000 woningen op een plek te plaatsen is al een krankzinnig idee. Maar bij de laatste bijeenkomst werd er verteld dat er ineens ook nog een school bijgebouwd moet worden. Ook jullie zullen moeten leren keuze te maken. Verder zijn we het niet eens met de auto hubs. Ik ben een timmerman en werk vanuit mijn bus, waar ik niet zonder kan. Als ik mijn bus op een parkeerhub neerzet zal deze wekelijks opengebroken worden en dus al mijn gereedschap gestolen worden. Tot slot, willen wij benadrukken dat wij niet achter de huidige omgevingsvisie van Overvecht staan en hier dus niet aan mee te willen werken.	kunnen we als gemeente zelf doen, andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Hierdoor kunnen we ook nog niet aangeven of er onteigend gaat worden. Wel hebben we aangegeven dat deze kans klein is. Ook zijn er geen redenen om niet te investeren in uw huis. Omdat u en uw buurtgenoten zoveel onzekerheid ervaren, willen wij aanbieden om met u in contact te blijven over de verdere ontwikkelingen in uw buurt. Zo houden we elkaar op de hoogte en blijven we in gesprek. U geeft daarnaast aan dat u de communicatie slecht vond. We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. De opgave van 1000 woningen in het stationsgebied is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (vastgesteld 2021) als opgave voor Overvecht benoemd. Dit is dan ook verwerkt in de uitgangspuntennotitie als basis voor deze omgevingsvisie. Deze omgevingsvisie gaat alleen over Overvecht. Dat betekent niet dat alleen hier de verdichting gaat plaatsvinden. In de hele stad zullen er 60.000 woningen bij moeten en

Nr.	Reactie	Antwoord
		komen en daarbij wordt er ook gekeken naar andere gebieden. De Winterboeidreef is één van de drie locaties die verder onderzocht wordt voor de VO school. Als de VO school hier komt zal er minder ruimte zijn voor woningbouw. Parkeren in de wijk blijft ook mogelijk. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
401	Ik ben lid van de tuinvereniging Ons Genot. Naast de prachtige natuur, die ik ook als educatie gebruik is de historische waarde voor mij van groot belang. De vele foto's maar zeker ook de verhalen van de oude tuinders zijn een stukje geschiedenis van Utrecht. Ik ben daar trots op. Ik ben geboren en getogen in Utrecht. Ik woon op een bovenwoning met een balkonnetje van 2 vierkante meter. De tuin is een groene oase vol geluid van vogels. Er zijn vele vogelnesten, eenden kikkers slangen etc. De tuin is voor ons een ontmoetingsplek waar we graag mensen van laat meegenieten. In deze gejaagde en individualistische maatschappij is het een mooie tegenhanger. Het gaat hier niet om competitie, winst, uiterlijk of de maatschappelijke ladder. Het gaat hier om burgerschap, saamhorigheid en de kracht van de natuur in een historische omgeving g. Mijn zoon en dochter met vrienden komen hier graag. Het is een plek waar ik mijn bejaarde vrienden of familie mee naartoe neem die anders veel thuis zitten. Uiteraard komen ook mijn vrienden, kennissen om te genieten van de sfeer, de natuur rust en het tuinieren. De natuur, flora en fauna is op onze tuin bijzonder te noemen. Ik werk daarom graag in mijn tuin of de gemeenschappelijke, het is mij nooit teveel omdat ik bijdraag aan dit onvervangbare stukje natuur.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wat ik als extra wil vermelden is de invloed die de tuin heeft op mijn welbevinden. Ik heb een drukke baan, fulltime in het onderwijs. De tuin en de gemeenschap daar geven mij de mogelijkheid om dit werk vol te houden. Het brengt evenwicht. Sinds ik de tuin heb ben ik minder vaak ziek. Voor mij is deze tuin en omgeving onvervangbaar, het is een thuis geworden. Een mengeling van mensen, diversiteit , een hechte gemeenschap ,vriendelijk, gastvrij en hulpvaardig naar elkaar. Dat straalt de gehele tuin en vereniging ook uit. Er komen mensen van buitenaf wandelen of een drankje doen. Het kan allemaal. Ik kan wel zeggen dat deze plek uniek is waar veel mensen van (mee)genieten. Een plek voor jong en oud, vol flora en fauna. Nogmaals het is ons thuis waar de deur open staat voor vele mensen die het net als ons mogen (mee)genieten van deze unieke plek in Utrecht.	
402	Ik ben het niet eens met de plannen betreft Overvecht. Er wordt te weinig/helemaal niet rekening gehouden met de mensen die afhankelijk zijn van de auto. Autoluw is niet de oplossing! Verkeersveiliger wel, meer eenrichtingsverkeerstraten, 1 kant wijk in, andere kant wijk uit. OV goedkoper en zorgen dat de bus ook rijdt. Fietsstraten maar dan wel veilig voor de fietser. SNELHEID VERLAGEN. MEER PAKKANS VOOR DE F1 RIJDERS. STOEPEN ZIJN VOOR VOETGANGERS, REKENING HOUDEN MET ROLSTOEL, ROLLATOR, BUGGY.VEILIGER OVERSTEEKPLAATSEN.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
403	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om

Nr.	Reactie	Antwoord
		ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
404	Graag maken wij van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In het bijzonder het gebied Taagdreef, Rubicondreef e.o. Wij zijn bewoners van de flat aan de Tannhàuserdreef en kijken vanuit de woonkamer uit op het spoor bij station Utrecht Overvecht. Diversen van ons hebben uw uitnodiging aangenomen om langs te komen in april op 1van de 3 loóatíes in Overvecht voor inzage in en overleg over uw ontwerp. Wij vinden het goed dat er plannen worden gemaakt ter vernieuwing van onze gehele wijk. Ook accepteren we de taakstelling om meeí woningen en werkplekken te realiseren. Hoogbouw bij het grootwinkelcentrum lijkt ons ook prima. Voor het gebied tussen de Winterboeidreef (ter hoogte van de Tannhàuserdreef) en het spoor willen wij onze visie geven. Wij vrezen dat: - Ons uitzicht op de groene bomen verdwijnt, - De inval van zsnlicht in onze woonkarners sterk vermindert, - Inkijk in onze woonkamers onze privacy aantast. Daarom stellen wij voor: - De gebouwen zo ver mogelijk van de Winterboeidreef af, zo dicht mogelijk tegen het spoor aan. - Maximaal 4 verdiepingen hoogte. - Variatie in woontypen: 1-persoons, 2-persoons, gezinsvolume, gehandicapten-vriendelíjk, senioren, etc.	Fijn dat u waardeert dat er plannen worden gemaakt voor de vernieuwing van de wijk. Het gebied ten zuiden van Tannhauserdreef is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Hoogstedelijk. Hier wordt ingezet op de ontwikkeling van een sterk gemengd, hoogstedelijk milieu. Dit biedt kansen voor het ontstaan van nieuwe gebieden met een combinatie van woningen, werkplekken en voorzieningen. Verdichting met bebouwing is onderdeel van de aanpak. Wij begrijpen uw zorg over uw uitzicht, bezonning en privacy. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 geven we spelregels in het hoofdstuk "Ruimte voor groei" hier spelregels voor die ingaan op type ontwikkeling, structuur, architectuur, bouwhoogten, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. Ook voor hoogbouw specifiek is een aparte paragraaf opgenomen waarin het microklimaat (bezonning, wind, geluid) belangrijke aspecten zijn. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggesties mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Parkeren van auto's uitsluitend onder de gebouwen. - Van de toegangsweg tot de nieuwbouw voor auto's een doodlopende weg maken. - Winkels, horeca e.d. te concentreren nabij het station en het huidige buurtwinkelcentrum. - Alle bomen die verwijderd 'moeten' worden, herplaatst worden in de buurt of vervangen worden door nieuwe bomen.	
405	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
406	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	
407	In deze omgevingsvisie wordt gesproken over de mogelijkheid om Amateurtuindersverenging Ons Genot aan de 2de Polderweg te verplaatsen naar het Noorderpark om zodoende plaats te maken voor sportvelden. Wij hebben moeten constateren dat de gemeente ons niet vanaf het begin heeft betrokken bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Pas in een later stadium zijn wij – nadat wij zelf de noodklok hebben geluid – door de gemeente geïnformeerd. Hiervoor heeft de projectleider inmiddels zijn excuses aangeboden; waarmee hij ons inziens heeft aangegeven niet de juiste weg te hebben bewandeld. Daardoor hebben wij niet van begin af aan onze bezwaren tegen dit voornemen kunnen uiten.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we

Nr.	Reactie	Antwoord

	Negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving
	Amateurtuindersvereniging Ons Genot bestaat dit jaar 70 jaar en is inmiddels 60 jaar gevestigd op de huidige locatie.
	In deze zestig jaar is de bodem aantoonbaar verbeterd en zorgt het terrein voor een bijzondere bijdrage aan de biodiversiteit van Overvecht.
	In de omgevingsvisie wordt meerdere malen gesproken over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van de karakter van de wijk. Wij vinden het niet te begrijpen dat Ons Genot hierbij niet als voorbeeld wordt genoemd omdat:
	
	- wij zorgen voor een groene oase
	- wij vanwege de biodiversiteit bijdragen aan een gezonde leefomgeving
	- wij als tuinders onderling samenwerken maar wij ook samenwerken met organisaties buiten onze verenging, zoals:
	  ○ wij ontvangen bewoners uit Huis aan de Vecht met hun begeleiders voor wandelingen en een rustpauze op het terras
	  ○ wij vormen een (verplichte) rustplek voor wandelsportvereniging Jong en Vrolijk, 2x in het jaar organiseren zij een lange wandeltocht
	  ○ de groene golf, activerende zorg in het groen, werkt in het winterseizoen van oktober tot maart op woensdag met de bikkelgroep me. We hebben voor ongeveer 10 personen werkplekken.
	- wij al zestig jaar mede bepalend zijn voor het karakter van de wijk.
	- wij lid zijn van Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht (ONO). Er is bij onze vereniging veel kennis aanwezig over planten en dieren en hebben onze kennis aangeboden i.v.m. het vergroenen van het industrieterrein.
		keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook wijzen wij u graag op het feit dat het waterschap in 2021 natuurlijke oevers heeft aangelegd bij de 2 fruitlanen op ons terrein. Deze dienen in eerste instantie voor extra Wateropslag. Wij behoren namelijk tot een klein watergebied en kunnen op deze manier helpen met het minderen van extreme schommelingen van de waterstand. Een mooie bijkomstigheid van deze natuurlijk oevers is dat er een moerasachtig gebied is ontstaan, waar andere soorten planten en dieren een kans krijgen. Tevens heeft ons team Natuurlijk Tuinieren wadi's aangelegd, die vormen een plek voor bruine kikkers en salamanders om te overwinteren en hun eieren te leggen Alleen al om bovenstaande redenen heeft het verplaatsen van Ons Genot negatieve gevolgen voor mens, milieu en omgeving. Het duurt immers jaren en jaren voordat op een andere plek een groene bio diverse oase als de onze kan worden opgebouwd. **Maar we zijn meer..** Natuurlijk is Ons Genot in de eerste plaats een Amateurtuindersvereniging voor onze 200 leden. Deze leden zijn een afspiegeling van onze samenleving: variërend in leeftijd en (culturele) achtergrond. Er wordt echter getuinierd door veel meer mensen. Op een aantal tuinen wordt inmiddels gezamenlijk getuinierd door meerdere families en verder komen bij de meeste leden regelmatig vrienden en familie leden helpen met tuinieren. Alles bij elkaar opgeteld zijn dit alleen al zeker 500 mensen uit Utrecht en directe omgeving die gebruik maken van ons complex. Daarnaast zijn wij van1 april tot 1 oktober dagelijks open (in de winter op zaterdag) en weten vele niet leden de weg naar Ons Genot te vinden om: - met kinderen te spelen in de speeltuin - een snoei- of zeiscursus te volgen - een wandeling te maken over ons terrein - iets te eten of te drinken in ons Polderhuis	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- een kijkje te nemen bij ons wormenhotel, onze paddenpoel, onze broedende ooievaars en ons insecten-en vlinderhotel - zelf opgekweekte plantjes of tuinbenodigdheden te kopen in onze tuinwinkel. **Laat Ons Genot voortbestaan op de huidige locatie** Wij verzoeken de gemeenteraad van de gemeente Utrecht dringend om Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Deze groene oase draagt juist bij aan vele punten die worden genoemd in de ontwerp omgevingsvisie en gaat teniet bij het verplaatsen van Ons Genot. Wij dienen niet alleen het belang van onze leden maar vooral ook een maatschappelijk belang. Onze biodiversiteit, onze groene bijdrage aan de stad Utrecht en onze openstelling voor publiek zijn hiervan getuige.	
408	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag zou ik antwoord ontvangen op onderstaande vragen: 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan / Professor Hugo de Vrieslaan en de overige lanen in de wijk. De groenstrook aan de Thaerlaan zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? Tevens omdat er geen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	laadpalen geplaatst mogen worden, omdat er niet aan het groen gekomen mag worden. Is dit niet meten met twee maten? 5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? Ik verzoek u dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en daarna plus verspilling van belastinggeld. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ook ben ik bang voor toenemende criminaliteit en een toename van het aantal inbraken door handige vluchtroutes die dan beschikbaar worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
409	Op deze manier hoop ik te kunnen voorkomen dat Ons Genot plaats moet maken voor voetbalvelden en moet verplaatsen naar het Noorderpark. Sinds ongeveer acht jaar ben ik lid van Amateurtuindersvereniging Ons Genot aan de 2de Polderweg in Utrecht Overvecht. Ik heb daar een tuin met een huisje waar ik – zodra het weer het maar even toe laat – ben. Een plekje waar ik – na mij werk en in het weekeind – tot rust kom. Waar ik (helaas heb ik al jaren last van chronische spanningshoofdpijn) mijn hoofd leeg kan maken en regelmatig met hoofdpijn heen ga en zonder hoofdpijn weer weg ga. Het is een plek waar ik inmiddels vrienden en kennissen heb gemaakt, waar ik mensen tegen kom uit alle lagen van de bevolking en met diverse (culturele) achtergronden. Mensen met één gemeenschappelijke gezamenlijk interesse: tuinieren. We leren van en met elkaar, wisselen ervaringen uit en delen planten en zaden. We leveren allemaal op onze eigen manier een bijdrage aan het prachtige complex waar natuurlijk tuinieren hoog in het vaandel staat. Waar we gezamenlijk zorgen voor een enorme biodiversiteit, waar we ons gezamenlijk verantwoordelijk voelen voor de algemene delen van het complex en waar we met evenveel plezier bezoekers ontvangen van buiten de vereniging. Zelf heb ik een aantal jaar gewerkt in het Polderhuis (onze kantine, die ook openstaat voor bezoekers van buitenaf) en sinds een jaar zet ik me in als adviseur van het bestuur. Iets wat ik met veel plezier doe om onze zo bijzondere verenging te steunen. Het is in mijn ogen niet te bevatten dat een plak waar zoveel biodiversiteit is, waar broedende ooievaars te vinden zijn, waar een klein watergebied te vinden is die een bijdrage levert aan het verminderen van extreme schommelingen van de waterstanden, waar kikkers, salamanders, ringslangen en vele vlinders, bijen en andere insecten een leven hebben als God in Frankrijk, plaats zou moeten maken voor voetbalvelden. Dat kan een gemeenteraad die graag een groene en gezonde stad wil toch niet toestaan?	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u daarom dringend op om Ons Genot te laten voortbestaan op de huidige locatie. Niet alleen voor mezelf maar ook voor mijn medetuinders, de bezoekers, de kinderen uit de omgeving die komen spelen in onze speeltuin, mijn (klein) kinderen en vrienden die regelmatig op mijn tuin te vinden zijn en vooral voor de maatschappelijke bijdrage die Ons Genot levert aan de stad Utrecht.	
410	Onze vragen en opmerkingen richten zich voornamelijk op deelgebieden ‘Tigrisdreef e.o.’ en‘Zambesidreef e.o.’ en ‘Park de Gagel’; al jaren onze directe woon- een leefomgeving. Een aantal van onze en opmerkingen komt samen in onderstaande afbeelding ‘Park de Gagel’ uit de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht, deel A, pag. 84. **1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route)** Het fietspad dat in het park in 2014 is gerealiseerd, loopt nu van de Tigrisdreef parallel aan de Papyrusdreef tot onder andere de oversteek over de NRU richting het Noorderpark. Op de afbeelding volgt de rood gestippelde lijn ‘nieuwe recreatieve route’ niet de lijn van het bestaande fietspad. -> Is het de bedoeling het huidige fietspad meer op te schuiven richting de bomen en ons huis, of is dit een ‘schematische weergave’ van de route, en is het de bedoeling het bestaande fietspad te handhaven op de huidige plek? Op voorhand geven wij bij deze graag aan tegen het nog verder opschuiven van het fietspad richting de bebouwing te zijn. Temeer daar naar verwachting dit fietspad een stuk drukker zal worden; zowel als onderdeel van de recreatieve route alsmede als ontsluiting van in de toekomst mogelijk te realiseren sportvelden aan de overzijde van NRU, ter plaatse van het Noorderpark. **2. Gearceerde zone ‘transformatie in het groen’** a. **Omkadering, plangrens** De groen-oranje gearceerde zone ‘transformatie in het groen’ ter plekke van de Papyrusdreef is niet erg duidelijk wat betreft de omkadering of plangrens.	**1. Ligging van het fietspad (nieuwe recreatieve route)** We weten nog niet waar het fietspad precies zal lopen, dat wordt op een later moment onderzocht. In die fase gaan we ook het gesprek aan met de buurtbewoners, zodat we alle wensen en meningen kunnen meenemen. Juist gezien de eventuele toevoeging van functies is een goede verbinding voor langzaam verkeer, dus voor voetgangers en fietsers, van groot belang. De precieze ligging van het fietspad is nog niet bepaald. **2. Gearceerde zone ‘transformatie in het groen’** Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten -evenals u- veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering spreekt de omgevingsvisie daarom de ambitie uit tot verandering (transformatie) op deze locaties, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Dit groen-oranje gebiedstype heeft een nieuwe, beter passende naam gekregen "groene buurtranden". Door het abstractieniveau van de Omgevingsvisie betreft

Nr.	Reactie	Antwoord
	-> Is het juist geconcludeerd dat de grens van dit gearceerde gebied aan de zijde van het park, bij de bestaande bebouwing van de huisnummers 56 tot en met 68 gelijkloopt met de erfgrens? -> En is het dus niet de bedoeling om tussen de bovengenoemde bestaande bebouwing en het bovengenoemde fietspad onder voorgaand punt 1, een mogelijkheid tot 'transformatie in het groen' te realiseren? Op voorhand geven wij bij deze graag aan dat wij tegen een mogelijke 'transformatie in het groen' zijn tussen de genoemde bestaande bebouwing en het genoemde fietspad; en juist voor het behoud van het park op die plek. b. **Fasering** Op pagina 32 van deel B van de ontwerp-omgevingsvisie zien wij de gearceerde zone 'transformatie in het groen' ter plekke van de Papyrusdreef als 'ontwikkelingszone' aangeduid voor het eerst terug in fase 3 'Later (t/m 2040)'. In de afbeelding ervoor op pagina 28, fase 2 'Straks (t/m 2035)' is deze zone niet opgenomen. Wij concluderen hieruit dat eventuele ontwikkelingen in de genoemde zone niet eerder plaats zullen hebben dan 2035, en mogelijk erna. -> Graag vernemen wij of onze conclusie wat betreft de fasering juist is ten aanzien van de gearceerde zone 'transformatie in het groen' ter plekke van de Papyrusdreef, en dat deze op zijn vroegst zal plaatsvinden vanaf 2035. c. **Begrip ontwikkelingszone** Zoals in voorgaand punt genoemd, wordt de gearceerde zone in deel A van de ontwerpomgevingsvisie 'Transformatie in het groen' genoemd (met een begripsomschrijving) en komt deze zone in deel B van de ontwerp-omgevingsvisie terug als 'Ontwikkelingszone'. Terwijl in deel B ook gesproken wordt over transformaties. De term 'Ontwikkelingszone' wordt niet toegelicht in het document. -> Graag vernemen wij of met de term 'Ontwikkelingszone' in deel B van de ontwerpomgevingsvisie hetzelfde wordt bedoeld als (de	het hier schematische weergave. Als er een nadere uitwerking plaatsvindt, dan zullen grenzen en nieuwe routes preciezer worden afgewogen. Bij de uitwerking van deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 worden belanghebbenden betrokken. Over elk plan zal apart worden besloten. In de Uitvoeringsstrategie is het gebied rondom de Papyrusdreef aangegeven als Ontwikkelzone op de kaart van Fase 3 "Later". Dit is hetzelfde als het groen/oranje gebied in deel A, en daarvoor gelden dus de regels voor Groene buurtranden (eerder 'Transformatie in het groen'). Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier

Nr.	Reactie	Antwoord
	begripsomschrijving van) ‘Transformatie in het groen’ in deel A van de ontwerp-omgevingsvisie. **3. ‘Park de Gagel’ in relatie tot ‘transformatie in het groen’ en het parkgedeelte aan de Papyrusdreef** U geeft aan op pagina 43, deel A ontwerp-omgevingsvisie, dat transformatie in het groen wenselijk is mits ‘het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied’. Reeds eerder al (december 2020) hebben wij vanuit de buurt (Papyrusdreef) aangegeven dat het park aan de (hoek) Papyrusdreef/ Tigrisdreef dat nu wederom opgenomen is als gebied voor ‘transformatie in het groen’, wellicht verbeterd kan worden wat betreft overzicht en groeninrichting. Maar een nieuwbouw op deze locatie zal zeker niet bijdragen aan een kwalitatieve – laat staan kwantitatieve – verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. -> Naar ons inzicht dient het gedeelte dat nu park is, gelegen in de hoek ‘Papyrusdreef/Tigrisdreef’ ook als park aangemerkt te worden en niet als zone voor transformatie in het groen (alleen nieuwbouw zou op die plek aan de orde kunnen zijn, er is immers geen bestaande bouw in het park). Uitgangspunt voor het park is onder meer: ‘De kenmerkende groene structuur van het park strekt zich uit tot in de aangrenzende buurtjes en blijft waar mogelijk behouden of wordt versterkt.’ Een voorstel in het plan voor hoe dit gedeelte van het park door groeninrichting nog beter aansluit bij enerzijds het park en anderzijds als ‘steppingstone’ naar de wijk, is hier gewenst; in plaats van het wegnemen van groen voor nieuwbouw. Aanvulling dd 20 mei Wij ontvingen van [indiener 514] een kopie van hun zienswijze van 20mei24.	meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij sluiten ons graag aan bij deze zienswijze en vragen u ook deze zienswijze namens ons verzonden te beschouwen. Vandaar dat u deze als bijlage bij deze mail vindt. Wellicht overbodig te benadrukken dat deze zienswijze van [indiener 514] GEEN vervanging betreft van onze eigen zienswijze, maar een aanvulling. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd	

Nr.	Reactie	Antwoord
	met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.'	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
411	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.

Nr.	Reactie	Antwoord
412	De VvE Trinidaddreef 1-15 wil bij deze reageren op het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Wij verzoeken om afzonderlijk op elk van onderstaande zeven punten inhoudelijk te reageren. 1. Weergave Experimentele Flat Trinidaddreef Het gebouw van de VvE Trinidaddreef is een van de tien Experimentele Flats en is sinds 2017 een gemeentelijk monument. Slechts op 1 kaart is de Trinidaddreef als monument weergegeven. Op alle andere kaarten staat het blok (in tegenstelling tot de andere Experimentele Flats) in het plekkenplan als stedelijk gebied. Pas alle andere afbeeldingen in de documenten aan en visualiseer de Trinidaddreef vergelijkbaar met de andere Experimentele Flats. 2. Omgeving als stedelijk gebied Het gebied wordt in de Concept Omgevingsvisie gekenmerkt als stedelijk gebied waarbij gezocht wordt naar een parkeervoorziening. Wij zijn fel tegen een transformatie van het gebied naar stedelijke bebouwing met een bouwhoogte van 10 woonlagen. In deze omgeving van Overvecht-Noord staan al veel 10-hoog complexen. Als er een diversiteit aan woningen moet zijn (is een ambitie van de gemeente), dan zijn de gewilde eengezinswoningen in het gebied noodzakelijk. Nog meer hoogbouw leidt tot meer monotone bebouwing. Daarnaast vinden wij hoogbouw rondom de Experimentele Flats, die vanuit de filosofie gebouwd zijn in een groene omgeving (ook wel eens parkwonen genoemd) niet passen en dus ook niet wenselijk. Het voornemen tot transformatie kan dat leiden tot waardevermindering van de woningen in het hele gebied en mogelijk niet meer investeren in goed onderhoud. Kwalificeer het gebied met de lage eengezinswoning als Woonbuurt en visualiseer dit in geel. 3. Voorzieningen Aansluitend op het vorige punt, zijn wij ook geen voorstander van voorzieningencluster aan de Marowijnedreef. Om het winkelcentrumpje	1. De buurt waarin het gebouw aan de Trinidaddreef is gelegen wordt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als ‘stedelijke buurt’. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel van de opgave voor deze gebieden. Wij zijn ons bewust van het feit dat het gebouw aan de Trinidaddreef één van de 10 experimentele flats is. Dit is voor ons geen reden om de afbeeldingen van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aan te passen. Uitgangspunt is dat alle initiatieven en plannen bijdragen aan de gewenste bredere wijk- en buurtverbetering en dat we behouden wat goed is, versterken, en vernieuwen waar nodig. Cultuurhistorische elementen zoals monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die we koesteren. Dit staat beschreven in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in het hoofdstuk ‘Overvechtse karakteristiek’. Op de bijbehorende kaarten op pagina 49 en op pagina 50 staan de monumenten en de bijzondere complexen in de wijk aangeduid. Het gebouw aan de Trinidaddreef maakt hier ook onderdeel van uit. Wij zien hier kansen om in deze buurt nieuwe woningen en voorzieningen toe te voegen en een aantrekkelijk stedelijk milieu te creëren en daarbij tegelijkertijd de waardevolle monumentale bebouwing en de karakteristieke bebouwingsensembles te behouden. 2. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving . Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect op de leefbaarheid en klimaatadaptatie en groen van de hele wijk. Dit gebied is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangeduid als "stedelijke buurt'. Het vormt een overgang tussen de woonbuurt en het hoogstedelijke gebied bij de toekomstige HOV halte. Verdichting is een belangrijk onderdeel

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Klop levensvatbaar te houden, is het beter om daar de voorzieningen te concentreren. Een deel van de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef zou volgens het ontwerp Omgevingsvisie ook getransformeerd kunnen worden naar voorzieningen. Gezien punt 1 hierboven lijkt ons dat onmogelijk en op voorhand zal de VvE Trinidaddreef daar niet aan meewerken. *Verwijder de voorzieningencluster langs de Marowijnedreef uit de afbeeldingen. En zeker uit het deel van de Experimentele Flat.* 4. **Groen verbinden = KANS!** Het is de ambitie om groen toe te voegen in de wijk. Het groen rondom de Experimentele Flats wordt doorsneden door de Marowijnedreef. In de Omgevingsvisie komt een afsluiting op de Rio Branco-dreef. Het Pascalplein wordt getransformeerd en daar rijden geen auto's meer. Het is dan niet mogelijk om met de auto van de Marowijnedreef naar de Gangesdreef te rijden. Die route is nog wel mogelijk voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Dit biedt de mogelijkheid ter hoogte van de Experimentele Flats het groen te verbinden en daarmee extra groen toe te voegen conform de ambitie. *Geef in de bijgestelde visie aan dat ruimtelijk door groen alle Experimentele Flats worden samengevoegd.* 5**. Participatie-inbreng genegeerd** Er zijn inloopbijeenkomsten geweest en één van de bewoners van de VvE heeft bovenstaande punten eerder mondeling ingebracht. Dit heeft niet tot bijstelling geleid. De reactie in het participatie-document gaat daarbij niet in op een inhoudelijke reactie met motivatie op het ingebrachte punt. Gewezen wordt op de voorgenomen stedelijke bouw in het gebied. Zoals hierboven in punt 2 en 3 aangegeven kan dit niet gelden voor de Experimentele Flat aan de Trinidaddreef (monument) en is er dus wel degelijk een kans om met een groenzone deze bijzondere bouw te verbinden. Daar wordt niet op ingegaan. *Uit participatieverslag pagina 35*	van de opgave voor deze gebieden. Dat hoeft niet per sé in de vorm van hoogbouw. De basishoogte van bebouwing is 4 tot 6 lagen (stedelijke laag) met ruimte voor accenten tot 10 lagen. Dat deze bebouwing de monotonie van het gebied versterkt zijn we niet met u eens. Wij denken dat dit gebied in de toekomst juist een aanvulling kan zijn op de bestaande buurten. Een goede woningmix is daarbij een belangrijk uitgangspunt. Het behoud van de menselijke maat, versterken van de leefbaarheid en de cohesie zijn daarbij belangrijke doelstellingen. 3. In de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 maken we onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad . Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Overige voorzieningenclusters zijn aanvullend op deze winkelcentra, denk daarbij aan bijvoorbeeld aan maatschappelijke (buurt)voorzieningen (zorg, opvang), passende werkfuncties, ontmoetingsplekken etc. dichter bij huis. U heeft gelijk dat er wellicht te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. 4. Het vergroenen van overbodige infrastructuur past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we kijken wat de mogelijkheden zijn voor vergroening met betrekking tot de benodigde ontsluiting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zie hieronder nogmaals de kans om groen toe te voegen. Toevoegen van groen is ook één van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. *Wij pleiten alsnog met deze inbreng voor een bijstelling en verwachten een alsnog een concreet inhoudelijk antwoord op dit specifieke punt.* 6. Meer autokilometers De Carnegiedreef wordt afgesloten voor autoverkeer en de woning is met de auto alleen nog via de Franciscusdreef en Rio Brancodreef te bereiken. Dit leidt tot meer autokilometers en langere reistijden, bijvoorbeeld van/naar het centrum Overvecht of van/naar de polikliniek op de Neckardreef. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.* 7. Sociale veiligheid Als er 's avonds geen autoverkeer meer en af en toe een bus over de Carnegiedreef rijdt, wordt dit een sociaal onveilige route om daar te lopen of te fietsen. Het wordt dan een no-go-area. *Graag een inhoudelijke reactie op dit punt.*	5. In het participatieverslag zijn vele duizenden meningen en reacties uit verschillende gesprekken, bijeenkomsten en enquêtes gebundeld en samengevat. Deze hebben we voorzien van een reactie hoe daarmee is omgegaan in de ontwerp beleidsnota omgevingsvisie 2040. In deze reactienota reageren we op alle ingediende zienswijzen en lichten we toe hoe deze wel of niet zijn meegenomen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. 6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. De Carnegiedreef wordt een groene promenade met levendigheid. Door de toevoeging van gebouwen met een combinatie van functies zijn er meer ogen op de straat op verschillende tijdstippen. Daarnaast verwachten we ook meer drukte op straat vanwege de toegevoegde bebouwing. Ook helpt goede verlichting om het gevoel van sociale onveiligheid te verminderen.
413	Ik wil bij dezen mijn mening geven over de plannen die er nu liggen voor de toekomst van Overvecht. Ik ben grotendeels voor! Heerlijk al dat groen! Ik heb het alleen niet zo op hondenpoep. Dus ik zou wel duidelijke plekken willen waar honden wel en niet vrij mogen rennen en poepen. Misschien zelfs de hondenpoepzakjes nog eens onder de aandacht brengen. Ik ben ook helemaal voor het afsluiten van de racebanen door de wijk. Goed plan! Ik vind dat ik al heel snel vanaf mijn huisje in het centrum ben met de bus of de fiets. Maar blijkbaar kan het nog beter!	Ook in de nieuwbouw worden sociale huurwoningen gerealiseerd. Wel is het streven om het aandeel sociale huurwoningen in Overvecht te laten afnemen, het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Landelijke regelgeving zorgt er voordat in nieuwbouw binnen een portiek geen sociale huur (in eigendom van een corporatie) en vrije sectorhuur naast elkaar kunnen worden gerealiseerd. Op blokniveau is dit wel mogelijk. We willen dan ook dat binnen een blok meerdere segmenten worden gerealiseerd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het lijkt me prima om meer woningen te bouwen in Overvecht maar ik heb vraagtekens bij de wens om geen of weinig sociale huurwoningen toe te voegen. Een mix van sociale huur en duurdere huur of koop komt de leefbaarheid van een wijk ten goede. Dat is algemeen bekend. Maar dan moeten die woningen wel door elkaar heen staan. Een flat met 80 sociale huurwoningen met daarnaast een flat met 80 vrije sectorwoningen geeft op papier een verhouding van 50/50. Maar in de praktijk zal het prettiger wonen zijn in de flat met vrije sectorhuur dan in de flat met sociale huur. Dan heb je niet bereikt wat je wil. Ik ben bang dat je gewoon nog meer van die fancy flats rond Winkelcentrum Overvecht krijgt vol met jonge tweeverdieners en dat de oude 10-hoge flats waar mensen met een uitkering, migranten of mensen met een rugzakje wonen nog aftandser lijken.	
414	In de ontwerp-omgevingsvisie staat dat volkstuincomplex Ons Genot aan de 2e Polderweg mogelijk verplaatst wordt naar het Noorderpark, om plaats te maken voor sportvelden. Bij de totstandkoming van de visie is echter geen invulling gegeven aan participatie en de visie gaat voorbij aan de bijzondere kwaliteiten van het volkstuincomplex. Wij lichten dit graag verder toe in deze brief en willen u vragen een visie op te stellen die uitgaat van behoud van Ons Genot. **Achterwege blijven van participatie** Participatie is een belangrijke pijler onder de Omgevingswet. Ook voor omgevingsvisies is participatie zeer relevant. “Met participatie kunnen overheden bij inwoners of gebruikers van een gebied perspectieven en toekomstbeelden ophalen”[12]. Als gemeente heeft u participatie eveneens hoog in het vaandel staan volgens uw participatiebeleid. “In Utrecht kan iedereen meedenken, meedoen en invloed uitoefenen op wat de gemeente doet”[13]. Daar hebben wij weinig van gemerkt helaas.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

[12] https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/participatie/participatie-instrumenten/participatie-omgevingsvisie/
[13] https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/participatiebeleid/

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het voornemen in de ontwerp-omgevingsvisie om Ons Genot te verplaatsen kwam als een donderslag bij heldere hemel. Onze vereniging is niet betrokken bij de totstandkoming van de ontwerp-omgevingsvisie. De gemeente geeft hiermee een signaal af dat er geen belang wordt gehecht aan de betrokkenheid en mening van de volkstuinvereniging. Het gevolg is dat er veel onrust is ontstaan. Mogelijke verplaatsing heeft nu al een verlammend effect op plannen van leden om hun huisje of tuin op te knappen. En hoe kan een vereniging geloofwaardig zijn bij het handhaven van regels, als de gemeente totaal geen belang hecht aan de toekomst van het volkstuincomplex? **Kwaliteiten van de fysieke leefomgeving** Als gemeente bent u verplicht om een goed beeld te vormen van alle belangen die spelen in een plangebied. Dit valt onder het zorgvuldigheidsbeginsel van de Omgevingswet en staat ook opgenomen in de Nota van toelichting Invoeringsbesluit Omgevingswet. Een omgevingsvisie moet op hoofdlijnen een beschrijving van de kwaliteiten van de fysieke leefomgeving bevatten. Ontwikkelingen op het gebied van cultureel erfgoed, natuur, landschap, natuur, water en andere (niet-ruimtelijke) zaken die relevant zijn moeten volgens de wet beschreven en meegewogen worden.[14] Het bereiken van 'een goede omgevingskwaliteit' is opgenomen in de centrale doelstelling (artikel 1.3) van de Omgevingswet. “Omgevingskwaliteit duidt op het belang van aspecten als cultureel erfgoed, architectonische kwaliteit van bouwwerken, stedenbouwkundige kwaliteit en kwaliteit van natuur en landschap. Het gaat daarbij zowel om de menselijke beleving van de fysieke leefomgeving als om de intrinsieke waarden die de maatschappij	

[14] https://vng.nl/sites/default/files/publicaties/2018/omgevingsvisie_20180531.pdf

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekent aan de identiteit van gebieden en aan dier- en plantensoorten."[15] Vreemd genoeg wordt in de ontwerp-omgevingsvisie voor Overvecht met geen woord gerept over de bijzondere kwaliteiten van Ons Genot. Hoe tot de locatiekeuze voor sportvelden is gekomen wordt ook niet duidelijk. Dat het volkstuincomplex over bijzondere kwaliteiten beschikt staat echter buiten kijf. De ontwerp-omgevingsvisie staat vol met quotes en volzinnen over een groene en gezonde stad, over samenwerken en behoud van het karakter van de wijk. Juist op Ons Genot is dit allemaal van toepassing. **Sociaal-maatschappelijke waarde** Vele decennia al is Ons Genot een plek waar mensen uit de wijk, stad en ver daarbuiten samen komen. Het is een terrein waar leden met verschillende achtergronden en uit alle lagen van de bevolking elkaar vinden. Samen onderhouden zij de tuinen en het terrein. De vereniging organiseert verschillende evenementen en het terrein is een belangrijke sociale ontmoetingsplek voor jong en oud. Ons Genot is een samenleving in het klein met vele connecties in de wijk en ver daarbuiten. Verplaatsing van het complex duurt jaren en tot die tijd zal nagenoeg niemand nog investeren in zijn tuin. Verplaatsing vraagt uiteindelijk om veel grotere investeringen. Voor veel leden zal dit niet haalbaar of wenselijk zijn vanwege de hoge leeftijd, de grote tijdsbesteding of de kosten die hiermee gepaard gaan. Verplaatsing van Ons Genot betekent dus het verdwijnen van een bestaande sociale ankerplaats en doet inbreuk op het bestaande sociale weefsel van de wijk. **Ecologische waarde**	

[15] https://www.mooinederland.nu/abc/omgevingskwaliteit

Nr.	Reactie	Antwoord

Landelijk is er nog maar weinig onderzoek gedaan naar de ecologische waarde van volkstuinen. Het Algemeen Verbond van Volkstuinverenigingen in Nederland (AVVN) is hier samen met Naturalis Biodiversity Center wel mee bezig. Van onderzoek uit het buitenland is bekend dat volkstuinen de hoogste biodiversiteit kennen van alle vormen van stadsnatuur. Daarnaast zal bij verplaatsing een vergelijkbaar niveau aan soortenrijkdom pas na ongeveer tien jaar bereikt worden.[16]

Ook op Ons Genot is de flora en fauna indrukwekkend en is sprake van een enorme soortenrijkdom. De afwisseling van natte en droge natuur en de overgang van veen- naar rivierkleigronden versterken de diversiteit aan plant- en diersoorten des te meer. Op een groter schaalniveau draagt het complex bij aan de biodiversiteit van de Vechtzone en dus de natuurgebieden rond de Vecht. Verplaatsing van Ons Genot en vervanging door sportvelden betekent dus onmiskenbaar de vernietiging van biodiversiteit op het terrein en in de directe omgeving.

Cultuurhistorische waarde
In het buitenland is een bescherming van volkstuinen als monument niet ongewoon.[17] In Nederland komt dit nagenoeg niet voor en zeker niet voor volkstuincomplexen die gerealiseerd zijn in de jaren zestig en zeventig. Met de toenemende aandacht voor het erfgoed uit de Post 65 periode kan dit gaan veranderen. Volkstuinen kunnen gezien worden als materieel erfgoed, groen erfgoed, en de volkstuincultuur als belangrijk immaterieel erfgoed.[18]

Ons Genot is nauw verbonden met de geschiedenis van Overvecht en Utrecht. Met de komst van de grote uitbreidingswijken in de zestiger en

[16] https://stadszaken.nl/artikel/5920/soortenrijke-volkstuinen-nu-ook-op-de-rode-lijst
[17] https://www.canonsociaalwerk.eu/1784_nut/2009-Marian-Lenshoek-historie-van-de-volkstuin.pdf
[18] https://erfgoedstem.nl/presentatie-volkstuinenkaart-zuid-holland/

Nr.	Reactie	Antwoord

zeventiger jaren zijn verschillende volkstuincomplexen gerealiseerd in de stad. Burgemeester De Ranitz opende Ons Genot in 1967. “Vooral voor de flatbewoners, die geen eigen tuin hebben, is dit werk een uitstekende recreatie”, aldus de burgemeester tijdens de opening.[19] De gemeentelijke bouwdienst verzorgde de terreinaanleg en tuinhuisjes omdat de gemeente zich ‘moreel verplicht’ voelde te helpen.

Als ergens het verhaal van de naoorlogse volkstuincultuur in Utrecht verteld kan worden dan is het wel bij Ons Genot. De aanleg van het terrein is goed bewaard gebleven. De regels voor het type tuinhuis en het groen hebben er aan bijgedragen dat het oorspronkelijke karakter niet ingrijpend is veranderd. Op andere volkstuincomplexen is dit minder het geval. Omdat de regels relatief streng zijn bij Ons Genot is de volkstuincultuur kenmerkend voor de Post 65 periode. Ons Genot is sociaalhistorisch, typologisch, qua gaafheid en qua volkstuincultuur dus een waardevol ensemble. Verplaatsing betekent het verdwijnen van de cultuurhistorische kwaliteiten van het complex.

Conclusie
Verplaatsing van volkstuincomplex Ons Genot leidt tot een aantasting van de sociaal-maatschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarde van het terrein. Dit is niet betrokken bij het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. De ontwerp-omgevingsvisie voldoet daarmee niet aan het zorgvuldigheidsbeginsel en sluit niet aan bij het bereiken van een goede omgevingskwaliteit conform de Omgevingswet.
Behoud van de bijzondere kwaliteiten en het bereiken van een goede omgevingskwaliteit is alleen mogelijk door behoud van het volkstuincomplex op de huidige locatie. Wij willen u dan ook vragen de ontwerp-omgevingsvisie hierop aan te passen.

Alternatieven

[19] https://hetutrechtsarchief.nl/collectie/38FB4F867D6D4ABFA923072B7314CCE3

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is duidelijk dat de stad groeit en sportvoorzieningen mee moeten groeien. Maar het is niet duidelijk waarom dit ten koste moet gaan van bestaande kwaliteiten en ook niet wat de alternatieven zijn. Ontwerpend onderzoek kan tot creatieve opties leiden die vooraf niet bedacht zijn, zoals meervoudig ruimtegebruik en de combinatie met verdichting op het bedrijventerrein Overvecht. Dit kan prachtige voorstellen opleveren. De sportvelden boven op de IKEA aan de andere kant van de stad zijn hier een goed voorbeeld van. Wij willen u dan ook meegeven breder te kijken naar de locatiekeuze van de sportvelden en Ons Genot uit te sluiten als mogelijke locatie. **Van vernietiging naar versterking** Aanvullend willen wij u vragen een ambitie op te nemen in de omgevingsvisie die de kwaliteiten van Ons Genot juist benut! Een ambitie die niet in het teken staat van vernietiging maar juist van versterking van de bijzonderheid van het complex: - De relatie versterken met de wijkbewoners van Overvecht via natuureducatie en onderwijs, of andere activiteiten. Hierbij kan een link gelegd worden met het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid waar Overvecht onderdeel vanuit maakt. - Met Naturalis onderzoek uitvoeren naar de ecologische waarde van het complex, deze beschermen, het beheer daarop afstemmen en daarmee van Ons Genot een voorbeeld maken voor andere terreinen in Nederland. - Samen met het AVVN een cultuurhistorische analyse en waardering opstellen. Het terrein en de volkstuincultuur vervolgens te erkennen en te beschermen als erfgoed, en de principes achter deze cultuur verder uit te dragen vanwege het belang voor een groene, gezonde en betere wereld.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ons Genot is een parel in Overvecht, te bijzonder en te waardevol om te grabbel te gooien. Zijn we als samenleving niet ‘moreel verplicht’ om dit te behouden?	
415	Met veel interesse hebben wij – Utrechtse ondernemers en samenwerkingspartners van de gemeente – kennis genomen van de ter inzage liggende ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Met elkaar en in overleg met MONK Architecten hebben wij de ontwerpvisie bekeken. Aangezien wij momenteel uitgebreid met de gemeente in gesprek zijn over een ontwikkellocatie (aan de Taagdreef), lijkt het ons zinvol om onze gedachten te delen. Bij dezen maken wij graag onze zienswijze aan u kenbaar. Allereerst spreken wij graag onze waardering uit voor de kwaliteit en volledigheid van het stuk, dat met zichtbare zorgvuldigheid tot stand is gebracht en een mooi beeld toont van hoe Overvecht er in de toekomst uit kan komen te zien. Ook zijn wij verheugd te lezen dat er veel overeenkomsten zijn tussen de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (hierna: omgevingsvisie) en onze eigen visie op hoe onze plannen en activiteiten kunnen bijdragen aan de ambities van de stad Utrecht en in het bijzonder de wijk Overvecht. Om Overvecht op een gezonde manier te laten meegroeien met de stad zijn tot 2040 minimaal 5000 extra woningen nodig, voor verschillende doelgroepen. De omgevingsvisie beschrijft de behoefte aan gemengde wijken voor verschillende typen bewoners en legt nadruk op het behoud van diversiteit. Om zowel huidige als nieuwe wijkbewoners op een passende en toekomstbestendige manier te kunnen laten wonen, zijn zowel meer betaalbare huur als koopwoningen nodig. Naast de ambitie om meer woningen bij te bouwen – die wij volledig kunnen onderschrijven – is een aantal specifieke punten ons in positieve zin opgevallen: - Er wordt ruimte geboden voor enkele hoogstedelijke gebieden waar wonen, werken en voorzieningen in een prettige mix samenkomen;	Dank voor uw positieve reactie. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is bewust gekozen om de grootste verdichting te situeren op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden) en dit te beperken tot een aantal specifieke gebieden waar de hoogstedelijkheid bijdraagt aan het versterken van de ruimtelijke hoofdstructuur. Zo is de Carnegiedreef – Zamenhofdreef ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid. Hier komt Hoogwaardig Openbaar Vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. Deze Centrale as wordt getransformeerd tot een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade. Hier is op specifieke plekken ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten. In de oranje "stedelijke gebieden" is ook verdichting mogelijk, mits dit bijdraagt aan de herkenbaarheid van stedelijke structuren als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef en het verbeteren van gebieden die (van oorsprong) een wat onduidelijkere stedenbouwkundige structuur hebben. We bouwen daar voort op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan. Voor de spelregels en bouwhoogten verwijzen wij u naar de aangepaste Beleidsnota omgevingsvisie 2040, hoofdstuk "ruimte voor groei". Bouwhoogten zijn daarin niet veranderd ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie, wel verduidelijkt. Wij zijn het met u eens dat verdichting op de locatie van de squash de levendigheid in het gebied kan verbeteren en een positieve invloed kan hebben op de sociale veiligheid. Wij zien ook dat de squash een belangrijke sociale functie heeft en kan bijdragen aan de gezondheid van

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Er wordt slimmer omgegaan met de bestaande ruimte. Dat betekent o.a. hoger bouwen en meer ruimte voor functiemenging binnen gebouwen. Door hoger te bouwen waar het kan, worden de openbare ruimte en het groen zoveel mogelijk gespaard. Ook worden mogelijkheden gezien voor het toevoegen van woningen in en op bestaande bouw; - Met woningbouw wordt bijgedragen aan wijkverbetering, bijvoorbeeld door het creëren van gemeenschappelijke voorzieningen en hierdoor anonimiteit te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten; - Het autogebruik wordt ontmoedigd ten behoeve van milieu én veiligheid. Er blijft voldoende oog voor een goede bereikbaarheid. Bij nieuwbouw worden lagere parkeernormen gehanteerd en kleinere ontwikkelingen in de buurten worden gezien als maatwerk; - De visie heeft oog voor een goede mix van verschillende doelgroepen, waaronder jongeren, middeninkomens en studenten, die kunnen bijdragen aan de draagkracht van de wijk. Er worden daarom vooral woningen voor kleine huishoudens toegevoegd. Verder hebben wij met veel belangstelling naar de kaart en toekomstige gebiedsindeling gekeken. Dit geeft een helder beeld van de verschillende typen buurten en ontwikkelrichtingen. De ambities staan duidelijk beschreven en de visuele ondersteuning geeft er extra kleur aan. Naast alle beschreven ambities en keuzes die wij als positief, geruststellend of ten minste begrijpelijk kunnen bestempelen, zijn er ook enkele onderwerpen die ons inziens meer aandacht en/of toelichting verdienen in de omgevingsvisie: Er zijn nu drie hoogstedelijke gebieden voorzien, waar ook ruimte is voor hoogbouw. Tegelijkertijd wordt aangegeven dat er spanning zit tussen de verschillende ambities en opgaven, zoals groenbehoud enerzijds en het bouwen van voldoende woningen anderzijds. Dit	meer Overvechters. Welke vorm deze verdichting hier zou moeten krijgen onderzoeken we graag verder. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft daarbij de spelregels en uitgangspunten. We zien dat het huidige aanbod aan sociale huurwoningen en andere segmenten onvoldoende aansluit bij de behoefte van ouderen, jongeren en studenten. In de nieuwbouw zien we daarom kansen om ook in de sociale huur meer op deze groepen in te zetten. Tegelijkertijd zien we in de huidige voorraad ook juist grote woningen die op moment sociaal verhuurd worden, maar ook goed zouden passen bij middeninkomens. Het is dan ook de combinatie van nieuwbouw en aanpassingen in de bestaande bouw die voor al deze doelgroepen meer keuze moeten bieden voor Overvechters en andere woningzoekenden om een passende woning te vinden. Voor wat betreft het vergroten van de financiële haalbaarheid van projecten door gemeenten verwijzen wij naar de Utrechtse Aanpak. Binnen de Utrechtse Aanpak wordt gestructureerd onderzocht welke projecten wel of niet haalbaar zijn binnen de marktomstandigheden, in combinatie met de gemeentelijke beleidseisen. Als het project ondanks de optimalisaties geen haalbare businesscase oplevert, dan kijken we naar gerichte maatregelen (maatwerk) om alsnog te komen tot een haalbare businesscase. We doen dit niet bij ieder project. Zie voor nadere informatie de raadsbrief Stappenplan Utrechtse Aanpak op gang houden woningbouw, dd. 11 september, kenmerk 1272100. Dank dat u zich wil blijven inzetten voor een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	spanningsveld kan in onze ogen worden overbrugd door ook in andere delen van Overvecht ruimte te maken voor hoogteaccenten tot 70 meter (met waar mogelijk meer dan 10 bouwlagen). Vooral het oranjekleurige stedelijke gebied in het zuidwesten van de wijk, rondom de Taagdreef, leent zich hier ons inziens goed voor, mede door de ligging tussen Overvecht en andere meer stedelijke wijken met hoogteaccenten (zoals aan de Van Lieflandlaan en Gerbrandystraat). Naast het stationsgebied zien wij ook deze buurt als poort naar Overvecht en zijn wij van mening dat een hoogstedelijk karakter deze buurt goed past. Bovendien denken wij dat hoogbouw aan de Taagdreef goed passend is omdat het de directe omgeving van het squashcentrum verbetert. Door veel woningen toe te voegen op deze locatie ontstaat meer sociale controle op straat. Zo zorgt de functiemenging die typerend is voor een hoogstedelijk gebied voor meer veiligheid in de openbare ruimte. En dat is niet het enige voordeel. Ook de verbinding tussen Squash Utrecht en de wijk zal groeien, waar beiden baat bij hebben. Het zou mooi zijn als de doelgroep van het squashcentrum, die nu voor een groot deel van buiten de wijk komt, zich uitbreidt naar meer Overvechters. Dit hoeft absoluut niet ten koste te gaan van de regiofunctie maar aanvullend daarop meer lokale binding zou volgens ons goed zijn voor de wijk, die voor de gezondheid van de inwoners belang heeft bij een gevarieerd aanbod aan sportvoorzieningen in de nabijheid. Daarnaast zijn, zoals genoemd, zowel de beschreven ambities als de kaart en illustraties helder en in onze ogen veelbelovend. Tegelijkertijd lijken de ambities op sommige punten enigszins tegenstrijdig. Zo worden ouderen, jongeren en studenten genoemd als belangrijke doelgroepen voor nieuwbouw terwijl het niet de bedoeling is dat het aandeel sociale huurwoningen (waar deze groepen in verhouding juist veel voor in aanmerking komen) in de wijk stijgt. Een ambitieuze visie verdient an sich geen commentaar wat ons betreft maar wij maken ons	

Nr.	Reactie	Antwoord
	op sommige punten wel zorgen om de realiseerbaarheid, mede door het detailniveau waarop bepaalde zaken in de visie worden vastgelegd. Het is goed dat de gemeente een heldere visie heeft en deze bekendmaakt bij inwoners en andere belanghebbenden. Ons inziens is een visie vooral richtinggevend en kaderstellend en daardoor op een lager schaalniveau (bijvoorbeeld binnen een project) vooral behulpzaam bij het maken van afspraken. Wij hopen van harte dat de ambities en gemaakte keuzes elkaar niet in de weg zitten dan wel belemmerend werken in de realisatie ervan. Verder wordt, wat betreft de realiseerbaarheid van de benodigde nieuwbouwwoningen de afhankelijkheid van financiële bereidheid van derden om te investeren in extra woningen genoemd als voorwaarde. Met als toevoeging dat de financiële haalbaarheid per project zal worden onderzocht. Dit is een vanzelfsprekend onderdeel van elk project, waarbij wij graag de kanttekening plaatsen dat de gemeente – hoewel inderdaad afhankelijk van derden – de financiële haalbaarheid zelf kan vergroten door bijvoorbeeld een gunstige berekening van leges en door stapeling van eisen te voorkomen. Daar wij een gedeeld belang hebben om bij te dragen aan een verbetering van de wijk, hopen we dat u ontvankelijk bent voor onze mening, zorgen en suggesties. Tot slot benadrukken wij graag dat wij ons graag blijven inzetten om, in samenwerking met de gemeente en andere partners, bij te dragen aan een mooi en toekomstbestendig Overvecht voor iedereen.	
416	Het betreft hier de voorstellen voor de buurt Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel en omvat een drietal punten: 1. In het ontwerp omgevingsvisie wordt voorgesteld om het Noorderpark als mogelijke locatie in te richten voor verschillende functies zoals opwekking van duurzame energie, recreatie, sport en wateropvang. Ons inziens is het niet wenselijk om in dit gebied deze verschillende functies vorm te geven. Er is nu sprake van een agrarisch gebied en	1. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie

Nr.	Reactie	Antwoord
	een natuurlijke, parkachtige omgeving met kleinschalige recreatie, waarin veel verschillende planten en bomen voorkomen en zich veel vogels en ander wild bevindt. Als deze grootschalige functies hier ingericht zouden worden, schaadt dat de natuur, het wild en de agrarische functie. Daarnaast is het naar ons idee ook niet passend om in deze omgeving waarin diverse objecten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan (Unesco Werelderfgoed!), zaken zoals windmolens, zonnepanelen, voetbalvelden, etc. geplaatst worden. Graag zouden wij deze groene zone aan de rand van Overvecht willen behouden zoals het nu is ingericht. 2. Er wordt op het kaartje een gewenste nieuwe fiets-/wandelroute ingetekend in het Noorderpark. Deze zou dan de agrarische percelen doorsnijden. Aangezien wij een agrarisch bedrijf hebben op dit perceel gaat ons dit direct aan. Een nieuw fiets-/wandelpad is niet verenigbaar met onze bedrijfsvoering (het vee moet vrij in- en uit kunnen lopen naar de stal-weiland, landbouwmachines moeten zich vrij over het perceel kunnen begeven). Er staan diverse mogelijke over- en onderdoorgangen getekend over/onder de NRU richting het Noorderpark. Wij vragen u om kritisch naar de aantallen te kijken en verzoeken u om minder verbindingsroutes te maken omdat er nu al voldoende zijn en het een grote kostenpost is om ongelijkvloerse verbindingen te realiseren. Daarnaast zijn fietstunnels (sociaal) onveilig en trekt dit ook hangjongeren aan.	opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 2. De fiets/wandelroute waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als Fiets/wandelroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met u als belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
417	Hoi utrecht, uuuuuu! Ik vind het een supergoed plan!	Dank voor uw positieve reactie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit gaat op de lange termijn veel bijdragen aan de mentale en fysieke gezondheid van mensen. Hard nodig! Laten we samen de wereld verbeteren.	
418	Als verontruste tuinder op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot wil ik u het volgende laten weten. De plannen om onze vereniging te verplaatsen ten gunste van aan te leggen sportvelden lijken gemaakt te zijn zonder rekening te houden met de volgende feiten. - Al 70 jaar lang bouwt de vereniging gestaag aan de ontwikkeling van meer natuurlijk groen dat als een buffer werkt tussen het stedelijk gebied en het buitengebied. - Waar in de bebouwde kom door de klimaatverandering steeds meer risico ontstaat voor oververhitting en wateroverlast, werkt ons terrein als een spons die het teveel aan water opzuigt en voor verkoeling zorgt. - In de loop der jaren in een zeer gevarieerd terrein ontstaan met prachtige volwassen bomen, sloten met natuurlijke oevers, veel insecten, vogels, amfibieën, kleine zoogdieren enz. Kortom zeer veel biodiversiteit. - Het mooie is dat dit kostbare stuk natuur voor iedereen toegankelijk is. Er wordt veel gewandeld in de omgeving en de wandelaars komen vaak het terrein op om rond te kijken, voor een kop koffie of toiletbezoek. Iedereen is welkom. - Aan cursussen die gegeven worden kan iedereen meedoen, ook niet-leden. Ook het winkeltje op zaterdag met zelfgekweekte plantjes is niet alleen voor leden maar voor alle tuinliefhebbers. Dat geldt ook voor de tuinwerkzaamheden waar ook belangstellenden aan meewerken. - Er is zeer veel belangstelling voor een tuin, zodat er een wachtlijst is. Het leuke is dat er steeds meer jonge gezinnen komen tuinieren, die allemaal ook hun kinderen meenemen die	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op die manier kennis maken met de natuur en leren hoe hun voedsel wordt verbouwd. Ook is er speciaal voor de kinderen een door de leden gebouwde speeltuin. - Er is niet alleen biodiversiteit, maar ook veel diversiteit in de achtergrond van de leden. Doordat er verschillende leden zijn met een migratieachtergrond is er ook veel afwisseling in hoe de tuinen gebruikt en bewerkt worden en wat er wordt verbouwd. - Al het groenafval wordt op het terrein zelf gecomposteerd en is weer voor de leden beschikbaar. Omdat alles biologisch verbouwd wordt, dus zonder gif of kunstmest, blijft de grond gezond. - Perfecte kringloop! Ik zou de gemeenteraad willen vragen om toch vooral dit plan niet te laten doorgaan. Zo'n gebied moet je koesteren en niet vernietigen! Ik, en velen met mij, kunnen er niet van slapen dat zoiets rampzaligs ten uitvoer kan worden gebracht. Alstublieft, laat Ons Genot blijven!!!	
419	Ik ben een tuinierder bij tuindersvereniging Ons Genot, gelegen aan de 2e Polderweg 5 in Overvecht, Utrecht. Ik schrijf deze zienswijze om mijn ernstige zorgen te uiten over de mogelijke gevolgen van de Omgevingsvisie Overvecht voor ons geliefde tuinencomplex. In een gemeente die streeft naar een groenere, gezondere wijk en die de ecologische waarde van haar gebieden wil verbeteren, is het onbegrijpelijk dat een waardevolle plek als Ons Genot mogelijk plaats moet maken voor sportvelden of andere recreatieve zaken. **Belang van Ons Genot** - Ecologische bijdrage: Ons Genot bevordert de biodiversiteit aanzienlijk. Het complex is een toevluchtsoord voor een breed scala aan vogels, egels, insecten, eekhoorns en zelfs	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord

ringslangen. Dit is een directe bijdrage aan de ecologische waarde van Overvecht.
- Educatieve waarde: Kinderen leren hier op een praktische manier over de natuur, voedselteelt en gezonde voeding. Dit zijn onschatbare levenslessen die zeker in een stad veel waarde hebben.
- Sociale cohesie: Ons Genot brengt mensen van verschillende achtergronden en leeftijden samen. Dit bevordert sociale cohesie en creëert een hechte gemeenschap die elkaar ondersteunt en samenwerkt.
- Historische waarde: Ons Genot bestaat sinds 1963 op de huidige locatie en heeft een rijke geschiedenis. Het is opgebouwd door generaties tuinders en is een cultureel erfgoed dat gekoesterd moet worden.
- Gezondheid en welzijn: De tuinen bieden een ruimte voor ontspanning, beweging en frisse lucht, wat essentieel is voor de fysieke en mentale gezondheid van de inwoners. Dit zou zelfs een kostenbesparing kunnen opleveren voor de overheid. De gezondheidsvoordelen van groene ruimten leiden namelijk tot lagere zorgkosten. Mensen die toegang hebben tot groene ruimten zoals Ons Genot zijn doorgaans gezonder en hebben minder medische zorg, waaronder geestelijke gezondheidszorg, nodig. Ons Genot biedt bewoners de mogelijkheid om hun eigen voedsel te verbouwen. Dit draagt bij aan voedselzekerheid en vermindert de afhankelijkheid van externe voedselbronnen, wat belangrijk kan zijn in tijden van economische onzekerheid.

Argumenten tegen herontwikkeling
- Diverse milieu-gerelateerde argumenten:
    - Verlies van biodiversiteit: De aanleg van nieuwe infrastructuur zoals fietspaden zou de biodiversiteit

Nr.	Reactie	Antwoord

verstoren en de veiligheid van spelende kinderen in gevaar brengen.
    - Hittestress: In stedelijke gebieden is hittestress een groeiend probleem. Groenvoorzieningen zoals Ons Genot helpen om de omgevingstemperatuur te verlagen, wat bijdraagt aan een leefbaarder en comfortabeler stedelijk klimaat.
    - Watermanagement: De tuinen spelen een cruciale rol in waterinfiltratie en verminderen het risico op overstromingen door regenwater op te vangen en geleidelijk in de grond te laten zakken.
    - Fijnstofreductie: De planten en bomen in Ons Genot dragen bij aan de vermindering van fijnstof en andere luchtverontreinigende stoffen. Dit is essentieel voor de luchtkwaliteit en de gezondheid van de bewoners, vooral in een stedelijke omgeving als Overvecht.
- Onherstelbare schade: Het verplaatsen van Ons Genot zou een onherstelbare schade toebrengen aan het zorgvuldig opgebouwde ecosysteem en de sociale structuren. De waarde van de jarenlange inspanning kan niet zomaar op een andere plek worden gerepliceerd. Denk hierbij ook aan oude bomen, de jarenlang met liefde bewerkte grond en de dieren die hierop leven.
- Huidige betrokkenheid: Ons Genot is volledig geïntegreerd in de gemeenschap van Overvecht. Het wordt dagelijks gebruikt door buurtbewoners, scholen, en andere organisaties voor educatieve en recreatieve doeleinden.

Concrete voorstellen

- Behoud van Ons Genot: Behoud het tuinencomplex op de huidige locatie als een essentiële groene long voor de wijk Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Verbetering zonder vernietiging: Zoek naar alternatieve locaties voor nieuwe sportvelden en recreatieve faciliteiten die niet ten koste gaan van bestaande ecologisch waardevolle gebieden. - Inclusieve planning: Betrek Ons Genot en haar leden actief bij de verdere ontwikkeling van de wijk om gezamenlijk duurzame en verantwoorde beslissingen te nemen. **Conclusie** Ons Genot is een uniek en waardevol onderdeel van de wijk Overvecht, zowel ecologisch, sociaal als historisch. Het behoud van deze tuinen is cruciaal voor het welzijn van de huidige en toekomstige inwoners van Overvecht. Ik dring er bij u op aan om de plannen te heroverwegen en Ons Genot te behouden als een groene oase en bron van biodiversiteit en gemeenschap.	
420	Bij deze nog een toevoeging aan mijn bezwaren tegen het omgevingsplan voor Overvecht: Als mijn moeder of ik bezoek krijgen zijn dat personen met een auto omdat ze verder weg wonen en/of fysiek gezien de auto voor hen een passend vervoermiddel is. Met de plannen wordt het voor hen lastig om op bezoek te komen en betekent dit dus dat zowel mijn moeder als ik minder bezoek zullen ontvangen.....	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bestemmingen blijven ook in de toekomst bereikbaar met de auto.
421	Wij constateren dat de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptieln, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels. - De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. Wij als gezin constateren dat: de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht voor Ons Genot negatieve gevolgen heeft en dat daarmee belangrijke zaken verloren dreigen te gaan. - Ons Genot is een openbaar terrein en vrij toegankelijk voor iedereen. Het terrein wordt structureel bezocht door wandelaars, voorbijgangers en ouders met kinderen in de buurt. De speeltuin is erg populair. De plannen voor verbetering van Natuurgebied Oud-Zuilen kunnen dit nog verder versterken waardoor Ons Genot zeer waardevol kan zijn op de plek waar we nu zitten. - In de afgelopen 60 jaar dat Ons Genot gesitueerd is aan de 2e Polderweg hebben we hard gewerkt aan bodemverbetering met als resultaat een grote biodiversiteit voor het gebied en een thuis voor vele dieren. Zo hebben we elk jaar een paar broeiende ooievaars, een bijenstal, een insectenmuur, paddenpoel, een wormenhotel en	eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fruitlanen met natuurlijke oevers. Langs de natuurlijk oevers wadi's die salamanders en kikkers maar al te graag gebruiken om te overwinteren. Daarnaast leven er egels, eekhoorns, ringslangen andere kleine reptielen, uilen en diverse soorten vogels, diverse insecten. - Op het terrein is een grote verscheidenheid aan inheemse bloemen voor insecten en vogels. - De actieve leden zorgen zelf grotendeels voor het onderhoud van de stroken bosplantsoen die eigenlijk onder het beheer van de gemeente vallen. - Naast al dit moois hebben we ook de eerste zadenbibliotheek van Utrecht op ons terrein. Voor ons persoonlijk als gezin en actieve tuinleden, wij zijn een gezin die na een aantal jaren gelukkig een mooi stukje grond hebben kunnen bemachtigen op Ons Genot. Op onze tuin genieten wij van een oase aan rust en ruimte. Het gevoel even te kunnen ontsnappen aan de drukte van de stad en ontspanning na een week hard werken. Mensen te ontmoeten die ook dezelfde passie delen van tuinieren en de schoonheid van de natuur. Onze kinderen leren hoe mooi de natuur is en wat dat ons als mens brengt. Naast dat wij ecologisch zelf onze groente en fruit verbouwen in een mini voedselbos zorgen we er ook voor dat op ons stukje grond inheemse flora en fauna kan en mag wonen. Wij hebben een grote natuurlijk vijver waar salamanders en kikkers leven, regelmatig zwemmen er op een mooie zonnige dag ook ringslangen in. Kleine insectenhotels en ondergrondse nesten voor de hommels, een broedhoop voor ringslangen. De afgelopen 2 jaar hebben wij 2 grote nesten ringslangen gehad. Tijdens het broedseizoen weten vogels ook onze tuin te vinden door de verschillende bomen en struiken op ons stukje grond. We hebben diverse inheemse planten en bloemen speciaal voor de insecten en we verbouwen altijd wat extra groente en fruit zodat ook de dieren mee kunnen smikkelen. Kortom op een klein stukje grond van de 8,6 hectare van Ons Genot al een hele belangrijke ecologische voetafdruk.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en verzoeken dan ook Ons Genot voort te laten bestaan op de huidige locatie. Zodat deze ruim 8 hectare openbaar groen, deze ecologische voetafdruk in Overvecht beschikbaar blijft voor de dieren, de tuinders en zeker ook voor de bewoners en bezoekers vanuit de diverse wijken rondom Overvecht. Ook het aanleggen van een fietspad verstoord de biodiversiteit en brengt de veiligheid van de spelende kinderen op het terrein in gevaar.	
422	Graag wil ik hierbij reageren op het ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Het betreft een eventuele fiets/looptunnel onder het spoor ter plekke van de hugo de vrieslaan. Ik zie de toegevoegde waarde hiervan niet vanwege onderstaande redenen Fietstunnel Fietsers die hierdoor heen gaan zullen daarna direct links of rechts afslaan naar links of rechts en uitkomen op de bestaande routes. De fysieke ruimte voor een fietstunnel is beperkt en zal relatief steil zijn (voor fietsers niet fijn)en zal ten koste gaan van groen aan de overvechtzijde. Voetgangerstunnel In Overvecht zou deze uitkomen in een relatief groen gebied met relatief weinig bewoners die hiervan gebruik maken. Voor mensen die niet heel dichtbij de tunnel wonen is het handiger van de bestaande routes gebruik te maken. Kortom: ik denk dat het voor weinig mensen meerwaarde biedt en wel geld kost maar erger nog ten koste gaan van groene ruimte. En ik begrijp uit de visie dat jullie juist meer groen willen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
423	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege ‘t Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony’s en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege ‘t Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. De manege betekent voor mij: een fijne plek waar mensen samen kunnen komen, leren omgaan met dieren op een manier dat ze meer bewegen en de natuur zien. Deze manege heeft het dierenwelzijn hoog in het vaandel staan, waar veel andere maneges veel van kunnen leren. Als er een manege weg zou moeten is dit wat mij betreft een van de laatsten die op de lijst zou moeten staan. Hun bijdrage aan de samenleving is erg belangrijk. Voetbal is ook een manier van sporten en omgang met elkaar. Maar op deze manege leren verschillende soorten mensen ook sporten, maar vooral op een goede manier en met respect omgaan met dieren. Uit onderzoek blijkt ook dat omgang met dieren belangrijk is voor ontwikkeling en gezondheid. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is.	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege ‘t Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Graag ontvang ik uw reactie.	
424	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Professor van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. Hiernaast zijn er geen faciliteiten in de wijk Tuindorp waar gebruik van zou kunnen worden gemaakt. Alle beschikbare faciliteiten, waaronder winkels zijn in Overvecht zelf beschikbaar. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: · creëren van onveilige situaties, met name voor de kinderen die nu zorgeloos op straat kunnen spelen;	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	· onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw; · verspilling van belastinggeld; · gebruik door de verkeerde doelgroep (fat bikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg.	
425	In deze brief geef ik u drie redenen waarom mijn volkstuinvereniging Ons Genot op de huidige locatie 2e Polderweg moet blijven. 1. Verdwijnen van Ons Genot betekent minder bewegen door bewoners. In de omgevingsvisie wordt veel waarde gehecht aan bewegen van inwoners van Overvecht. Ik kan u vertellen dat het onderhoud van een volkstuin met huisje en schuurtje een gezonde vorm van bewegen is. Buiten zijn, rustgevend en ontspannend tuinieren is tegelijk een goede manier om je gezondheid te verbeteren. Bij tijd en wijle is het ook topsport, vooral na de winter aan het begin van het nieuwe (moes)tuinseizoen. Tuinieren vermindert stress en verlaagt de bloeddruk. Daarbij speelt de locatie aan de 2e Polderweg een belangrijke rol; gelegen aan een weiland, bij het bos van Oud Zuilen. Zou Ons Genot verdwijnen, dan gaat dat ten koste van dit gezonde bewegen van meer dan 500 inwoners van Utrecht. Daarbij heb ik nog niet eens de wandelaars en spelende kinderen meegeteld die het park bezoeken. 1. Verplaatsen van Ons Genot naar een andere locatie heeft een groot verlies aan biodiversiteit tot gevolg. De meer dan 8 ha groen herbergt veel dierenleven. Laatst hoorde ik nog een zwartkop zingen, brutale roodborstjes komen het terras op, eekhoorns rennen door de bomen. Je ziet buizerds in de lucht, we hebben een nest van een broedend paar ooievaars. In de sloot foerageren aalscholvers, reigers en eenden. ‘s Avonds gaan vleermuizen op jacht naar insecten. En dan is er nog veel dierenleven	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	in de grond en zijn er veel insecten. Op Ons Genot wordt natuurlijk getuinierd met als gevolg een grote biodiversiteit. Ons Genot verplaatsen en vervangen door monocultuur gras voor sportvelden betekent een groot verlies aan biodiversiteit. Dit niveau biodiversiteit behalen op een andere locatie duurt zeker 60 jaar. 1. De herinnering aan mijn man blijft levend. Onlangs is mijn man overleden aan de gevolgen van uitgezaaide darmkanker. Hij heeft de laatste 3 jaar van zijn leven van de volkstuin genoten. Nog iedere keer als ik er ben met hond Bobbie verwacht ik dat hij komt op zijn elektrische fiets om (al is het maar even, want zijn kracht werd allengs minder) in de tuin in de zon te zitten. U begrijpt dat verdwijnen van Ons Genot aan de 2e Polderweg voor mij persoonlijk een groot verdriet zou zijn.	
426	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. • Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. • Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. • Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. • Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. • Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. • Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. • Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. • Als er al een extra verbinding zou moeten komen, zou het in het kader van duurzaam gebruik van materialen en van zuinig omgaan met belastinggeld meer voor de hand liggen om de bestaande NS tunnel weer voor iedereen (dus zonder NS kaartje) toegankelijk te maken en te verbeteren. Als de NS de perrons wil afsluiten, kunnen ze de poortjes op een andere wijze plaatsen om de veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen. Deze tunnel ligt ook veel logischer ten opzichte van de winkeltjes in Overvecht direct nabij het station. Dit betreft bovendien een tunnel waar veel meer sociale controle is/zal zijn. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
427	Bij deze maak ik gebruik van mijn recht mijn zienswijze op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht onder uw aandacht te brengen. Mijn zienswijze heeft betrekking op één onderdeel van deze ontwerp Omgevingsvisie, te weten de tunnel c.q. onderdoorgang onder de spoorlijn tussen de Plutodreef in Overvecht en de Prof. Hugo de Vrieslaan in Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit de informatie in uw ontwerp omgevingsvisie Overvecht maak ik op dat u voornemens bent een tunnel of onderdoorgang voor fietsers te creëren tussen de Plutodreef en de Prof. Hugo de Vrieslaan. De laatste straat is, mede gezien het aantal geparkeerde auto's, een smalle straat. De straat wordt gebruikt door de bewoners om zich te verplaatsen. Het is een kindvriendelijke straat waar kinderen op straat kunnen spelen. De Prof. Hugo de Vrieslaan is niet geschikt als doorgaande weg voor fietsers tussen Overvecht en de rest van de stad. De straat is, zoals gezegd, smal met de geparkeerde auto's. Dat maakt meer verkeer in deze straat niet wenselijk. De aansluiting op de prof. Van Bemmelenlaan is gevaarlijk en niet geschikt voor meer verkeer. Fietsers dienen daar een scherpe bocht te maken, zowel naar links als naar rechts, als ze verder willen. Het zicht op dat punt is erg beperkt. Ongelukken kunnen gemakkelijk gebeuren, zeker bij personen die deze verkeerssituatie minder goed kennen. Deze aspecten maken de straat ongeschikt als doorgaande weg. Op korte afstand van de Prof. Hugo de Vrieslaan liggen enkele straten die zich veel beter lenen als doorgaande weg tussen Overvecht en de rest van de stad. Dat zijn de Eijkmanlaan, de Prof. Jordanlaan en de Prof. Reinwardtlaan. Deze straten hebben deze functie nu reeds. Enkele aanpassingen maken deze straten tot voor de hand liggende doorgangswegen. Zoals gezegd, is de afstand tot de Prof. Hugo de Vrieslaan van deze alternatieven zeer gering. De genoemde straten kunnen die functie van doorgaande weg dus goed overnemen. De door u voorziene tunnel kan onveilig zijn. Voor de bewoners van de Prof. Hugo de Vrieslaan kan dat daarom een element van onveiligheid met zich mee brengen. Al met al kom ik tot de conclusie dat uw ontwerp Omgevingsvisie Overvecht op dit punt in het geheel niet bijdraagt aan de bevordering van de verbindingen van Overvecht met de rest van de stad. Er zijn veel betere alternatieven.	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
428	Ik, mijn partner en een goede vriendin tuinieren op Ons Genot. Wij en onze aanhang genieten heel erg van onze tuin. We waren dan ook erg	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geschrokken toen we hoorden dat de vereniging mogelijk plaats moet maken voor sportvelden. We snappen ook niet goed waarom. Voor ons 50tiggers is het buitenzijn en bewegen naast onze drukke banen erg belangrijk. Voor onze medetuinders, jonger en ouder, geldt dit ook. In die zin is het wellicht te vergelijken met sport? Het gezamelijke tuinwerk geeft ons de mogelijkheid mensen te ontmoeten die misschien verschillen qua opleiding/werk/afkomst/voorkeuren etc. We vinden elkaar in de liefde voor tuinieren. We delen onze oogst, ruilen zaden en planten. We nodigen regelmatig vrienden uit op de tuin. En rond lunchtijd wandelen er regelmatig mensen langs van het bedrijventerrein. Zonder uitzondering geniet iedereen van de verschillende tuinen en ook de verschillende dieren die je er ziet. Ooievaars, eekhoorns, vele insecten (een tijgerspin! Ik had die nog nooit gezien) vlinders, salamanders en soms een ringslang) naast natuurlijk muizen, ratten en slakken. In de omgevingvisie voor Overvecht wordt nadrukkelijk ook het belang van groen in de wijk genoemd. Wij vinden het juist daarom onbegrijpelijk dat een oud Volkstuincomplex als Ons Genot naast een grijs bedrijventerrein plaats zou moeten maken voor eenzijdig groen van sportvelden. Bewaar alstublieft deze bijzondere plek!	Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
429	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
430	**Inleiding** De omgevingsvisie Overvecht heeft een aantal mooie en lovenswaardige uitgangspunten. We begrijpen dat er meer huizen gebouwd moeten worden en dat Overvecht met al die extra bewoners nog steeds een mooie groene en (verkeers-)veiliger wijk moet zijn of worden. Een van de krachtpunten van Overvecht is dat er zo veel groen is en we delen het uitgangspunt dat het ‘groen (en blauw) verbeterd en versterkt’ moet(en) worden en bij voorkeur ook gebundeld. Maar juist hierin lijkt de visie bij het Janssenpark de plank flink mis te slaan, mogelijk doordat er op basis van (de papieren werkelijkheid van) kaarten wat lijnen op plattegronden zijn getekend, maar misschien ook omdat de waarde van het Janssenpark niet wordt onderkend en begrepen. Voor ons, de bewoners die in en aan dit park wonen is dit	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Fijn dat u mee denkt over en betrokken bent bij het groen in uw buurt. Het vergroenen van overbodige infrastructuur en het verbeteren van de groenkwaliteit past goed bij de uitgangspunten van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Bij een toekomstige herinrichting van de openbare ruimte zullen we samen met omwonenden kijken wat de mogelijkheden zijn voor het verbeteren van het Janssenpark en het meer betrekken bij Park de Gagel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	echter heel belangrijk. Wij vrezen voor ons woongenot, maar ook voor de aantasting (= verzwakking) van groen, wat tegengesteld aan de visie zou zijn. We leggen dithieronder uit en doen alternatieve voorstellen die recht doen aan de waarde van het Janssenpark én aan de goede uitgangspunten van de omgevingsvisie. **Onze zienswijze** Op basis van de plattegronden lijkt de gemeente Utrecht twee fietspaden en een nieuw voetpad in het Janssenpark te willen realiseren in het kader van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat het voor de bewoners van de experimentele flats betekent en waar we mee te maken zullen krijgen, leest u hieronder. De bewoners wijzen de plannen in deze vorm dan ook af. Er zijn betere voorstellen, die meer recht doen aan zowel de visie, áls de waarde van het Janssenpark. Het Janssenpark is de naam die we het park bij het 50-jarig bestaan van de Experimentele flats gaven. Het is een park dat rondom aansluit bij de Experimentele woningen. Al 53 jaar is dit park aan ons toevertrouwd, en is er een innig contact tussen wonen en natuur. Ons park is aangelegd door de bewoners zelf. In samenwerking met een bioloog van de Universiteit, en in direct contact met de plantsoenendienst van de gemeente. De bedoeling van Janssen, directeur van de gemeentelijke dienst Bouw & Wonen, was de bewoners te betrekken bij hun omgeving. Dat is gelukt. Binnen en buiten. Door de jaren heen ontstonden golvingen, kronkelpaden, wildgroen en bosschages. Een glooiende houtwal werd de natuurlijke afscheiding van de Carnegiedreef. Het leven met de natuur en daar ook iets voor doen is een vast onderdeel van het wonen in de Experimentele flats. Mettertijd hebben talloze dieren en planten zich hier gevestigd. Het plan om twee nieuwe fietspaden dwars door het Janssenpark aan te leggen betekent een grote inbreuk op het hier aanwezige ecosysteem.	De fietsroute door Park de Gagel bij de experimentele flats waar u aan refereert is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 aangegeven als recreatieve hoofdfietsroute waar de exacte ligging nog niet van bekend is. Zodra deze verbinding concreter uitgewerkt wordt, gaan we met belanghebbenden in gesprek om de juiste ligging te bepalen. Daarin nemen we uw suggestie mee.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de afgelopen 53 jaar is het Janssenpark een oogwaardig stukje groen geworden. Laten we dat niet afbreken of verarmen in het kader van een visie die groen juist zou moeten versterken en bij elkaar brengen. De bewoners van het experiment spannen zich in voor dit kleine en intieme park. We houden elkaar op de hoogte en zijn goede buren. Er is de jaarlijkse schoonmaakdag waarin zwerfvuil wordt verzameld. Meerdere groepen bewoners zorgen voor klein groen onderhoud. In de zomer zijn er diverse activiteiten in het park, georganiseerd door en voor de bewoners. Het is een fijne plek om te zijn. Men kent elkaar. Waar men elkaar nog niet kent, komen de bewoners van de buurt ook samen. Zoals bij volleybaldagen, fitness in het park, het picknicken of feestjes vieren, daarmee is het contact gauw gelegd. In het park ligt ook een pierenbadje in zelfbeheer dat in de steeds langere en warmere zomers druk bezocht en benut wordt voor afkoeling, plezier en ontmoeting. Deze badjes zijn door iedereen gratis te gebruiken, iets wat in Overvecht zeer nodig is, en ze worden in de zomer zeer goed gevonden, waaruit ook weer blijkt dat een van de genoemde redenen voor de extra paden door het park - namelijk vindbaarheid - niet correct is. Het unieke van de bouw van de Experimentele woningen heeft 4 jaar geleden geleid tot een monumentenstatus. Maar het park waarin de woningen liggen, is ondeelbaar van dit cultureel erfgoed. Het is groen erfgoed. Het is samen met de woningen ontworpen. Eigenlijk zou het Janssenpark ook een monumentenstatus moeten krijgen. We vinden het vreemd dat op de plek van het pad dat dwars door het midden van het Janssenpark staat ingetekend, nu al een wandelpad ligt. Een mooi kronkelend klinkerpad. Zeker geen fietspad, maar het pad ligt er al. De fietspaden en wandelpaden zijn sowieso ingetekend op onnodige plekken. 50 meter verder is de Rio Negrodreef, die ook een hoofdverbindingsweg zal worden voor fietsers en wandelaars. Om de fietspaden te realiseren zal er flink veel groen, waaronder een aantal volwassen bomen, moeten	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gekapt. Van de bewonerstuinen tot aan het pad is er niet meer dan 6 meter, tellen we het huidige voetpad er bij, dan is er 7,5 meter breedte om een fietspad te realiseren. Om van voetpaden of stoepen en verlichting nog maar niet te spreken. Bewoners zullen met hun woningen en hun balkon pal op de paden uitkomen. Onze kinderen kunnen niet meer vrijelijk naar buiten rennen. De experimentele flats zijn bewust gebouwd in stervorm vanuit het uitgangspunt van privacy. De diverse zichtlijnen vanuit de appartementen, en de zichtlijnen in het park zijn zo bedoeld. De huidige plannen lijken hier onbekend mee te zijn en houden geen rekening met de geschiedenis en functie van dit park. We vrezen onveilige situaties voor de bewoners en hun kinderen. Het zal scooters, brommers en fatbikes aantrekken. Ook hangjongeren en dieven kunnen makkelijker uit het zicht raken. Er zal, net als bij reguliere fietspaden, met grote snelheid gefietst worden. Bovendien verwachten we meer zwerfvuil, terwijl we met de bewoners nu al zo ons best doen om het park schoon te houden. Door dit drastische plan verwachten we ook fietsers op de wandelpaden. Hoe zouden we dat kunnen voorkomen? Hoe ziet u de handhaving? Het is nu een wandelgebied waar veel buurtbewoners gebruik van maken. Daar is dit park voor bedoeld. We nodigen u graag uit voor een schouw samen met de bewoners. Dan kunt u met eigen ogen zien dat dit plan op deze manier meer kapot maakt dan toevoegt. **Alternatieven/Suggesties** We waarderen de aandacht voor het versterken, behouden en bundelen van groen inde wijk. Als bewoners denken we graag mee om Overvecht, en specifiek de omgeving van de Experimentele Flats, verder te vergroenen, groen te sparen en te creëren. De experimentele flats dragen bij aan de diversiteit aan woningen in de wijk maar verliezen hun uniciteit als ze ingeklemd raken door geplande hoogbouw	

Nr.	Reactie	Antwoord
	op de Trinidaddreef. Wij richten ons juist op een groene verbinding tussen deze experimentele flat en de rest van het complex. Suggestie 1: Janssenpark meer betrekken bij Park de Gagel Het Janssenpark is voor iedereen. Het is een veilig en beschut park. De zorg waarmee het park is aangelegd is voelbaar. Als bewoners delen we dit park graag met mede-buurtbewoners en liefhebbers. Dit typeert de bewoners van de experimentele flats. Het Janssenpark zou meer betrokken kunnen worden bij Park de Gagel, zodat de groenstrook een duidelijker geheel wordt. Het intieme natuurspeeltuintje aan de punt van het Janssenpark, in de buurt van de HAT-eenheden aan de Braziliëdreef, kan toegankelijker en herkenbaarder gemaakt worden zodat meer buurtbewoners ervan kunnen genieten. Het Janssenpark als geheel kan uitnodigender gemaakt worden met bijvoorbeeld educatieve informatie in samenwerking met Utrecht Natuurlijk. (Speurtocht, informatiebordjes en dergelijke.) Ook nu al komen scholen in het park langs om te vertellen over het groen en de dieren. Bovendien gebruiken scholen de paden graag als rustige looproutes. Suggestie 2: Fietspaden naast het Janssenpark Voorstel: Leg de hoofdfietsroute van Overvecht-Noord naar Zuilen aan over de bestaande Rio Negrodreef en andere bestaande fietsroutes (Zie bijgevoegde kaart) Leg deze fiets- en wandelroutes dus niet aan dóór het Janssenpark, maar er meteen naast (slechts 50 meter verder). Maak deze routes herkenbaar door meer groen, waardoor groen gecreëerd én gespaard wordt. Hierdoor kunnen veel bomen bij de natuurspeeltuin en de HAT-eenheden blijven staan en blijft het park hier één geheel. Maak de fiets(- en/of wandel)routes herkenbaar met tegels, kleuren,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	plantenbakken of langgerekte perkjes in het trottoir zelf, wellicht op andere manieren die we kunnen ophalen met een wedstrijd voor kinderen of die door planologen kunnen worden bedacht.. Voorgestelde hoofdfietsroute vanaf park de Gagel tot aan de Vecht: Rio Negrodreef - Amazonedreef - Incadreef - Pampadreef2) - Belo Horizontedreef3) - Vechtdijk4) Opmerkingen 2) Bij de kruising naar de Belo Horizontedreef zou het huidige 'olifantenpaadje' een aanwijzing voor verbetering kunnen zijn, waarbij de scherpe hoek naar rechts zou verdwijnen. 3) Over het bestaande fietspad en dus niet dóór het Vechtzoompark. 4) Als bewoners die de fiets veelvuldig gebruiken vinden wij de extra voorgestelde fietsbrug overbodig en zonde van de investering.Bespaar op de fietsbrug en maak waar nodig de wegen naar de twee omliggende bruggen prettiger en herkenbaarder. De Vechtdijk is tegenwoordig een prachtige fietsroute, waar je makkelijk even naar een van de twee dichtbijgelegen bestaande bruggen kan fietsen. Als de gemeente de fietsbrug toch wil realiseren, stellen we voor om deze in het verlengde van de Belo Horizontedreef te bouwen, aansluitend op de hierboven voorgestelde fietsroute. **Samenvatting en conclusie** We vragen de gemeente Utrecht met klem om geen fietspaden door het Janssenpark te plannen en aan te leggen. De snelle fietsverbinding kan via de Rio Negrodreef worden gepland. In het Janssenpark zou mogelijk alleen een kleinschalig voet- of wandelpad kunnen komen, met mogelijk een doorsteek naar de Carnegiedreef en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het Gagelpark, maar dan wel passend in het park: kleinschalig, smal en kronkelend zodat het totaal niet aantrekkelijk is voor fietsers. Volgens uw eigen schrijven is er overeenstemming met de bewoners nodig. Wij denken graag mee over hoe we dit prachtige stukje groen bereikbaar kunnen maken voor meer mensen zonder het unieke karakter ervan en het woongenot van de bewoners van het park aan te tasten.	
431	Ik constateer dat de tuinvereniging Ons Genot op de locatie waar zij nu al bijna 60 jaar zit, een prachtige biodivers stuk groen heeft. Ik las dat de gemeente als doel heeft om het groen kwalitatief te verbeteren. Onze huidige locatie is al op een fantastisch kwalitatief hoog niveau. Waar nog steeds kijken hoe het beter kan, door bijvoorbeeld verlaging van slootkanten, inzaaien met inheemse zaadmengels, composteren van al ons eigen tuinafval, etc. Op onze vereniging kom ik mensen uit alle lagen en culturen van onze bevolking tegen. Samen werken we aan de gezamenlijke groenstroken, we wisselen weetjes uit over het kweken van groenten en bloemen. Ik verzoek hierbij de gemeente om Ons genot voort te laten bestaan op de huidige locatie.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
432	Tegenover de Parel van Zuilen, aan de overkant van de Vecht, ligt een prachtig tuinencomplex, een van de Parels van Overvecht. Hier liggen ruim 90 mooie tuinen waarin al vele tientallen jaren met veel enthousiasme wordt getuinierd. Veel van deze tuinierders (velen uit Overvecht) hebben bij hun woonplek geen tuin/ buitenruimte. Deze mensen zijn ontzettend blij met deze mogelijkheid om buiten te kunnen zijn, groenten en bloemen te kunnen kweken en dit alles met elkaar te kunnen delen. En dit te delen met mensen uit alle lagen van de bevolking. En open voor bezoekers. Het is een plek waar gemeenschapszin en burgerschap opbloeit ! Laat dit behouden blijven op deze plek.!!!!!!	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we

Nr.	Reactie	Antwoord
		keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
433	Met deze mail wil ik reageren op het ontwerp voor de Omgevingsvisie Overvecht. Met name op het voornemen om het volkstuincomplex van Vereniging Ons Genot met de grond gelijk te maken en daarvoor in de plaats een (andere) sportaccomodatie te vestigen. De afgelopen 3 jaar heb ik het voorrecht om lid te mogen zijn van de vereniging Ons Genot en daar samen met mijn vriendin te tuinieren en een stukje grond te bewerken. Als bewoner van de binnenstad fiets ik langs de Vecht naar deze heerlijke plek, midden naast een natuurgebiedje met ooievaars, hazen, aalscholvers en heerlijke rust. In onze tuin geniet ik van heerlijke dagen buiten zijn, met mijn voeten in de klei en mijn handen in de grond. De prachtige bomen, de gezellige buren, de vogels en de fantastische rust die ik mis in de binnenstad. Hier komt mijn geest tot rust en mijn lichaam krijgt de broodnodige beweging. Als beloning kan ik onbespoten groenten aan mijn dieet toevoegen, extra lekker omdat ze zelf geteeld zijn. Met dit stukje groen geniet niet alleen ik, onze tuin en ook die van onze andere tuiniers draagt bij aan veel waarden waar de gemeente Utrecht, een SDG-gemeente toch?, ook voor staat: • We verbouwen gezonde en onbespoten groente, voor ons eigen plezier en genot, maar wat over is gaat naar anderen (SDG2) • We werken aan een gezonde en mooie leefomgeving (SDG3), waar ouderen kunnen ontspannen en bewegen (een groep waar niet veel ontmoetingsplaatsen en sportvoorzieningen voor zijn), waar kinderen buiten en veilig kunnen spelen • We leren elkaar en anderen over het hoe je gezond en duurzaam kunt tuinieren en leren elkaar over de waarden van de natuur (SDG4) • Iedereen is welkom en even belangrijk man, vrouw, hen of hun, jong en oud (SDG5)	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met onze tuinen zonder bestrijdingsmiddelen zorgen we dat water schoon blijft en met onze organische stof rijke tuinen houden we water goed vast (SDG 6 en 13) • Bij ons op de tuin is iedereen welkom. Alle sociale klassen en leeftijden vinden elkaar op de tuin en in het plezier om samen te tuinieren en kennis en ervaring uit te wisselen. Het maakt niet uit of je roots in Utrecht liggen of elders en ook wat je opleidingsniveau is doet er niet toe. We vieren samen feest en helpen elkaar. Hoe fijn is dat? (SDG10) • Zoals uit bovenstaande al blijkt zijn we een hechte en inclusieve gemeenschap. Ook al heeft iedereen zijn eigen tuin, we helpen elkaar en werken samen aan de gedeelde speelplaats, de compostering, het wormenhotel, de paddenpoel en de andere mooie elementen van ons prachtige terrein. Sommige tuinders zitten er al enkele generaties. We tuinieren al jaren op een duurzame wijze, zodat we met het groen en de biodiversiteit als hechte gemeenschap bijdragen aan een stukje duurzaam Utrecht en Overvecht (SDG 11). • We dragen ook bij aan SDG 12, duurzame productie en consumptie met onze ecologische wijze van tuinieren, respect voor onze omgeving en kunnen dan ook genieten van biologische groenten zonder gif • Onze tuin draagt bij aan klimaatmitigatie en adaptatie. Het terrein met de vele bomen legt veel CO2 vast en houdt dat ook vast. Hout van het terrein komt via de compostering weer op de tuinen. Onze organisch stof rijke tuinen zijn niet alleen een bron voor bodemleven, maar houden water goed vast, zodat in droge tijden bij ons de sproeiers niet continue aan hoeven te staan omdat de vochthuishouding door deze organisch rijke bodem goed is. Daarnaast kan je hier heerlijk genieten van de schaduw door de mooie oude bomen en dat mogen anderen uit de buurt ook, want de tuin is overdag open. Check SDG 13!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Met onze mooie oevers en goede bodemkwaliteit zorgen we dat de waterkwaliteit van het ons omringende water goed blijft. Op ons terrein dan ook veel waterinsecten, eenden, aalscholvers en zelfs ooievaars! Kikkers en padden en laatst zag ik nog een watersalamander op ons eigen terrein. Ook SDG 14 is een doel waar ons terrein aan bijdraagt • En natuurlijk dragen we met Ons Genot en ook met ons eigen stekkie bij aan SDG 15, leven op land. Onze tuin is oase van rust enerzijds en een bron van leven anderzijds. Vogels zoals eerder aangegeven, maar ook op en onder de grond krioelt het van het leven. Onze bodem lijkt op zichzelf wel een wormenhotel, veel vlinders, bijen, libellen, kevers, lieveheersbeestjes, mollen en woelmuizen, het is er allemaal. Op het terrein zijn zelfs ringslangen. Onze organisch rijke bodem is een voedingsbron voor veel leven, maar ook vele planten, algemene maar ook wat minder voorkomende planten als de ratelaar staan bij ons in de tuinen en langs de oevers. • Onze gemeenschap heeft partners in andere tuindersverenigingen en binnen onze vereniging zijn verschillende groepen die samen werken. SDG 17 hoort er daarom ook bij. Het idee alleen al dat deze mooie veelzijdige plaats, waar Utrechtse burgers met hart en ziel dagelijks samen bezig zijn, zou moeten verdwijnen is een gotspe. Het kan toch niet zo zijn dat het feit alleen dat de grond eigendom is van de gemeente, en daarmee een makkelijke oplossing is om een ander doel te realiseren, voor de gemeente aanleiding is om de tuinders van Ons genot in de kou te zetten en alle waarden die het terrein vertegenwoordigt te vernietigen? Het moge duidelijk zijn dat dit oude waardevolle en biodiverse terrein en plaats van rust nooit vervangen kan worden door een stuk weiland langs de snelweg.	
434	“Een omgevingsvisie voor de hele wijk. We maken een omgevingsvisie om plekken die we **goed vinden te behouden** om plekken die we	De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in

Nr.	Reactie	Antwoord
	minder goed vinden te verbeteren. Ook zijn er vanuit de stad opgaven om bijvoorbeeld 5000 woningen en 3000 werkplekken te maken in Overvecht"[20] Op bovenstaande motivatie (goed, minder goed) van de gemeente Utrecht en de invulling van de Omgevingsvisie Overvecht kom ik in mijn zienswijze regelmatig terug. Ik zal mijn bezwaren, zorgen en vraagtekens in deze zienswijze beschrijven en onderbouwen. Op basis van een participatieproces waarbij bewoners te weinig gehoord zijn en een inhoudelijk gebrekkige motivatie van de in de Omgevingsvisie beschreven ingrijpende gebiedswijzigingen is mijn zienswijze dat deze **niet** mogen worden doorgevoerd. Aan de hand van wijkberichten, informatiebijeenkomsten, wijkbijeenkomsten, overleggen met de ambtenaren van de gemeente en wethouder R. Streefland, ervaring als wijkbewoner vanaf 2017, de delen A en B van het Omgevingsvisie Overvecht, het Participatieverslag, en berichten in de media geef ik een reflectie op de tekortkomingen in het gehanteerde participatieproces en zal ik de Omgevingsvisie inhoudelijk bespreken. Voor expertise op het gebied van PlanMER, Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht en het Mobiliteitsplan 2040 zal ik verwijzen naar noeste arbeid van Miriam Sterk (medebewoner , Overvecht centrum gebied). De thema's zoals geformuleerd in de wijkfolder van april 2023: groen, wonen, verkeer, werkplekken en het klimaat worden hierin voornamelijk behandeld. Andere thema's als Participatieproces, informatieverstrekking etc. zijn toegevoegd. Helaas heb ik nu geen puf meer om de nummering van de bijlagen nog volledig weer te geven. Ze zijn allen toegevoegd en zijn makkelijk te	de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Wij snappen goed dat u zich zorgen maakt en begrijpen de mogelijke impact van de omgevingsvisie op uw buurt. Dit hebben we ook in gesprekken en brieven aan u geuit. We hebben zo goed mogelijk geprobeerd uit te leggen wat de omgevingsvisie voor u betekent en wat niet. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen. Inmiddels heeft u een definitief antwoord op uw brief ontvangen. Wij betreuren het ten zeerste dat deze brief zo lang op een antwoord heeft moeten wachten.

[20] In: Wijkbericht april 2024: Omgevingsvisie Overvecht: wat betekent dit voor de buurt Taagdreef, Rubicondreef e.o.?

Nr.	Reactie	Antwoord
	herkennen aan hun titel. Uit de tekst is voldoende duidelijk naar welke bijlage ik verwijs. De bijlagen zijn even belangrijk en hebben een zelfde gewicht als deze visie. Een dringend verzoek om u met dezelfde intentie in de bijlagen te verdiepen. Helaas heb ik niet alles kunnen verwoorden, maar de deadline nadert en ik wil nog even tot rust komen. Wellicht een wandelingetje maken om mijzelf uit de anonimiteit te halen? Verder wens ik u veel leesplezier. **Participatieproces?** “Gemeenten worstelen ermee hoe ze burgers kunnen betrekken (econoom Helen Toxopeus, Universiteit Utrecht). …Volgens Boon en Arcadis wordt participatie vaak gezien als verplicht nummer. “Er is veel wederzijds wantrouwen tussen gemeenteambtenaren en burgers.” Volgens hem werkt de traditionele voorlichtingsavond in het buurthuis niet meer, waarbij mensen kunnen reageren op een plan dat toch al min of meer vastligt. “In mijn ogen moeten gemeenten veel meer in een vroeg stadium achterhalen waar behoefte aan is. Wat willen burgers wel en niet? Er zijn veel modernere manieren om participatie op te zetten bijvoorbeeld met het gebruik van apps.”[21] “Geen draagvlak staat echter niet gelijk aan geen goede participatie. Het transparant maken van verschillende opvattingen en de keuzes is een belangrijke opbrengst van de participatie.”[22] De onderzoekers in het eerste citaat zijn nog vrij te spreken en baseren zich op onderzoeksgegevens en een wetenschappelijke interpretatie.	Op verschillende momenten in het proces hebben we alle adressen in Overvecht een wijkbericht gestuurd met de stand van zaken van de omgevingsvisie en de uitnodiging om mee te denken of te reageren. Daarnaast hebben we verschillende gesprekken met bewoners rondom de Arnodreef, Rubicondreef en Butterflydreef gevoerd over de plannen, hun wensen en zorgen daarbij en de impact die de plannen hebben op hun buurt. Op basis hiervan hebben we de plannen aangepast, bijvoorbeeld door wat eerst was aangewezen als rood gebied (hoogstedelijk), aan te wijzen als oranje gebied (stedelijk). We komen niet aan alle wensen en behoeften tegemoet, bijvoorbeeld omdat er keuzes gemaakt worden ten behoeve van de wijk of de stad, en om de buurt daarbij toekomstbestendig te maken. Uw naam is per ongeluk niet in het verslag terecht gekomen. Dit zullen wij alsnog doen. Als een ontwikkelaar u woning wil verwerven, is het aan hen op welke manier dit gebeurt. Indien de Gemeente tot verwerving overgaat, dan wordt in haar opdracht en voor haar rekening een taxatie opgesteld. Indien de Gemeente besluit tot minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening, dan wordt een bijdrage in de deskundigekosten vergoed. De kosten van een eventueel uit te voeren 'tegentaxatie' is dan onderdeel van de bijdrage in de deskundigenkosten. In het kader van een minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening wordt naar de marktwaarde van het object gekeken.

[21] NRC za. 17 februari 2024, Wetenschapsbijlage p.3, Groene Steden. Steden willen groen. Maar wat is dat?
[22] Bijlage Brief d.d. 25 maart 2024 (of 8 of 20 maart?), beantwoording van gemeente Utrecht op brief bewoners Arno, Rubicon en Butterflydreef d.d. 8 maart 2024

Nr.	Reactie	Antwoord
	De ambtenaar van de Gemeente Utrecht is gebonden aan de opdracht van de gemeente en reageert vanuit de eigen bubbel. Deze ambtenaar is duidelijk in de veronderstelling en overtuiging dat er “goede” participatie heeft plaats gevonden voor deze omgevingsvisie. Wij als bewoners, en bij rondvraag bij de Moskee, winkeliers, Tuindorpers ondervinden juist het gebrek aan participatie en een ondermaatse kwaliteit aan participatie. Het is ontluisterend hoe een gemeente kan recht praten wat krom is Bewoners en ondernemers vragen al veel langer om een rol te mogen spelen in de vele bouwplannen van de gemeente. O.a. op de “Dialoogavond “Bouwontwikkelingen in Overvecht, word je er (niet/wel) gelukkig van?” d.d. 11 mei 2022. Ook op die avond zijn vele bezwaren en zorgen geuit. “Begrijpen gemeente en Overvechters elkaar wel? Vertrouwen zij elkaar? Hebben we wel steeds over hetzelfde?” lees ik in het verslag. Met een aantal van 22 bewoners van de Arno-, Rubicon- en Butterflydreef hebben wij op 8 maart aan de gemeente een brief gestuurd (bijlage…). Daarin hebben wij onze ervaringen en bevindingen over het participatieproces, de impact die het heeft en onze vragen verwoord. Deze brief was een noodkreet en ingegeven door de ingrijpende en grootschalige vorm van de m.n. bouw- en verkeersplannen en de manier waarop wij door deze plannen zijn overweldigd. Inmiddels hadden we ook al meerdere overleggen met ambtenaren gevoerd (8-12, 22-12-2023 en 2-2-2024, zie ook de verslagen in de bijlagen). Voor mij persoonlijk en ook voor mijn getroffen buren spelen ook de directe en ontwrichtende impact op ons persoonlijke leven in onze motivatie voor deze brief een rol. De impact strijkt van onzekerheden die het met zich meebrengt, de zorgen, de stress, de eigen toekomstplannen (??, is het überhaupt nog mogelijk om plannen te maken?) voor verbetering en of verduurzaming van	Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De gemeente is doorlopend in overleg met de Werkplaats over hun plannen voor de wijk en hoe we deze ook onder de omgevingsvisie verder kunnen uitwerken. De participatie voor de omgevingsvisie is volgens de toen (2022) geldende participatieleidraad van de gemeente Utrecht opgesteld. De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Het projectteam dat aan de omgevingsvisie heeft gewerkt vormt geen goede afspiegeling van de diversiteit van inwoners van Overvecht. Daarom is ingezet op een uitgebreid en divers participatietraject, waarbij we op veel verschillende manieren met veel verschillende Overvechters hebben gesproken. Op die manier hebben we een goed beeld gekregen bij wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen, ideeën en zorgen er leven. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en afwegingen en keuzes gemaakt. Het toevoegen van woningen moet bijdragen aan meer keuzemogelijkheden om door te stromen binnen Overvecht. Daarnaast

Nr.	Reactie	Antwoord
	eigen huis, financiën en hoe moet het met mijn pensioen, hoe moet het met mijn hypotheek? waar kan ik nog wonen? Etc.etc. Afgezien van de tijdsinverstering en het verdiepen in gemeentelijke plannen, het voorbereiden van overleggen met de gemeente, jargon, verhullend taalgebruik, informeren, informeren etc.etc. *Hoe kan het toch dat de gemeente zich geen rekenschap heeft gegeven van omschreven impact, vraag ik me dan steeds af, u ook?* Het is positief dat een aantal raadsleden vragen hebben gesteld op woensdag 14 maart j.l. zoals te zien is in onderstaande mail van een buurtgenoot. Beste buren, Op onze brief van 8 maart zijn deze week twee reacties binnengekomen: 1. **De Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken** zal de brief op 4 april in de vergadering behandelen en dan voor behandeling doorsturen naar het college van B&W. We zullen daarna een antwoord ontvangen van het college. 2. **Rik Leenders van EenUtrecht** heeft het volgende laten weten: “Op basis van uw brief hebben wij mondelinge vragen opgesteld, zie bijlage. Deze zijn met andere partijen gedeeld en een aantal hebben aangegeven de vragen mede in te dienen. Morgen om 17.00 uur worden ze door ons raadslid, Gert Dijkstra, tijdens het vragenuur gesteld aan de wethouder die ter plekke antwoord zal geven. U bent van harte welkom zelf fysiek plaats te nemen op de publieke tribune bij het vragenuur op het stadhuis, maar u kunt	bieden meer inwoners draagvlak voor een meer gevarieerd aanbod aan voorzieningen. De combinatie met investeringen in de openbare ruimte moeten er toe leiden dat de wijk er als geheel op vooruit gaat voor zowel huidige als toekomstige Overvechters, en tegelijkertijd een bijdrage te leveren het grote tekort aan woningen. De woningnood is groot in Utrecht. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 spreekt de ambitie uit om met de stedelijke opgave de wijk te kunnen verbeteren op divers vlak: openbaar vervoer, openbare ruimte, aangenamere verbindingen, veiliger, meer voorzieningen en bijvoorbeeld Overvechters meer kans te geven om een volgende stap in hun wooncarriére te kunnen maken in de wijk in plaats van ongewenst uit de wijk te moeten verhuizen. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 heeft tot doel een meer gemengde wijk te worden, met verschillende woningtypen voor de Overvechter en voor andere woningzoekenden. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De wens voor automobiliteit wordt Overvechters niet ontzegt. We geven in Utrecht voorrang aan gezonde en schone manieren van verplaatsen. De ontwerp omgevingsvisie richt zich daarom met name op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Tegelijk zorgen we ervoor dat alles met de auto bereikbaar blijft, maar niet altijd meer via de kortste route. De mobiliteitstransitie zorgt er ook voor dat, ondanks de

Nr.	Reactie	Antwoord
	ze ook live meekijken via deze link: Gemeente Utrecht (connectedviews.nl) Op basis van de antwoorden gaan wij kijken of we schriftelijke vervolgvragen gaan stellen. Als dit het geval is doen we dat graag samen met u/ de ondertekenaars van de brief. Wij vinden het in ieder geval fijn om na de beantwoording alsnog even contact te hebben."[23] De antwoorden waren helaas teleurstellend. Wellicht heeft de korte tijd waarin vragen beantwoord moeten worden en het feit dat wethouder Streefland verhinderd was en werd vervangen, hier invloed op gehad. Een officieel antwoord op onze vragen hebben we nog steeds niet mogen ontvangen. Wel een conceptversie, twee dagen voor ons overleg op 30 april (gedateerd 8, 20 en 25 maart 2024??). Het is natuurlijk positief dat ambtenaren van de gemeente tijd en energie hebben genomen om direct met mijn buurtgenoten en mij in overleg te gaan. Zelfs direct met de wethouder op 22 december net voor het Kerstreces. Dat waren geen gemakkelijke overleggen. Voor mij persoonlijk energievretend. Ik heb mij zeker niet altijd van mijn beste kant laten zien. En dat spijt mij zeer. En op sommige puntjes zijn we zeker wel gehoord. Ook dat er vervolgoverleggen kwamen is positief. Het is dan ook meer dan teleurstellend dat deze overleggen nog **onvoldoende** bovenstaande impactfactoren en onzekerheden hebben kunnen wegnemen. De nadruk lag op de onzekerheid van de omgevingsvisie vanwege de vele variabelen, 'het is allemaal niet zeker, het duurt nog lang, etc.' Met name in de eerste overleggen van 08-12-2023, 22-12-2023 en 02-02-2024 werd door de ambtenaren steeds de term **fictief** gebruikt. De	groei van de stad, mensen die afhankelijk zijn van de auto deze kunnen blijven gebruiken. Vanuit de rijksoverheid worden subsidies verleent op de aanschaf van elektrische auto's. Dit doen wij niet als gemeente. Daarbij zetten wij vooral in op de mobiliteitstransitie naar lopen, fietsen en openbaar vervoer en niet op het subsidiëren van autogebruik (al dan niet elektrisch). Een van de doelstellingen uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht komt uit de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht': "Prettig wonen in een gemengde wijk". Wij proberen dit op verschillende manieren te bewerkstelligen. Wij willen bouwen voor de Overvechter die wooncarrière wil maken binnen Overvecht en voor studenten en ouderen, zodat zij kunnen blijven wonen in de wijk. Daarnaast bouwen we ook voor nieuwe Overvechters, die aangeven in de wijk te willen gaan wonen. Zo ontstaat er meer diversiteit. Binnen en buiten gebouwen zorgen we voor ontmoetingsplekken, zodat er meer contact is tussen bewoners. Voorzieningen op loopafstand dragen hier ook aan bij. Naast (ruimtelijke) voorstellen uit de ontwerp omgevingsvisie werken we bijvoorbeeld ook via het programma vervoersongelijkheid aan mogelijkheden voor Overvechters om zich te kunnen verplaatsen in de stad. We zijn het er niet over eens dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 kansenongelijkheid zal vergroten. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat

[23] Mail van buurtgenoot d.d. 13 maart 2024 over de reactie op onze brief van 8 maart 2023 door raadsleden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plannen zouden fictief zijn.[24] Dit duidt gelijk op de enorme kloof tussen de beleving (gebrek aan inlevingsvermogen) van ambtenaren en de bewoners. Voor de bewoners is het niet fictief. Er staat immers een concrete streep op de kaart door het huis wat mijn eigendom is. Dat betekent dat ik meldingsplicht heb bij eventuele verkoop en alle andere zorgen, stress en onzekerheden die het met zich meebrengt. Op vragen antwoordt men steeds: Dat weten we (nog) niet. Informatie die we hebben gevraagd over wat onze **rechten** zijn, al op 2 december in 2023 aangevraagd, wordt ons pas **5 maanden later**, op het overleg op 30 april en ruimschoots nadat de periode van indienen van de zienswijze al is ingegaan, in papieren en **conceptversie** aangereikt. De digitale en eindversie van deze handreiking ontvingen we pas op **14 mei 2024**. Een verslag van het overleg op 22 december 2023 ontvingen we na lang aandringen pas op 19 februari, nadat het vervolgoverleg op 5 februari al had plaats gevonden. Op het overleg van 5 februari konden we dus niet terugkomen op de door wethouder Streefland gedane mondelinge toezeggingen in het overleg van 22 december. De wethouder zegde op 22 december mondeling toe dat de rode streep, überhaupt de streep, door onze huizen zou komen te vervallen. Deze mondelinge toezegging is niet opgenomen in het verslag van 19 februari 2024. Pas aan het einde van het overleg op 5 februari, nadat we al 1,5 uur in gesprek met elkaar waren geweest, en ik en mijn buren doorvroegen over de toezegging van de wethouder, werd ons verteld dat de rode streep nu was veranderd in een oranje streep (Stedelijk gebied). Dit zou ons dan moeten geruststellen. Wij zijn hierdoor nog **allerminst gerustgesteld**. Dat ons dit pas aan het einde van het overleg na lang aandringen om openheid van zaken te geven en ons	Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om zo snel mogelijk te bouwen voor starters met relatief hoge inkomens. We willen juist kansen bieden aan Overvechters om wooncarrière te maken. Bij de keuze van de vier doelgroepen hebben we ook rekening gehouden met Overvechters. We zien dat er in verhouding nu veel sociale huur is in Overvecht. Het aantal sociale huurwoningen blijft ten minste gelijk. Verder vinden we betaalbaarheid essentieel. Dit borgen we in ons woonbeleid. Zodat Utrecht, en ook Overvecht, voor iedereen blijft. We werken in Overvecht in een brede integrale wijkaanpak Samen voor Overvecht. Samen met bewoners, professionals en ondernemers werken we aan verbetering van de wijk. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg, veiligheid en de openbare ruimte. De fysieke vernieuwing zoals voorzien in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 past bij de Wijkaanpak Samen voor Overvecht. De inzet op de mobiliteitstransitie zoals opgenomen in het mobiliteitsplan geldt voor de gehele stad. De opgaves, maatregelen en fasering verschilt van wijk tot wijk. In Tuindorp is bijvoorbeeld al betaald parkeren ingevoerd. Vooralsnog neemt Utrecht geen maatregelen om grote auto's te weren. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen

[24] Heeft de gemeente dan veel geld gestoken in onderzoeken, niet te tillen plannen, dikke boekwerken etc.etc. opdrachten aan externe bureau’s en gaat hier om een sprookje in de Efteling? Of een Science Fiction film?

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet met het kluitje in het riet laten sturen met antwoorden als we weten het nog niet, het is fictief, het moet nog door de gemeenteraad worden goedgekeurd , werd verteld dat rood zou worden veranderd in oranje ontnam ons de gelegenheid ook in dit mondelinge overleg om hierover uitgebreider in gesprek te gaan. **Gebrek aan betrouwbaarheid leidt tot verlies van een geen vertrouwen** Niet alleen ontvangen we verslagen pas laat (2 maanden verslag 22 december en 5,5 maand verzoek om rechten bewoners). Het verslag van het overleg van 22 december heeft **mij totaal uitgewist**. Ik was toch echt aanwezig bij het overleg. Mijn buurtgenoten kunnen dit beamen. Ik heb mijn naam en contactgegevens ook opgeschreven op een formulier. In dit verslag zijn mondelinge toezeggingen niet opgenomen. Ook worden wij van de informatie voorzien, maar die niet onze vraag beantwoordt, wat zijn onze rechten bij uitkoop door projectontwikkelaars? Onze huizen zijn in privé-eigendom en de gemeente heeft het nu overgegeven aan projectontwikkelaars (van rood naar oranje) om aan onze kant van de straat hoogbouw te ontwikkelen. Op ons verzoek om informatie over onze rechten ontvangen wij een schrijven over: “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven. Grondonteigening, onteigening en vergoeding. “ Dit geeft dus **geen informatie** over de situatie waar wij mee te maken hebben. De gemeente laat het over aan projectontwikkelaars om onze huizen op te kopen. We tasten nog steeds in het duister wat in de situatie van opkoop door projectontwikkelaars onze rechten zijn. Wel staat er iets over de waarde. “De gemeente vraagt u in dit gesprek ook mee te werken aan de voor de verwerving nodige taxatie en eventuele onderzoeken”. **Wie betaalt de taxatie?** Vraag ik mij dan af? Wordt een second opinion door een onafhankelijke partij (bv. Eigen	en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Autogebruik blijft goed mogelijk. Met groei stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. Parkeren blijft ook in de wijk op straat mogelijk. Met verbeteren alternatieven voor de auto werken we juist ook aan het verbeteren van de autobereikbaarheid zodat mensen die afhankelijk zijn van de auto deze ook kunnen blijven gebruiken. Mede door het kunnen gebruiken van de centrale HOV-as door nood-&hulpdiensten wordt de wijk juist goed en snel bereikbaar voor bijvoorbeeld een ziekenauto. Door het weren van (doorgaand) autoverkeer uit de buurten zal de leefbaarheid in de buurten (zoals rond de Arnodreef) juist verbeteren. Het voorstel is een knip voor autoverkeer in de Mr. Tripkade/Tiberdreef, de Moezeldreef blijft gewoon toegankelijk vanaf de Moldaudreef. Autoverkeer van/naar de winkels aan de Arno/Tiberdreef, het station, de school en de moskee gaan niet via de Arnodreef maar via de Moezeldreef.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Huis) ook vergoed door de gemeente?. De toelichting vermeldt **niets over waardevermindering** in de periode tussen dat de plannen zijn gemaakt (m.a.w. de strepen op de kaarten zijn geplaatst rood/oranje en bestemming Hoogstedelijk dan wel Stedelijk hebben gekregen? Voor ons bewoners vanaf november 2023), dus vanaf het moment dat er meldplicht is, totdat de plannen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Ambtenaren zeggen nu steeds (vanaf de informatiebijeenkomst op 25 april j.l.) dat onze huizen niet onteigend kunnen worden. In het schrijven “Als de gemeente uw eigendom…..” staat vermeld “Bereikt u samen geen overeenstemming, dan start de gemeente een formele onteigeningstraject.” Zo worden we weer zogenaamd gerustgesteld met door gemeentelijke ambtenaren: uw huis kan niet worden onteigend. Een klinkklare onwaarheid. Ondertussen laat de gemeente de ontwikkelingen over aan projectontwikkelaars. Stelt geen garanties af voor bewoners dat de gemeente zich garant stelt om de huidige bewoners te compenseren voor eventuele waardedaling van hun eigendom, of voor huurders voor hun gedwongen verhuizing of voor ondernemers voor wie de huur te hoog wordt en hun onderneming wellicht moeten stoppen. *Dus de gemeente kan wel onteigenen in tegenstelling tot wat de ambtenaren nu mondeling zeggen doen voorkomen!!?* N.B. in een artikel in De Andere Krant, 11 mei 2024, Special: Omgevingswet verstikt Nederland. De grote verbouwing raakt ons allemaal, lees ik dat je als burger bitter weinig rechten hebt. Liever had ik de volledige waarheid van de Gemeente gehoord. Het is natuurlijk ook daarom dat we steeds het antwoord We weten het niet krijgen. We kunnen ons dan nergens op beroepen. Tevens staat een vetgedrukt tekst: “De verkoop van uw woning of grond is geen eenvoudige zaak. Het is aan te raden om zelf een deskundige	Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Met deze knip weren we ook doorgaand verkeer door dit deel van Overvecht. Betaald parkeren wordt, gefaseerd, in de hele stad ingevoerd. Zie voor meer informatie: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad Het uitbreiden van het aantal werkplekken in de wijk is bedoeld om ruimte te bieden aan ondernemers en maatschappelijke organisaties in de wijk. Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in projecten bekijken we hoe we dit kunnen vormgeven, zoals in uw voorbeeld van het plein met terrassen. Het Spoorzoompark is in de laatste jaren, na de herinrichting door de gemeente samen met bewoners, sterk verbeterd. In het zuidelijke deel is door clustering van bestaande gebouwen in een nieuwe school, sporthal en buurtcentrum bij de Teun de Jagerdreef veel nieuw en kwalitatief hoogwaardig groen gemaakt. Deze trend willen we doorzetten. We bieden ruimte voor nieuwe woningen en voorzieningen met behoud van de groene en ecologische recreatieve verbinding. Rondom station Overvecht kan een hoogstedelijk milieu ontstaat met 500 tot 750 nieuwe woningen en voorzieningen. De groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef zorgt voor een groene schakel tussen de twee delen van het spoorpark. Bij Fort Blauwkapel is geen verdichting gepland. Op twee locaties langs het spoor is sprake van bebouwing in het groen. Hierbij gaat het om ruimte voor ontwikkeling mogelijk maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur zie

Nr.	Reactie	Antwoord
	in te schakelen. In specifieke gevallen geeft de gemeente een bijdrage in de kosten voor een deskundige". Je wordt dus plotseling geconfronteerd met hoge kosten en het inroepen van een deskundige. Zeker niet iedereen in deze buurt, ikzelf zeker niet, kan de kosten voor een deskundige veroorloven. Wat de specifieke gevallen zijn waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft, wordt niet verteld. Een bijdrage dekt bovendien slechts een deel van de kosten. *Wat zijn de specifieke gevallen waarin de gemeente een bijdrage in de kosten geeft?* *Hoe moet iemand de rest van de kosten die voor rekening zijn van de bewoner/huurder opbrengen?* *Waarom geeft de gemeente geen garantie voor vergoeding van alle kosten?* *Vergoed de gemeente ook de kosten wanneer sprake is van opkoop door een projectontwikkelaar?* **Waardevermindering en verzoek garantstelling door Gemeente Utrecht** Voor alle huiseigenaren is waardevermindering van de woning een reële zorg met grote impact. Het is niet iedereen gegeven om te wachten tot de definitieve uitkoop. Er zijn bewoners die gezien hun leeftijd of omdat ze ziek zijn of een handicap hebben genoodzaakt zijn eerder te verhuizen. Deze bewoners lopen dus financiële schade op als gevolg van de bestemmingswijzigingen van de gemeente. M.n. voor mensen met een beperking komt niet iedere woning in aanmerking. Het aanbod aan geschikte en aangepaste woningen die toekomst proof zijn is beperkt. Ik verwijs u hierbij naar art. 19 van het VN verdrag inzaken	ook spelregels 'Groene buurtranden' op in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. We vinden het belangrijk dat er voldoende aanbod van onderwijs is in de stad en ook specifiek in Overvecht. Op dit moment is het bijvoorbeeld niet mogelijk om havo of vwo onderwijs te volgen in Overvecht. Met de komst van een nieuwe VO-school wordt dat straks wel mogelijk. De definitieve locatie van de VO-school is op dit moment nog niet bekend. We proberen bij de keuze voor een locatie rekening te houden met de bestaande omgeving maar we willen de school ook graag bouwen op een plek die goed bereikbaar is en ook goed is voor de ontwikkeling van de leerlingen. Sommige plekken vallen daardoor af, bijvoorbeeld plekken langs een te drukke weg. Andere plekken vallen af omdat we daar bijvoorbeeld geen eigenaar zijn van de grond. Zodra er meer bekend is over de voorkeurslocatie voor de school wordt de buurt hierover geïnformeerd. Daarnaast zullen we in gesprek gaan met de omwonenden van de voorkeurslocatie om te zien welke bezwaren er liggen maar ook welke kansen er liggen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	rechten van personen met een handicap https://wijstaanop.nl/wp-content/uploads/2019/06/VN-Verdragtekst-IVRPH-NL.pdf “Artikel 19 Zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag erkennen het gelijke recht van alle personen met een handicap om in de maatschappij te wonen met dezelfde keuzemogelijkheden als anderen en nemen doeltreffende en passende maatregelen om het personen met een handicap gemakkelijker te maken dit recht ten volle te genieten en volledig deel uit te maken van, en te participeren in de maatschappij, onder meer door te waarborgen dat:” *Stelt de gemeente zich garant voor ruimhartige financiële compensatie van de waardevermindering van de woning als gevolg van de bouwplannen en bestemmingsplannen van de gemeente voor bewoners die vanwege omstandigheden als ouderdom, handicap, ziekte of overlijden voordat de fase van uitkoop is bereikt moeten verhuizen, zoals conform art. 19 van het VN verdrag inzake rechten van personen met een handicap is vereist?* *Worden dan ook de taxatie en een onafhankelijke taxatie vergoed?* *Is er dan ook vergoeding mogelijk voor een deskundig advies?* **Als bewoners hebben we juist behoefte aan duidelijkheid, aan kaders, aan verduidelijking van onze rechten als huiseigenaars.** In het wijkbericht van oktober 2023 staat nog vermeld: “In mei en juni 2023 heeft de gemeente gesproken met inwoners en ondernemers uit de wijk. De uitkomsten van die gesprekken gebruikten we om voorstellen uit te werken voor veranderingen in Overvecht. Bijvoorbeeld	

Nr.	Reactie	Antwoord
	sloop en nieuwbouw.” De verschillende bezwaren die toen zijn gemaakt vind ik niet terug in de Omgevingsvisie Overvecht. *Heeft participatie? Meepraten dan eigenlijk wel zin??* Hoe is het mogelijk dat ik niet ben gehoord? Dat de gemeente mij en mijn buurtgenoten, de bewoners van mijn straat en de zijstraten, de bewoners van de flat aan de Tiberdreef, het bestuur van de moskee aan de Arnodreef, de winkeliers van het winkelcentrum aan de Arnodreef, de bewoners van de flats boven de winkels, de bewoners van de flat aan de Moezeldreef, de bewoners van Tuindorp langs de spoorlijn **niet heeft gehoord, niet rechtstreeks (en persoonlijk, via een gepersonaliseerde brief) heeft benaderd**? *Ben ik dan de enige die is overvallen?* Nee, ik blijk niet de enige te zijn. Dat is duidelijk. Ik citeer een buurvrouw verderop in mijn straat: “ “Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning,” Ook de bewoners van Tuindorp die op 50 meter afstand van 23 verdiepingen hoge flats aan de andere kant van de spoorlijn wonen, waren niet geïnformeerd. Het Wijkbericht dat in Tuindorp was verspreid ging alleen over een geplande fietstunnel. De Tuindorpers zijn pas deze week per mail nog gealarmeerd over de sluiting van de inbreng voor een zienswijze op 20 mei (3 dagen voor sluitingstijd), de informatieavond voor de buurt met de Gemeente vindt plaats op 27 mei. 7 dagen na sluitingstijd van de periode om een zienswijze in te	

Nr.	Reactie	Antwoord
	dienen. Bewoners van Tuindorp hebben dus geen rechtmatige kans gehad zich te verweren. De gemeente heeft al aangekondigd te starten met de bouw op de parkeerplaats naast het gebouw waar nu de PO/VO raad is gehuisvest. Participatie??? Inspraak?? Betrekken van bewoners??? Voor een verdere uiteenzetting over tekortkomingen in de procedure en de termijn van de zienswijze verwijs ik naar de zienswijze van [indiener 368] (La Bohemedreef). Ik voeg daaraan nog het volgende toe. [Indiener 368] noemt ook de late berichtgeving, nadat de termijn al is ingegaan. 2 a 1,5 week voorafgaand had ik nog op de site van de gemeente Utrecht, Omgevingsvisie gekeken of de ingang van de termijn voor indienen van de zienswijze al stond vermeld. Er stond nog geen specifieke ingangsdatum vermeld. Ook hadden we nog steeds niets van de gemeente gehoord. We zaten er echt op te wachten. We hebben nu toch de direct lijntjes? We hebben toch keer op keer verzocht ons goed en tijdig te informeren? En hadden de ambtenaren niet toegezegd dat ze dit zouden doen?? En is dit dan het resultaat?? Kaartjes die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie en in eerdere communicatieuitingen van de gemeente zijn verspreid, veranderen voortdurend. Het is bijv. opmerkelijk dat in het kaartje van oktober/november 2023 (de kaarten die niet waren opgenomen in het wijkbericht, maar wel waren “in te zien” aan de muren van de ruimte waar de bijeenkomsten plaats vonden) de kleur rood in de legenda niet werd toegelicht. In het “Omgevingsprogramma Overvecht. Samen bouwen aan Overvecht van **02-02-2022**” zijn mij de volgende zaken opgevallen. Opvallend:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	pag. 24: Arnodreef en achterliggende Carmendreef : Veiligheid vergroten in de buurten; aandacht voor kwaliteit op ooghoogte en levendigheid in de plint Ik kan me hierin niet herkennen. Ik heb geen last van onveiligheid in de straat noch vanaf het speeltuintje. pag. 27: verbinden. Er lijkt een groen/grijs blok door de Arnodreef te staan. Waarop dit duidt is niet duidelijk. *Waar duidt het groen/grijze blok op?* pag. 32: Gele vlek in de legenda: Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt Arnodreef, Butterfly- en Rubicondreef valt buiten de Gele vlek en het gebied aangemerkt als te ontwikkelen. pag. 34: Combineren van wonen, werken, winkels: Gele markering in de legenda: Onderzoeken: waar mogelijk plint/ ruimtes op ooghoogte activeren en vullen met werken en voorzieningen. Is de oostkant van de Arnodreef hier aangemerkt met Geel? De kaart geeft weinig duidelijkheid. Maart 2022 vallen onze straten en omliggende straten nog buiten het te ontwikkelen/bebouwen gebied. In november 2023 blijkt het te ontwikkelen gebied aanzienlijk te zijn vergroot en is o.a. de Arno-, Butterfly, Rubicon en Carmendreef toegevoegd. In April 2024 is het gebied tussen de Tannhauser- en Othellodreef toegevoegd. *Hoe kunnen we ons verweren als de gemeente voortdurend kaarten blijft veranderen, onduidelijke kaarten verspreid waarin bv. de legenda de kleur rood niet toelicht (opvallend genoeg de meest gevoelige/omstreden bestemming (lees Hoog stedelijk gebied)?* **Geen volledige informatie en m.n. verslaglegging van participatie van bewoners ontbreekt** Al in een mail aan de gemeente gedateerd 25 januari hebben wij een bijlage toegevoegd met een lijst met ontbrekende documenten (bijlage …Ontbrekende documenten Omgevingsvisie). Het betreft hier m.n.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verslaglegging van participatie/inbreng van bewoners en een terugkoppeling van wat de gemeente met de geleverde inbreng heeft gedaan. Welke inbreng is wel verwerkt in de volgende versie van de Omgevingsvisie en welke niet? Wij tasten in het duister. Als belanghebbenden en getroffenen die bereid zijn inbreng te leveren, mee te praten, (vrije) tijd te investeren, frustrerende gesprekken te voeren, geen antwoorden te krijgen op voor ons zeer relevante vragen en zorgen, is het ontluisterend te bemerken hoe met de inbreng door de gemeente wordt omgegaan. Als ik terug lees in de verslagen van de Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023 dan is bitter weinig van de inbreng van de bewoners verwerkt in de plannen. Het is diep treurig. Zeker omdat de vragen die toen zijn gesteld, de opmerkingen en suggesties die toen zijn gedaan, veelal overeen komen met onze vragen, adviezen en suggesties. Bovenstaande bevindingen staan in schril contrast met wat de Gemeente ons antwoordt in de conceptbrief van (8,20 of 25 maart 2024) “Afsluitend willen wij benadrukken dat het participatieproces veel verschillende input heeft opgeleverd, zowel voor heel Overvecht als voor de verschillende buurten. De opbrengsten van het participatieproces vormen een belangrijke basis voor de inhoudelijke keuzes in de omgevingsvisie.” Over welke opbrengst en input het participatieproces tasten wij nog steeds in het duister. In welke mate de opbrengst een “belangrijke basis” vormen voor de inhoudelijke keuzes is voor ons niet transparant inzichtelijk. Wel merken we in de bejegening, de betrouwbaarheid, openheid en transparantie onvoldoende verbeteringen. Daarbij is het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	dan ook opmerkelijk (zacht uitgedrukt) dat wanneer wij op het overleg van 30 april wederom (nadat dit ook al in het overleggen van 8, 22 december 2023 en 2 februari, en in de mail van 25 januari 2024 en de brief van 8 maart 2024 was verzocht) het verhullende taalgebruik en presentatie in het Wijkbericht van april 2024 ter sprake brengen, de ambtenaar voorstelt een enquête uit te zetten. Het is de soort van ambtelijke reactie die boekdelen spreekt. Lees zelf de folder/marketing uiting van de gemeente terug, en vraag je af, is dit duidelijk rechtdoorzee taal die iedere lezer zal begrijpen en waaruit direct duidelijk wordt wat er staat te gebeuren? En als het zelf niet lukt, vraag 10 bewoners om de conceptfolder te becommentarieren (a la sensitivity readers) en feedback te geven op de transparantie van de informatie en de helderheid/leesbaarheid en begrijpelijkheid /die recht doet aan de diversiteit van bewoners. Liefst voordat de berichtgeving (marketinguiting) van de gemeente wordt verzonden. Het is nu als: **eet een mars, dat is gezond**. De Keuringsdienst van Waarde zou hier nog een heel smakelijke uitzending aan kunnen wijden. Om de meest prangende voorbeelden te noemen: o P. 3 Plattegrond Taagdreef, Rubicondreef e.o. nr. 4 Rondom het station komt een hoogstedelijk gebied met woningen en kantoren voor verschillende bedrijven. Op de begane grond komt ruimte voor een groene ecologische, recreatieve verbinding. Gewenste formulering: Het gebied rondom het station krijgt de bestemming Hoogstedelijk gebied met hoogbouw tot 23 verdiepingen. Het krijgt een uitstraling van Manhattan in Overvecht. In de gebouwen komen woningen en kantoren. De ontwikkeling hiervan wordt overgelaten aan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	projectontwikkelaars. Op de begane grond komt ruimte voor winkels, horeca en reacreatie. Periode van vakantie: Een ander kwalijk punt is dat het een periode is van vakanties, van vrije dagen, dat is gunstig voor de gemeente, maar ongunstig voor de bewoners. De deadline voor inbreng valt nu in het Pinksterweekend. Wordt de bewoners geen vakantie/vrije dagen gegund? De Tuindorpers zijn natuurlijk helemaal de pineut. Wie ook de pineut zijn, zijn de bewoners van de flats tussen de Othellodreef en Tannhauserdreef. Op de kaart van november 2023 stonden deze flats nog niet aangegeven als te ontwikkelen gebied. Op de kaart van het Wijkbericht april 2024 blijken deze flats ineens wel aangemerkt als Stedelijk gebied. Deze bewoners weten dus pas vanaf 9 april dat hun woningen zijn aangemerkt als Stedelijk gebied. Wie ook de pineut zijn, zijn de huurders van de woonwijken van (voorheen Mitros) en nu Woonin die nu ineens te horen hebben gekregen dat hun woonwijk wordt gesloopt. In 2022 was het nog de bedoeling dat hun huizen zouden worden gerenoveerd en verduurzaamd. In 2023, een jaar later, is deze wijk ineens een plek die nu “niet aantrekkelijk is” om plaats te maken voor Hoog, dan wel, Stedelijk gebied. Waar moeten deze mensen naar toe? Hoe zo is deze buurt “niet aantrekkelijk”?? Voor wie is deze buurt niet aantrekkelijk? In ieder geval niet voor de huurders. Ik geef nog even het woord aan de directievoorzitter van (toen Mitros, nu Woonin) Directievoorzitter Henk Peter Kip: *”Deze investering draagt bij aan het verbeteren van de wijk en het programma Samen voor Overvecht. Voor*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	onze huurders zou het helemaal mooi zijn als ook de openbare ruimte wordt aangepakt. Die is verschillend per buurt, maar in alle gevallen stenig, schraal, ouderwets en saai. ***Dit is het moment om daar verandering in te brengen****."* Hoe komt het toch dat deze buurtje van huurwoningen stenig, schraal, ouderwets en saai worden gezien, terwijl deze buurtjes onder huurders populair zijn? Het buurtje dat nu staat aangemerkt als te slopen **Overstelping van input** Opmerkelijk is overigens dat in april nog een wijkbericht ons bereikt: Denk mee (her)inrichten speeltuin Carmendreef. Terwijl de procedure voor indienen van de zienswijze op de Omgevingsvisie gaande is worden wij als bewoners ook benaderd voor het opknappen van het speeltuintje aan de Carmendreef/achterkant woningen Arnodreef. Ons wordt verzocht te reageren **voor 28 april**. Het is goed dat het speeltuintje wordt opgeknapt. Het is zeer ongelukkig dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen. *Was het niet bekend bij de gemeente dat deze twee inspraakrondes tegelijkertijd lopen?* In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren… 1. Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar? 2. Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten? 3. Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt? De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken? Spelen met aantallen Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting komt het aantal te slopen woningen op 600 uit. *Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd?* *Waar moeten de mensen naar toe?* *Waar kunnen we die berekening vinden?* In de plannen van mei 2022 wordt nog gespreken van een opdracht van 6800 woningen voor Overvecht. Inmiddels zijn 1800 hiervan al gebouwd of bijna klaar. De woninglast/toename van het aantal woningen en woningdichtheid wordt dus vele malen groter dan de 5000 waarover nu wordt gesproken. Het is opvallend dat de extra te creëren woningen juist worden gepland in de wijken met de meeste sociaal/maatschappelijke problemen. Hoe zit het met de wijken waar mensen veel meer financiële draagkracht hebben. ?? Waarom wordt de opdracht tot te bouwen woningen onevenredig verdeeld over de buurten van Utrecht? En wordt er in de communicatie naar buiten gedaan of het om 5000 woningen voor Overvecht gaat maar in werkelijkheid om 6800 woningen. 6. Wat wordt bedoeld met “verbeteren van de woningmix”? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. •	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? *Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen?* *Hoeveel koopwoningen komen er dan bij?* *Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? Hoe groot worden de nieuwe huizen?* Wordt bij het nieuwe aanbod met name gedacht aan de doorstroom van mensen die in Overvecht wonen? Het overgrote deel van de mensen heeft in de woonwensen enquete aangegeven te willen blijven wonen in de wijk. De gemeente kiest er nu voor om juist te bouwen voor mensen buiten de wijk. Dit is sociaal/Maatschappelijk onwenselijk en maakt de sociale tegenstelling en de kansenongelijkheid voor inwoners van Overvecht alleen maar kleiner. Hier wordt gebouwd voor kenniswerkers. Mensen die tegenwoordig veel thuis werken. Voor hen wordt wonen vlak bij het openbaar vervoer gereserveerd. Minder draagkrachtigen moeten maar oprotten en verder weg van een station gaan wonen. Dit terwijl kenniswerkers tegenwoordig ook flexibele werktijden hebben. Kortom dit is klasse politiek die hier gevoerd wordt. Met heeft het over een mix van doelgroepen. De meest draagkrachtige wijken hebben de meest eenzijdige mix van bewoners. De tweedeling in de maatschappij wordt met dit soort projecten alleen maar vergroot. *De plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan?* **Gebrekkige informatievoorziening**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Uit deze uitnodiging bleek geenszins welke impact de Omgevingsvisie Overvecht zou hebben voor mijn woning, mijzelf en mijn buren. Het was op 6 november dat mijn buurvrouw mijn ogen opende en de volle impact van dit plan mij duidelijk werd. De buurvrouw had het weer gehoord via een kennis en wijkbewoner die op een informatieavond was geweest en de kaarten had bekeken. Onze kant van de straat bleek met rood te zijn gemarkeerd. De kleur rood stond overigens niet uitgelegd in de legenda van de kaart. Wel de andere kleuren. Bij navraag bleek dat de kleur rood stond voor Hoogstedelijk gebied. Kortom, mijn huis moet plaats maken voor Hoogbouw. Boem, een donderslag bij heldere hemel. Gelukkig heb ik een buurvrouw die mij informeert. De gemeente is hierin in gebreke gebleven. Ik verwacht van de gemeente dat deze mij direct/persoonlijk benadert met een brief gericht aan mij dat de gemeente mijn huis/straat heeft aangemerkt als ontwikkelgebied voor Stedelijke dan wel Hoogstedelijk gebied. Ik voel me volstrekt niet serieus genomen door deze gemeente als huiseigenaar, als langdurig en betrokken bewoner van Utrecht en Overvecht. Onze ervaringen als direct getroffenen, bracht mij op het idee om eens een rondje te doen langs de huizen grenzend aan de spoorlijn aan de Tuindorp kant. Toen ik vroeg of de bewoners op de hoogte waren van de plannen van de gemeente Utrecht, was het antwoord ja, ze hadden iets gelezen in het Wijkbericht van april over een fietstunnel. Toen ik doorvroeg of men ook op de hoogte was van de hoogbouw aan de andere kant van de spoorlijn? Was het antwoord: Nee. Daar weten we niets vanaf. Dat stond niet vermeld in het Wijkbericht. In het overleg met de gemeente op 30 april j.l. (zie bijlage …Verslag bijeenkomst 30-04-2024 MN), heb ik mijn bevindingen als casus voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	informatieonthouding en onthouding van redelijke kans op inspraak gedeeld met de aanwezige ambtenaren. Een ambtenaar van de gemeente vertelde dat de opkomst uit de Wijk Tuindorp beste hoog was op de informatiebijeenkomst op 22, 23 en 25 april. Ze vertelde er niet bij dat deze bewoners voornamelijk kwamen om hun zorgen over de fietstunnel kenbaar te maken[25]. Niet over de hoogbouw (23 verdiepingen). Daar waren ze immers niet over geïnformeerd. Althans niet door de gemeente. Wellicht zijn er nog wat bewoners naar de bijeenkomst van 25 april gekund, nadat ze door mij waren geinformeerd. Zelfde ervaringen hebben buurtgenoten. Een buurtgenoot heeft een rondje langs de winkeliers van het winkelcentrum Arno/Tiberdreef gedaan. Geen van de winkeliers was op de hoogte. Ja, er was iemand langs geweest van de gemeente, die had een praatje gemaakt. Er was iets van plannen, maar wat het voor hen zou betekenen? Geen idee. Wat de plannen daadwerkelijk inhielden? Geen idee. Ik vermoed dat een ambtenaar van de gemeente raar zal opkijken als ik op een dag onaangekondigd op zijn werk verschijn om even een praatje te maken over zijn winkel en dat de gemeente plannen heeft om het winkelcentrum waar zijn winkel is gevestigd te verbouwen. De veel gepastere wijze waarbij respectvol met bewoners/ondernemers wordt omgegaan is bijv. eerst een keer op bezoek komen met een brief. Deze brief mondeling toelichten om daarna een afspraak te maken om nog eens in gesprek te gaan. Beter zou zijn om een gesprek te organiseren met alle ondernemers samen zodat zij gezamenlijk kunnen reageren. Bovendien van te voren de tijd krijgen om zich te verdiepen in de plannen en op gelijkwaardige voet te kunnen reageren. Ik weet niet hoe ik zo'n geïmproviseerd contactmoment, dat de gemeente beschouwd	

[25] Ik onderschrijf deze zorgen overigens volledig. De angst dat Tuindorp een doorgang wordt voor de vele scooters en daarmee de wijk onveilig maakt zijn zeer terecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	als participeren en informeren moet kwalificeren. Participeren is het in ieder geval niet. Hoogstens is het een vluchtig participatiemomentje vanuit de Gemeente, maar meer ook niet. Vooraf dient gevraagd te worden of een vertaler aanwezig moet zijn wederom om op gelijkwaardige voet een gesprek te voeren. **Wat zijn nu de plannen?** In een bericht op de website van Werkplaats Overvecht van 16-02-2022[26] zie ik nog dat Mitros (inmiddels Woonin) plannen heeft om 1000 eengezins(huur)woningen in Overvecht Zuid te renoveren en verduurzamen. Op het kaartje is te zien dat de wijk van huurwoningen met voor en achtertuin ook in het plan van Mitros zijn opgenomen. Verderop vermeldt de site: “De **woningen zijn erg geliefd** onder huurders, ze wonen er lang. Mitros grijpt de kans aan om **samen** met de bewoners de identiteit van hun buurtje te versterken.” En “Elk jaar komen circa 200 woningen aan de beurt, zodat uiterlijk 2030 alle eengezinswoningen weer **klaar zijn voor de toekomst**.” Het is toch verbazingwekkend en schrijnend dat een jaar later, 2023, in de communicatie van de gemeente en de Omgevings”visie” (??)[27] Overvecht deze zelfde buurt als : “een plek die we minder goed vinden” of nog erger “plekken die nu niet aantrekkelijk zijn”. Voor wie zijn deze plekken niet aantrekkelijk? Vraag ik mij af. De huurders vinden ze in ieder geval aantrekkelijk. Mitros (met mede-weten en goedkeuring van	

[26] Mitros pakt eengezinswoningen aan in Overvecht-Zuid - Werkplaats Overvecht
[27] Zie hiertoe de kaarten die op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Gemeente Utrecht, neem ik aan) vindt de woningen en buurten kennelijk ook aantrekkelijk genoeg om ze klaar voor de toekomst te maken. Tenminste in 2022 nog wel. Een jaar later ineens niet meer? *Vinden Woonin en de gemeente Utrecht in 2023 de socialehuurbuurt (Margarethe van Parmadreef, Donaudreef, Berenzinadreef) niet meer aantrekkelijk en een jaar daarvoor nog wel?* *Vinden de huurders in 2023 hun buurt en huizen ook niet meer aantrekkelijk en een jaar eerder nog wel?* *Wat is er overigens gebeurd met de Werkplaats Overvecht? Een initiatief gestart in 2018 en lijkt gestopt in 2022?* *Is met het afsluiten van het Wijkakkoord in 2022 ook de Werkplaats om zeep geholpen?* *Waarom is de Werkplaats overbodig verklaard?* *De werkplaats heeft een prachtige Participatie-en communicatieleidraad opgesteld. Wordt deze leidraad ook gehanteerd voor de Omgevingsvisie Overvecht?* Hier weet ik het antwoord eigenlijk al op. Nee. Op pagina 10 van de Leidraad staan tips voor de communicatie. Bv.” Zet middelen in die afgestemd zijn op de doelgroep.” Een app, zoals Boon van Arcadis (NRC 17-2-2024) suggereert als mogelijke verbetering in de communicatie tussen gemeente en bewoners, zou in de situatie van Overvecht onvoldoende werken. Daarvoor is een veel breder scala aan middelen nodig. Vraag het vooral de betrokkenen zelf wat nodig is, maar zou bij de Gemeente	

Nr.	Reactie	Antwoord
	hierover niet al veel bekend moeten zijn? Of spelen de vele wisselingen van ambtenaren (professionals) hierin parten?[28] De middelen die nu zijn ingezet, zijn voornamelijk gericht op een doelgroep. Mensen die behoorlijk taalvaardig zijn, gewend zijn naar wijkbijeenkomsten te komen etc.etc. De voornamelijk theoretisch opgeleide bewoners van Overvecht. Op de informatieavond van 25 april in het Johannescentrum was een grote opkomst maar van eenzijdige samenstelling (voornamelijk wit en huiseigenaar vermoed ik). Hoe zijn de huurders van het prachtige woonwijkje naast het Johannescentrum geïnformeerd door de gemeente? Wat organiseert de gemeente om deze getroffenen te ondersteunen, gerust te stellen en te garanderen dat hun rechten worden gerespecteerd? Ik vrees het ergste. Voor het bereiken van de volle breedte van de doelgroepen in Overvecht kan je denken aan heel andere middelen als het inzetten van de wijkambassadeurs, andere sleutelfiguren in de gemeenschappen, betrekken van belangengroepen van groepen met een migratieachtergrond, betrek de moskees, de kerken, de buurthuizen, buurtteams, organiseer focusgroepdiscussies (dit is wezenlijk anders dan een dialoogsessie of een soort open meepraatavond.) Er zijn allerlei methoden uit de Deep democracy, co-creatie die zich hiertoe goed lenen. Nu heeft het grootste deel van de bewoners geen idee wat er staat te gebeuren, wat de impact is en überhaupt hoe ze kunnen meedenken en bijdragen aan het vormgeven van hun eigen wijk. De rapporten zijn onleesbaar en zo dik dat ze niet te bevatten zijn. Bovendien zijn ze nergens in te zien. De kracht van de wijk wordt hierdoor niet versterkt maar verlamd. Uiteraard is communicatie in de taal van de buurtbewoners onontbeerlijk. Zowel schriftelijk als mondeling. Een voorwaarde is ook	

[28] Dialoogavonden 11 mei 2022 en 13 september 2023

Nr.	Reactie	Antwoord

gelegen in de samenstelling van het team van ambtenaren die zich met de Omgevingsvisie Overvecht bezighouden. Een samenstelling die recht doet aan de multiculturele samenstelling van de wijk en de diversiteit aan inkomensgroepen, de uitdagingen van een wijk als Overvecht van binnenuit kent en begrijpt, Die ook de mogelijkheden, potentie en de kracht van de wijk weet aan te boren en ziet om met Overvechters samen en aansluitend op de wensen van de Overvechters kan bouwen aan sociaal/maatschappelijk en economisch kansrijke, en groene woonbuurt.

In hoeverre is hier diversiteit (afspiegeling van de wijk Overvecht) gewaarborgd?

En gaat het werkelijk om verbetering?

Een paar cijfers op een rij.

"Inwonersaantal:

Aantal inwoners per jaar, De wijk Overvecht telt 34.910 inwoners in 2023.

GrafiekTabel
2013201420152016201720182019202020212022202326.00026.00028.00028.00030.00030.00032.00032.00034.00034.00036.00036.000

Jaar	Inwoners
2013	31.555
2014	32.220
2015	33.715
2016	34.235
2017	34.245

Nr.	Reactie	Antwoord

2018	34.260
2019	34.295
2020	34.295
2021	34.155
2022	34.560
2023	34.910

Bovenstaande grafiek toont het aantal inwoners per jaar op basis van de data van het CBS voor de wijk Overvecht.

De bevolking van de wijk Overvecht is met 3.355 personen gestegen van 31.555 personen in 2013 tot 34.910 personen in 2023 (dat is een grote toename van 11%). Het gemiddelde verschil per jaar over de hele periode van 2013 tot en met 2023 was 336 personen (1,03%). De ontwikkeling van de data in de tijd volgt een duidelijk stijgende trend: De cijfers stijgen bijna ieder jaar."[29]

In 10 jaar tijd is het aantal inwoners van Overvecht al gestegen met 11% en aangeduid als een **grote toename**. Een dergelijke toename versterkt ook de sociale en maatschappelijke druk op een wijk met een al bovengemiddeld aandeel aan achtergestelde bewoners. Is het bouwen van nog meer woningen in een wijk waarin de bevolkingsdichtheid al relatief hoog is de oplossing voor het verlagen van de Kansenongelijkheid? Het terugbrengen van de sociaal/maatschappelijke problemen die al in Overvecht zijn? Het creëren van mogelijkheden van opwaartse woonmobiliteit (de wens van de Overvechters), lokaal ondernemerschap en dus versterking van de gemeenschap met de focus op de Overvechters komt ook geheel Utrecht ten goede. Zo zal op de langere termijn en geleidelijk aan de inkomens van de Overvechters gemiddeld toenemen. En bouwen we samen aan een inclusieve en duurzame stad.

[29] https://allecijfers.nl/wijk/wijk-03-overvecht-utrecht/

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het gedeelte met de meest gunstige verdeling: inkomensverdeling, verdeling sociale huur/koop, wonen/werken wordt aangemerkt als te slopen gebied. Zeer opvallend aan de Omgevingsvisie van Overvecht is dat juist het gedeelte van Overvecht waar de verhoudingen tussen inkomens, verdeling sociale huur/koop en wonen en werken het meest evenwichtig zijn wordt opgeofferd voor Hoog Stedelijk gebied. In het Wijkbericht van de Gemeente Utrecht gedateerd april 2024 staat: “We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden (wat is goed?) te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren” (wat is minder?). Zo daar staat nogal wat. Deze zin is veelzeggend maar is geen onderbouwing van de plannen die nu voorliggen in de omgevingsvisie. Immers juist het gedeelte van Overvecht waar de verdeling over inkomens, sociale huur/koop en wonen en werken het evenwichtigst verdeeld zijn wordt opgeofferd voor Hoogstedelijk en Stedelijk gebied. Voor een uitwerking van de ratio huur en koopwoningen die geen recht doet aan de huidige behoeften van Overvechters verwijs ik naar de zienswijze van Mw. Snijder, bewoner Butterflydreef, nr. 3 en 5 van haar pleidooi. *Is het gebied Taag/Rubicondreef dan een plek die minder goed is?* *Is dit dan de plek die verbetering nodig heeft?* “De armen bij de armen, de rijken bij de rijken….”Dat leidt tot kansenongelijkheid”[30] Zoals een krantenkop in de NRC luidt.	

[30] Krantenkop in NRC, pag. 11, Binnenland, vrijdag 5 april 2024. Volledige titel: Leefwereld. De armen bij de armen, de rijken bij de rijken. Arm en rijk hebben steeds meer eenzijdige leefwerelden, blijkt uit het SCP-onderzoek. “Dat leidt tot kansenongelijkheid”

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een van de onderbouwingen van de Omgevingsvisie Overvecht en de keuze om meer koop in het hoge en middensegment te bouwen is: “We willen meer verschillende inkomensgroepen naar Overvecht trekken.”[31] Dus toch bouwen voor mensen van buiten Overvecht!!? Ik vraag me dan altijd af: *Wat kan Utrecht doen om meer verschillende inkomensgroepen te trekken naar wijken als Wilhelminapark, Wittevrouwen, Tuindorp, Rijnsweerd?* *Is het niet even belangrijk dat in die wijken een goede gezonde evenwichtige mix komt van inkomensgroepen?* De fundamentele vraag is dan: *Wie bepaalt wat een evenwichtige mix is voor wie?* Wethouder Diepeveen geeft een onderbouwing waarom juist in Overvecht, een wijk met volgens hem relatief veel ruimte voor de auto en verkeer omdat in de jaren 60 de auto als vervoersmiddel in opkomst was. Er werd in die tijd dus volop ruimte gegeven aan de autochtone bewoners van Utrecht die snakten naar vrijheid in mobiliteit en zich voor het eerst een auto konden veroorloven. Kan het zijn dat bewoners van Overvecht met een migratieachtergrond vergelijkbare motivaties en wensen hebben voor het hebben van een auto als waar de wijk Overvecht destijds voor gebouwd was? En zijn bewoners van Overvecht die werkzaam zijn in cruciale beroepen o.a. in de bouw (waar Nederland zo veel behoefte aan heeft, juist voor de (ver)bouw van woningen voor de draagkrachtigen, voor de bouw van de industrie en toerisme? En zijn het niet o.a. de schoonmakers, de thuiszorgers, de mantelzorgers, de verplegers, het winkelpersoneel, horeca, inwoners van Overvecht van nu en in de toekomst nodig hebben? Hoe	

[31] Wethouder Kees Diepeveen in: Dreefnieuws, 2021-1, nr. 22, Overvecht in 2040: dit zijn de plannen. P. 4

Nr.	Reactie	Antwoord
	wrang is het dan dat juist die mobiliteitswens deze Overvechters ontzegt wordt. Denk eens out of the box en verleen subsidie aan bewoners van Overvecht om een elektrische auto te kopen. Voorzie de wijken van laadpalen. Dit scheelt de bewoners ook in de portemonnee en dus de maandelijkse financiële lasten. Het scheelt gelijk ook in geluidsoverlast. Tevens hebben gezinnen meer financiële ruimte om te besteden aan bijv. vrijetijdsactiviteiten, of gezonder eten. Meer financiële ruimte om zelf te kiezen voor een gezonder leven. Wethouder Diepeveen legt verder uit waarom de gemeente juist nu meer ruimte wil geven aan fietsers en wandelaars. “Bij auto’s kan je niet zien wie erin zit. Dat zorgt voor anonimiteit. Door het maken van een groen lint door de wijk hopen we dat mensen meer gaan wandelen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid, het klimaat en de natuur – en zo zie je elkaar tenminste.”[32] In de duurzame maatschappij en stad, zou je in alle wijken van Utrecht willen dat mensen elkaar zien. Dat bewoners van de eenzijdige en meer draagkrachtige wijken gemengd met bewoners die minder kansrijk in het leven zijn gezet elkaar al wandelend tegenkomen in de buurt en elkaar echt zien, echt met elkaar in gesprek raken, elkaars leefwerelden echt leren kennen. Zelf denk ik dat anonimiteit door heel andere factoren wordt veroorzaakt. Geef bewoners een kansrijke toekomst, waarbij een goede woning een van de basisvoorwaarden is. Bouw dus voor de Overvechters en betrek bewoners hierbij en de anonimiteit zal als vanzelf afnemen. De Gemeente Utrecht vergeet dat zij zelf een cruciale rol spelen in het voorkomen en verhelpen van anonimiteit. Dat kan ook	

[32] Dreefnieuws 2021-1

Nr.	Reactie	Antwoord
	met de gebouwde omgeving. Het is algemeen bekend dat de gebouwde omgeving van grote invloed is op de samenhang en structuur in een woonomgeving. Er zijn voldoende voorbeelden waarbij inclusie, diversiteit en kracht van de bewoners tot hun volle recht komen en daarmee een “ripple effect” kunnen creëren met een positief effect dat aan iedereen recht doet. Ik zie overigens in deze wijk heel veel mensen wandelen en fietsen. Wellicht zijn er heel andere maatregelen nodig om de mensen te doen wandelen en fietsen? Bijv. de mogelijkheid om een fiets te kopen. De mogelijkheid om je fiets veilig te stallen? Of door meer veiligheid op straat? Of hebben mensen fysiek zware beroepen en maken lange dagen waardoor ze geen tijd en energie meer hebben om te gaan wandelen en fietsen? Bovendien hebben ze gedurende de dag al lang en breed boven de minimale norm voor een gezond leven bewogen. Hoogst waarschijnlijk hoog boven de Arbonorm. Of moet een eenoudergezin bestieren waardoor er sowieso geen tijd en energie voor fietsen en wandelen is? Inderdaad, iemand die de hele dag op kantoor heeft gezeten heeft hier wellicht meer tijd en energie voor. Een lekker wandeling tijdens de lunch is dan zeker goed voor de gezondheid en productiviteit. De meeste Kenniswerkbanen bieden deze mogelijkheid. *Voor wie wordt er nu daadwerkelijk m.n. gebouwd?* Een Omgevingsvisie Overvecht zoals die nu wordt voorgesteld is precies wat nodig is om de **kansenongelijkheid te vergroten**. De Omgevingsvisie is dan ook geen visie. In ieder geval geen visie op een duurzame samenleving die recht doet aan iedere inwoner en de toekomst van deze stad. Het is slechts een platte kortzichtige visie zonder echt lange termijn denken voor een gelijkwaardige en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekomstbestendige duurzame maatschappij en de stad Utrecht in het bijzonder. Er wordt hier een Olifantenpaadje/pad genomen om aan de opdracht van de overheid te voldoen. Een invulling die als enige motivatie heeft: hoe kunnen we zo snel mogelijk bouwen, waarmee de projectontwikkelaars zo veel mogelijk winst kunnen maken, waar we zo veel mogelijk starters op de woningmarkt met relatief hogere inkomens zo veel mogelijk kunnen bedienen (voor de kinderen van de “eigen” groep). Het levert de stad Utrecht bovendien een veel hoger inkomen aan WOZ waarden op. Een visie die niet aansluit bij het karakter van de wijk en de sociaal maatschappelijke noden die recht doen aan het vergroten van de kansengelijkheid. Dit is een plan (visie??) dat helaas ook veel schade aan kan brengen in de stad en m.n. aan de Overvechters. Mensen worden (voor de zoveelste keer) ontworteld, worden losgerukt van hun sociale netwerk, de mantelzorg, kinderen moeten naar andere scholen, voor een groep waarvoor dit soort formele en informele voorzieningen van groot belang zijn. Bewoners voelen zich nog meer achtergesteld en niet gehoord. Bewoners worden ook genegeerd en niet op hun waarde geschat en om hun kracht gewaardeerd, ingezet en betrokken. In het verleden was er de Werkplaats Overvecht. In die context leek de sociaal maatschappelijke component van het bouwen aan een gezonde duurzame wijk beter gewaarborgd. Er is de laatste tijd veel onrust in de wijk. Een wijk met grote sociale problemen als criminaliteit, drughandel, slechte gezondheid, weinig kansen, slechte woonomstandigheden brengt ook veel kosten met zich mee. Inzet van politie, gezondheidszorg, jeugdzorg, buurtzorg etc.etc. Echter bij een sociaal/maatschappelijke focus op een te ontwikkelen gebied is er meer kans dat deze mooie buurt een boost krijgt. Die boost	

Nr.	Reactie	Antwoord
	merk ik nu niet op uit deze Omgevingsvisie Overvecht. Bij het lezen van stukken van de Werkplaats was het in die tijd nog wel de bedoeling om met een sociaal maatschappelijke aanpak en insteek de wijk Overvecht en de Overvechters betere woonomstandigheden te geven en dus meer mogelijkheden voor opwaartse mobiliteit op eigen kracht. Overvecht verandert op deze manier in een soort van melkkoe. Om het gebrek aan groen in de rest van de stad te compenseren ten koste van de mobiliteit van het autoverkeer van de Overvechter. **Verkeer en parkeren: denk aan de noden van Overvechters!** Een ander terrein dat de Omgevingsvisie Overvecht bestrijkt is het verkeer. “Verminderen van autoverkeer door de wijk: aanpassing verkeersstromen en parkeren zoveel mogelijk onder gebouwen en aan de rand van de wijk” Ik fiets vaak door de wijk en door de wijk Tuindorp. De autodichtheid in de wijk Tuindorp is vele malen groter dan in de wijk Overvecht. Fiets ik langs de Cleopatradreef dan staan aan beide kanten auto’s geparkeerd, maar ten opzichte van het aantal bewoners in de flat zal dit meevallen t.o.v. Tuindorp. Wanneer ik door Tuindorp fiets staan beide kanten van de weg vol geparkeerd met auto’s. Negen van de tien keer komt een auto mij tegemoet (geen fietser, noch wandelaar). Meestal heel brede/grote elektrische auto’s en wordt ik als fietser in de kant van de weg gedrukt. *Wat gaat de gemeente doen aan de hoeveelheid auto’s in wijken als Tuindorp?* *Wat gaat de Gemeente Utrecht doen aan het aantal te grote auto’s in Utrecht?*	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gaat de gemeente Utrecht grote auto's weren uit het Centrum van de stad? Onvoldoende aandacht voor afhankelijkheid auto en betekenis van autobezit. Voor veel bewoners zal het bezit van een auto het eerste gevoel van vrijheid geven. Je mag dan wel wonen in een huurwoning en voorheen altijd afhankelijk zijn geweest van het openbaar vervoer, dan geeft het bezit van een auto een gevoel van onafhankelijkheid. Voor veel bewoners is familiebezoek ook heel belangrijk. De auto geeft meer mogelijkheden voor familiebezoek. Het is bovendien belangrijk goed voor je ouders te zorgen, deze te halen en brengen naar artsen en ziekenhuis bezoeken. Ook de auto is hiervoor van cruciaal belang. Vele bewoners van Overvecht werken in de dienstensector of zoals dat vanaf de Coronatijd wordt genoemd "cruciale beroepen of sectoren". Dat kan zijn in de schoonmaak of thuiszorg, verpleging en ook in de bouwsector. Mensen zijn daarvoor afhankelijk van eigen autovervoer vanwege onregelmatige tijden, vroege tijden/tijdstippen waarop nog geen openbaar vervoer rijdt: 5 of 6 uur op het werk zijn, of moeten voor hun werk naar locaties die niet of nauwelijks te bereiken zijn met openbaar vervoer. Bovendien gaat het hier om fysiek zwaar werk. Reizen met openbaar vervoer van en naar werk zal een werkdag aanzienlijk zwaarder maken. Ook deze cruciale beroepen zijn belangrijk voor een stad. Het is niet wenselijk dat deze mensen de stad uit worden gestuurd. Niet voor de economie van de stad, niet voor de werkgelegenheid van deze mensen en hun kinderen. Het verminderen van parkeerplaatsen dicht bij de woningen en verplaatsen naar de randen van de wijk is extra nadelig voor mensen die de auto in het dagelijkse reilen en zeilen nodig hebben. Het plan sluit ook op dit punt niet aan bij de behoeften en noden van de bewoners. Parkeerplaatsen opofferen om extra groen te creëren? Het gaat veel te ver. Het lijkt er sterk op dat de gemeente Utrecht de wijk Overvecht ineens heft ontdekt om een belangrijke bijdrage te leven aan de klimaatdoelen. De wijk Overvecht is al groen, en kan zeker groener, m.n. in bepaalde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	delen waar meer groen de wijk zeker zal opfleuren. Echter groen moet niet ten koste gaan van de noden van de bewoners. Het verwondert mij niet dat twee bewoners van de wijk een You tube filmpje hebben gemaakt om de mede-bewoners te informeren over de verkeer / en parkeerplannen voor de wijk[33]. Ook dat zij een demonstratie hebben georganiseerd en zelf een petitie hebben gehouden. De initiatiefnemers van het filmpje en de acties benadrukken ook dat het aantal gehandicapten, zieken en ouderen in Overvecht hoog is. Voor deze bewoners is een goede bereikbaarheid per auto noodzakelijk. Dit punt wordt ook goed beargumenteerd en onderbouwd door [indiener 368]. Met het verminderen van het aantal parkeerplaatsen komt mogelijk ook het aantal invalideparkeerplaatsen in de knel. Ook voor ziekenauto's moet de wijk goed en snel bereikbaar blijven. Het afsluiten van de wijken zal het verkeer op de rondweg alleen maar doen toenemen. Het staat er nu al veelvuldig vast. Bovendien is de geluidsoverlast ook hier aan de Arnodreef enorm. De geluidsoverlast, fijnstof uitstoot etc.etc. zal alleen maar toenemen. Dat voorgesteld wordt om de verkeerssnelheid omlaag te brengen. Ja, daar ben ik voorstander van. Tevens op meer handhaving. Er rijden veel te veel extreem hard rijdende, meestal en zwart kleiner model auto's rond in Overvecht, scooters en fatbikes. **Sluit de Moezeldreef en de Mr. Tripkade niet af voor autoverkeer** Het is een heel slecht voorstel om de Moezeldreef af te sluiten voor verkeer. Volgens de ambtenaar is het allemaal goed onderzocht door Verkeersdeskundigen. Ik heb gevraagd hoe het grotere aantal winkels aan de Arno/Tiberdreef kant en aan de kant van het station worden bevoorraad? Inderdaad moet allemaal door de Arnodreef. Hoe komen de leerlingen bij de geplande middelbare school aan de	

[33] **Bewoners zien niets in de plannen voor Overvecht: 'de wijk gaat op slot', RTV Utrecht, 10 mei**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Winterboeidreef? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen auto's die passagiers afleveren of ophalen bij het station? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bewoners van alle woningen gepland aan het station bij hun woning? Inderdaad door de Arnodreef. Hoe komen de bezoekers van de Moskee ter plaatse? Inderdaad door de Arnodreef. De Arnodreef is slechts een smalle straat. Zwaarder verkeer (vrachtauto's, ook de kleinere bestelbussen) veroorzaken trillingen in de huizen. De Moezeldreef is een veel bredere straat en er is veel meer ruimte tussen de huizen en flats, veel meer afstand tot de straat. *Waarom hier geen verkeer meer toelaten, alleen openbaar vervoer?* Dat tevens ook de mr. Tripkade wordt afgesloten? Ik begrijp er werkelijk niets van. Dit is geen straat die heel veel verkeer heeft te verstouwen. Er staat nooit een file of opstopping. *Waarom wordt de mr. Tripkade afgesloten en deze toegang tot Overvecht ook dicht gemaakt?* Het vermindert de toegang tot juist het wijkje dat nu op de nominatie staat voor Hoog stedelijk en Stedelijk gebied aanzienlijk. Er is dan slechts een toegangsweg mogelijk. Zelf ben ik geen autorijder, doe alles op de fiets, ik erger mij zelf vaak aan het autoverkeer en ondervind dagelijks geluidsoverlast. En toch het ontkennen van het belang van een auto voor het leven en de noden van veel bewoners van Overvecht vind ik nog veel erger. Dan zijn er nog voorstellen voor betaald parkeren in parkeergarages in Overvecht. Ook een heel slecht plan. Het gaat hier weer alleen om geld. In Overvecht is het aantal grote gezinnen veel groter. Wordt deze mensen de mogelijkheid om te winkelen in Overvecht ontzegt? Om hier hun dagelijkse boodschappen te doen? Weer een maatregel die de kansenongelijkheid in Overvecht alleen maar zal doen toenemen. Tevens de contrasten tussen de verschillende bevolkingsgroepen in Overvecht alleen maar zal versterken. Een maatregel die niet aansluit bij de noden van de meeste Overvechters.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is het plan om een plein te maken met terrasjes erom heen. Zorg dan dat de horecagelegenheden alleen kunnen worden gerund door ondernemers die in Overvecht wonen. Het wordt dan een plein waar Overvechters trots op kunnen zijn. Waar allerlei culinaire tradities van de culturele rijkdom van Overvecht getoond kunnen worden. Stel subsidies en ondersteuningsmogelijkheden beschikbaar voor startende ondernemers uit de wijk. Deze ondernemers zijn wellicht eerder geneigd om personeel vanuit de eigen groep en Overvecht aan te nemen. Mogelijk creëert het zo ook meer werkkansen, mogelijkheden voor stages en bijbaantjes voor Overvechtse jongeren. Kan dit een van de mogelijkheden zijn voor opwaartse mobiliteit? Het zou mooi zijn als het een soort uitstraling krijgt als de overdekte markthal in Rotterdam. **Versterken van het groen** Hoogbouw en toevoeging van 1000 woningen langs het spoor is tegenstrijdig met de natuurwaarden van de groene strook langs de spoorlijn. Deze groenstrook staat in verbinding met Fort Blauwkapel. Een aantal jaren geleden is de strook aanzienlijk verbeterd met de toevoeging van waterpoelen meer natuurlijke en bloemrijke grasranden en een gedeeltelijk minder frequent maaibeleid. Zelf heb ik wel eens een ijsvogel gezien langs de vaart. Nu al is het pad langs de spoorlijn een soort snelweg van wandelaars tijdens de lunch. Met 1000 nieuwe bewoners in de directe omgeving vrees ik dat de natuurwaarde/ecologische waarde (??) van het groen langs de spoorlijn ernstig in gevaar komt alsmede de ecologische waarde van Fort Blauwkapel. Ja, er staat ergens vermeld dat natuur zal worden opgeofferd om elders weer terug te brengen. Echter niet alle natuur is maakbaar. Het Fort heeft een unieke natuurwaarde bv omdat er vleermuizen huizen en ijsvogels wonen. Deze dieren hebben leefruimte nodig, net als mensen. Voor een verdere verdieping in natuurwaarden en hoe een stad hiermee omgaat of hoe waarden worden gewaardeerd (gedevalueerd), een tuin is ineens natuur, een Hoogstedelijk gebied van een aantal 23 meter hoge flats bij elkaar wordt in het Wijkbericht van april omschreven als dat tussen de flats ook nog “ruimte komt voor een groene, ecologische, recreatieve verbinding.” (???) Je moet toch	

Nr.	Reactie	Antwoord
	van goeden huize komen om een doorgang tussen 23 m. hoge flats een ecologische waarde toe te kennen. Het is te bespottelijk voor woorden. Een paar boompjes in bakken op balkons of tussen de flats of een groene wand langs een flat is nog niet van ecologische waarde, het geeft een groene uitstraling (om in marketingtaal te blijven) maar meer dan dat is het niet. **Niet nog een middelbare school aan de spoorlijn** Dit deel van Overvecht heeft momenteel al twee middelbare scholen. Het Pouwercollege en het Vader Rijn college. Met de impact van het Vader Rijn college op de buurt ben ik niet bekend. Wel weet ik dat de buurt/directe omwonenden veel overlast ervaart van de leerlingen van het Pouwercollege. Nog een derde middelbare school in deze buurt, waar het aantal inwoners al drastisch wordt verhoogd is dan ook geen goed plan. Leerlingen van deze middelbare school zullen ook veelvuldig rondhangen bij het winkelcentrumpje en de winkels rondom het station. Een moskee die veel bezoekers trekt en vlak daarnaast nog een middelbare school? Toenemend aantal reizigers. Het is te veel.	
435	Hartelijk dank voor de prettige manier van communiceren!	Dank voor uw positieve reactie.
436	Handhaaf de scholen aan de Winterboeidreef en de groenstrook daarbij tot de spoorlijn En laat de Meestertripkade open als verbindingsweg naar ons Overvecht!	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (beleidsnota omgevingsvisie 2040 is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te

Nr.	Reactie	Antwoord
		passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade.
437	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp. De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt. De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
438	Hierbij wil ik reageren op de omgevingsvisie Overvecht. Aangezien ik tuinder ben bij Amateurtuindersvereniging ‘Ons genot’ zal ik me beperken tot de zaken die de vereniging aangaan. Net zoals mijn medetuinders ben ik zeer ontsteld over het plan om op de plek van ‘Ons Genot’ sportvelden aan te leggen. Sinds het nieuws hierover ben ik erg verdrietig en boos dat dat er plannen gemaakt	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden waarin de ene vereniging zomaar aan de kant geschoven wordt voor een andere vereniging. Naast het feit dat het zonde is om zo'n mooi tuinenpark, waar mensen al jaren lang met hart en ziel en met zorg voor de natuur aan werken, te vervangen voor grasvelden. Vind ik de manier waarop dit in de plannen terecht is gekomen erg onzorgvuldig en respectloos naar de liefhebbers van de tuinvereniging toe. Terwijl we met de gemeente voor omgevingsvisie park Zuilen meegenomen werden in de gesprekken en we hard werken aan de wensen daaruit om meer mensen van buiten de vereniging te betrekken bij activiteiten en het binnenlopen aantrekkelijker te maken, schrijft omgevingsvisie Overvecht ons zonder ons in te lichten af, door een sportend persoon te tekenen op de plek van 'Ons genot'. En de optie voor ons om te verhuizen ergens verstopt in een alinea in een groot document. **De tuin als therapie** Ik ben sinds 4 jaar actief voor de vereniging, en ik heb nu 3 jaar een eigen tuin. Ik kan wel zeggen dat dit mijn leven heeft veranderd. Ik woon in een kleine eenkamerflat van 30m2 in de stad met een balkon van 1,5 m2. Aangezien het voor mij onmogelijk is om een huis met tuin in de omgeving te kopen, is de tuin bij 'Ons Genot' wel een beetje mijn redding geweest de afgelopen jaren. Met hoge werkdruk op kantoor had ik een plekje in de natuur nodig om me terug te kunnen trekken en weer op te laden. Ik ben introvert en wordt nerveus van grote groepen mensen, dus sporten in groepen of tuinieren in een boomsingel tuintje in de stad is niets voor mij. Bij de 'Ons genot' zitje in een mooie, natuurlijke en rustgevende omgeving en kom je op een prettige manier in contact met andere mensen. Ik ben gaan helpen bij de administratie waardoor ik meer mensen op de vereniging heb leren kennen, waar ik nu ook af en toe samen mee ga eten. Daarnaast zijn we met een groepje natuurliefhebbers een zadenbibliotheek begonnen. **Goed voor de natuur**	mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	De tuin die ik beheer, heb ik met veel zorg gemaakt zoals ze nu is. Hierbij gebruik ik de principes van de Permacultuur, waarbij je de grond zoveel mogelijk met rust laat en geen bestrijdingsmiddelen gebruikt. Ik probeer een eetbare tuin van mijn tuin te maken. Dat is een kleine variant van een voedselbos. Nu merk ik al een positieve uitwerking op de grond. Waar het boordevol wormen en andere beestjes zit. Ook zijn er veel insecten op de tuin. In de zomer zoemt het van de bijen bij de lavendel en de inheemse bloemen. En in het vroege voorjaar zie ik al bijen en hommels bij mijn fruitbomen. De eerste boom die elk jaar in bloei staat is de wilde perzik in de kas. Deze stond er al toen ik de tuin overnam en is de parel van mijn tuin. **Een tuinencomplex als dit kan je niet zomaar verhuizen**. Niet alleen de tuin zelf maar ook de omgeving is wat de plek zo mooi en ontspannend maakt. Van de fietstocht langs de vecht naar het park toe tot een wandelingetje over het park en een bezoek aan de kantine of tuinwinkel. De vereniging zit al meer dan 50 jaar op deze plek en heeft het met de leden opgebouwd tot wat het nu is. We houden met z'n allen het groen om de tuinen heen bij. Ook hier weer op biologische manier met zorg voor de natuur. De hoge bomen om het park heen geven je het gevoel dat je midden in de natuur zit en niet aan de rand van een drukke stad. Als dit alles wordt plat gegooid en er sportvelden zouden worden aangelegd dan gaat 8 hectare gecultiveerde natuur verloren. En de meeste insecten die er leven ook. Want grasvelden zijn geen natuur. En zeker op grasvelden die kort gemaaid worden en waar groepen mensen overheen rennen zullen niet veel insecten hun plekje kunnen vinden. In een tijd waarin de natuur al zo onder druk staat, zou je dat niet moeten willen. Utrecht is qua politiek 1 van de groenste gemeentes van Nederland en daar ben ik trots op. Ik zou dan ook niet verwachten dat juist in Utrecht een idee wordt gemaakt om bestaande natuur te vernietigen. Het plan lijkt alleen op de tekentafel te zijn gemaakt zonder kennis te hebben van de realiteit. De tuinvereniging is geen landbouw grond. Maar een plek waar mensen op een verantwoorde manier proberen de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	biodiversiteit te vergroten en daarnaast een plek te creëren waar we van de natuur en omgeving kunnen genieten en waar allemaal verschillende mensen elkaar ontmoeten om samen aan iets moois te werken. Het zou jaren duren om zoiets weer op een andere plek op te bouwen. **Kapitaalvernietiging** Het lijkt me logischer om een nieuw aan te leggen sportcomplex aan te leggen op een nieuwe plek, dan een bestaand complex te verhuizen en alles wat is opgebouwd kapot te maken. Dat is namelijk kapitaalvernietiging. Er staan ongeveer 170 huisjes op het complex en nog eens zoveel schuurtjes en kassen. Verder is de oude boerderij met de stallen ooit door de vereniging gekocht en opgeknapt tot wat het nu is. Daar is veel geld in gestoken. De vereniging houdt de prijzen van de huisjes laag, zodat ze ook voor mensen met weinig budget betaalbaar zijn. Maar om zo'n huisje nieuw te laten bouwen ben je al gauw €15.000 of meer kwijt. Met een snelle rekensom van nieuwe huisjes kassen, kantine, kantoor en winkel kom je al minimaal op € 6 miljoen euro uit. En dan heb je nog niet eens de kosten van alle planten en andere spullen die meeverhuisd moeten worden. **Tuinvereniging is in Algemeen belang** Dat onze tuinvereniging niet voor algemeen belang zou zijn en een sportvereniging wel is volgens mij onjuist. Naast dat de eigen tuinen van de tuinders veelal bijdragen aan de biodiversiteit en het klimaat ons allemaal aangaat. Komen er veel mensen op bezoek in mijn tuin waardoor niet alleen ik, maar ook mijn vrienden en familie er een ontspannende plek vinden. In de zomer en het najaar kan ik zoveel perziken, bessen, appels, pruimen ,bramen en meer oogsten dat ik deze ook deel met mijn buren in de stad of collega's op kantoor. Daarnaast zijn er ook veel gezamenlijke activiteiten bij de vereniging en doen we ook veel voor de mensen uit de buurt. Zo ben ik zelf met een aantal natuurliefhebbers een zadenbibliotheek gestart waar tuinders	

Nr.	Reactie	Antwoord
	maar ook mensen van buiten de vereniging zelf geoogst bloemen en groentezaad inleveren. Wij doen het in zakjes en labelen het zodat anderen weer zaad kunnen uitzoeken. Op deze manier ruilen mensen dus zaad uit wat ze zelf oogsten. Verder is de kantine op zaterdag een fijn rustpunt van wandelaars in het natuurgebied langs de vecht. En komen mensen die in de buurt werken en wonen vaak wandelen over het mooi terrein. Dit laatste zie ik bij sportvelden niet snel gebeuren. Ook is tuinieren een vorm van lichaamsbeweging die ervoor zorgt dat we gezonder blijven. Dat de tuinders gemiddeld genomen een wat oudere en meer introverte doelgroep zijn, maakt dit nog niet minderwaardig aan de teamsporters. Vanwege al bovengenoemde redenen hoop ik dat het verplaatsen van tuinvereniging 'Ons genot uit het ontwerp Omgevingsvisie ons genot wordt gehaald.	
439	De parken tussen de experimentele flats van Sao Paulodreef, Pernambucodreef en Marowijnedreef behoren tot het ontwerp van de architect, die dit toentertijd vooruitstrevende project realiseerde. Er zijn veel mooie bomen met diverse vogelsoorten en er zijn al wandelpaden waar soms gefietst wordt, wat gelukkig niet tot overlast leidt omdat de paden rustiek aangelegd zijn. Mijn dringend verzoek is deze oude (historische) groenvoorzieningen niet te verstoren door snelle geasfalteerde fietspaden aan te leggen. Fietspaden zullen de rust in deze parken verstoren door snorfietsen, fatbikes en andere motorische tweewielers de mogelijkheid te bieden hier rond te gaan rijden. Er zijn rond deze flats en in deze parken al incidenten geweest met hangjongeren en criminaliteit. Een grotere toegankelijkheid van deze parken zal zeker tot meer onrust zorgen en zal een vluchtroute voor criminelen bieden. Er zijn al wandelpadverbindingen met de Carnegiedreef bij de Marowijnedreef en Braziliëdreef. Deze zijn voor de bewoners niet storend want lopen langs de bergingen van de flats. Er zou als het	De gevoeligheid rond de verbinding door het Janssenpark is bekend, daarom is er voor gekozen om in de ontwerp omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	moet, hoogstens één extra doorsteek aangelegd kunnen worden als wandelpad die de parkeerplaats van de Sao Paulodreef verbindt met de Carnegiedreef, en dan ook zoals bij hiervoor genoemde dreven langs de berging van de flat aan Carnegiedreef zijde. Dit zal waarschijnlijk geen overlast veroorzaken en de bewoners niet te veel storen. Verder pleit ik voor een blijvende toegankelijkheid van Overvecht-Noord voor de auto. De wijk is tamelijk geïsoleerd als het om openbaar vervoer gaat. Het kost veel tijd om andere stadsdelen te bereiken. Bezoekers aan Overvecht-Noord zonder auto zijn niet snel te bewegen om de reis te ondernemen. Ik spreek uit ervaring: vrienden en bekenden zonder auto zal ik niet snel vragen om even langs te komen. Ook het invoeren van betaald parkeren zal dit isolement van de bewoners van de wijk doen toenemen. Het is mooi groen wonen in Overvecht-Noord aan de rand van de stad, fietsen en wandelen zijn goed mogelijk, maar zonder auto leeft men daar in een isolement.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
440	De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken. Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. **Onze zienswijze en zorgen:** Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: • De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot bijna 50.000 inwoners, een toename van	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog

Nr.	Reactie	Antwoord
	circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. • In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. • Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: • Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? • Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. • Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons	niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we

Nr.	Reactie	Antwoord
	zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon • Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: • Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. • Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. 3. Bereikbaarheid: Mijn zorgen en vragen: • Afsluiting Tiberdreef richting Meester van Tripkade: In de Omgevingsvisie wordt melding gemaakt dat de aansluiting van de Meester Tripkade naar de Tiberdreef wordt afgesloten. (pag 28 onder "Veilig en verbonden"). Ik vind dat een ongewenste ontwikkeling, want hierdoor wordt de kortste manier om de binnenstad te bereiken alleen via de Brailledreef mogelijk, hetgeen een grote omweg is tov de huidige situatie. Daarnaast wordt de wijk Overvecht nog verder geïsoleerd tov de binnenstad van Utrecht. **Kortom:**	gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw **ter hoogte van** de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.	
441	**Evenementen vergeten** De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Omgevingsvisie Overvecht in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze activiteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid. Tevens heeft de gemeente Utrecht te kennen gegeven betere spreiding van evenementen over de stad mogelijk te maken. Daarom is het mogelijk maken van evenementen in Overvecht zeer belangrijk. Cultuur, sport en leefbaarheid Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het *Steden & Streken Merkenonderzoek* bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: *"Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."*	Door de beleidsnota omgevingsvisie 2040 verandert er niets op het gebied van evenementen. Die waren en die blijven mogelijk. Voor het organiseren van een evenement gelden regels. Participatie maakt onderdeel uit van het opstellen van een locatieprofiel evenementen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ook Overvecht dient daarom te kunnen meegenieten van evenementen. **Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar** Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de omgevingsvisie ook aandacht is voor de unieke positie van evenementen. Evenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van evenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden. Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeilijk is of additionele vergunningen vereist. Aangezien evenementen bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden op locaties met primair een groen, verkeer of sport bestemming is het belangrijk om evenementen breed op te nemen in de omgevingsvisie. **Ontwikkelen in samenwerking** Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden. **Concreet**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de Omgevingsvergunning expliciet aandacht zal komen voor evenementen. In het bijzonder: • Evenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling Overvecht; • Actief op zoek te gaan naar geschikte evenementenlocaties binnen Overvecht en deze te faciliteren door bijvoorbeeld voorzieningen zoals stroom of wateraansluitingen; Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor evenementen, zowel nu voor de omgevingsvisie, als in de toekomt bij het ontwikkelen van onderdelen van Overvecht.	
442	Naar aanleiding van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten over een specifiek detail in het ontwerp, nl. de aanleg van een ‘ecologische en recreatieve verbinding tussen Zuilen en Maarsseveense plassen’, nr. 2 op afbeelding 1. Deze verbinding zou aangelegd moeten worden op een zeer smal perceel van 10 à 15 meter, op sommige plekken is het perceel zelfs nog smaller. Op een dergelijke smalle strook kan nooit een ecologische èn recreatieve verbinding gecombineerd worden, omdat iedereen weet dat recreatie zeer verstorend werkt voor de natuur. Niet alleen wandelaars werken verstorend, maar hondenuitlaters zullen ongetwijfeld ook van dit pad gebruik gaan maken. En honden worden op zeer veel plekken in Utrecht losgelaten waar ze dat eigenlijk niet zouden mogen. Weg rust! Als werknemer van 1 van de bedrijven waar het pad aan zal gaan grenzen, neem ik momenteel zeer veel vogels waar in en rondom het perceel, zoals zwartkop, tjiftjaf, roodborst, ijsvogel, merel, zanglijster, wilde eend, meerkoet, waterhoen, kraai, ekster, boomkruiper, pimpelmees, koolmees, vink, grote bonte specht, winterkoning, een	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	roepende koekoek. En dan zullen er zeker nog vele andere soorten aan mijn waarneming ontsnapt zijn. Ook (kleine) zoogdieren hebben daar ongetwijfeld nu een rustige plek. Is er wellicht niet een mogelijkheid om de strook te verbreden (zie de paarse strook op de afbeelding 2 hieronder)? Om zodoende, in navolging van de natuurbrug Zanderij Crailoo (die bij Hilversum de Bussummerheide verbindt met het Spanderwoud, en die 800 meter lang en vijftig meter breed is) ook iets dergelijks op deze locatie te situeren? Zeker nu er weer berichten zijn dat de ringweg ook aangepakt gaat worden; dan kan dit tegelijkertijd gerealiseerd worden. Bij een dergelijke aanleg (waar zowel een natte als een droge verbindingszone aangelegd kan worden) sorteert de gemeente Utrecht dan voor op de komst van de otter, de bever, het ree, in de toekomst wellicht de wolf. En alle andere kleine dieren die nu zich in het gebied bevinden (ringslang, marterachtigen, eekhoorns) profiteren hiervan mee. De dieren zullen u dankbaar zijn!	
443	**Participatieproces** De eerste keer dat ik notie nam van het bestaan van de omgevingsvisie Overvecht is het wijkbericht van oktober 2023 genaamd “Uitnodiging: Praat mee over de toekomst van Overvecht”. Wat mij ongelooflijk stoort is dat er uit deze informatie op geen enkele manier de urgentie en levensingrijpende mogelijke veranderingen voor mijn persoonlijke woning en woonplezier blijkt. Een keertje meedenken over het groen en verkeer in de wijk is wezenlijk anders dan mogelijke sloop van je woning, beperkte bereikbaar van je woning en enorme overlast van jarenlange bouwplannen voor, achter of naast je huis. Het is pas later dat ik via bewoners begreep wat er aan de hand was. De hele fase van	**Participatieproces** Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid

Nr.	Reactie	Antwoord
	meedenken en daadwerkelijk inspraak hebben, is volledig langs me heen gegaan. Het was – mede door vaag en verhullend taalgebruik) een onoverzichtelijk oerwoud om boven tafel te krijgen wat er mogelijk met mijn woning en buurt kon gebeuren. Zelfs nu is het op de website nog flink doorklikken en zoeken naar de documenten waar het allemaal om gaat: “Ontwerp omgevingsvisie deel A (53p) en deel B (112 p)”. Mijns inziens is de gemeente ongelooflijk tekort geschoten in het verschaffen van voldoende informatie met de juiste boodschap en in het bereiken van iedereen die hier impact van gaat merken. Dit blijkt ook uit alle gesprekken die ik met buurtgenoten heb gevoerd. Daarmee durf ik ook te beweren dat de ‘instemming, participatie en meedenken’ van de bewoners en buurt zelf totaal niet ten grondslag liggen aan de huidige omgevingsvisie en er daarmee ook geen draagvlak is gecreëerd voor de plannen. **Nieuwe woningbouw** Er moeten 5000 woningen bij in Overvecht, waarvan 1000 rondom het stationsgebied. Hiervoor dienen bestaande woningen uitgebouwd of zelfs gesloopt worden, om hoogbouw voor terug te bouwen. We ontvingen een kaartje waarop eerst onze straten als rood, daarna als oranje stonden aangegeven. HELP! Opeens besef je dat er om je heen gebouwen tot 70 meter hoog gebouwd kunnen worden, of dat zelfs je eigen huis gesloopt wordt om woningen terug te zetten van max 10 verdiepingen. “Sloop/nieuwbouw is alleen mogelijk als dit een plek of buurt verbetert”, dit is zo’n vage zin; wie bepaalt dit? Wanneer heb je dan ooit zekerheid of het wel of niet gaat gebeuren? Hoe moet je als mens omgaan met de onzekerheid rondom de bestaanszekerheid van je huis, je toekomst? Hoe maak je nog plannen rondom investeringen in je huis? Hoe kun je je huis nog verkopen? Hoe weet je of je in de toekomst financieel nog in staat bent om eventueel een gelijkwaardig huis terug te kopen in een gelijkwaardige buurt?	bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. **Nieuwe woningbouw** De beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorziet in de grootste verdichting in het centrum en rondom het station in het rode hoogstedelijke gebied. Hier zal naar verwachting de dynamiek het meest toenemen rond mogelijke hoogbouw en voorzieningen. Als er een initiatief zich aandient voor transformatie in de oranje stedelijke buurten, dan geeft de beleidsnota omgevingsvisie 2040 daar handvatten voorin het hoofdstuk "Ruimte voor groei". Dit kan gevolgen hebben voor uw woonomgeving. Algemeen uitgangspunt is wel dat we voortbouwen op bestaande kwaliteiten en vernieuwen waar kan, met als doel de bredere wijkverbetering voor de bestaande bewoners van Overvecht. Verdichting

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op geen enkele manier heeft de gemeente geanticipeerd op deze vraagstukken en in informatie voorzien om met deze zorgen om te gaan. **Overlast plannen** Alle overlast in de vorm van stress en onzekerheid dusver daargelaten; hoe gaan we om met overlast in de toekomst? De kans dat er straks jarenlang om ons heen gebouwd wordt is groot, waaronder geluidsoverlast, uitzichten van stellages en bouwmateriaal. En wie gaat er op zo'n moment je huis kopen mocht je willen verkopen, om te leven in een bouwput? De waarde van onze huizen is per definitie al gedaald puur door de mogelijke plannen en zal de komende jaren alleen maar verder dalen. Hoe worden wij gecompenseerd voor deze financiële schade als wel overlast? Het zou fijn zijn geweest als de gemeente meteen informatie had verstrekt over een 'wat-als scenario', waarin dingen als nadeelcompensatie, schadestelling, juridische rechten, informatie over onteigening, meldingsplicht etc benoemd werden. **Verkeer** Hoewel ik absoluut het idee ondersteun om mensen te motiveren om meer gebruik te maken van het OV, de fiets of de benenwagen maak ik me ernstige zorgen over de verkeersplannen. Wanneer de moezeldreef een busbaan wordt en de Tripkade geen doorgang voor auto's meer bied is de Arnodreef de enige weg om Overvecht station (HUB), de winkeltjes, de kantoren en met name de moskee te bereiken. Nu al is er op drukke momenten enorme overlast en te weinig parkeerruimte; deze drukte heeft niks te maken met verkeer dat gewoon door de buurt wil rijden (dat verkeer zal inderdaad afnemen door de maatregelen), maar betreft juist het verkeer dat daadwerkelijk daar aanwezig moet zijn. **Parkeren**	is maatwerk, de mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Per plek wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Bovendien draagt het over het algemeen bij aan oriëntatie in de stad, levendigheid en imago van een plek. In rode en rood-oranje gearceerde gebieden wordt als basishoogte (de stedelijke laag) 6 bouwlagen aangehouden (lager indien nodig voor bezonning). Daarboven is ruimte voor zorgvuldig ingepaste hoogteaccenten tot 50 meter. Bouwhoogte tot 40 en 50 meter zijn dus mogelijk in deze gebieden. Hoogbouw van 70 meter is maar op enkele plekken denkbaar: namelijk voor het winkelcentrum en stationsgebied met bovenwijks stedelijk belang. De hoogte van 70 meter is een maximum, met de voorwaarde dat dit zorgvuldig ruimtelijk wordt ingepast in de omgeving en tot prettige plekken leidt. Hiervoor geeft de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht spelregels. In de stedelijke oranje gebieden wordt er een basishoogte van 4-6 bouwlagen beoogd. Daarboven is -afhankelijk van de ruimtelijke locatie- meer bouwhoogte mogelijk (tot 10 bouwlagen). In de ontwerp Omgevingsvisie hebben we op pagina 101 aangegeven wat de Omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst

Nr.	Reactie	Antwoord
	De parkeercapaciteit zit op dit moment al aan zijn max; als er nieuwe woningen bijkomen en dus vooral meer mensen; waar gaan die dan allemaal hun auto parkeren? Alles volgeparkeerd, auto's op stoepen en andere onveilige situaties, dat verslechterd het aanzien van de buurt enorm. Wat is groen waard, wanneer het omgeven wordt door auto's en hoogbouw? En hoe zit het met de bereikbaarheid van onze eigen huizen; kan ik straks nog mijn auto voor de deur parkeren? **Tot slot** Ik wil benadrukken dat ik een visie rondom duurzaam en toekomstbestendig, verschillend en voor iedereen (mijn inziens zijn de niet westerse culturen en mensen die de Nederlandse taal niet goed spreken al helemaal niet betrokken en op de hoogte van de plannen), groen, ruimte voor groei (ja, maar niet ten koste van bestaande koopwoningen), veilig en verbonden (ja, maar hoe verbonden zijn we nog door alle verkeersmaatregelen) volledig ondersteun! Ik had graag willen meedenken over al deze zaken, maar door het gebrek aan aandacht voor het grote verschil in onderwerpen (groen vs sloop bijvoorbeeld) en het grote verschil in impact van bepaalde zaken, gaat nu al mijn aandacht en energie naar stress en wantrouwen rondom dit project. Dat is zonde en had anders gekund en gemoeten. Samen hadden we misschien constructieve gesprekken met de buurt kunnen hebben om te komen tot goede opties voor extra woningbouw en verkeersverbeteringen. Ik zou die optie nog steeds graag openhouden, tot die tijd wil ik benadrukken dat ik **niet** achter de huidige omgevingsvisie Overvecht sta.	plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze Omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze Omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. **Overlast plannen** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Verkeer** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het

Nr.	Reactie	Antwoord
		stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. **Parkeren** Hoe we in Overvecht willen omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. Bij nieuwbouw ontwikkelingen worden ook parkeerplekken gerealiseerd. Hiervoor hanteert de gemeente normen die zijn opgenomen in de parkeervisie. Niet alle parkeerplekken verdwijnen uit de straten. Parkeren in de buurt van uw woning blijft mogelijk. **Tot slot** Wij betreuren dat u niet achter deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunt staan. In ons laatste gesprek hebben we afgesproken in contact te blijven met u en uw buurtbewoners over de verder uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Fijn dat u daarbij betrokken wilt blijven.

Nr.	Reactie	Antwoord
444	Ik wil namens ons gezin onze visie op het omgevingsplan Overvecht kenbaar maken. Wij hebben inmiddels 17 jaar een tuin op het complex Ons Genot en willen graag dat de vereniging op zijn huidige plaats kan blijven. Veel van wat in 70 jaar is opgebouwd zal verdwijnen als de vereniging verplaatst zou moeten worden, en dat gaat ons echt aan het hart. Als eerste de enorme hoeveelheid en variëteit aan bomen en struiken die gekapt zullen moeten worden omdat ze niet kunnen worden verhuisd, de grote diversiteit aan planten en dieren die in de afgelopen 70 jaar ontstaan is, de sloten die moeten worden gedempt, de beschermde en kwetsbare soorten die in groten getale aanwezig zijn: de ecologische verwoesting zal enorm zijn en het zal minstens tientallen jaren tijd, beleid en werk kosten om dit elders weer opnieuw te laten ontstaan. Dat is echt zonde, en zeker in deze tijd totaal niet wenselijk. Maar als tweede speelt ook een meer voelbaar en minder meetbaar aspect. Wij ervaren de vereniging en onze volkstuin als een oase van rust en vriendelijkheid. De rust in het groen is even weldadig als voor ons noodzakelijk tegenover de hectiek van een werkend gezin met schoolgaande kinderen in een appartement in de stad. De herinneringen in onze tuin zelf (wij kwamen 17 jaar geleden toen de oudste net geboren was), de geschiedenis van de bomen en planten in onze tuin, de sfeer op het complex en het contact met de anderen dragen daar enorm aan bij. Deze waarden “buiten het zichtbare groen”, wat we ook bij veel medetuiniers zien dat dat belangrijk voor ze is, zal voor het grootste deel verdwijnen als de vereniging van plek verhuisd moet worden. De samenstelling van de vereniging is erg divers, dat vinden wij uniek, zeer welkom en erg bijzonder, maar wij verwachten dat lang niet iedereen in staat zal blijken om een verhuizing te kunnen bolwerken. Meer kwetsbare leden van de vereniging, zoals ouderen, alleenstaanden, jonge gezinnen, mensen met weinig geld, een	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beperking of leden die de verandering mentaal niet aankunnen zullen het niet voor elkaar krijgen om een nieuw tuinhuis te bouwen en een nieuwe tuin in te richten. Hierdoor zal de samenstelling van de vereniging dan ook flink veranderen en een stuk homogener worden, waardoor ook weer een andere groep zal afhaken die zich juist bindt aan deze verscheidenheid. Laat staan wat het door elkaar husselen van de overblijvende leden in nieuwe tuinen met zich mee zal brengen. Mensen die vaak al jaren of decennia elkaars buren zijn en elkaar helpen, aanspreken, kennen, elkaars kinderen hebben zien opgroeien, elkaars partners hebben gekend, dat wordt allemaal onderuit gehaald. Voor velen zal echt iets wezenlijks liefdevols verloren gaan. Ook wij zullen het betreuren om voor een deel afscheid te moeten nemen van wat we in 17 jaar met onze buren hebben meegemaakt en opgebouwd. Ook in deze termen van “niet meetbare waarden” zullen de gevolgen van een verhuizing evenzeer catastrofaal zijn, ook voor ons. Wij hopen dat Ons Genot ook in de toekomst op de huidige locatie verder kan, zodat alles wat bereikt is zich verder kan ontwikkelen en niet weer 70 jaar wordt teruggeworpen. Wij zijn ervan overtuigd dat de doelen van de omgevingsvisie ook op een andere, minder ingrijpende manier kunnen worden gerealiseerd.	
445	Naar aanleiding van de publicatie van de Omgevingsvisie Utrecht Overvecht ontvangt u hierbij mijn zienswijze. Ik ben tuinier bij Ons Genot en ik las in de omgevingsvisie dat dit complex in beeld is als potentiële locatie voor sportvelden. Ik schrok hier van omdat deze plek een Tuin van Eden is en ik word misselijk van het idee dat hier over een tijd misschien graafmachines bezig zijn om al die in 50 jaar opgebouwde natuur en sociale cohesie te slopen en om te ploegen tot kale sportvelden voor een veel eentoniger publiek. Vooral in dit seizoen is Ons Genot één brok zoemend leven: bomen die zo intens groen zijn dat je de energie in	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	je lijf voelt, de kikkers die in mijn vijvertje springen als je aan komt lopen, fluitende vogels, bijen die af en aan vliegen, de eend die met haar kuikentjes voorbij komt varen en in de avond het geluid van krekels. Het is een bijzonder kostbaar stukje Utrecht dat niet zomaar te verplaatsen is naar een andere plaats. Daarnaast is het verenigingsleven bij Ons Genot kostbaar: een mini-samenleving van allerlei verschillende mensen uit verschillende stukken Utrecht. Pensionado's die tot in de negentig vitaal elk jaar weer met hun dahlia's en lathyrussen bezig zijn, onze kinderen die de ruimte hebben om met vriendjes aan te klooien in de grote speeltuin, de "oude garde" die blijft vertellen hoe het vroeger allemaal ging, de Syrische vluchteling die met een Uteregs jochie staat te ouwehoeren over welke groente uit Syrië het goed zou kunnen doen op de kleigrond, de bakfietsgezinnen die naïef beginnen aan een tuintje. Het zijn totaal verschillende jonge en oude mensen die elkaar tegenkomen bij Ons Genot en ik denk dat dit heel waardevol is in onze stad waar zelfs verschillende gemeenteraadsleden elkaar niet meer vinden. Ik denk dat Ons Genot weleens het meest diverse ledenbestand van alle verenigingen van Utrecht zou kunnen hebben en het zou zonde zijn als dit aangetast wordt wanneer we moet verplaatsen naar weet ik veel waar. Ik denk dat de gemeente Utrecht een onomkeerbare fout begaat wanneer Ons Genot op deze plaats opgeofferd wordt voor sportvelden en daarmee kiest voor relatief laag en eentonig gebruik van de oppervlakte. Het aantal levende wezens dat nu gebruikt maakt van het perceel is vele malen hoger dan wanneer sporters er slechts een beperkt deel van de dag gebruik van maken. Verder denk ik dat de gemeente Utrecht heel goed in staat is om sportvelden op andere plaatsen te realiseren door deze te integreren in allerlei ambitieuze bouwplannen in de stad. Denk bijvoorbeeld aan de velden op de parkeerplaats van IKEA.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Toch wil ik mijn zienswijze niet zuur afsluiten en daarom heb ik nog twee punten: 1. Misschien is de waarde van Ons Genot op deze locatie moeilijk in te schatten vanaf een bureau in het Stadskantoor. Daarom zou ik u graag willen uitnodigen voor een Ons Genot Experience. Dan fietsen we, bijvoorbeeld het begin van de avond, vanaf een druk, warm punt in de stad richting Ons Genot en dan kunt u lijfelijk ervaren hoe waardevol het is om zo'n oase dichtbij de stad te hebben. Aangekomen bij Ons Genot drinken we een kopje thee, zeisen we een stuk slootrand en u fietst daarna herboren huiswaarts. Ik hoor het graag! 2. Ik denk dat we het gebied veel toegankelijker kunnen maken en daarmee nog meer mensen in contact kunnen brengen met de natuur. Zo zag ik op de schetsen een fietspad door het gebied en dat lijkt mij een mooi begin. Daarnaast denk ik dat er nog wel meer mogelijkheden zijn om het gebied opener en meer verbonden te maken met de omgeving, zoals natuurgebied Zuilen en het herontwikkelde Nieuw Overvecht. Graag denk ik hier bij mee met de gemeente.	
446	Graag spreek ik mijn grote zorgen uit over de Omgevingsvisie Overvecht, in het bijzonder over de twee tunnels vanuit Overvecht naar Tuindorp. Ik ben van mening dat die tunnels er NIET moeten komen. En wel om deze redenen: • Het is onduidelijk welk probleem er met de tunnels wordt opgelost. De route de wijk in/uit is altijd via Tripkade of Eykmanlaan. • De tunnels zorgen voor extra verkeer en drukte. Zeker bij de Prof. Van Bemmelenlaan is veel drukte door de drie scholen, met name rondom start en einde van de scholen. Niet voor niets zijn de straten rondom de scholen nu fietsstraten. Door daar extra verkeer aan toe te voegen, wordt het onveiliger. • De plek waar tunnel nu uitkomt, bij de Prof. Van Bemmelenlaan, leent zich er niet voor. Er is heel weinig plek. Het zou in theorie zelfs kunnen dat de doorgang tussen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord

	Albrecht Thaerlaan en Ritsema Boslaan wordt geblokkeerd door de uitgang van de tunnel (de oprit/afrit), waardoor de wijk als het ware in tweeën wordt gehakt. Bovendien worden opritten van auto's dan onbereikbaar.
	• Er zijn geen voordelen voor de bewoners: er zijn geen voorzieningen aan beide kanten van het spoor.
	• Ook voor doorgaand verkeer is de route vanuit Overvecht via de Prof. Van Bemmelenlaan onlogisch: de laan komt uit op de T-splitsing met de Reinwardtlaan:
	  ○ Doorgaand verkeer dat rechtsaf slaat, komt uit op de kruising Reinwardtlaan/Willem de Zwijgerplantsoen. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Tripkade, Linnaeuslaan, Willem de Zwijgerplantsoen.
	  ○ Doorgaand verkeer dat linksaf slaat, komt uit bij de Winklerlaan, richting Eykmanlaan. Die locatie is vanuit Overvecht veel makkelijker te bereiken via een bestaande doorgaande route: Darwindreef en Eykmanlaan.
	• Er bestaat al een doorgang onder het spoor door, bij het station. Die is nu afgesloten met NS-poortjes, maar door die te verplaatsen, kan de tunnel toegankelijk worden gemaakt.
	• Het is een onnodige besteding van publieke middelen. Die middelen kunnen op een betere manier worden besteed.
	• Ik heb zorgen over de overlast die er kan ontstaan door de tunnels. Er is op de Albrecht Thaerlaan best wat criminaliteit in de vorm van woning- en auto-inbraken. Met de komst van de tunnels zal dat toenemen omdat er extra vluchtroutes ontstaan.
	• Ik heb zorgen over de overlast van de bouwwerkzaamheden voor de tunnels. Die aanleg zal ingrijpend zijn, met bouwverkeer en bouwmaterialen in een krappe woonwijk.
	• Een tunnel zal de waarde van omliggende woningen laten dalen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voorts staan er in de visie nog twee plannen waar ik tegen ben: 1. Hoogbouw bij station Utrecht Overvecht: dit tast het karakter van de omgeving aan: een woongebied dat groen en rustig is. Gebouwen van 70 meter hoog, met alle drukte, werkzaamheden en geluiden (verkeer, bouw, airco-gezoem) die daarbij horen, zijn daarin een zeer storende factor. 2. Het afsluiten van de tunnel in de Tripkade voor autoverkeer. Dit zal zorgen voor onder andere meer verkeersdruk op de verbinding tussen Overvecht en Tuindorp bij de Darwindreef en Eykmanlaan. Daar zit een spoorwegovergang, die zeer vaak dicht is. Bij een dicht spoor betekent dat dus veel meer wachtende auto's met draaiende motor. Wellicht komt de rij zelfs tot aan de Winklerlaan, wat weer zorgt voor opstoppingen in Tuindorp en Tuindorp-Oost. Suggestie: maak hier een tunnel onder het spoor door. Dat vergroot de verkeersveiligheid en de doorstroming. Ik verzoek u vriendelijk doch dringend om de tunnels naar Tuindorp, de hoogbouw bij station Overvecht en de auto-afsluiting van de Tripkade-tunnel uit de omgevingsvisie te schrappen. Graag zou ik nog van u willen weten: hoe kan ik bezwaar maken tegen de plannen en welke procedures worden hierbij gevolgd?	
447	Algemeen 1. .Wat groen is moet groen blijven. Toevoegen van woningen zou met gelijkwaardige hoeveelheid groen moeten gebeuren. 2. .Minder plek voor auto's en autoroutes zijn wij voor. 3. .Overvecht moet toetsbaar de groenste wijk van utrecht blijven. Specifiek: 1. .Wij maken ons zorgen over de ontwikkelingen van het buurthuis Burezina. Wij zien graag in de omgevingsvisie dat deze maximaal 3 lagen hoog wordt. Ook de mogelijke renovatie van de wijk daarachter door Woonin staat nu 10 lagen. Dit zou ook maximaal 4 moeten zijn wat ons betreft.	Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor wat betreft de Burezina is hier in de participatie duidelijk aangegeven dat de wens is hier geen woningen te bouwen. Ik neem aan dat je een participatie niet voor niets doet. De huizen aan de jeanne d'Arcdreef zijn al erg dicht op elkaar gebouwd. De ruimte rondom de Burezina is daarom extra belangrijk om ruimtelijke kwaliteit te behouden. Ook in verband met het voorkomen van hittestress. 2. .Ik zie nergens in de omgevingsvisie de afspraken klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw staan. Dit heeft de gemeente ondertekent, dus geef aan dat je hierop gaat toetsen. 3. .Zorg voor een eerlijke verdeling van de woningdichtheid in Utrecht. Overvecht is de meest dichtbevolkte wijk van Utrecht. Waarom moeten hier woningen bij. Begin met een gelijke woningdichtheid in iedere wijk. Flats kunnen ook in Tuindorp neergezet worden. 4. .Maak de werkplekken in het stationsgebied en niet in de Burezina (dan kan die kleiner). De kantoorgebouwen die daar (stationsgebied) nu staan kunnen ook best opengesteld worden voor thuiswerkers. Ze zijn vast niet maximaal in gebruik. .Als het beoogd is daar (achter de Burezina) iets soortgelijks neer te zetten als aan de andere kant van de Donaudreef. Zorg dan dat dit niet een naar binnen gerichte compound is, maar ook naar buiten toe open staat. Het idee van de donaudreef kan gewoon leuker met ook groen aan de buitenkant, nu is het 1 groot stenen gevaarte.	verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. 1. Burezina is gelegen in een gebied dat in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. 2. Bij het opstellen van de omgevingsvisie is het bestaand beleid een van de uitgangspunten geweest. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten, zal inderdaad worden getoetst aan klimaatadaptief bouwen en het convenant duurzame woningbouw. 3. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier

Nr.	Reactie	Antwoord
		waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. 4. Zie 1.
448	Wij wonen in het zuiden van Overvecht in de buurt rond de Taagdreef. In mijn reactie richt ik mij vooral daarop. Met wat opmerkingen over het bredere plaatje die mij opvallen. Groen Bladzijde 22-23. Spoorzoompark. De rode arcering suggereert dat er bij de Winterboeidreef langs het spoor ruimte is voor bebouwing door die rode kleur. Ik pleit juist voor behoud en versterking van het groen langs het spoor, de gehele Winterboeidreef. Dit is namelijk een belangrijk recreatie en groen gebied voor de bewoners van Overvecht Zuid tussen Taagdreef en Moezeldreef en zorgt voor rust in een drukke omgeving. Hoe wordt versterking van het groen langs het spoor voorzien? Dit wordt niet duidelijk uit de tekst. Het gedeelte van het Spoorzoompark bij de Winterboeidreef rond de schoolgebouwen van Al Amana en Happy Kids en de moskee valt volgens de Omgevingsvisie Overvecht deels in stedelijk en hoogstedelijk gebied. Nu is er ondanks die gebouwen toch veel ruimte voor groen. Dit gebied aanmerken als (hoog)stedelijk gebied doet niet recht aan het groene karakter van het gebied, ik wil voorstellen om beter naar dit gebied te kijken en vanwege het belang van groen het Spoorzoompark tot aan de Arnodreef en Tiberdreef groen in te tekenen. Zeker ook omdat in het plan de nadruk wordt gelegd op het verbinden van het groen langs het spoor met de oostkant van het Spoorzoompark (Vestadreef) (Ontwerp Omgevingsvisie deel B blz 75).	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft aan dat groene inrichting van de stationsomgeving en de Winterboeidreef gaat zorgen voor een groene schakel tussen de twee delen van het Spoorzoompark. De beoogde verdichting en vergroening is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. In de beoogde hoogstedelijke rode gebieden en stedelijke oranje gebieden blijft het oppervlak aan groen minimaal gelijk of wordt in de buurt gecompenseerd. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik voor bewoners in de ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. Door in sommige gebieden de verdichting te concentreren kunnen de 'gele' versteende gebieden juist meer vergroend worden. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Verkeer Verbinding tussen westen en oosten van Overvecht Zuid moet blijven bestaan (blz 27 - 29). Ik sta achter het stimuleren van het fietsen en lopen, maar het weghalen van belangrijke verbindingen is 'te kort door de bocht' en werkt niet om mensen uit de auto te krijgen. Ik zie dagelijks bij de scholen bij ons om de hoek dat mensen die vlakbij wonen toch de auto pakken om hun kinderen naar school te brengen. Zelfs als dat langer duurt. In Overvecht wonen veel mensen die waarde en status hechten aan hun auto en nooit op de fiets stappen. Ik denk dat andere manieren beter werken om mensen uit de auto te krijgen. Barrières opwerpen leidt alleen maar tot irritatie, onbegrip en vast lopende infrastructuur. Anderzijds voor echt noodzakelijke autoritten moet je straks een heel eind omrijden. Ik doel op mensen die aangewezen zijn op de auto vanwege beperkingen. Of ouderen die op het station aankomen en opgehaald worden door vrienden of familie. Of urgente/noodzakelijke bezoekjes aan huisarts, apotheek, tandarts e.d. Of iemand op pikken van het station om samen te carpoolen naar werk buiten de wijk. Of grote spullen halen bij de Gamma of een andere woonzaak. Waar die nu snel te bereiken zijn moet je straks hele stukken omrijden. En omdat veel meer mensen moeten omrijden lopen die hoofdwegen volledig vast. Dat los je echt niet op met OV. Straks zou je, om iemand op te halen van het station Overvecht, vanaf de westelijke Rubicondreef helemaal via de Einsteindreef en de NRU naar station Overvecht moeten rijden. De Braille- en Einsteindreef en de NRU zijn helemaal niet berekend op extra capaciteit om het interne verkeer tussen buurten erbij te krijgen. Helpt het dan om wegen weg te halen? Nee, het verkeer loopt alleen maar verder vast. Deze aanpak is gebaseerd op verkeerde visie en uitgangspunten en is top-down bedacht. Ik zie nergens aanwijzingen dat dit gebaseerd zou zijn op de grootste wensen van de inwoners van de wijk. Dit is een te rigoureus om de verkeersveiligheid te verbeteren.	2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Het klopt inderdaad dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving is afgesproken dat de Rubicondreef, ten zuidwesten van de Keggedreef, niet als doorgaande fietsroute wordt aangemerkt. In het ontwerp voor de Rubicondreef, dat in het project herinrichting Openbare ruimte Taagdreef en omgeving valt, is dit deel van de Rubicondreef als verblijfsgebied ingericht. Wij passen de kaarten in de omgevingsvisie aan. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Rubicondreef ten westen van de Keggedreef en Suze Noiretdreef is geen 'Doorgaande fietsroute' zoals op de kaart op blz 28-29 gesuggereerd wordt. In het Voorlopig Ontwerp Taagdreef en omgeving (Reactienota, april 2023 - blz 27) staat dit namelijk zwart op wit opgetekend, met goedkeuring door de Gemeenteraad (20-04-2023): "In het Integraal Programma van Eisen (IPvE) hebben wij vastgelegd dat in de velden, waaronder Rubicondreef, het lopen, verblijven, spelen en ontmoeting centraal staat. In dit gebied zijn de auto en de fiets te gast. De Rubicondreef wordt daarmee ingericht als woonerf en blijft daarbij wel doorfietsbaar, maar krijgt geen fietspad. De strook in het midden schuin door het groen is geschikt om over te fietsen. De weginrichting met (stille) klinkerverharding en 30km op de woonstraten in de buurt Taagdreef e.o. zorgt voor een verbetering van de veiligheid en voldoende comfort. Dit is de uitkomst geweest van het participatieproces wat is doorlopen en wat bestuurlijk is vastgesteld. Daarbij is in het mobiliteitsplan deze as niet als hoofdfietsroute aangemerkt. Ook uit het verkeersmodel springt deze route er niet uit als drukke fietsroute. Wij zien geen aanleiding om af te wijken van het IPvE en voeren daarmee de Rubicondreef niet uit in rood asfalt (de Rubicondreef is nadrukkelijk geen fietsstraat) maar met een inrichting die passend is bij de status van de Rubicondreef." Graag duidelijk maken in de Omgevingsvisie dat de Rubicondreef west geen doorgaande fietsroute is, het is een woonerf en de fiets is er te gast (dit om andere ongewenste tweewielers te weren, zoals scooters, motoren en zelfs quads). Wat betekent het kruisje bij het spoorviaduct bij station Overvecht (Tiberdreef - Meester Tripkade) op de kaart van blz 28-29? Wordt dit ook een knip voor autoverkeer? Hoe blijft station Overvecht dan goed bereikbaar per auto, het huidige plein is toch een prima haal- en brengplein voor auto's? Ik lees met stijgende verbazing de voorgestelde knips in bijlage B pagina 11 punt 4 Aanpassen autocirculatie. Hoe wil je in überhaupt nog mobiliteit in Overvecht	stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt aangetast, zorgen we voor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie.. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. Fouten op de buurtkaart zijn aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	realiseren, dit voorstel is onmogelijk! Hoe is op het idee gekomen? Ik denk dat er heel weinig draagvlak voor deze plannen is, van onderop. Dit is puur achter de tekentafel bedacht door een klein groepje mensen en heeft weinig verband met de realiteit en wensen van de bewoners. Er wordt voorgesteld om het Watertorenpark vrij te houden van autoverkeer. Ik wandel veel door dit park, dus ik snap wel de gedacht hierachter van barrières en dergelijke. Maar het weghalen van verkeer zou m.i. alleen te rechtvaardigen zijn als dit echt een park was met grote natuurwaarde en esthetische waarde. Er zijn bomen en water en wat struiken maar waardevol of bijzonder is het allemaal niet. Mocht besloten worden tot het uitsluiten van verkeer dan zou het park ook echt van veel grotere waarde moeten zijn (of worden). Nu wegen de voordelen voor het ene belang (groen) niet op tegen de vele nadelen die het verkeer in Overvecht Zuid hiervan ondervindt. Een busbaan langs de zuidkant voor park de watertoren lijkt me heel veel overlast geven voor bewoners van de Arabelladreef, La Bohèmedreef en de Don Carlosdreef/Faustdreef, hun rustige woonomgeving en toegang tot het park worden hierdoor aangetast. Kaart/plattegrond Taagdreef, Rubicondreef. Blz 78/79. - Het pijltje naar de HOV route staat niet goed (nummer 1). - Rubicondreef westzijde staat aangegeven als doorgaande route, zoals gezegd hierboven (herinrichting Taagdreef) klopt dat dus niet, graag verwijderen. - het groen van Spoorzoompark loopt door tot Tiberdreef en Arnodreef en moet geen stedelijk en al helemaal geen hoogstedelijk gebied worden. Zie ook blz 90 toevoegen van bebouwing is onwenselijk vanwege het rustige karakter van dit gebied. 300-500 woningen is veel te ambitieus, het rustige karakter moet zo blijven. RWZI verplaatsen lijkt me voor de bewoningsdichtheid een veel betere oplossing dan de rest van Overvecht onleefbaar maken.	
449	Met belangstelling hebben wij, AVVN samen natuurlijk tuinieren (AVVN), de ontwerpomgevingsvisie Overvecht gelezen. AVVN is de landelijke vereniging van en voor	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast

Nr.	Reactie	Antwoord
	organisaties die samen natuurlijk tuinieren belangrijk vinden. In totaal vertegenwoordigen wij ruim 30.000 tuinders, de meesten via de 215 bij ons aangesloten volkstuinparken, waarvan 14 in Utrecht. AVVN is niet alleen de (landelijke) belangenbehartiger van deze tuinverenigingen, maar ook hoofdhuurder van de percelen die van de gemeente Utrecht worden gehuurd. De rijke geschiedenis van de stad Utrecht is verbonden met de lange geschiedenis van volkstuinen in Utrecht. Al in 1912 opende de Volksbond het eerste volkstuincomplex in Utrecht, zodat arbeiders op 200 eenvoudige tuinen hun eigen voedsel konden verbouwen. In 1928 is de eerste volkstuinvereniging in Utrecht opgericht. Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden 15 Utrechtsevolkstuinparken. Alle Utrechtse volkstuinparken zijn publiek toegankelijk en voorzien van wandelroutes. Daarnaast zijn de volkstuinparken belangrijke ecologische broedplaatsen voor mens en natuur in de stad en leveren aldus een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. Uit een groot Europees onderzoek (COST Action TU1201 Urban Allotment Gardens in European Cities - study of urban allotment gardens and their relevance for urban sustainable development), waaraan wetenschappers uit 31 landen deelnamen, zijn onder meer de volgende conclusies gekomen: • Vormen van samen tuinieren, zoals volkstuinieren, zijn belangrijk voor de grootstedelijke samenleving (zoals Utrecht) vanwege de versterking van de sociale cohesie, voedselvoorziening, educatie, klimaatregeling en stedelijke biodiversiteit. • Ze bieden ruimte voor vrije tijd, creëren ecologische zones, verminderen het stedelijk hitte-eiland effect, beschermen bodem en water door infiltratie te vergroten en wegspoeling te	naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord

verkleinen en houden bodemvruchtbaarheid en waterkwaliteit in stand.

- Door de toename van bevolking en bevolkingsdichtheid kunnen deze vormen van samen tuinieren ook de kwaliteit van leven in bepaalde wijken vergroten.
- De volkstuinparken vormen een belangrijk deel van het stedelijke groene netwerk, die versnipperde habitats in de stad aan elkaar linken (stepping stones) en stedelijke flora en fauna bevorderen. Het ervaren van biodiversiteit kan therapeutische effecten hebben en daarmee het menselijk welzijn vergroten.
- Volkstuinparken kunnen met het juiste beheer dienen als plaatsen voor specifieke wilde dier- en plantsoorten buiten hun oorspronkelijke habitat, en als genenbanken van traditionele soorten die verloren dreigen te gaan en die waardevol zijn voor de gemeenschap en stedelijke geschiedenis.
- Samen tuinieren kan menselijke verscheidenheid en sociale interactie linken aan biodiversiteit; daardoor vergroot tuinieren de biodiversiteits-gerelateerde gemeenschapswaarden in de stad.
- Samen tuinieren heeft economische voordelen zoals het besparen op de kosten van de gezondheidszorg en gratis dan wel tegen aanzienlijk lagere kosten onderhoud van (semi) openbare ruimte.

Zowel in Utrecht als elders in Nederland hebben volkstuinparken bewezen dat ze belangrijk zo niet onmisbaar zijn om flora en fauna in de stedelijke omgeving een kans te geven. Volkstuinparken, die al decennialang op dezelfde locatie liggen hebben volwassen groen, wat nodig is voor een bloeiende flora en fauna. Kenmerkend is ook het rijke bodem- en waterleven door de diversiteit aan begroeiing. Het zijn waardevolle ecologische gebieden, die in de stedelijke groenstructuur een vaste en beschermde plek verdienen. Zij brengen natuur dicht bij de stadsbewoners en betrekken hun omgeving hierbij. Wij hebben hier

Nr.	Reactie	Antwoord
	ruim voldoende voorbeelden van in steden als Utrecht, Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Leiden, Groningen en Ede. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 van de gemeente Utrecht erkent de gemeente dat volkstuinen belangrijke ontmoetingsplaatsen zijn voor buurt en wijk, dat zij zorgen voor voedsel, een belangrijke rol spelen bij recreatie en stadsnatuur en in hoge mate bijdragen aan de biodiversiteit in de stad. Volkstuinparken maken daarin deel uit van zowel de groenstructuur in de stad als verbinding met het groen óm de stad. Volkstuinparken zijn daarom "*zowel recreatief, landschappelijk als ecologisch van belang voor verbetering van de biodiversiteit*". In de ontwerp- omgevingsvisie kiest de gemeente ervoor om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de verwachte groei van de wijk. Voor de langere termijn wordt gezocht naar ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 á 4 velden. Het Noorderpark is de eerst beoogde zoeklocatie. "*In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder 'Ons Genot' naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van 'Ons Genot' sportvelden gerealiseerd kunnen worden*." Het is ons een raadsel waarom een groene parel als Ons Genot, met al haar voordelen voor de gemeenschap én met een langlopend huurcontract met de gemeente toch als zoekgebied wordt aangemerkt. Volkstuinvereniging Ons Genot bestaat al vanaf 1963. Het volkstuinpark en het omliggende plantsoenachtige groen is tot volle wasdom gekomen en vormt een oase voor inheemse en natuurvriendelijke planten en dieren. Het volkstuinpark draagt fundamenteel bij aan de stedelijke biodiversiteit, vermindering van het hitte-eilandeffect en aan waterinfiltratie en -opvang. Volkstuinieren is een sociaal gebeuren. Als Ons Genot verdwijnt zijn daarvan veel	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen de dupe: de 200 volkstuinders en hun gezinnen, vrijwilligers van buiten de vereniging die zich op het volkstuinpark inzetten en natuurlijk de vele bezoekers zoals de lunchpauzewandelaars van bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Kortom: zowel de waardevolle ecologische locatie als de volkstuinvereniging Ons Genot horen in de wijk. Goed in de wijk geïntegreerde volkstuinparken zijn onmisbaar voor de wijk (Van der Hoeven, N., Stobbelaar, D.J. (2006). Wij pleiten er dan ook voor om het prachtige stuk natuur en beleefgroen van Ons Genot onlosmakelijk onderdeel te laten zijn van de nieuw te bouwen wijk - met alle voedsel- en recreatiefuncties die zij daarvoor biedt. Wij verzoeken de gemeenteraad gemeente Utrecht het volkstuinpark te erkennen en te waarderen op haar groenkwaliteiten, biodiversiteit, recreatieve en sociale functies en zich uit te spreken over behoud van het volkstuinpark op de huidige locatie. Dat zou niet meer dan terecht zijn. Verplaatsing houdt in dat 60 jaar investeren in de kwaliteit van de grond, de gewassen de dieren en de bodem teniet zou worden gedaan, hetgeen niet alleen de vereniging en de bewoners van de wijk , maar ook de biodiversiteit enorm zou schaden. Het behouden en niet verplaatsen van volkstuinpark Ons Genot, dan wel elk ander Utrechts volkstuinpark, draagt juist bij aan de doelstellingen van de gemeente. In de ontwerp omgevingsvisie deel A zijn immers de volgende doelstellingen opgenomen: “*We willen Utrecht én Overvecht gezond, groen en prettig leefbaar houden*.” En: “*Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. We leveren samen onze maximale bijdrage om Overvecht aan het veranderende klimaat aan te passen. Groen speelt daarbij een belangrijke rol*.” In de ontwerp omgevingsvisie deel B worden onder meer de volgende uitgangspunten voor Wijk- en buurtgroen genoemd:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- “Sterk inzetten op vergroening voor het verbeteren van de leefbaarheid, het verminderen van hittestress en bieden van oplossingen voor klimaatadaptie. *- Groen wordt ingezet om de biodiversiteit en herkenbaarheid in de buurt te versterken.”* Wij hopen dat u met onze inbreng de Utrechtse volkstuinparken op juiste waarde weet te schatten en ervoor kiest om in de omgevingsvisie Overvecht volkstuinpark Ons Genot, maar ook andere Utrechtse volkstuinparken, niet als zoekgebied aan te merken. Wij nodigen u uit de Utrechtse volkstuinparken te bezoeken om met eigen ogen te zien hoe de volkstuinen bijdragen aan doelen en ambities van de gemeente Utrecht.	
450	Hierbij willen wij bezwaar maken tegen de aanleg van de fietstunnels onder het spoor door van Overvecht naar Tuindorp,omdat: 1. er geen enkel belang ligt voor de wijk Tuindorp. Bovendien hebben we bij de Tripkade een onderdoorgang en bij Blaucapel een spoorovergang en die liggen op een zeer acceptabele afstand van de geplande fietstunnels. 2. het een hangplek voor jongeren kan gaan worden , zonder enige controle. 3. het een ideale plek kan worden voor drugscriminaliteit (geen controle) 4. het een ideale plek kan worden voor het afsteken van vuurwerkbommen, zoals we nu al geregeld meemaken in de voetgangerstunnel onder station Overvecht.(geen controle). 5. het een racebaan kan worden voor de bekende scootertjes.(geen controle).Die racebaan kan zich uitbreiden naar de straten, die in het verlengde liggen van de fietstunnels (Ritzema Boslaan en Hugo de Vrieslaan),maar ook naar de andere aan het spoor aanliggende straten. Met alle gevolgen van dien voor de spelende kinderen. Dat zijn er nogal wat! 6. deze scootertjes ook gebruikt kunnen worden voor snelle auto	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	inbraken: Ruitje intikken en snel wegwezen. 7. de wijk nu nog redelijk rustig is , m.n. voor de kinderen, die gelukkig nog de mogelijkheid hebben om buiten (en soms op straat) te spelen. Bovendien hecht de Gemeente Utrecht eraan om de wijk zo te houden .	
451	Wij maken bezwaar tegen het idee nog een keer een of twee extra tunnels aan te leggen tussen Overvecht en Tuindorp Dit gaat een arme gemeente veel geld kosten en kost een niet bestaand probleem ook niet op. Er zijn al 3 verbindingen tussen de wijken en die functioneren prima! Extra tunnel leiden alleen maar tot overlast aangezien alle tunnels in Utrecht al overlast gevend zijn Ergo tunnels die niet of heel weinig gebruikt worden zijn plaatsen voor criminaliteit, drugs gebruik en handel Graag deze zienswijze aanpassen en dit soort onzinnige ideeën hieruit verwijderen	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
452	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. In de visie zijn meerdere additionele fiets/wandel verbindingen onder het spoor van Overvecht naar Tuindorp opgenomen. Als bewoner van de mooie en rustige buurt Tuindorp, ben ik zeer ontstemd over de voorstellen in dit plan. Daarnaast ben ik - en met mij vele anderen - zeer verbaasd over het feit dat er tot recent geleden geen enkele participatie aan de bewoners van Tuindorp is gevraagd of aangeboden. Nieuwe verkeersverbindingen dwars door een rustige en kindvriendelijke buurt zijn zeer onwenselijk, bovendien wordt de noodzaak hiertoe niet duidelijk gemaakt in het plan. Tuindorp en Overvecht zijn op dit moment al goed verbonden met de aanwezige verbindingen, en de afstand tussen 2 van de verbindingen is minder dan 1 km.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hieronder samenvattend mijn bezwaren op het gebied van leefbaarheid, veiligheid, verkeerstromen en verkeersdrukte: **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het creëren van doorgaand verkeer.** Binnen Tuindorp bevindt zich nadrukkelijk enkel bestemmingsverkeer - geen doorgaand verkeer. Dit maakt Tuindorp tot een veilige en verkeersluwe buurt voor vele generaties. Met name voor opgroeiende kinderen en ouderen. Niet alleen overdag, maar ook 's nachts voelt men zich veilig op straat. De veiligheid zal ernstig aangetast worden door het plan: o Een doorgaande fietsroute - en specifiek bij de Prof Hugo de Vrieslaan ook nog eens tegen het gemotoriseerde eenrichtingsverkeer in (!) - creëert een zeer onveilige verkeerssituatie in beide richtingen voor fietsers en wandelaars. o Een nieuwe doorgaande verkeersstroom brengt veel extra verkeersstromen met zich mee. Kinderen zullen niet meer veilig kunnen oversteken zonder grote kans aangereden te worden, en ouderen hebben geen ruimte meer om rustig van laan te wisselen. Dit geldt voor overdag en 's nachts. Te meer omdat het fiets verkeer zich tegenwoordig veel sneller voortbeweegt (denk aan fat bikes, brommers en elektrische fietsen). o Tuindorp is geen 'ruim' opgezette buurt. De lanen zijn smal en bezet aan één of beider zijdes door geparkeerde auto's. Bovendien zijn de stoepen smal en veelal bemand door struiken en bomen. Extra verkeerstromen passen gewoonweg niet naast het bestaande verkeer zonder grote impact op de verkeersveiligheid op straat. **De veiligheid van Tuindorp zal ernstig aangetast worden door het toevoegen van ondergrondse tunnel verbindingen.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	○ Ondergrondse tunneldoorgangen hebben een aantoonbaar negatief effect op veiligheid. Dergelijke tunnels zijn in de praktijk veelal het het epicentrum van hangjongeren, verslaafden, daklozen etc. Rondhangende groepen worden sterk in verband gebracht met criminaliteit, vandalisme, diefstal, drugsgebruik en overlast. Dit is niet alleen een grote zorg voor de getroffenen nabij zo'n voorgestelde tunnel in Tuindorp, maar wordt ook als zorgpunt benoemd door de mensen vanuit Overvecht. ○ Los van het type verbinding, wordt een verhoogde bereikbaarheid in verband gebracht met verhoogde criminaliteit. Een recente casus brengt bewijs; juist toen station overvecht enkel nog toegankelijk werd voor mensen met een geldig toegangsbewijs, daalde het aantal inbraken in Tuindorp. In andere woorden; de bereikbaarheid ging omlaag, en daarmee ook de criminaliteit. Mijn dringende verzoek is om het plan te herzien en de additionele fiets verbindingen achterwege te laten.	
453	**Samenvatting**: Allereerst ben ik blij dat de wijk Overvecht aandacht krijgt voor het verbeteren van zowel de veiligheid als de leefbaarheid met behoud en zelfs het versterken van het groen. Echter maak ik me wel zorgen om het volgende: Uit de nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is te zien dat het gebied rond de Papyrusdreef groen-oranje gemarkeerd is. Volgens de gemeente Utrecht zou dat het volgende betekenen: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw. Alleen als dit bijdraagt aan uitbreiding en verbetering van het groen en de groenbeleving.”	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	Eerder (2008 en 2020) zijn dergelijke plannen geopperd en is in beide keren geconcludeerd (naar aanleiding van inspraak van de buurtbewoners) dat het park van grote waarde is en diende te blijven. Het is daarom prettig om te lezen in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* (bijgevoegd in bijlage): "We gaan niet in de parken bouwen.". Helaas is er nu verwarring over het feit of het groen bij de Papyrusdreef nu ineens niet meer erkend wordt als park, maar als "bebouwing in het groen" is bestempeld. Ik ben van mening dat dit gedeelte absoluut als park beschouwd moet blijven worden, omdat ik graag zou willen zien dat er niet in het groen wordt bijgebouwd. Het heeft zowel een enorm belangrijke sociale- als ecologische waarde. Het groen rondom de Papyrusdreef wordt veel gebruikt door straatbewoners, maar vooral ook door mensen uit verschillende gebieden van Overvecht. Het is een toegankelijke plek, waar kinderen veilig kunnen spelen en er contact gelegd wordt. Zeker in deze tijden waarin veel gebouwd wordt, worden dit soort plekken van steeds meer onschatbare waarde. Daarnaast heeft al het groen een belangrijke ecologische waarde en zorgt het ook voor zuivering van alle uitstoot (en geluidoverlast) van het vele verkeer rondom de Papyrusdreef. Ook staan er veel oude bomen die een grote rol spelen in het ecosysteem van dit gebied. Zoals benoemd in het Wijkbericht zal deze bebouwing enkel aangepast worden wanneer het bijdraagt aan de uitbreiding of verbetering van het groen (Wijkbericht). Het bebouwen in het groen zou in mijn inziens absoluut niet bijdragen aan de uitbreiding of verbetering van het groen, het zou het eerder verminderen. De inzet van de gemeente wordt zeer gewaardeerd en ben ik blij dat er aandacht is voor verduurzaming, verbinding tussen de inwoners en het verbeteren van het groen. Ik vind het echter te betreuren dat de bebouwing in het groen rondom de Papyrusdreef opnieuw is opgenomen in het plan, ondanks eerdere besluiten. Ik hoop dat de gemeente Utrecht inziet welke belangrijke sociale en ecologische waarde het groen rondom de papyrusdreef heeft voor de inwoners van	door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht en dit zal meenemen in het maken van een besluit van de omgevingsvisie. Aanvulling 20 mei: Tevens stuur ik graag de zienswijze op, waarin mij kan vinden. Opgesteld door een buurtbewoner. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.'	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
454	Prachtige plannen met een mooi ontwerp, en veel hard werk door u als gemeente en de mensen in Overvecht, de committees en belangengroepen. Ik weet dat er hele serieuze en goed uitgewerkte reacties zijn die absoluut het belangrijkste zijn, van mij het volgende heel kort: De plannen zijn heel ambitieus, diepgaand en al omvattend, dat brengt met zich mee grote risico’s: • De bestaande structuren in de gemeenschap worden al aangetast, de onrust bij de mensen is nu al groot, dezelfde mensen die het programma moeten begeleiden; er zullen onderweg de realisatie zeker grote veranderingen zijn. Actie en monitoring en aanpassing zal mogelijk moeten blijven zonder onheils situaties als oorzaak. • De kans dat financiering uit de hand gaat lopen is groot zoals we zo vaak zien in te grote projecten die helemaal blueprint	Bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete plannen betrekken wij de belanghebbenden zo goed mogelijk. De vooruitgang op de doelstellingen van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt gemonitoord en waar nodig wordt bijgestuurd. Op basis van de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht kunnen we niet vaststellen of de financiering van toekomstige projecten uit de hand zal lopen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 fungeert als een afwegingskader en is bedoeld om richting te geven en als basis voor samenwerking te dienen. Voor de uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in concrete projecten hanteren we het Utrecht Planproces, waarbij elke stap zorgvuldig wordt afgewogen, inclusief de financiële haalbaarheid en inspraak van betrokkenen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden gepland en uitgevoerd, met of zonder voorafgaande “inspraak”. • Wie heeft vanuit de gemeente beslist en waarom, dat er bijvoorbeeld 5.000 woningen en 3.000 werkplekken te maken zijn in Overvecht: dat is minimaal 50 grote flatgebouwen, waar komen die? In de polder? Daar waar het groen is? Sportparken? Daar waar we nu nog kunnen parkeren? Of waar gaan we slopen om ruimte te maken? Of allemaal tegelijk? Hoewel er wel al veel is voorgelicht, is het de mensen niet duidelijk wat er met hen (en mij) zelf gaat gebeuren, ik weet ook niet of onze flat gesloopt gaat worden, anderen bij ons in de buurt zijn heel angstig, maar er worden nog steeds veel huizen verkocht en dus gekocht! Kortom ik zou de gemeente aanraden in stappen te plannen en te werken, om de veranderingen controleerbaar te maken, en om te leren en bij te kunnen sturen, met in gedachte de optie het hele project veel kleiner te maken.	De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen , waarvan minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. Dit staat in de vastgestelde RSU 2040 (2021) en is een van de uitgangpunten voor deze beleidsnota omgevingsvisie 2040. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 geeft kaders aan waarbinnen dit leidt tot wijkverbetering in Overvecht. Per kleur gebied zijn er spelregels gegeven, en bovendien gelden er algemene uitgangspunten. Een daarvan is dat we terughoudend zijn met sloop. Maar om het aantal woningen te halen en nieuwe woningtypen voor de wijk toe te voegen is soms sloop nodig. Of en waar dit precies is, weten we nog niet. Bewoners worden bijde uitwerking en afweging in projecten betrokken.
455	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht willen wij bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onvoldoende aangetoond. Een rechtstreekse route tussen Overvecht en Tuindorp is er al. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk zijn overbodig en ongewenst, In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ik ervaar helemaal geen belemmeringen en barrièrewerkingen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: • - Ongewenste tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw. • - Onveilige lange donkere tunnels als ze klaar zijn. • - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. • - Verspilling van belastinggeld	
456	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Ik blijf graag aangesloten op alle ontwikkelingen.	
457	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en winkelcentrum De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
458	Op hoofdlijnen ben ik het volledig eens met de Omgevingsvisie voor Overvecht zoals neergelegd door de gemeente. Ik ben het dan ook niet eens met de reactie van de Vereniging van Eigenaren Tiberdreef 34 tot 88. Ik denk dat de komst van nieuwe appartementen in onze nabije omgeving van enorme waarde is voor de leefbaarheid van de wijk, die momenteel veel te eenzijdig is samengesteld, met veel arme mensen, veel asociaal gedrag, veel criminaliteit. Dat zulke nieuwbouw de veiligheid in onze buurt of ons uitzicht ernstig zou aantasten, lijkt mij zeker in dit licht niet alleen overdreven, maar gewoon onwaar. Er wordt ook geen onderbouwing van deze veronderstellingen gegeven. Ik ben wel van mening dat de verkeersafwikkeling van de geplande nieuwbouw onvoldoende is doordacht, gezien het hoge aantal	Dank voor uw adviezen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	woningen dat is voorzien, de te verwachten groei van het autoverkeer dat hiermee gepaard zal gaan en de geringe capaciteit van de weg waarop het nu al bepaalde momenten van de dag erg druk is. Ik zou de gemeente adviseren hier extra studie naar te doen. Tot slot adviseer ik de wethouder aangifte te doen van opruiing. Op social media, ook in groepasapp van ons appartementencomplex, gaan filmpjes en pamfletten rond die “de werkwijze” van de wethouder betitelen als “extremistisch”. Daarmee wordt het aan de bevolking voorleggen van een visie op één lijn gezet met het doodschieten van passagiers in een sneltram of van journalisten die bij een tijdschrift werken dat onwelgevallige tekeningen plaatst. Dát is namelijk wat “extremistisch” betekent. Ik vind het ver over de schreef gaan dat dit soort berichten wordt gepubliceerd en verspreid.	

Nr.	Reactie	Antwoord
459	 In dit kaartje wordt bij punt 8 aangegeven wat de visie is en dat dit gebied wordt uitgewerkt in een apart traject. Ik ben deelnemer van de werkgroep die zich met dit gebied bezighoudt. De omschrijving van het gebied en de visie erop klopt niet en is ook niet volledig. Het is **cultuur**gebied Zuilen want het gebied is sinds de ontginning rond 1000 n chr. gecultiveerd. Betekenis 'cultiveren', cultiveerde, heeft gecultiveerd (Van Dale) • 1. (van landbouwgrond) bebouwen • 2. veredelen en verfijnen; met zorg onderhouden De visie is gebaseerd op 3 pijlers: • Versterken van de cultuurhistorie • Versterken van landbouwinclusief	Op 26 september 2024 jl. heeft de Raad het Startdocument Natuurgebied Zuilen vastgesteld. Met de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 Overvecht houden we rekening met de inhoud van het Startdocument waaronder de toevoeging van 14 ha (deels) openbaar toegankelijk groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Versterken van de recreatie Het wordt uitgewerkt in een apart traject maar het moet wel **degelijk en deugdelijk** opgenomen worden in deze omgevingsvisie! Ook omdat het aparte traject dreigt zonder inspraak te gaan verlopen terwijl er wel inspraak op de omgevingsvisie mogelijk is, waar dit gebied deel van uit maakt en ook vooral deel van uit moet blijven maken! Proces van het aparte traject: Door de enorme hoeveelheid aan negatieve zienswijzen (nov 2022) is door de gemeente besloten om een stap terug te doen en gezamenlijk met de bewoners een nieuwe (concept) visie te maken. Er is een werkgroep samengesteld met o.m. bewoners. Er zijn 4 sessies geweest waarin experts hun kennis hebben gedeeld met de werkgroep over 8 onderwerpen: 1. Cultuurhistorie 2. Natuur inclusieve landbouw 3. Natuurwaarde 4. Waterkwaliteit en water robuust 5. Recreatie 6. Horeca 7. Evenementen 8. Toegankelijk, bereikbaar en vindbaar Daarna zijn er 2 integratiesessies geweest om tot een integraal plan te komen. Op een groot aantal onderdelen is er consensus bereikt maar op een aantal cruciale onderdelen niet de zogenoemde contradicties. Ook hebben de bewoners aangegeven het niet eens te zijn met de notulen en hebben deze niet geaccordeerd. Op 6 december is de conceptvisie plenair gepresenteerd aan alle geïnteresseerden en betrokkenen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op 22 januari is er een overleg met de wethouder geweest om de contradicties te bespreken en mogelijk tot een gedragen oplossing te komen. Dat is niet gelukt en ook bleek er ineens geen sprake meer te zijn van een conceptvisie maar van een beleidsnota. Daarmee doet de gemeente geen stap terug maar slaat een stap over. De raad hanteert namelijk een volgtijdelijke driedeling: 1. Visie 2. Beleidsnota (met financiële onderbouwing) 3. Uitvoeringsprogramma Bovendien is op dat moment de participatie door de gemeente zonder overleg opgezegd. De wethouder heeft toen toegezegd dat het zo niet bedoeld was en dat er uiteraard met de werkgroepleden die dat wilden nog het vervolgtraject naar de uitvoering doorlopen zou worden omdat daarmee alle kennis en kunde behouden zou blijven en ingezet zou worden. Op 23 april is de beleidsnota gepresenteerd door de Wethouder. Wij hebben hierop een reactie gegeven met op- en aanmerkingen omdat er enerzijds onwaarheden in staan en het anderzijds onvolledig is. Als je iets bewust weg laat lieg je niet maar ben je ook niet eerlijk. Op 14 mei is de definitieve versie aan het College gepresenteerd en heette het ineens Startdocument met de juridische context; “Dit besluit is niet gericht op rechtsgevolgen. Er is na vaststelling geen bezwaar of beroep mogelijk.” **Dat is onbehoorlijk bestuur!!!** Ook zijn niet al onze op- en aanmerkingen verwerkt in het document. En ook is niet aangegeven dat wij geen akkoord hebben gegeven op het participatieverslag waarmee het participatietraject niet afgevinkt kan worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de bijlage ‘onze opbrengst’ van de werkgroepsessies en daarmee eveneens een alternatief integraal plan die recht doet dit bijzondere gebied en tegemoetkomt aan alle belangen en wensen. Wij willen dat het gebied middels deze zienswijze en de bijlage volwaardig deel uit dient te maken van de omgevingsvisie waarmee er ook inspraak mogelijk is.	
460	**a.Keuze voor variant 1**. Voor ons is de keuze die de gemeente maakt voor Variant 1 “Transformatieve ontwikkeling” tegenover Variant 2 “Organisch optimaliseren” niet duidelijk. Met name op de aspecten geluidhinder, sport en bewegen, sociale cohesie en bodemkwaliteit scoort Variant 2 beter dan Variant 1. Uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen en daarbij de interne autoverkeersstructuur binnen de wijk te behouden. Dat is het kenmerk van Variant 2. De keus van de gemeente voor variant 1 is voor ons niet goed navolgbaar gezien de reacties en niet genoeg onderbouwd. Wij zijn van mening dat er een Variant 3 uitgewerkt had moeten worden, waarbij de onderdelen van de Varianten 1 en 2 gemengd worden tot een variant waarbij naar de mening van de bewoners geluisterd wordt en waarbij niet alleen een politieke keus gemaakt wordt. Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. **b.De verkeersbeperkende maatregelen**. De knips hebben autoluwe, verkeersveilige straten als doel, waarbij het autoverkeer naar de ontsluitingswegen geleid wordt (Franciscusdreef, Einsteindreef, NRU). Deze wegen worden hierdoor veel drukker, terwijl ook de Franciscusdreef en Einsteindreef tegelijkertijd worden versmald tot stadsboulevards. Een brede mobiliteitsaanpak wordt nodig geacht	**a.Keuze voor variant 1**. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. **b.De verkeersbeperkende maatregelen/Mobiliteit en participatie** We werken in heel Utrecht aan de mobiliteitstransitie. Ook voor Overvecht is deze noodzakelijk. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In hoofdstuk 5 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om autoverkeer te verminderen om congestie te beperken. Die houdt in dat bewoners voortaan vaker zullen moeten kiezen voor lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit etc. om zo autogebruik en -bezit terug te brengen. Het HOV via de Carnegiedreef krijgt een prominente plaats, en daarvoor is de mobiliteitstransitie een grote voorwaarde. Maar het geldt ook andersom: als de HOV via de Carnegiedreef er niet zou komen, komt de mobiliteitstransitie niet van de grond. De gemeente gaat uit van het slagen van deze mobiliteitstransitie en daarom is de keus gemaakt voor Variant 1, terwijl veel bewoners (die meegedaan hebben aan de enquêtes) voorstander zijn van Variant 2. Het effect is echter dat wanneer er minder verkeersruimte is, men zich niet meer kan verplaatsen op de manier van eigen keus – die in een aantal gevallen de auto is. De verkeersveiligheid wordt wel beter door het simpele feit dat er minder auto's rijden. Echter wij vinden dat bewoners zich ook per auto moeten kunnen verplaatsen. Er zijn veel bewoners die in Overvecht zijn komen wonen omdat zij de auto nodig hebben om op hun werk te komen (ruim parkeerplek en vlak bij de uitvalswegen; het jaarkilometrage van personenauto's uit Overvecht is dan ook significant hoger dan het landelijk gemiddelde). De autobereikbaarheid van de wijk en de parkeermogelijkheden zijn, naast al het groen, een sterk punt van de wijk Overvecht, dat door bewoners erg gewaardeerd wordt. Overvecht is een wijk waar de auto een grote rol speelt in de mobiliteit van bewoners. De redelijke verwachting is dat dit nog lang zo al blijven, aangezien mensen werken en recreëren op plekken en tijden zonder goede OV-verbindingen. Voor nieuwe bewoners kan de HOV-verbinding veel oplossen aangezien nieuwe woningen sterk geclusterd worden rond deze verbinding. Voor het merendeel van de bestaande inwoners zal de OV-verbinding echter niet verbeteren aangezien zij verder van de HOV-haltes wonen en dan eerst met buurtgericht OV naar een HOV-halte of station Overvecht moeten gaan, dit maakt reizen met OV inefficiënt. Daar komt bij dat voor wie wel eens nachtdiensten	**c.Vergroening door verval parkeerplaatsen** Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren in relatie tot vergroening is opgenomen in hoofdstuk4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **d. Overig** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De route Marnedreef-Zamenhofdreef is ingetekend aan de westzijde van het water (Lemnosdreef). **e. Groen** Behouden en verbeteren van de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is voor ons een groot belang. Met deze beleidsnota omgevingsvisie 2040 laten we zien waar we door het toevoegen van nieuwe woningen keuzes moeten maken en leggen uit waarom we soms toch voor bebouwing kiezen en hoe we het groen op andere plekken kunnen compenseren. Dit doen we zowel mogelijk naar waarde.

Nr.	Reactie	Antwoord
	(16% van de beroepsbevolking heeft met nachtdiensten te maken) buiten de wijk moet draaien, OV sowieso geen redelijk alternatief is. Ook voor mensen die beperkt kunnen lopen, blijft de auto essentieel voor mobiliteit. De knips zoals ze in de ontwerp-omgevingsvisie zijn gedacht, beperken de automobiliteit sterk zonder dat er voor veel bewoners een reëel en betrouwbaar alternatief komt. Men zal dan noodgedwongen de auto blijven gebruiken terwijl dit tot hinder zoals langere reistijden leidt. Ook valt te verwachten dat het beoogde terugdringen van congestie vervalt in het tegendeel: congestie neemt zeer aanzienlijk toe op de nog bruikbare wegen, aangezien die de toestroom aan verkeer niet kunnen verwerken. Wij begrijpen dat bij toevoegen van 5.000 woningen er ook naar verkeer gekeken moet worden. Maar de wijk op slot zetten met knips langs de centrale as (Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en Moezeldreef) en knips tussen de buurten Amazonedreef, Mr. Tripkade, Tigrisdreef en Neckardreef is een ander uiterste. Daarbij is door de hoeveelheid knips en wijze waarop deze knips nu zijn gedacht, de (auto)bereikbaarheid van Centrum Overvecht zeer in het geding. De gekozen structuur rijmt niet met de toekomstige betekenis van het centrum als stadshart, zoals de visie ook beoogt. Alle inwoners zouden -naast een route de wijk uitverzekerd moeten zijn van een richting naar dit stadshart. Dit is in het belang van de gebruikers, maar nog meer in het belang van de ondernemers in het Centrum. Een afdoende systeem van radialen naar dit stadshart is ons inziens noodzakelijk om dit centrum zijn positie te laten houden en te voorkomen dat de koopkracht afvloeit naar de andere centra in en buiten de wijk. Ook moet het verkeer straks altijd ‘buitenom’, over de Zuilense Ring/NRU, die daar zeker niet op berekend is. En die zal hier in 2040 ook nog niet op berekend zijn. Het Wijkplatform mist de verbinding tussen de planvorming rond de NRU en de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht. Wat een groot bezwaar van het plan is, is dat de effecten van de knips niet zijn doorgerekend. Dus is ook niet	Langs de Einsteindreef, de Carnegiedreef, in het stationsgebied en bij de Vechtsebanen maken we bebouwing mogelijk in de hoofdgroenstructuur omdat dit kansen biedt voor een belangrijke kwaliteitsverbetering van deze plekken. Dat zal effect hebben op de hoofdgroenstructuur (zie ook hoofdstuk 4 van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 , waarin dit verder wordt toegelicht). Waar de hoofdgroenstructuur wordt geraakt, zorgen we ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding behouden blijf en zorgen we voor een aantrekkelijke, sociaal veilige inrichting. Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt compenseren we dit op een andere plek in de wijk. Welk effect nieuwe bebouwing precies op het bestaande groen heeft kunnen we op dit moment nog niet zeggen en zal duidelijker worden als we de visie in concrete plannen uitwerken. Uiteraard proberen we bij locaties die effect hebben op de groenstructuur dit zoveel mogelijk te beperken. Dat zal op de ene locatie anders zijn dan op een andere locatie. Raken van de groenstructuur betekent inderdaad bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit hebben we toegelicht in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. We zorgen ervoor dat de functie van de recreatieve, ecologische en groene verbinding in de hoofdgroenstructuur behouden blijft en versterkt. **Buurtgroen** In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is de groenopgave verder onderbouwd. Er is ervoor gekozen om hier het onderscheid tussen de verschillende groentypologieën weer te geven. Bij de groentypologieën is onderscheid gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparken, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. De Groene buurten zijn onderverdeeld in Wijk- en buurtgroen, Groene voegen en groene ommetjes, Molenwiek en speelstraten en

Nr.	Reactie	Antwoord
	duidelijk hoeveel extra tijd men kwijt is aan het omrijden. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk voor er verder over knips gesproken wordt. Behoud de mogelijkheid voor bewoners om de auto te gebruiken zonder dat zij veel meer tijd kwijt zijn aan omrijden. Houd meer rekening met Centrum Overvecht als stadshart voor alle Overvechters. Verbind de Omgevingsvisie met de planvorming rond de NRU. **Mobiliteit en participatie** De bewoners zien (zie “101 waarden van Overvecht) ook veel bezwaren, waar niet aan tegemoet gekomen wordt. Die gaan over de lange omwegen van bv. Noord naar Overvecht Centrum en Zuid v.v., over de te voorziene verkeerscongesties op de ontsluitingswegen, de NRU en de toegangen naar de knips. Bovendien is het onveilig. Bewoners kunnen in noodgevallen niet snel weg, bv. naar de artsenpost of ziekenhuis. De knip bij de Mr. Tripkade begrijpen we helemaal niet. Dat is de toegangsroute naar Overvecht vanuit stadscentrum en de wijk Noordoost bv. naar Station Overvecht en het Shopping Center. De toegang tot de wijk wordt zo op slot gezet. De barrière van het spoor en de nu al grote sociale verschillen tussen de stadswijken worden door deze maatregel alleen maar verder versterkt. De knips zijn voorwaardelijk voor het gekozen model: Variant 1, waarbij een HOV gebouwd wordt met een mobiliteitstransitie als gestelde voorwaarde. Dit is de omgekeerde wereld, HOV, is juist voorwaarde om autogebruik te beperken, door mensen een adequaat alternatief te bieden. Wij vinden het plan onvoldoende onderbouwd: gaat de mate van mobiliteitstransitie die voorwaardelijk is, slagen? De bereidheid in de wijk om de auto de deur uit te doen is er niet. (De maatregelen van de gemeente richting mobiliteitstransitie worden ervaren als ‘automobilistje pesten’, niet zonder reden waar de gemeente niet inzet op de aantrekkelijkheid van het alternatief maar op het sarren van de autogebruiker om een transitie te bereiken). In Overvecht is er bij	Groene verblijfsplekken. Zie ook de kaart op pagina (nu 60/61) van de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. **Groenberekening** In de definitieve versie van de omgevingsvisie is de berekening van de groenopgave aangepast, rekening houdend met het abstractieniveau van een omgevingsvisie. De omgevingsvisie moet uitsluitsel geven over haalbaarheid, ambities en de consequenties van de groenopgave in de wijk met uitgangspunten voor individuele projecten. De groenberekening laat zien dat er netto een toename van het groen is. De uiteindelijke keuze van het te behouden en te maken groen wordt in de projecten gemaakt. Er zal incidenteel groen op buurtniveau moeten verdwijnen, dit wordt gecompenseerd binnen de wijk. We voegen meer groen toe in de wijk en in het buitengebied maken we meer ecologisch en recreatief waardevol groen. **Groencompensatie** Als er hoofdgroenstructuur verdwijnt moet deze worden gecompenseerd door het maken van nieuwe hoofdgroenstructuur. Binnen de gebieden zal groen zo hoogwaardig mogelijk gerealiseerd worden. Bij het kappen van bomen worden bomen gecompenseerd naar waarde, volgens Utrechts beleid. **Transformeren in het groen** De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd

Nr.	Reactie	Antwoord
	verdichting nog voldoende ruimte voor de auto (in wegen en in parkeerruimte). Vragen: - Zou de mobiliteitstransitie niet beter eerst ingezet kunnen worden in wijken waar nu al druk staat op de wegen en parkeerruimte? Zodat ervaring kan worden opgedaan welke maatregelen werken en welke niet? De voorgestelde infrastructurele ingrepen in de wijk, zijn heel kostbaar en gaan inhoudelijk heel ver. Als de maatregelen niet goed worden uitgevoerd, kunnen de veiligheid op straat en kwetsbare sociale samenhang ook ernstig onder druk komen te staan. - Gaan de knips het bedoelde effect behalen? Dat is niet doorgerekend. Aan de te voorziene verkeerscongesties wordt geen aandacht besteed. - Welke andere effecten gaan de knips krijgen? Er wordt alleen vanuit het positieve geredeneerd, maar over risico's, wordt niet gesproken. - Hierbij verdient nog opmerking dat het niet gepast voorkomt om juist Overvecht te gebruiken voor riskante sociale experimenten zoals een afgedwongen "mobiliteitstransitie"' terwijl deze wijk sociaal en economisch juist veel meer de auto nodig heeft. - Ook het opheffen van parkeerplaatsen en organiseren van parkeren in hubs vindt men overwegend een slecht plan. Kortom, het Wijkplatform is tegen de verkeersbeperkende maatregelen, zoals die zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid in de ontwerp-omgevingsvisie staan. Door overmatig gebruik van knips dreigt de wijk te verstoppen en worden routes te lang. Er is geen aannemelijk HOV alternatief gepresenteerd, hertgeen voorwaardelijk is. Het centrum is zo niet levensvatbaar meer en dat staat haaks op de ambities.	oppervlak. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden". Ook hebben we in de omgevingsvisie de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. **Binnenhoven in oranje zones** Overvecht is optimaal ontworpen op bezonning, en ruim opgezet met groene hoven bij de flats. Dit zijn Overvechtse kwaliteiten die we koesteren en waarbij we met verdichting heel zorgvuldig om willen gaan. Belangrijk uitgangspunt in de omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is een vervolgstap om te onderzoeken bij de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040. Het is gebruikelijk om dit bij planuitwerkingen bezonningsstudies te doen en hier rekening mee te houden. Groen krijgt ook altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-) kwaliteit in het gebied of in de directe omgeving. De overige rode gebieden langs de centrale as krijgen een rood/oranje arcering en een nieuwe naam "Centrale as". In deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onderbouw eerst of de voorgestelde verkeersbeperkende maatregelen - zoals de knips – effectief zijn, zowel uit verkeerskundig oogpunt als vanuit bewonersoogpunt. **c.Vergroening door verval parkeerplaatsen** De ontwerp-omgevingsvisie stelt dat een aanzienlijk oppervlak aan groen gewonnen kan worden in de wijk. Het overgrote deel van dit mogelijke groen zou gerealiseerd moeten worden door parkeerplaatsen te laten vervallen. Dit is geen wenselijke of haalbare aanpak voor het realiseren van meer groen of het compenseren van groen dat vervalt door extra bebouwing. Overvecht heeft als wijk een aantal kwaliteiten, daar hoort behalve een aanzienlijke hoeveelheid groene ruimte ook een goede bereikbaarheid met de auto bij. Deze bereikbaarheid wordt door bewoners hoog gewaardeerd, net als groen. Ook wanneer er een HOV-verbinding komt, zal de auto van groot belang blijven voor de mobiliteit van veel Overvechters. Voldoende parkeerplaatsen overal in de wijk is voor die mobiliteit essentieel. Maak eerst inzichtelijk welke parkeeroplossingen er zijn alvorens parkeerplaatsen op te heffen **d.Overig** - De beoogde busbaan door Park de Watertoren zal een nieuwe barrière vormen tussen het park en de de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. en Taagdreef terwijl veilig kunnen spelen dichtbij huis zo belangrijk is voor kinderen.Dit blijkt bij veel inwoners niet goed te	verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overal krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **Carnegiedreef** Met de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de in de RSU2040 vastgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. We koesteren daarbij bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie 2040 komen de cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. Hier vallen nu de karakteristieke hoven in. Spelregels voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De Mix vinden we een mooi

Nr.	Reactie	Antwoord
	vallen. Wij vinden dat er een verdere analyse moet komen of de voordelen opwegen tegen de kosten en nadelen. - We missen op de kaart (p. 28, 29) een belangrijke fietsroute, Namelijk de fietsroute aan de Marnedreef die overgaat op de Zamenhofdreef. Graag intekenen. **e.Groen** Hoofdgroenstructuur. Wij zijn blij met de keuze om niet in de parken te bouwen maar zijn er tegen dat er in de hoofdgroenstructuur gebouwd wordt (Carnegiedreef, Einsteindreef, Ankaradreef, Winterboeidreef,Katherijn van Leemputdreef en Vechtsebanen). De hoofdgroenstructuur is van groot belang om het groen in de wijk intact te houden en de wijk niet te veel te laten verstenen als gevolg van verdichting. De ontwerp-omgevingsvisie noemt de Einsteindreef als locatie waar in de groenstructuur gebouwd gaat worden en de andere locaties als locaties die de groenstructuur “raken”. Onduidelijk is wat bedoeld wordt met “de groenstructuur raken”. Is dit een eufemisme voor bouwen in de groenstructuur? Waarom niet gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak voor de Einsteindreef, zoals het staat in de RSU (als ontwikkelgebied) staat, te ontwikkelen in samenhang met Centrum Overvecht, waarbij de groenstructuur aan de kant van de Kaap Hoorndreef en de verkeersafwikkeling in stand gehouden wordt? *Wij vinden het belangrijk dat specifieker wordt benoemd:* Wat de gevolgen zijn van het bouwen aan de Einsteindreef voor de groenstructuur. In het geval “de groenstructuur geraakt” wordt specifiek gemaakt waarom dit nodig is. En of dit betekent dat de bebouwinggrens ophoudt bij de groenstructuur of iets anders. En dat buiten de	voorbeeld hoe er verdicht kan worden en het openbaar gebied wordt verbeterd. Een ander belangrijk doel in de Omgevingsvisie is het creëren van meer menselijke maat, geborgenheid, aangename routes en minder anonimiteit, meer veiligheid. Bebouwing langs routes, zoals de Carnegiedreef dragen daaraan substantieel bij: ogen op straat, levendigheid, entrees. Verdere planuitwerking zal de (on)mogelijkheden moeten onderzoeken waarbij het de ambitie is dat verdichting tot kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners, dat iedereen groen dichtbij behoudt en dat de Carnegiedreef een aangenamere menselijke maat en meer verblijfskwaliteit krijgt. Vanuit gezondheidsoogpunt is de omgeving Einsteindreef/Kaap Hoorndreef inderdaad niet de ideale locatie om nieuwe woningen toe te voegen. In de Omgevingsvisie Overvecht is gekeken naar een afweging van verschillende belangen, en gezien de enorme woningnood waar we in Nederland mee te maken hebben is ervoor gekozen om breed te kijken naar waar nieuwe woningen toegevoegd zouden kunnen worden. In het MER wordt beschreven dat de verkeersintensiteit aan de Einsteindreef verder toeneemt. Daarbij wordt ook benoemd dat, hoewel er langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, er nog altijd ruim voldaan wordt aan de normen uit de Wet milieubeheer. De WHO-normen waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen worden niet op alle plekken gehaald. Uit de analyses blijkt ook dat verwacht wordt dat de concentraties schadelijke stoffen in de toekomst zullen afnemen. Omdat we het belangrijk vinden om de luchtkwaliteit zo goed mogelijk te houden, worden er in de milieueffectrapportage een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld voor verkeer. Er wordt voorgesteld om een extra scherp parkeerbeleid te

Nr.	Reactie	Antwoord
	genoemde gebieden in geen geval in de hoofdgroenstructuur gebouwd mag worden. **Bouw niet in de hoofdgroenstructuur** **Buurtgroen** We missen op de kaart (p.22) het buurtgroen zoals dit ook in de groenstructuurvisie wordt weergegeven. Kan dit worden toegevoegd? **Groenberekening** De berekeningen rond meters groen hebben verduidelijking nodig. Nu wordt al het groen over één kam geschoren. Soms is een locatie al groen, maar verandert enkel de functie. Stellen dat er hectares groen bijkomen terwijl er sprake is van een andere functie komt bij bewoners over als greenwashing. Kortom, de verschillende soorten groen moeten specifieker benoemd worden. Het lijkt ook alsof er alleen maar groen bijkomt, er zal echter ook groen verdwijnen. Wat is de inschatting van de hoeveelheid en kwaliteit van het groen dat zou kunnen verdwijnen? In de groenberekening zou het groen dat toegevoegd kan worden door parkeerplaatsen weg te halen moeten vervallen zodat een realistischer berekening overblijft. **Groencompensatie** U geeft in beantwoording van eerder door ons gestelde vragen aan dat het oppervlak aan groen minimaal gelijk blijft of wordt gecompenseerd in de buurt. We vinden het nodig dat duidelijk aangegeven wordt wat compensatie van groen inhoudt. De belevings- en gezondheidswaarde van kijken op publiek groen met verblijfskwaliteit en/of het verdwijnen van grote oude bomen is bijvoorbeeld niet te compenseren met dakgroen. Wat geldt als kwalitatieve compensatie?	voeren, om autogebruik actief te ontmoedigen. Zo wordt ontmoedigd om de routes die Overvecht ontsluiten te gebruiken en om alleen in Overvecht te parkeren. Daarnaast wordt voorgesteld om in te zetten op het overstappen op fiets en OV, om zo het autogebruik terug te dringen. Wanneer er een concreet initiatief wordt opgestart om op deze locatie woningen toe te voegen kan in die fase ook nog gekeken worden hoe de woningen zo ontworpen kunnen worden dat de gezondheid hier zo veel mogelijk beschermd wordt. **i.Woningbouw bedrijventerrein** In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 wordt ervoor gekozen om geen woningbouw toe te staan op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht. In de stad Utrecht hebben we een te kort aan ruimte voor bedrijven die vanwege milieucategorieën niet in een woonwijk of bij woningen mogen staan. Nieuw Overvecht koesteren we en hebben we als stad hard nodig, ook om de bestaande bedrijvigheid door intensivering te kunnen uitbreiden. Beperking van milieuruimte door woningen willen we met de beleidsnota omgevingsvisie 2040 voorkomen. De Beleidsnota omgevingsvisie 2040 streeft een aantrekkelijke levendige rand na aan de Franciscusdreef. Maar ook hier wordt wonen niet toegestaan. **Participatie en verdichting** In hoofdstuk “Ruimte voor Groei” van de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de ‘Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw’. Per type gebied leggen we uit bij het kopje ‘ontwikkeling’ wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Transformeren in het groen Een aantal plaatsen in de randzones van parken zijn aangewezen als “transformeren in het groen”. De exacte betekenis hiervan is in de ontwerp-omgevingsvisie niet geheel duidelijk. Het is duidelijk dat er wel iets gebouwd/gesloopt mag worden, het is echter niet duidelijk hoeveel er mogelijk is. Deze locaties liggen in de hoofdgroenstructuur of daar direct tegenaan. In de hoofdgroenstructuur mag niet gebouwd worden. De parken en andere groene zones zijn van groot belang voor de leefkwaliteit in de wijk, dit wordt door de ontwerp-omgevingsvisie ook onderkend. Het past daarom niet bij de ontwerpomgevingsvisie, en het in balans houden van verdichten en vergroenen, om op deze plaatsen sloop/nieuwbouw en uitbreiding van bebouwing toe te staan, hetgeen steeds ten koste gaat van de groene zone. *f.Het is zeer wenselijk aan de definitie van “transformeren in het groen” toe te voegen:* “In de als transformeren in het groen aangemerkte zones mogen bestaande bouwwerken en verharding worden vernieuwd en aangepast. Het is daarbij in geen geval toegestaan het bouwvlak of verhard oppervlak te vergroten, de vorm en plaats mogen wel aangepast. Vergroenen van deze zones door reductie van verharding of bouwvlak is wenselijk. **Binnenhoven in rode en oranje zones** We missen in de visie aandacht voor het grote belang van groen dichtbij huis, vooral voor mensen die in appartementen wonen. Recent zijn de hoven aan de Carnegiedreef en aan de Zamenhofdreef vanuit de (gezondheids-) ambities van het project Groene Lint aangepakt wat tot een grote kwaliteitsverbetering heeft geleid van de collectieve buitenruimte. De hoven maken dat mensen ondanks de al hoge bebouwingsdichtheid niet het gevoel hebben opgesloten te zitten. Ze zorgen voor optimale bezonning, verkoeling en woongeluk. Wij zijn dan ook tegen volbouwen of afsluiten van hoven zeker bij de bestaande hoogbouw in welke kleurzone deze zich ook bevinden. Op een aantal	doelstellingen te halen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Naast de regel met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen we in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 niet worden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer is bij verdere uitwerking van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Over het geheel krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. **j.Hart van de wijk** Veel bewoners ervaren de Einsteindreef als een barrière. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht stellen we voor om de Einsteindreef waar dat kan te versmallen en stellen we voor om betere oversteekplekken te realiseren. De precieze vormgeving wordt later uitgewerkt. We delen de genoemde uitgangspunten van concentratie (van voorzieningen) en beloopbaarheid. Voor wat betreft het risico dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan landen geldt dat de beleidsnota omgevingsvisie 2040 een globale hoofdlijn schetst die bij verdere uitwerking nader onderbouwd zal moeten worden. In de directe

Nr.	Reactie	Antwoord
	plaatsen, met name langs de Zamenhofdreef en Carnegiedreef, zijn deze hoven rood of oranje ingekleurd en daarmee aangewezen als plaats waar aanzienlijke verdichting van bebouwing mogelijk is. De inkleuring suggereert dat het mogelijk wordt om in de groene hoven bij te bouwen. Dit is onwenselijk gezien de geschetste waarde van deze hoven en strijdig met het doel van de ontwerp-omgevingsvisie om verdichten en vergroenen in balans te laten zijn. *g.Het is daarom zeer wenselijk dat aan de definities wordt toegevoegd:* "In de rode en oranje zones mag niet gebouwd worden in de tussen de gebouwen gelegen groene zones en speeltuinen. Nieuwe gebouwen dienen in lijn met de bestaande gebouwen te worden geplaatst en niet op korte afstanden daar tussenin." Het is goed dit ook zichtbaar te maken op de kaart. **Verdichting** **Carnegiedreef** Wij zijn er tegen dat op de Carnegiedreef "geknepen" wordt. De cultuurhistorische robuustheid en ruimtelijke kwaliteit dienen gekoesterd en beschermd te worden. We hebben uit alle open antwoorden in de enquêtes gezien dat wij daarin niet alleen staan. Zolang de 10-hoog flats blijven staan (we verwachten dat dit de komende 20 jaar zeker het geval zal zijn) zien we heel beperkt ruimte voor grootschalige toevoegingen van woningen rondom de Zamenhofdreef en de Carnegiedreef en bij de Rio Brancodreef, terwijl de ontwerp-omgevingsvisie wel ruimte biedt om flink bij te bouwen. We vinden het belangrijk dat ontwikkelingen rekening houden met de unieke en waardevolle kwaliteiten die zorgen voor bijvoorbeeld optimale bezonning, groen nabij, de ervaren ruimtelijkheid en verbondenheid met de Carnegiedreef door de open bouwblokken en lange en diagonale zichtlijnen.	omgeving van centrumgebied Overvecht delen we de mening dat hier geen overmatige concurrentie moet ontstaan, omdat dat afbreuk doet aan het geheel. Overvecht Centrum wordt een sterk hart van de wijk en ook voor de stad. Daarnaast zijn er 3 buurtwinkelcentra aangegeven. Aanvullend op de winkelcentra zijn er voorzieningenclusters met voorzieningen als sport, zorg, onderwijs (hier is geen nieuwe detailhandel mogelijk). Het beschreven kannibalisme voorkomen we door genoemde uitgangspunten vast te leggen in de beleidsnota omgevingsvisie 2040, vervolgens over te nemen met bouw- en gebruiksregels in omgevingsplannen. Deze omgevingsplannen dienen als basis voor het verstrekken van vergunningen voor nieuwe functies of aangepaste bebouwing. Voor de verdere uitwerking van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 in deelplannen doorlopen we het Utrechts Plan Proces, waarbij belanghebbenden worden betrokken. Bovendien monitoren we de bevolkingsgroei en de behoefte aan bijbehorende voorzieningen. Met betrekking tot het voorzieningencluster aan de Gangesdreef het volgende: de roze vlek "voorzieningencluster" was te groot ingetekend. Ook waren er wellicht te veel concrete roze vlekken getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de beleidsnota omgevingsvisie 2040 is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Bovendien maken we in de Beleidsnota omgevingsvisie 2040 onderscheid in winkelcentra (met een winkelwagen op de kaart) en andere voorzieningenclusters (waar geen extra detailhandel wordt toegestaan).

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor ons staat voorop dat dit nu prettige gebieden zijn en moeten blijven en dat het maximaal toe te voegen woningen niet leidend mag te zijn. In met name de rode gebieden, maar ook de oranje gebieden lijkt verdichting een doel op zich, ongeacht de gevolgen voor de zittende bewoners. Daar maken wij bezwaar tegen. Kortom, voor de hoogstedelijke en stedelijke gebieden vinden we dat groei geen doel op zich mag zijn. De kwaliteit moet voorop staan, zowel voor zittende als nieuwe bewoners. Ook bij het station (Winterboeidreef) zien wij heel beperkt ruimte voor hoogstedelijke verdichting gezien de bestaande bebouwing (Tannhäuserdreef) en functies in het gebied (Moskee, school) en het feit dat de zone in de hoofdgroenstructuur ligt. Aan de Einsteindreef (Kaap Hoorndreef) zijn mogelijk verdichtingskansen, maar we lezen ook in de MER dat de verwachte verdere toename van verkeersdrukte het een erg lastige locatie maakt voor gezondheid van bewoners vanwege de geluidsoverlast en slechte luchtkwaliteit *Wij willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. Groei mag geen doel op zich zijn.* *h.Wij zijn tegen de voorgestelde mate van verdichting. Bij het uitwerken van een gemengde vorm van Variant 1 en 2 kan dit opgelost worden.* **i.Woningbouw bedrijventerrein** De ontwerp-omgevingsvisie beoogt een drastisch verandering van de wijk mogelijk te maken waarbij een groot volume aan woningen wordt toegevoegd en tevens meer werkruimte en voorzieningen mogelijk worden. Opmerkelijk genoeg is de ontwerp-omgevingsvisie echter zeer behoudend waar het om het bedrijventerrein gaat. Daar wordt niets mogelijk gemaakt aan extra activiteiten. Het is begrijpelijk dat op het bedrijventerrein ruimte moet blijven voor bedrijven, en juist ook bedrijven in wat hogere milieucategorieën, zoals die nu ook zijn toegestaan. Aan dergelijke ruimte is immers ook behoefte en er zijn in	**Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** Wij zijn het met u eens dat grondgebonden eengezinswoningen een te koesteren product is. Het voorziet in een vraag en door druk op de ruimte in combinatie met stijgende bouwkosten en huizenprijzen wordt dit type woning minder gerealiseerd, helemaal in het betaalbare segment. Dit gegeven in combinatie met de terughoudendheid met sloop maakt dat het uitgangspunt is dat we deze woningen zoveel mogelijk ontzien. De opgave op woningen toe te voegen, zonder daarbij het groen aan te tasten, maakt dat er lastige keuzes gemaakt moeten worden. Op sommige plekken kan sloop van enkele (eengezins)woningen een grote bijdrage leveren aan de ambities uit de beleidsnota omgevingsvisie 2040, waaronder het toevoegen van 5.000 woningen. De rode en oranje kleuren geven aan dat áls dit aan de orde is, het plekken zijn voor stedelijke verdichting in hogere dichtheid. We maken bij de keuze voor sloop gebruik van de Leidraad bij sloop of renovatie. Sloop is daarmee alleen aan de orde als de meerwaarde voor de ambities groot is en eigenaren/bewoners hier in meerderheid achterstaan. Als aandachtspunt is in de beleidsnota omgevingsvisie 2040 benoemd om de kwaliteiten van de traditionele eengezinswoning op te nemen in de verdichting. Denk aan maissonettewoningen met grote buitenruimtes. **Overig** De tekst op de buurtkaart van de Donaudreef m.b.t. de 1.000 woningen klopt inderdaad niet. We passen de tekst aan. **Participatie Wijkplatform** We herkennen ons niet in het statement dat de gemeente en Posad Maxwan anderhalf jaar achter gesloten deuren aan de ontwerp omgevingsvisie hebben gewerkt. Er heeft een uitgebreid participatieproces plaatsgevonden en zijn er daarnaast nog diverse

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrecht nog maar beperkt locaties waar dit mogelijk is. Maar het bedrijventerrein biedt wel veel mogelijkheden tot verdichting, met een hoge haalbaarheid voor projecten, aangezien bestaande bebouwing grotendeels heel extensief is en goedkoop om te vervangen, waardoor herontwikkeling veel sneller kansrijk is. Aan de randen van het bedrijventerrein is het ook goed mogelijk om bijvoorbeeld woningbouw te realiseren zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van vergunningruimte voor bedrijven in hogere milieucategorieën in de kern van het bedrijventerrein, waar die vergunningruimte zit. Met name aan de vergunningruimte en omgeving lijkt herontwikkeling kansrijk te kunnen zijn, aangezien daar ook de HOV-lijn geprojecteerd is, zodat er goede OV-verbindingen zullen zijn. Verder is de locatie bij het bedrijventerrein in principe ook geschikt voor woon/werk-combinatiegebouwen, juist omdat hier een overgang van een meer zuivere woonwijk naar een bedrijventerrein is. Aan de ontwerp-omgevingsvisie zou daarom moeten worden toegevoegd dat de randen van het bedrijventerrein zoekgebied zijn voor herontwikkeling en dat herontwikkeling naar o.a. wonen daar mogelijk is, mits dit niet ten koste gaat van vergunningruimte dieper in het bedrijventerrein. *Wij vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein.* **Participatie en verdichting** Voor Centrum Overvecht loopt een apart traject waar ook zorgen zijn over de mate van verdichting. Bij bewoners in andere rode en oranje gebieden binnen de ontwerp-omgevingsvisie zijn grote zorgen over mogelijk grootschalige sloop/nieuwbouw, maar ook verlies aan collectieve groene buitenruimte dichtbij huis. Bewoners die hier wonen ervaren dit niet als wijkverbetering, integendeel. Maar ook bij bewoners die relatief weinig gevolgen gaan ondervinden van de voorgestelde veranderingen zijn er veel zorgen over de negatieve impact op de wijk	gesprekken met het wijkplatform en bewonersplatform gevoerd, zowel op proces als op inhoudelijk niveau. Het klopt dat sommige adviezen niet zijn meegenomen en dat andere keuzes en afwegingen zijn gemaakt. - NRU: Gedurende het gehele proces van de Omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en Omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep is per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de Omgevingsvisie en NRU lange termijn. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. - Visiedenkers na fase 1 van start; de afweging is hierbij gemaakt dat het eerste moment van participatie ook tegelijkertijd een uitnodiging was om deel te nemen aan de visiedenkers, en dat visiedenkers door de eerste bijeenkomsten en informatie zich al goed konden inlezen in de omgevingsvisie (een soort 'aanlooptijd'). Op deze manier wilden we het aantal visiedenkers vergroten. Op basis van de inschrijvingen naar aanleiding van de eerste bijeenkomsten kunnen we constateren dat dat ook gelukt is. - Visiedenkers betrokken bij opstellen indicatoren MER: Wij hebben ervoor gekozen om de visiedenkersbijeenkomsten in te zetten om samen inhoudelijke denkrichtingen voor Overvecht te bespreken. Op deze manier kan de waardevolle kennis en ervaring van de visiedenkers over de wijk Overvecht optimaal worden benut voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie. De bespreking van de NRD, een technisch document dat de

Nr.	Reactie	Antwoord
	van nog meer hoogbouw in gebieden waar de bebouwingsdichtheid al erg hoog is. **j.Hart van de wijk** Als de barrière tussen het Centrumplan Overvecht en de Kaaphoorndreef wordt weggenomen door de Einsteindreef te verleggen en te versmallen, dan kan daar een oversteek worden gemaakt; maar wat zijn de randvoorwaarden om dit te kunnen doen en hoe realistisch is dit gezien de verwachte toenemende druk op deze toegangsweg? De barrières rondom het Centrum Overvecht zullen blijven. Voor ons is van belang dat het centrum van Overvecht gaat functioneren als sterk hart van de wijk met bijvoorbeeld een goed ruim en aangenaam multifunctioneel plein. Daarom vragen we aandacht voor het volgende: We zien diverse voorziene ontwikkelingen rondom Centrum Overvecht. Onder andere aan de overzijde van de Zamenhofdreef en rondom de Einsteindreef/Carnegiedreef “Levendige en gemengde buurt met veel voorzieningen”. Hoe gaat voorkomen worden, dat deze ontwikkelmogelijkheden uiteindelijk kannibalisme plegen op dat sterke stadshart, dat in de actuele plannen voor centrum Overvecht wordt nagestreefd? Deze voorzien in uitbreiding van het commercieel, cultureel, economisch en maatschappelijk programma, teneinde een echt sterk stadshart/ontmoetingsplek te worden in plaats van een eenzijdig winkelcentrum. Concentratie en beloopbaarheid zijn daarbij belangrijke (voor)waarden. Maar het lijkt erop dat in de omgeving een vergelijkbaar programma kan gaan landen en wij zijn bang dat de spoeling daarmee erg dun wordt en bovendien de afstanden niet meer te belopen. Dat zou, bovenop de eerder genoemde verkeerstructuur, de grond onder de ontwikkeling van Centrum Overvecht weghalen. Ook op de kaart van de ontwikkelingen op de Tigrisdreef (p.68) is het voorzieningencluster van de Gangesdreef groter gemaakt waardoor	kaders en diepgang van het milieueffectrapport (MER) vastlegt, hebben we bewust niet in de volle agenda van deze bijeenkomsten opgenomen. Wel is de NRD bij de start van de periode van de ter inzage legging (op 27 juli) naar het wijkplatform toegestuurd om onder de aandacht te brengen en de mogelijkheid te geven om een zienswijze op de NRD in te dienen. - Afwegingskader: In het geval van een allesomvattende visie zoals de omgevingsvisie Overvecht worden stedenbouwkundige, landschappelijke mobiliteitsaspecten, sociale en financiële aspecten vanuit een holistisch perspectief worden bezien. Een afwegingskader is daardoor minder zinvol. Daarnaast is een afwegingskader minder zinvol omdat de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie de basis zijn voor de uitwerking van de omgevingsvisie. - Dilemma's en kansen: deze zijn in de voorbereiding (fase 0) al voorbereid, en zijn in fase 1 ook voorgelegd aan Overvechters (op de panelen, in de online enquête). Op basis van gesprekken met o.a. het wijkplatform zijn deze dilemma's en kansen benoemd. Helaas heeft er door omstandigheden (gewijzigde planning, voortschrijdend inzicht, lopend onderzoek) geen apart overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. - Belemmeringen zijn niet specifiek als belemmering benoemd, maar wel in diverse gesprekken aan de orde gekomen. Met name als argumenten om bepaalde afwegingen en keuzes voor te leggen. - Adviseren bij wijkberichten en enquêtes: wij waarderen dit aanbod en hebben hier ook zoveel mogelijk gebruik van gemaakt. Alle adviezen waren heel waardevol, en ook in te toekomst zouden we graag van jullie advies gebruik maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook bestaande gebouwen eengezinswoningen zijn meegenomen. Hoe draagt dit bij aan de versterking van het Centrum plan Overvecht? En kun je dan niet beter spreken van mogelijke uitbreiding, i.p.v. van versterking? *We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht.* **Verdwijnen laagbouw, grondgebonden woningen met tuin** In een aantal gebieden maakt de ontwerp-omgevingsvisie het straks mogelijk om laagbouwmilieus te vervangen door zogenaamde ‘stedelijke buurten’. Dit is onder meer het geval in de buurten rondom de Arnodreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef en Rio Brancodreef-Orinocodreef. De inzet van deze mogelijke operaties is onder andere verdichting en verbetering van de ruimtelijke en functionele structuur. Waar ons inziens echter aan voorbij gegaan wordt, is het feit dat dit noodzakelijkerwijs inhoudt dat de bestaande bebouwing vervangen wordt en daarmee een binnen Overvecht onderscheidende kwaliteit verdwijnt: een groenstedelijk laagbouwmilieu. De ontwerp-omgevingsvisie streeft namelijk tegelijkertijd naar differentiatie van woonmilieus om zo de huidige dominantie van gestapelde sociale woningbouw te verminderen. De te transformeren gebieden bevatten momenteel grondgebonden woningen in diverse prijsklassen, van sociale huur tot dure koop. Behalve de diverse inkomensgroepen die hiermee bediend worden, zijn dit allemaal woonmilieus die bij uitstek aantrekkelijk zijn voor gezinnen. Goede huisvesting voor gezinnen is belangrijk voor Overvecht: Gezinnen verbinden zich vaak langdurig aan een plek, hetgeen de binding met de wijk vergroot en goed is voor de sociale cohesie. Ook zijn kinderen een belangrijke motor voor ontmoetingen in de openbare ruimte. Daarbij is de relatie tussen privé en openbare ruimte bij laagbouw veel vanzelfsprekender dan bij hoogbouw, zeker bij	- Participatie niveau: in de laatste versie van het participatieplan is per fase aangegeven welk participatieniveau gehanteerd werd. Ook (en vooral) werd er per fase omschreven hoe de participatie en besluitvorming eruit zag, waarmee het participatieniveau werd uitgelegd. - Einsteinkwartier: Omdat de voorstellen vanuit het Einsteinkwartier beter aansloten bij het proces van de Omgevingsvisie dan bij het proces rondom het Masterplan centrum zijn de voorstellen van het Einsteinkwartier binnen het proces van de omgevingsvisie verder besproken waarna dit, zoals u ook aangeeft, heeft geleid tot periodiek overleg over het proces. In het najaar 2023 is samen met PosadMaxwan de omgevingsvisie verbonden met de suggesties voor het Einsteinkwartier. Dit heeft geleid tot het gelijkwaardig presenteren van varianten voor het Einsteinkwartier tijdens het participatieproces. - Uitleg keuzes MER variant 1 & 2: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Voor verdere onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. **Participatie bewoners algemeen** De participatie van de omgevingsvisie heeft veel inzicht gegeven in ideeën, meningen, zorgen en wensen van Overvechters. Dit vormde een belangrijke basis voor het maken van de omgevingsvisie. Het klopt dat de gemeente de (concept)keuzes en afwegingen heeft gemaakt, op basis van inzichten uit de participatie, maar ook op basis van bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoogbouw zoals deze is voorgesteld (6 tot 10 lagen en hoger in geval van hoogstedelijk). Ook dat is bevorderlijk voor de veiligheid en het functioneren van de openbare ruimte en de sociale cohesie. Dat verdichting en differentiatie nodig is en zelfs als een kans wordt gezien voor Overvecht, is goed te volgen. Maar dat hiervoor juist een groot deel van de spaarzame grondgebonden woningen (koop en sociale huur) in Overvecht wordt opgeofferd, is eerder contraproductief naar onze visie. Hier wordt het kind met het badwater weg gegooid. Zie hiervoor ook onze brief d.d. 31 maart 2024 aan het College van Burgemeester en Wethouders n.a.v. ons woonwensenonderzoek. De buurten met grondgebonden eengezinswoningen die nu in een oranje zone liggen zijn gewild om naar door te stromen binnen de wijk. Het zijn vaak gemengde woonmilieus die wat ons betreft gekoesterd en behouden moeten worden. Deze woningtypen zijn juist schaars in Overvecht. Kunt u nader toelichten hoe dit samen kan gaan met een ambitie om hier te verdichten? *Behoud de grondgebonden eensgezinswoningen* **Overig** Bij de Donaudreef (p. 80) staat mogelijke transformatie van 1.000 eengezinswoningen, maar die 1.000 eengezinswoningen betreft toch heel Overvecht Zuid, niet alleen dit buurtje? Graag corrigeren naar het aantal woningen waar het hier om gaat. **Participatie** **I.Participatie Wijkplatform** Wij zijn door het Projectteam al vroeg meegenomen de in de ontwikkeling van het participatieplan en werden regelmatig op de hoogte gehouden over het proces en hebben daar input op kunnen leveren. Dat leek zo mooi. Het projectteam van de gemeente en bureau	expertise en onderzoek. Soms heeft dit geleid tot andere keuzes dan uit de participatie naar voren komen. Dit stond in het participatieplan, en we hebben hier altijd transparant over gecommuniceerd. **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie** Fijn om te horen dat jullie de visiebijeenkomsten goed georganiseerd vonden. - We hebben de ideeën en keuzes zo goed mogelijk op kaart proberen weer te geven. Echter is dit op sommige punten niet altijd even goed over gekomen. Dit is een leerpunt voor toekomstige projecten en aandachtspunt bij de uiteindelijke omgevingsvisie. - Bij het maken van de enquêtes hebben we gezocht naar een balans tussen een groot aantal factoren, zoals de manier van vragen stellen, informeren, hoeveelheid vragen, etc. Zodat deze voor een zo groot mogelijke groep geschikt was. Een moeilijke puzzel, juist omdat de omgevingsvisie over zoveel onderwerpen gaat en omdat Overvecht een wijk is met veel verschillende culturele achtergronden. We beseffen dat sommige Overvechters deze enquêtes nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Bij alle enquêtes is ruimte geweest voor toelichting en overige opmerkingen, soms wel bij een combinatie van vragen vanwege de opzet van de enquête. Daarnaast is het de vraag of er andere meningen dan de reeds opgehaalde meningen spelen in de wijk. Op basis van de reeds opgehaalde inbreng van Overvechters, schatten wij in dat dit gering is. Met andere woorden; wij verwachten dat de opbrengst uit de participatie een redelijk beeld geeft van wat Overvechters vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Posad Maxwan heeft echter anderhalf jaar achter gesloten deuren gewerkt aan de inhoud van de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht zonder dat wij inhoudelijk meegenomen werden in hun voortgang. Onze adviezen aan het Projectteam werden soms meegenomen maar vaak helaas niet, bv. - Dat de NRU onderdeel van de integrale uitwerking zou moeten maken. - Het moment dat de visiedenkers erbij betrokken werden, was pas in fase 2. Ons advies was dat de bewoners die als visiedenker mee wilden doen, al vóór fase 1 bij het proces te betrekken: voordat de rest van de wijk benaderd werd. - Dat de visiedenkers niet meegenomen zijn in het opstellen van indicatoren voor het MER onderzoek. - Wij vroegen om een afwegingskader; waarin gevolgen en risico's in beeld gebracht zouden worden. Daar is niet op terug gekomen. - De dilemma's en kansen vaststellen, had al in fase 0 moeten starten. Uiteindelijk is er geen bespreking van dilemma's en kansen met ons geweest. - Ook ons advies om belemmeringen toe te voegen in fase 0 is genegeerd. Belemmeringen kunnen bepalend zijn en moeten in een vroeg stadium vaststaan. - Na het eerste wijkberichtbericht en de eerste enquête is afgesproken dat WPO en BPO de gelegenheid zouden krijgen om te adviseren over de inhoud van de wijkberichten en enquêtes. - Helaas ging dit mis in november toen ons - bij navraag daarnaar - werd meegedeeld dat daar geen tijd voor was geweest. Hierdoor was het wijkbericht te algemeen en vrijblijvend en niet duidelijk over de impact voor bewoners. Bijv. geen duidelijke taal over kansen op sloop.	- Aantal reacties: De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. - we delen niet dat er een gebrek aan diversiteit en representativiteit was. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de Omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Daarnaast zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. We weten dat een typische 'participatiebijeenkomst' past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer 'outreachende' aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Voor het wijkbericht over de ontwerp-omgevingsvisie in de inspraakperiode zijn onze adviezen wel grotendeels meegenomen. - De Omgevingswet heeft een eigen niveau van participatie, ergens tussen adviseren en co-creëren in. Ons voorstel was om dit te benoemen. Dit zou bekeken worden, maar hier is niet meer op terug gekomen. - Wat er met onze voorstellen voor Einsteinkwartier gebeurd is, is niet duidelijk gemaakt. Op de bijeenkomst die hierover met o.a. Posad Maxwan geweest is, is niet meer terug gekomen. Positief is dat deze punten met de projectleiding besproken zijn en dat dit daarna geleid heeft tot periodiek overleg over het proces. Helaas was in het procesoverleg geen of weinig plek om inhoudelijk toelichting te krijgen hoe keuzes gemaakt zijn. Zo hebben we bv. niet de afweegcriteria gezien waarop de keus uit Varianten 1 en 2 voor Variant 1 gemaakt is. **Participatie bewoners algemeen** Bewoners hebben op verschillende momenten kennis kunnen nemen van de plannen en hun mening kunnen geven over denkrichtingen. Dat werd door veel bewoners gewaardeerd. Dit heeft (opnieuw) veel informatie opgeleverd over wat mensen belangrijk vinden en waar bewoners zich zorgen over maken. Echter, in een vroeg stadium waren al bepaalde keuzes gemaakt zoals het versmallen van de Carnegiedreef waarbij de mening van bewoners niet meegewogen is. Ook werden er twee uiterste scenario's voorgelegd alsof er daartussenin niet allerlei andere mogelijkheden of combinaties mogelijk zouden zijn. Ondanks duidelijke bezwaren maakt de gemeente vaak andere afwegingen, zoals we in het participatieverslag kunnen lezen. Hier doet zich het gemis voor van een afwegingskader, omdat voor de keuzes die bewoners in de participatie maakten, niet aangegeven werd,	gesprekken in de wijk in het kader van spoor 'bij u' was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten die we in het kader van het spoor 'bij ons' organiseerden. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wat daar de consequenties van zouden zijn. Daardoor blijkt nu dat voor veel voorgestelde veranderingen weinig draagvlak is. Pas in de derde participatieronde in november 2023 werd duidelijker welke consequenties deze gemaakte keuzes voor de verschillende buurten zouden kunnen hebben. Bij ons als bewoners (de actieve bewonersorganisaties en inwoners die hebben meegedaan met inlopen en enquêtes) zijn wel de meningen gepeild, maar wij hebben geen aandeel gehad in de uiteindelijke keuzes die gemaakt zijn. En de meeste keuzes die in november voor het eerst gepresenteerd zijn, zijn ondanks geuite bezwaren en zorgen, in de concept-omgevingsvisie nagenoeg hetzelfde gebleven. Uit de participatieverslagen en de enquêteresultaten blijkt duidelijk dat bewoners over de ideeën en keuzes t.a.v. het groen het meest eensgezind zijn, maar dat dit géén breed gedragen visie is voor verdichting en mobiliteit. **Andere opmerkingen met betrekking tot participatie** Positief is dat de visiebijeenkomsten goed georganiseerd waren. Echter: - De kaarten in dl. A en dl. B van de ontwerp-omgevingsvisie zijn onduidelijk, vooral voor automobiliteit (knips). - De vorm van de enquêtes was sterk sturend. Bij de 1e enquête was de keus tussen antwoorden zeer beperkt en ontbrak de mogelijkheid om een toelichting op de antwoorden te geven. - Wij vinden de aantallen reacties dan ook laag. - De adviezen die door Plan B aan het projectteam gegeven zijn, zijn voor ons niet transparant.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- De communicatie was onvoldoende gericht op bewoners met een migratieachtergrond en huurders. We zagen dan ook bij de visiedenkers en inloopbijeenkomsten dat een te eenzijdige groep bewoners hieraan meedeed. **I. Samenvattend** - Maak een nieuwe Variant waarbij de positieve punten van Varianten 1 en 2 gemengd worden, omdat de keus voor Variant 1 niet navolgbaar is en er te weinig draagvlak voor is. (kernteam) - Wij zijn tegen de verkeersbeperkende maatregelen zonder verdere onderbouwing van de haalbaarheid. (Dirk Iede_ - Het realiseren van meer groen door op grote schaal parkeerplaatsen te laten vervallen vinden we niet acceptabel en haalbaar. - Wij willen dat de groenstructuur intact blijft. We hebben behoefte aan verduidelijking daar waar in de visie staat dat er ruimte is in de hoofdgroenstructuur te bouwen en waar het aan de groenstructuur “raak”. (kernteam) - Wij missen buurtgroen op de kaart en hebben behoefte aan verduidelijking rondom groenberekening en groencompensatie. (Uli) - De term “Transformaties in het groen” behoeft verduidelijking (kernteam) - Wij willen niet dat groene binnenhoven worden bebouwd (kernteam) - We willen dat de cultuurhistorische waarden van de Carnegiedreef en de hoven gerespecteerd worden. (kernteam) - Groei mag geen doel op zich zijn, ook niet in de rode en oranje gebieden; kwaliteit moet voorop staan voor zittende en nieuwe bewoners.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- We vinden het een gemiste kans dat de visie geen ruimte biedt om kansen voor woningbouw te verkennen op het bedrijventerrein - We zien risico's bij het "hart van de wijk", zoals het nu in de ontwerp-omgevingsvisie staat. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en de planvorming rond de NRU. - We missen de verbinding tussen de ontwerp-omgevingsvisie en het plan Centrum Overvecht. - Wij willen dat buurten met grondgebonden eengezinswoningen, die al zo schaars zijn in Overvecht, behouden worden.	
461	Wij vertegenwoordigen de 240 appartementen van de flatgebouwen Theemsdreef 262- 452, Naxosdreef 97-191 en Patmosdreef 2-192, hierna aangeduid als ThePatNax. Onze flatgebouwen zijn direct gelegen naast het Grootwinkelcentrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. Algemeen Wij en onze leden/bewoners van de appartementen zijn geschrokken door de omgevingsvisie Overvecht met een buitenproportionele verdichting met 5.000 woningen en 3.000 werkplekken. Deze groei is gebaseerd op de RSU 2040 met een mogelijke projectie naar Overvecht, waarbij een verdichting van een derde ten opzichte van de bestaande 16.000 woningen zijn weerslag vindt in de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. Groei die nooit onderwerp van enige participatie is geweest en een RSU 2040 die met een minimale meerderheid is aangenomen. Het ontwerp dat vooral gestuurd wordt door zelf vanuit de stad "verzonnen" aantallen, is niet alleen qua omvang een bedreiging voor	**Algemeen** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht, maar ook de vorm met veel hoogbouw tot maar liefst 70 meter hoogte, de impact op de algemene voorzieningen, het milieu (ons groen), het verkeer/doorstroming en de leefbaarheid zijn zaken die wij niet als een positieve ontwikkeling zien voor Overvecht als geheel en voor onze directe leefomgeving in het bijzonder. Het stedenbouwkundig ontwerp van Overvecht is uniek in zijn tijd. Een wijk met relatief veel hoogbouw, met veel groen en een mooi uitzicht waardoor de hoogbouw niet als bedreigend of opgesloten wordt ervaren. Hoogbouw waarbij de flatgebouwen in een kenmerkende U-vorm zijn geplaatst, zodat zonlicht vrij spel heeft vanuit het zuiden/zuidwesten en waarbinnen natuurlijke groene ruimten bestaan waarin mensen verblijven, elkaar ontmoeten en hun kinderen veilig kunnen spelen. Wellicht herkent u deze laatste zinsnede uit de omgevingsvisie? Wij zullen u verklappen dat er wel meer punten in de omgevingsvisie staan die als nieuw, mooier en beter worden bestempeld, terwijl dat gewoon het Overvecht van nu is. In de ontwerpvisie worden de open zijden van deze U-vormen aangegrepen als mogelijkheid om te verdichten, waardoor het open en vrije karakter verdwijnt en tevens het uitzicht van de mensen in de bestaande hoogbouw wordt belemmerd. Onze wijk wordt door zijn rivierdreven (Donau, Moldau, Marne, Moezel, Theems, Tigris, Nijl, Japura, Orinoco, Rio Branco, etc.) uit alle werelddelen op een goede manier voor al het verkeer ontsloten. Deze rivieren worden in de ontwerpvisie van dammen voorzien en veroorzaken een congestie waardoor deze niet meer stromen voor iedereen. Er zijn voorbeelden waarbij visie en praktijk uiteenlopen zoals bij de ’t Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard die in de	het appartement of een tuin op het dak). Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel en passen we zorgvuldig in. We koesteren bestaande kwaliteiten en de positieve kanten van de Overvechtse Karakteristiek. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 komen de cultuurhistorische waarden aan bod, waar we op voortborduren. In de omgevingsvisie hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden met de karakteristieke hoven. De uitgangspunten voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Een aantal hoven langs de Carnegiedreef zijn nu aan een kant open. Juist hier kan het logisch zijn om het hof meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), zodat er meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof ontstaat. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. Dit is maatwerk. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De groene ader van de wijk de Carnegiedreef moet in de omgevingsvisie niet wijken voor een HOV-baan met hoogstedelijke bebouwing. De

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie wordt doorgetrokken over de Marnixbrug naar de Einsteindreef. De stedenbouwkundige opzet van Overvecht kenmerkt zich binnen de rivieren door duidelijk afgebakende buurten die tezamen het fundament van de wijk vormen. De Operettebuurt met namen als Rubicon, Oberon en La Traviata worden omsloten door de Moezel, Marne en Ebro. De Griekse buurt met dreven als Patmos, Naxos, Samos, Kreta door de Marne, Moezel, Theems en grote namen als Zamenhof en Einstein. De Carnegiedreef is één van de groene aders door de wijk Overvecht met ruimtelijke kwaliteiten die in de omgevingsvisie moet wijken voor een HOV-baan geflankeerd door een hoogstedelijke verdichting. Een directe bedreiging en aantasting van de kwaliteit en leefbaarheid voor de bewoners van de naastgelegen 10-hoog flats, waarbij de van oorsprong open structuur van de kenmerkende U-vorm teniet wordt gedaan. Een HOV-baan met daarnaast een hoge mate van verdichting gaat ten koste van een belangrijke ruimtelijke groene verkeersader. Bovendien bestaat er al een goed functionerend netwerk van buslijnen over de rivieren door de wijk waar een HOV-baan aangevuld met shuttlebusjes niet aan kan tippen. De ontwerpvisie Overvecht bestaat uit een veelheid van aannames, verwachtingen en afhankelijkheden die niet los van elkaar kunnen worden gezien en die voortkomen uit de opgelegde aantallen woningen en werkplekken. Deze aantallen staan als een paal boven water, maar worden in de participatie vaak weggewuifd in de trant van “nee hoor, de aantallen zijn niet leidend”. In de aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) zijn de volgende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad toegevoegd:	Carnegiedreef verandert in een autovrije groene promenade, waar fietsers, voetgangers en OV centraal staan. Bewoners en bezoekers van Overvecht blijven hier het groene karakter van de wijk ervaren. Het groen op de Carnegiedreef/Zamenhofdreef krijgt juist meer ruimte, en gaat functioneren als nieuwe nieuwe parkzone die Park de Gagel en Park de Watertoren met elkaar verbindt. Aan deze centrale as is er ruimte voor nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken. Deze zullen voornamelijk geconcentreerd worden in het Overvecht Centrum en Stationsomgeving (55-60% van de totale verdichting van Overvecht). In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we de hoogstedelijke gebieden opgesplitst in "hoogstedelijke gebieden" (Overvecht Centrum en stationsomgeving) en de overige hoogstedelijke gebieden aan de centrale as waarbij we meer rekening houden met de bestaande ruimtelijke structuur, namelijk de rood-oranje "Centrale as" gebieden. De uitgangspunten voor de kleuren gebiedstypen zijn opgenomen en aangepast in hoofdstuk "Ruimte voor groei". In deze rood-oranje gearceerde gebieden (waaronder Patmos-/Naxosdeef) spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as (Carnegiedreef/Zamenhofdreef). Begeleidende bebouwing draagt bij aan aangename routes met ogen op straat. Door hoven meer in te kaderen met bebouwing (maar niet dichtbouwen), ontstaat er ook meer beslotenheid, gemeenschappelijkheid en een gezamenlijke binnenhof. Met mogelijk meer eigenaarschap en ontmoeting tussen de bewoners. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. Andere omgang met de verharding en parkeren is daarbij wel een voorwaarde. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad; b. Groei in balans. Volgens ons wordt niet aan deze principes voldaan in de omgevingsvisie Overvecht. *Wij zijn van mening dat in zijn algemeenheid de ontwerpvisie Overvecht wordt gedreven door opgelegde groei van woningen en werkplekken. Hierdoor worden extra problemen in de wijk veroorzaakt op het gebied van leefbaarheid, mobiliteit, algemene voorzieningen, sloop/nieuwbouw, milieu waardoor de kwaliteit en leefbaarheid van de wijk onder hoogspanning komt te staan enonomkeerbare stedenbouwkundige schade ontstaat. Bij opgelegde forse groei, is nooit sprake van groei in balans. Wij verzoeken u de groeidoelstelling voor Overvecht niet leidend te laten zijn, maar mogelijkheden voor wijkverbeteringen in zijn volle omvang als uitgangspunt te hanteren, zodat een organische groei van woningen en werkplekken kan plaatsvinden zonder onomkeerbare schade aan de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet.*	om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In de beleidsnota omgevingsvisie 2040 hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. De ambitie is dat verdichting ook tot een kwaliteitsverbetering leidt voor de huidige bewoners en dat iedereen groen dichtbij heeft. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen, zoals bijvoorbeeld beoogd aan de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef. We erkennen het belang van groene ruimtes in Overvecht en streven ernaar om deze waar mogelijk te behouden en te integreren in onze plannen. De aanleg van een HOV-baan is een belangrijke stap in het verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit binnen de wijk en met de rest van de stad. Echter, we zijn ons bewust van de noodzaak om hierbij een balans te vinden tussen infrastructuur en groenvoorziening. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen we ervoor zorgen dat de groene verkeersaders zo veel mogelijk worden beschermd en geïntegreerd worden in het ontwerp.
	ThePatNax en directe omgeving Wij zijn als VvE-bestuur en stuurgroep Verduurzaming inmiddels ruim 2 jaar bezig met een verregaand verduurzamingsonderzoek om onze flatgebouwen toekomstbestendig te maken. Wij willen een bijdrage leveren aan de energietransitie door van het gas af te gaan, onze gebouwen energetisch te verbeteren en toekomstbestendig te maken. Het gaat om een grootschalige aanpak van de flatgebouwen met forse investeringen die zijn begroot op 23 miljoen euro.	Het bestaande netwerk van buslijnen speelt inderdaad een cruciale rol in de mobiliteit van de wijk Overvecht. Het HOV-systeem is bedoeld als een aanvulling op dit netwerk, met als doel snellere en efficiëntere verbindingen te creëren voor langere afstanden. Het buurtgerichte OV speelt een rol in het fijnmazig ontsluiten van gebieden die niet direct langs de HOV-route liggen. Wij zullen bij de verdere planning en uitvoering van het HOV-systeem nauw samenwerken met de huidige vervoerbedrijven en de provincie Utrecht om een goede balans te vinden tussen de HOV-lijnen en het buurtgerichte OV.
	Er is onder onze leden de nodige onrust ontstaan over het eerder gepresenteerde toekomstplan Centrum Overvecht. We kregen veel	De ontwerpvisie Overvecht is gebaseerd op uitgebreide analyses en onderzoeken. We erkennen dat er veel aannames en verwachtingen aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	vragen over wat dit zou betekenen voor onze gebouwen, bijvoorbeeld omdat woontorens van 50-70 meter op nog geen 50 meter afstand van onze flatgebouwen staan ingetekend. Bij sommige eigenaars is hierdoor twijfel ontstaan over de verduurzaming en de daarmee samenhangende investeringen. Daar is nu een golf aan onzekerheden bijgekomen door de omgevingsvisie Overvecht en het wijkbericht april 2024 voor Zamenhofdreef e.o. In voornoemd wijkbericht staan onze flatgebouwen in een roodgekleurd gebied wat staat voor hoogstedelijke gebieden. Namens de ThePatNax zijn vragen gesteld op een bijeenkomst op 9 november 2023 op locatie Younity. Aldaar was een afbeelding te zien waarop onze flatgebouwen roodgekleurd waren aangegeven. De gespreksleider dacht nota bene dat het gebouwen van een woningbouwcorporatie betrof! Wij hebben toen aangegeven dat het privébezit betreft. Hetzelfde geldt voor de garages die als toekomstige ”actieve plinten” werden bestempeld. Wij hebben toen nadrukkelijk gevraagd die rode kleur in toekomstige afbeeldingen te verwijderen. U kunt zich onze verontwaardiging voorstellen toen wij het wijkbericht onder ogen kregen waarin de flatgebouwen nog steeds rood staan ingekleurd. In de toelichting staat onder punt 4. in het gebied van onze gebouwen dat er ruimte is voor hoogstedelijke bebouwing met woningen, werkplekken en voorzieningen. Leden van onze VvE’s (mede-eigenaren) hebben onder meer de volgende vragen aan ons gesteld: 1. kunnen onze flatgebouwen worden gesloopt voor nieuwbouw? 2. kunnen de drive-in woningen aan de Zamenhofdreef worden gesloopt voor hoogbouw? 3. kan er in de binnentuinen worden gebouwd?	de visie ten grondslag liggen, en dat deze in onderlinge samenhang moeten worden bekeken. Het aantal woningen en werkplekken dat gepland staat, is inderdaad een belangrijke factor in de ontwikkeling van de wijk. Deze aantallen zijn gebaseerd op de behoefte aan woon- en werkruimte binnen de stad Utrecht. Hoewel deze aantallen leidend zijn, streven we ernaar om samen met bewoners en belanghebbenden een evenwichtige en haalbare visie te realiseren. Uw opmerkingen hierover nemen we ter harte. Wij zijn het met u eens dat wijkverbetering voorop moet staan. Tegelijkertijd zien we ook veel mensen op zoek naar een nieuwe woning. Het toevoegen van extra woningen kan juist bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid en kwaliteit van woningen, mits kwantiteit en kwaliteit in balans zijn. Dat hebben we verder uitgewerkt in de beleidsnota omgevingsvisie 2040. **ThePatNax en directe omgeving** Indien initiatiefnemers en eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan is het niet uitgesloten dat de gemeente regie neemt voor de verdere planvorming. Als de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond kan uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op de eerste 2 vragen hebben wij geantwoord dat het slopen van onze flatgebouwen en de drive-in woningen nooit zonder instemming van de eigenaren kan plaatsvinden. In de toelichting op de buurtkaart van het wijkbericht april 2024 staat namelijk: *Wij verzoeken u onomwonden aan ons te bevestigen dat indien voor sloop/nieuwbouw bij een plan of initiatief geen overeenstemming met eigenaren wordt bereikt, nooit zal worden overgegaan tot een onteigeningsprocedure.* Op vraag 3 hebben wij geantwoord dat ondanks de roodgekleurde zone wij het ons niet kunnen voorstellen dat er in de openbare binnentuinen gebouwd gaat worden. Deze binnentuinen zijn recentelijk na 60 jaar vanuit het project Groene Lint aangepakt met een kwalitatieve verbetering van het groen en met speelfaciliteiten. Per saldo is er meer groen bijgekomen door delen van het trottoir en enkele parkeerplaatsen te verwijderen. *Wij willen bevestiging dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd.* Ons woongebied langs de Zamenhofdreef, tegenover het winkelcentrum Overvecht, is stedelijk bebouwd met een 6-tal flatgebouwen van elk 9 verdiepingen (8 woonlagen). In dit gebied is al sprake van een hoge woningdichtheid van afgerond 107 woningen per hectare, inclusief de gezamenlijke openbare binnentuinen. In het Centrumplan Overvecht komen de plannen op ca. 230 woningen per hectare en worden de groennormen niet gehaald. De openbare binnentuinen bij onze flatgebouwen en Park de Watertoren leveren een bijdrage aan de anders onhaalbare groennormen in het Centrumplan Overvecht.	urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. Wij kunnen u deze bevestiging niet geven dat de recentelijk opgeknapte binnentuinen vanuit het project Groene Lint in hun huidige vorm en omvang behouden blijven en dat daarin niet zal worden gebouwd. De rode hoogstedelijke gebieden hebben we in de aangepaste omgevingsvisie opgesplitst in rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. Dit gebied behoort tot de rood-oranje gebieden waar verdichting gewenst is. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen, waaronder de Zamenhofdreef als aantrekkelijke parkzone. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hier valt ook het door u genoemde gebied in. Door te verdichten langs deze centrale as, kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Ïn dit kader nemen wij uw suggestie om het gebied te wijzigen naar het gele gebiedstype "Woonbuurten" niet over. Wel hebben we naar aanleiding van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overwegende dat er al sprake is van een hoge woningdichtheid in het gebied van ThePatNax en dat het wenselijk is dat de openbare binnentuinen voor de huidige bewoners en toekomstige bewoners in het Centrumplan Overvecht worden behouden, is de rode markering van het gebied niet reëel en ongewenst met het oog op de kwaliteit en leefbaarheid. *Wij zien het gebied waarin de ThePatNax is gelegen, gezien de aanwezige woningdichtheid en toekomstige uitbreiding van het naastgelegen Centrum Overvecht, als een gewone buurt waar gezocht kan worden naar verbeteringen, maar waar geen plek is voor extra hoogbouw. Gebied wijzigen naar gele kleur!* Wij vernemen graag uw schriftelijke reactie op alle vragen/opmerkingen die cursief in blauw zijn afgedrukt.	participatie de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. Het door u genoemde gebied valt binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn hiervoor spelregels opgenomen voor type ontwikkeling, structuur, architectuur, programma, bouwhoogten en aangevuld met groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. Wij zien hier wel verdichtingsmogelijkheden, waarbij ingespeeld kan worden op de bestaande ruimtelijke indeling met de hoven, maar dan in een meer stedelijke compacte vorm. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Zo neemt bijvoorbeeld het groen toe in Centrum Overvecht, streven we ernaar dat het aandeel groen in de hoven ongeveer gelijk blijft. Er zal op plekken groen verdwijnen (bouwen in hoofdgroenstructuur), maar overall komt er veel groen bij in Overvecht (woonbuurten, parken versterkt groen raamwerk).
462	Hierbij willen wij graag een zienswijze indienen op het onderdeel Tigrisdreef e.o. van de Omgevingsvisie. Allereerst vinden wij de kaart van deze buurt zeer onduidelijk. Waar liggen onze woningen op het kaartje? Voor zover dit goed te detecteren valt op het kaartje, liggen onze woningen in een zone die als	De groenstrook tegenover de Aleppodreef is geen onderdeel van het gebied "Transformatie in het groen" maar maakt onderdeel uit van de groenstructuur van de Klopvaart. De Omgevingsvisie ziet deze groene en cultuurhistorische zone als te behouden kwaliteit. De omgevingsvisie

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Transformatie in het groen” wordt aangeduid. Aan de groenstrook langs de Klopvaart. Volgens pagina 176 van het MER rapport Is de Klopvaart een rijksmonument evenals de nabijgelegen Forten de Gagel en de Klop. Deze forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk onderdeel van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterlinie. Monumenten en cultuurhistorisch waardevolle objecten, ensembles en gebieden staan niet op zich, maar zijn ingebed in hun omgeving en staan daarmee in wisselwerking. Deze wisselwerking onderkennen legt een basis voor een wederzijds positieve ontwikkeling en voorkomt ‘ongelukkige’ ingrepen die achteraf worden betreurd, maar moeilijk te herstellen zijn (zie de zienswijze van de Historische Vereniging Oud-Utrecht, commissie Cultureel Erfgoed). In “Transformatie in het groen” kan volgens de definitie in de Omgevingsvisie gebouwd worden. Wij maken er bezwaar tegen wanneer de groenstrook t.o. de Aleppodreef en grenzend aan de Klopvaart, als mogelijk bouwgebied aangemerkt zou worden. Deze discussie is al eerder gevoerd tijdens de ontwikkeling van gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt. Toen heeft de gemeenteraad ermee ingestemd dat op de groenlocatie Aleppodreef (dit gold ook voor de Papyrusdreef) geen extra woningen gebouwd gingen worden. Zie de bijlage d.d. 23 november 2009. Nu wordt aan de Omgevingsvisie gewerkt, maar onze argumenten tegen bebouwing zijn nog steeds dezelfde. En zelfs nog versterkt doordat in 2021 de Klopvaart tot Unesco Werelderfgoed uitgeroepen is. Wij missen in de ontwerp-omgevingsvisie een visie op het cultuurhistorisch erfgoed verder dan het behoud van rijksmonumenten. Wij zijn van mening dat het van belang is om de cultuurhistorische waarden vanuit hun wisselwerking met de omgeving en hun mogelijkheden voor een wederzijds positieve ontwikkeling te bezien.	maakt hier geen bebouwing mogelijk. De groen-oranje gebieden "transformatie in het groen" hebben tot doel het groen en buitenruimte te verbeteren. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit kwalitatief en kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar en doorwaadbaar groen, behoud ecologische structuur. Wat hierin de (on)mogelijkheden zijn is maatwerk per plek. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "groene buurtranden".

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ter toelichting: Onze woningen aan de Aleppodreef (nrs. 1 t/m 13) zijn gelegen aan de groenstrook langs de Klopvaart. De overige woningen aan de Aleppodreef (nrs. 14 t/m 28) vormen een buurtje 2 met 21 woningen, dat overloopt in de Seoeldreef. Die eindigt bij de Yokohamadreef, waar zo te zien ook de zone van “Transformatie in het groen” eindigt. Op de groenstrook tegenover de woningen Aleppodreef 1 t/m 13 staat geen bebouwing. Wij vinden de definitie van “Transformatie in het groen” nogal vaag, reden waarom wij deze bezwaarbrief schrijven. De groenkwaliteit is volgens die definitie laag door verrommeling van bebouwing, verharding hekwerken. Er worden kansen gezien om door herstructurering van de bebouwing de kwaliteit, sociale veiligheid en de toegankelijkheid van het groen te verbeteren. Wij zijn van mening zijn dat deze definitie niet van toepassing is op de groenstrook t.o. Aleppo 1 t/m 13. De groenstrook ziet er prachtig uit, er staan bomen, langs de Klopvaart staan bomen. Kortom, een prachtig stukje natuur, dat bovendien tot het Unesco Werelderfgoed behoort, want liggend langs de Hollandsche Waterlinie. Ook is het een ecologische verbindingszone. Deze groenstrook is een belangrijk rustpunt in onze woonomgeving. Het gebied wordt veel gebruikt om te wandelen door omwonenden, die van de natuur genieten. Mensen ontmoeten er elkaar, waardoor het ook een sociale functie heeft. In deze omgeving met 10-hoog flats is het van groot belang dat bewoners een stukje buiten kunnen wandelen. Al is het alleen al om gezondheidsredenen. Verder is het belangrijk dat dit stukje groen behouden blijft omdat er behoefte aan groen is in deze omgeving met 10-hoog flats. Belangrijk is dat een deel ervan hondenuitlaatplaats is, een functie die niet kan verdwijnen in verband met het welzijn van honden en hondenbezitters.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit stukje groen langs de Klopvaart moet behouden blijven en mag niet bebouwd worden. Zeker omdat het grenst aan een Rijksmonument dat behoort tot Unesco Werelderfgoed en de Hollandsche Waterlinie en daarmee in wisselwerking staat.	
463	Hierbij delen we graag onze reactie op de ontwerp-omgevingsvisie Overvecht. Allereerst; wat een mooie visie! We kunnen ons grotendeels vinden in de plannen die er toekomstbestendig en fijn voor de wijk uitzien. Wel hebben we 2 grote zorgen die we bij dezen graag delen: **1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** Wij wonen zelf in deze straat en los van ons eigen prettige en rustige uitzicht dat verloren zal gaan door de HOV voor de deur zal de veiligheid en rust in de buurt met name voor ouders met jonge kinderen en ouderen sterk afnemen. Verder is een groot deel van het park incl. speeltuin, voetbalveld en schaatsbaan nu goed bereikbaar vanuit de wijk, wat niet het geval zal zijn met de HOV lijn er direct tussen. Daarom stellen we voor de HOV over bestaande grote wegen (Moezeldreef en Marnedreef) te laten lopen, wat tevens enorm veel extra kosten zal besparen. We waarderen de focus op groen in de plannen en denken dat het huidige Park de Watertoren groot genoeg is om uit 2 delen te laten bestaan, zoals nu het geval is. **2. Toegang tot de operabuurt** We kunnen ons erin vinden dat de auto een minder prominente plek in de stad moet hebben in de toekomst (lagere snelheden, meer drempels, etc.). Echter, als wij de plannen goed begrijpen dan blijft er per buurt maar 1 hoofdtoegangsweg voor auto's beschikbaar en dat lijkt ons a) niet veilig en b) niet toegankelijk voor de diversiteit aan inwoners die voor hun (essentiële) beroep vaak afhankelijk zijn van de auto/busje (vaak zonder de luxe om ook thuis te kunnen werken).	**1. De HOV lijn over de La Bohèmedreef** In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaats worden. De suggestie om de HOV lijn over de bestaande Moezeldreef/Marnedreef te laten lopen is ook onderzocht. Hier is niet voor gekozen omdat het park hierdoor meer opgedeeld wordt. **2. Toegang tot de operabuurt** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We zouden het op prijs stellen als jullie bovenstaande mee kunnen nemen in jullie afwegingen. Vast hartelijk dank, en fijn ook dat we zoals we begrijpen geïnformeerd zullen blijven over de toekomstige stappen.	
464	Wat betekent Tuinvereniging “Ons Genot “voor mij? In 2001 ging ik mijn dochter ophalen bij een vriendinnetje waarvan de ouders een tuin hadden bij “Ons Genot”. Komend uit de binnenstad van Utrecht vond ik het inderdaad een genot. Wat een rust en ruimte. Wat veel prachtige bomen die rondom het complex lagen. Wat een mooi stukje natuur. Wat een diversiteit aan tuinen. Al snel daarna stonden wij op de wachtlijst en na anderhalf jaar werd ons wachten beloond. In de ruim 20 jaar is de betekenis van de tuin voor mij deels veranderd. Was het in eerste instantie een plek voor ons om onze gedachten te verzetten, plannen te maken voor een nieuw tuinontwerp, met kinderen en vrienden de vrije tijd door te brengen op deze bijzondere plek is het de laatste jaren daarnaast vooral ook een plek om samen met anderen van de vereniging iets moois neer te zetten. Bijvoorbeeld door samen met anderen dahlia’s op te kweken en die in een groots opgezette tentoonstelling in een weekend in augustus/september aan anderen te tonen. Veel mensen van buiten de vereniging kwamen dan ook op het complex, inclusief de toenmalige burgemeester van Utrecht, Jan van Zanen, die een groot liefhebber van dahlia’s was. Behalve dahliatentoonstellingen werd er ook elk jaar een lathyrus en een chrysantententoonstelling georganiseerd die ook elk op veel bezoekers van buiten de vereniging konden rekenen. Op dit moment zijn er geen grote tentoonstellingen meer, wellicht in de toekomst wel weer want de liefde voor dahlia’s is bij veel leden, ook nieuwe leden wel aanwezig.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De laatste jaren richt mijn aandacht zich vooral op natuurlijk tuinieren en zet ik mij samen met anderen in om o.a. bio tuinaarde, veenvrije potgrond, organische mest en bijvoorbeeld wormenmest te verkopen in de tuinwinkel op ons complex. Bijzonder te merken dat ook mensen van buiten de vereniging “Ons Genot” weten te vinden op zaterdagmorgen wanneer de winkel open is. De biologische groenten die door een vrijwilliger worden gekweekt in de grote kas en als kleine plantjes op zaterdag worden verkocht spelen hier ook een belangrijke rol in! Er is op het tuincomplex veel kennis aanwezig op het gebied van natuurlijk tuinieren, het goed verzorgen van de bodem en het bodemleven. Ik doe daar zeker ook mijn voordeel mee en draag deze kennis ook weer over aan familie en vrienden buiten het complex. Het goed verzorgen van de tuin vertaalt zich tenslotte in een prachtig complex waar veel bijzondere insecten, reptielen (ringslang) ooievaars (al een aantal jaren een nest) bijzondere (inheemse) planten zich een plek hebben weten te veroveren. Ik moet er niet aan denken dat dit een grote grasmat wordt met witte lijnen, doelpalen en 24 paar voeten die hier over het gras denderen, aangemoedigd door enthousiaste fans. Wat een verarming! Liever zou ik zien dat het complex behouden blijft voor alle leden, de jonge gezinnen die net begonnen zijn op het complex en nog zoveel plannen hebben maar ook dat we er met elkaar voor kunnen zorgen dat nog veel meer mensen het tuincomplex gaan leren kennen. Dat we wandelaars wellicht kunnen inspireren door de grote diversiteit aan tuinen op ons mooie complex met al dat groen, net zoals dat met mij ruim 20 jaar geleden is gebeurd!	

Nr.	Reactie	Antwoord
465	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om mijn mening en zorgen te delen over de omgevingsvisie Overvecht. Allereerst wil ik aangeven dat ik het initiatief van een omgevingsvisie voor de hele wijk een goed initiatief vind. Er is duidelijk een meerjarenplan voor de hele wijk opgesteld en die werkwijze vind ik goed. Echter ik heb ook meerdere bezwaren en zorgen rondom de plannen die er nu liggen. Eerst volgen hier mijn opmerkingen over het gebied waar ikzelf woon: buurt Zambesidreef, gedeelte aan het begin van de Carnegiedreef: Zelf woon ik inmiddels 10 jaar met erg veel plezier en tevredenheid in de 10-hoog flat aan de Kwangodreef (de flat die aan de achterkant uitkijkt op het parkje van de Antilopedreef gelegen aan de Carnegiedreef). In de omgevingsvisie staat mijn flat en parkje samen met de parkjes en flats links en rechts van onze flat ingekleurd als rood, hoogstedelijk gebied waar extra woningen bijgebouwd kunnen worden. Nu ben ik niet perse tegen extra woningbouw. Ik snap heel goed dat er vanwege de woningnood extra woningen bijgebouwd moeten worden, ook in Overvecht. zelfs in het stukje waar ikzelf woon (dat gebeurt nu al bij de Ivoordreef). Maar ik maak me bij deze plannen wel zorgen over de leefbaarheid van de mensen die er nu al wonen en ook de mensen die erbij komen wonen. Als ik nu uit het raam van mijn tussenwoning kijk (dat is richting de Carnegiedreef), kijk ik naast de hele mooie, hoge bomen van het parkje uit op 5 andere 10-hoog flats. Wat ik daarmee wil aangeven is, dat dit deel van de wijk al heel erg dichtbevolkt is. Ik vraag me echt af waarom het de gemeente het een goed idee lijkt om dat heel erg dichtbevolkte gebied nog drukker te maken. De overlast die nu door bewoners wordt ervaren, komt vooral door dat er al erg veel mensen op een klein stukje grond wonen. In de plannen worden dit alleen nog maar meer mensen en ik denk dat de overlast daardoor ook echt alleen maar erger wordt en de leefbaarheid afneemt. Het kan er dan straks wel gelikter uitzien, maar het wordt echt nog drukker en dat geeft gewoon meer overlast. Bovendien vraag ik me af waarom de extra woningen gebouwd moeten worden op een plek waar het al zo	Goed te horen dat u met veel plezier woont in Overvecht. In uw reactie komen zorgen aan bod over leefbaarheid, inwonerdichtheid, hoogstedelijke gebieden en behoud van de groene rustige binnenhoven, uitzicht, hittestress, bouwhoogten en de effecten ervan. En u geeft 3 voorwaarden aan waarmee u met wat extra bebouwing zou kunnen leven. Hierna zal elk aandachtspunt worden beantwoord: We streven er naar dat elke ruimtelijke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk

Nr.	Reactie	Antwoord
	dichtbevolkt is en niet op een plek waar de bevolkingsdichtheid minder is. Het voelt een beetje of ons deel van de wijk wordt opgeofferd om het in andere delen van de wijk leefbaarder te maken. Nu wordt het verkocht in deze omgevingsvisie als dat het een bruisend hoogstedelijk gebied wordt, maar als huidige bewoner ben ik daarvoor 10 jaar geleden niet op deze plek komen wonen. Als ik dat had gewild, was ik wel ergens anders gaan wonen. Ik woon nu in een fijne woonwijk en ik wil graag in een leefbare, fijne woonwijk blijven wonen. Bovendien maak ik me ook wel zorgen dat een verdere verstedelijking zorgt voor nog meer hitte in de zomer, want de hitte blijft nu al erg hangen tussen alle hoogbouw. Bovendien geeft de legenda kleur rood ook aan dat er de mogelijkheid is voor sloop en nieuwbouw. Zoals eerder gezegd woon ik met heel veel plezier, al 10 jaar in mijn woning en ik zou het echt verschrikkelijk vinden als mijn flat gesloopt wordt voor nieuwbouw. Ik zou heel graag nog vele jaren in mijn huidige woning willen wonen. Ik weet dat niet alleen de gemeente hier uiteindelijk over gaat, maar mijn woningbouwcorporatie, echter ik wil het hier ook aangeven. Als er in ons stukje toch extra huizen bijgebouwd moeten worden (wat waarschijnlijk de realiteit is), dan zou ik er mee kunnen leven dat er aan de plint (de kant van het parkje aan de Carnegiedreef) extra hoogbouw gebouwd wordt, mist er aan de volgende 3 voorwaarden wordt voldaan: 1) De Carnegiedreef daadwerkelijk een groenstrook wordt met busbaan en geen weg meer is voor "normaal verkeer", zodat we niet én met extra huizen (en de overlast die daarvan komt) zitten én we ook de overlast houden van een drukke verkeersstraat die de Carnegiedreef nu is. Dus niet dubbel inleveren op onze woonomgeving. 2). Het parkje (grotendeels) behouden blijft inclusief de hoge bomen die er nu voor zorgen dat ik woonende op de 9e verdieping toch het idee heb dat ik in het groen woon, terwijl ik in zeer dichtbevolkt gebied woon. Het parkje is de gedeelde achtertuin voor de bijna 200 huishoudens die er direct aan wonen. Hier kunnen onze kinderen veilig spelen terwijl we	aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) Hoogstedelijke gebieden en groene binnenhoven Na aanleiding van de participatie en de zorgen over de groene hoven en hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit de flat zicht op ze hebben. Zeker na de opknapbeurt van "Het Groene Lint" wordt het park intensief gebruikt door de bewoners die allemaal geen tuin hebben, maar alleen een balkon. Ook is dit de plek waar we tijdens hete zomers verkoeling vinden, als het in onze huizen erg warm wordt. Dit is het enige groen waar ik op uitkijk in mijn tussenwoning. Deze parkjes zijn dus heel erg belangrijk voor ons en voor mij is het een van de belangrijkste redenen dat ik er met veel plezier woon. 3). De nieuwe hoogbouw is niet massief 50 meter hoog. Als we als een soort van compensatie voor de nieuwe hoogbouw de groenstrook van de Carnegiedreef krijgen, dan is het ook wel prettig als we daar vanuit onze huizen iets van kunnen zien en niet alleen uitkijken op een muur van 50 meter hoog, die ook een groot deel van ons zonlicht tegenhoudt. Liever heb ik het zelf zo laag mogelijk, maar waarschijnlijk wordt de nieuwbouw aan de Carnegiedreef hoge hoogbouw. In dat geval zou een getrapte gevel wel erg prettig zijn. Dan heb ik voor de Zambesidreef e.o. nog een paar meer algemene opmerkingen: * Voor het gedeelte van de buurt grenzend aan de Einsteindreef staan er veel veranderingen ingetekend of zijn al aan de gang (Ivoordreef, ZONOR gebied en in de omgevingsvisie het roodgekleurde gebied waarin ik dus woon). Ik ben als bewoner een beetje bang dat we de komende 15 jaar in een grote bouwput wonen en ik vraag me af of de gemeente daar ook rekening mee houdt. We hebben nu ook al geluids- en bouwoverlast van de grote renovatie van de flats aan de overkant van de Carnegiedreef en de werkzaamheden aan de Ivoordreef. Begrijp me goed, ik ben niet tegen renovatie of wijkverbetering, maar bij deze plannen lijkt het erop dat we jarenlang overlast hebben. Dus ik zou graag willen dat jullie daar ook oog voor hebben en rekening mee houden, zodat dit beperkt blijft. * Mijn huisartsenpraktijk Dokters op Dreef (voorheen huisartsenpraktijk Carnegiedreef) is gevestigd in het parkje van de Giraffedreef. Dit is een	meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. Afhankelijk van de huidige situatie zal het groen ter plekke: - kunnen toenemen (Overvecht Centrum), - ongeveer gelijk blijven (bijvoorbeeld groene hoven) - afnemen (bouwen in de groene hoofdstructuur), wetende dat je in de hele wijk (buurten, groen raamwerk,…) veel meer groen gaat toevoegen. Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht verandert. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder

Nr.	Reactie	Antwoord
	hele fijne huisartsenpraktijk en ik hoop dat de gemeente hen vervangende huisvesting dicht in de buurt beschikbaar stelt als ze vanwege de wijkverbeteringen uit hun huidige huisvesting weg moeten. Dan nu nog wat algemene opmerkingen: * In de plannen worden veel doorgaande wegen afgesloten. Ik maak me serieus zorgen over de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk. Vooral ook voor mensen die bijvoorbeeld voor het bezoek aan een zorgverlener van de ene buurt in Overvecht naar de andere moeten en die dit niet per fiets of lopend kunnen. Ik ben zelf helemaal voor de wijk minder auto georiënteerd maken, maar als al het autoverkeer dat van het ene deel van de wijk naar een ander deel van de wijk moet via de ringweg moet, dan houd ik echt mijn hart vast. Ik ben bang voor net zo'n verkeersopstopping die nu al regelmatig bij de Marnixstraat voor problemen zorgt. * Ik denk dat er in de wijk best een aantal parkeerplaatsen kunnen verdwijnen om de wijk bijvoorbeeld groener te maken. Maar in deze wijk wonen veel mensen die onregelmatige diensten werken (vroege of late diensten in de zorg, vroege diensten bij PostNL). Als deze mensen (vooral vrouwen) in het donker ver moeten lopen naar hun geparkeerde auto, die ze nodig hebben omdat op hun werktijden het OV niet rijdt, dan kan dat zorgen voor een groot gevoel van onveiligheid. Ik denk dat het belangrijk is dat de gemeente zich realiseert dat veel mensen in Overvecht geen 9 tot 17 kantoorbaan hebben en parkeren voor hun eigen flat dus geen extreme luxe is, maar noodzakelijk. * Ik zou graag zien dat er ook een goede en snelle busverbinding komt richting het USP. Er studeren ook veel in Overvecht wonende jongeren aan de universiteit en hogeschool. Voor corona was er tijdelijk een directe verbinding tijdens de ochtend- en avondspits. Het lijkt me wenselijk dat deze verbinding in de toekomst terugkeert. * Een van de kenmerkende dingen van Overvecht zijn de pierenbadjes die in de zomer altijd intensief gebruikt worden voor verkoeling door	plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt groene parkzone De Carnegiedreef-Zamenhofdreef transformeert naar een aantrekkelijke, bruikbare, groene, autovrije parkzone met een HOV-lijn. Fietsers en wandelaars krijgen hier ruimbaan. Dit en begeleidende bebouwing aan de Centrale as zorgt er voor dat de binnenhoven rustiger worden. De Carnegiedreef-Zamenhofdreef wordt levendiger en aangenamer met voorzieningen, wandelende, fietsende en recreërende mensen. De nota geeft richting, maar het is niet de bedoeling dat alles in één keer wordt uitgevoerd. We begrijpen uw zorgen goed; langdurige bouwoverlast kan een flinke impact hebben op uw leefomgeving. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie blijven we aandacht hebben voor een evenwichtige planning en zoeken naar manieren om de hinder voor omwonenden te beperken. Wij willen het voorzieningenniveau in Overvecht gelijk houden en waar mogelijk verbeteren. Mocht dit bij de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht aan de orde komen dat de huisartsenpraktijk aan de Giraffedreef daar niet kan blijven, dan wordt in nauwe samenwerking met eigenaar en huurders gezocht naar een geschikte alternatieve locatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	jonge kinderen. Ik zou het erg op prijs stellen dat deze behouden blijven, of in het geval van de Ivoordreef weer terugkomen. Na deze lange opsomming van zorgen en bezwaren wil ik tot slot meegeven dat ik veel dingen in de omgevingsvisie positief vind. Zo vind ik het bijvoorbeeld erg goed dat het gebied rondom het winkelcentrum Overvecht en het station Overvecht worden aangepakt en opgeknapt.	Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een snelle busverbinding richting Utrecht Centrum/ Centraal en richting Utrecht Oost/USP. De spetterbadjes blijven behouden, ze zijn inderdaad erg belangrijk voor verkoeling tijdens hete zomerdagen. Bij de Ivoordreef komen het pierenbadje terug in het gebied.
466	**A.g.v. alle afbeeldingen zijn de gehele zienswijzen in bijlage 2 opgenomen.** <u>Zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht</u> Op 8 april heeft het college de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht ter visie gelegd voor inspraak. Hierbij maken wij aan u onze zienswijze kenbaar op deze ontwerp-Omgevingsvisie. **1. Positionering CVvE** De Coöperatieve Vereniging van Eigenaren in het Winkelcentrum Overvecht U.A. (hierna: de CVvE) is belast met het beheer van alle collectieve voorzieningen in het winkelcentrum Overvecht en het bewaken van het collectieve belang van al haar leden. Daarnaast heeft de CVvE eind 2022, met instemming van haar Algemene LedenVergadering, een intentieovereenkomst gesloten met de gemeente Utrecht met als doel om de haalbaarheid te onderzoeken van een Herontwikkelplan voor het gebied van het winkelcentrum, als significant onderdeel van het Masterplan Overvecht Centrum. Binnen het areaal van het bestaande winkelcentrum zijn ruim 50 vastgoedeigenaren (verplicht) lid van de CVvE. Het winkelcentrum omvat ruim 100 winkels en horecazaken. Bij elkaar zorgen deze winkels en horecazaken voor zo'n 1.000 banen. Daar is nog niet de	<u>Reactie op zienswijze op ontwerp omgevingsvisie Overvecht</u> *1. Laat betrekken CVvE* De CVvE is inderdaad pas later betrokken bij het proces van de omgevingsvisie Overvecht, omdat wijkberichten zijn gestuurd naar adressen in de wijk Overvecht, en per abuis niet naar de eigenaren van het winkelcentrum met een adres buiten Overvecht. U bent betrokken vanaf de presentatie van de eerste versie van de omgevingsvisie Overvecht in oktober/november 2023. Daarna hebben wij ook een aantal keren apart gesproken met vertegenwoordigers van de CVvE, zodat u uw zorgen duidelijk onder onze aandacht kon brengen. *4. De twee varianten - PlanMER* De reacties op het planMER zijn beantwoord in onze reactie op de zienswijze op het planMER hieronder. *5.De twee varianten en het participatieproces* Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Zoals u ook aangeeft, blijkt bij sommige thema's, zoals vergroenen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	indirecte werkgelegenheid in meegeteld,zoals bij toeleveranciers, onderhoudsbedrijven, schoonmaak, etc. Daarmee is winkelcentrum Overvecht een belangrijke maatschappelijke factor in de wijk. Zeer laat aangehaakt Als eigenaren hebben wij vanuit het team Omgevingsvisie van de gemeente bij de opeenvolgende participatierondes 1 in 2023 géén uitnodigingen, wijkberichten, enquêtes of wat dies meer zij ontvangen! Dat wordt misschien verklaard door het feit dat een eigenaar van een winkelpand zijn of haar postadres op een andere plek heeft dan het winkelpand. Maar betekent wel dat wij pas zeer laat in het proces door de gemeente op de hoogte zijn gebracht. Pas in september ’23 kregen wij van het team Masterplan Overvecht Centrum bericht over informatiebijeenkomsten over de Omgevingsvisie Overvecht. Twee zienswijzen In de voorliggende zienswijze gaan wij in op de ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht: de onnavolgbaarheid van de keuze voor Variant 1 als basis voor de ontwerp-Omgevingsvisie, de vooringenomenheid van de opsteller, onze kanttekeningen bij het participatieproces, de verwachte negatieve – maar niet onderzochte! – maatschappelijke en economische effecten van keuzes op gebied van mobiliteit, de ontbrekende randvoorwaarden voor die keuzes, en onze oproep om één stapje terug te doen zodat gekomen wordt tot een best of both worlds-variant waarmee de ambities en doelen van de Omgevingsvisie bereikt worden zónder de negatieve effecten. In een separate zienswijze gaan wij in op het PlanMER: de omissies, onjuistheden, tekortkomingen (zowel inhoudelijk als procedureel) en de vooringenomenheid van de opsteller. Beide zienswijzen dienen als complementair aan elkaar te worden beschouwd. **2. Masterplan Overvecht Centrum: het doelenkader**	betere verbindingen, het draagvlak groot. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij veel Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de omgevingsvisie aangepast op de inbreng vanuit Overvechters. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. We hebben alle meningen en belangen zo transparant mogelijk in beeld gebracht, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze* U geeft aan hoe opbrengst uit de participatie wel of niet is meegenomen in opeenvolgende fases. Het klopt dat de tussenproducten niet altijd één op één de opbrengst van de participatie weerspiegelen. De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. *7/8/9. Reistijd, autobereikbaarheid en variant 1* Bij het maken van de (ontwerp) omgevingsvisie en het masterplan Overvecht Centrum is ook gekeken naar het effect van ingrepen op de reistijd. Effecten specifiek voor Overvecht Centrum zijn ook met u besproken. Verder is ook, zoals ook door u benoemd, gezamenlijk opdracht gegeven voor een onderzoek naar de economische effecten en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alvorens in te gaan op de ontwerp-Omgevingsvisie, nemen wij u graag mee in de kaders en uitgangspunten van het Masterplan Overvecht Centrum, die voor de CVvE (en voor alle andere partijen die meedenken en -investeren in de planvorming van het Masterplan) vanaf de start op tafel liggen. Het proces is in 2022 gestart met het opstellen van de Gebiedsopgave (‘stuurdocument voor het Masterplan’) voorzien van een Doelenkader. Het derde hoofdaspect van het Doelenkader is Mobiliteit. Als één van de twee doelen is daarbij geformuleerd: 3.2 Goede publieke bereikbaarheid en toegankelijkheid: “De goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van het gebied maakt het aantrekkelijk en eenvoudig om het gebied te bezoeken. Naast een comfortabele verbinding via het openbaar vervoersnetwerk, is het gebied ook goed bereikbaar voor voetgangers, fietsers en auto’s.” Eind 2022 is de Ruimtelijke Basisstructuur tot stand gekomen, als opstap voor het Masterplan. Bouwsteen nummer 1 voor die Ruimtelijke Basisstructuur is ‘Verbonden centrum (er naar toe gaan en er komen)’. Over de verschuivende aandacht voor modaliteiten is gezegd: “Toen Overvecht werd gebouwd dacht iedereen dat de auto het antwoord was op alles. Daarom kreeg de auto in de stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke plannen veel ruimte. Dit zien we terug in de ruime opzet van de wijk, met brede dreven en grote parkeervelden. Tegenwoordig zien we dat de auto voor sommige dingen zeker een goed vervoersmiddel is, maar dat hij ook erg veel ruimte inneemt. Daarom hebben we veel aandacht voor andere vervoersmiddelen: de voetganger, fiets en OV. Het betekent niet dat de auto helemaal verdwijnt; het centrumgebied en zijn functies blijven goed bereikbaar met de auto. Maar veel aandacht gaat in de oversteekbaarheid van de omliggende straten en het voor alle leeftijden goed toegankelijk maken van het gebied.” Op bovenstaande twee kaartjes is de structuur weergegeven van de OV-haltes en van het stedelijke en lokale autowegennet zoals opgenomen in de Ruimtelijke Basisstructuur voor het Masterplan. Te	doen we op dit moment mee aan een breder onderzoek naar mobiliteit en bestedingen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie paragraaf Veilig en verbonden. Met de verandering van een aantal knips tussen de buurten naar mogelijk locaties voor aanvullende maatregelen wordt het met name voor bewoners mogelijk om toch een kortere route te kiezen in plaats van om de wijk heen. Ook hebben buurten hiermee meer dan één in-/uitgang. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de verdieping van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Juist ook voor kortere verplaatsingen zien we door het investeren in goede alternatieven voor de auto ook veel kansen voor een verschuiving van de auto naar lopen, fietsen en openbaar vervoer. *10. Omgevingsvisie Overvecht deel B* Uitvoeringsstrategie De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren. In de definitieve omgevingsvisie worden deze knips echter niet langer

Nr.	Reactie	Antwoord
	zien is dat de lokale autoverbindingen (rood pijltje in de legenda) hier het uitgangspunt zijn! **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht** De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende varianten in het participatieproces benoemd zijn, maar daarover later meer. Variant 1: 'Transformatieve ontwikkeling'. Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden. (citaat PlanMER) Variant 2: 'Organisch optimaliseren'. In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur. (citaat PlanMER) **4. De twee varianten - PlanMER** Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's.	vastgelegd en zijn ze ook niet noodzakelijk gekoppeld aan de vervanging van de riolering. Omdat we de openbare ruimte in één keer goed willen aanleggen, volgen we bij herinrichtingen wel de planning van de rioleringsvervangingsopgave. Deze planning is echter nog niet vastgesteld. In de beleidsnota bieden we inzicht in de fasering van de verschillende ontwikkelingen. Dit inzicht is niet bedoeld om exacte jaartallen te bepalen per ontwikkeling, maar om de onderlinge afhankelijkheden en prioriteiten te beschrijven. In de aanvulling MER is het onderscheid tussen de alternatieven 1 en 2 verder beschreven. *Onderbouwing mobiliteit* Vanwege de gewijzigde inzichten met betrekking tot de knips, is dit hoofdstuk gedeelte herschreven. Zie ook 7/8/9 hierboven. *Relatie knips – NRU* In de genoemde NRU-studie die nu wordt uitgevoerd, wordt nadrukkelijk gekeken naar de effecten van de maatregelen uit de omgevingsvisie. Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. *Ontwikkelrichting woonsamenstelling Zamenhofdreef e.o.* Het percentage sociale huur in Zamenhofdreef is op dit moment 22%. Dat is een stuk lager dan gemiddeld in Overvecht en dan het stedelijk gewenste gemiddelde van 35%. Bij het toevoegen van woningen in het centrum vinden we het daarom belangrijk dat dit percentage groeit.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Die leggen wij bloot in de hierboven benoemde aparte zienswijze op het PlanMER. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor Variant 1 allerminst een logische keuze is. Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij in de separate zienswijze signaleren, dan zou Variant 2 óók beter scoren op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Het lijdt geen twijfel dat het totale scorebeeld in het PlanMER nog meer in het voordeel van Variant 2 zal wijzen indien bovengenoemde aspecten (alsnog) worden meegenomen in de beschouwing. Zie voor een onderbouwing van het bovenstaande onze separate zienswijze op het PlanMER. **5. De twee varianten en het participatieproces** Participatierondes. In een aantal rondes heeft de gemeente de wensen en ideeën van bewoners opgehaald en zijn er mogelijke uitwerkingen van de verschillende deelaspecten geschetst en voorgelegd. Bij een groot aantal deelaspecten is het beeld ófwel: • dat er geen principiële of grote verschillen zijn tussen Variant 1 en Variant 2, en dat men de geschetste denkrichting (dus van de beide Varianten) ondersteunt, ófwel • dat de meningen breed verdeeld liggen, zoals bijvoorbeeld over de vraag of de verdichting geconcentreerd zou moeten plaatsvinden of meer verspreid door de wijk. Maar bij het deelaspect 'Veilig en verbonden' komt een duidelijk beeld naar voren: dat men enerzijds zoekt naar vergroting van verkeersveiligheid, lagere snelheden, minder doorgaand verkeer dat	*11.* De tussenproducten in de verschillende fases zijn niet alleen gebaseerd op de opbrengsten vanuit de participatie, maar bijvoorbeeld ook op basis van verder onderzoek, ontwerpstudies en voortschrijdend inzicht. Daarbij zijn soms andere keuzes gemaakt dan vanuit de participatie naar voren kwam. Ook hierbij geldt dat we deze keuzes zo transparant mogelijk hebben weergegeven, zodat de gemeenteraad uiteindelijk een besluit kan nemen. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken. *Relatie NRU – Variant 1* Met de aangepaste visie ten aanzien van de knips zullen de verkeerstoenames op de NRU minder zijn dan uit de eerdere modelberekeningen is gekomen. De gekozen aanpak met monitoring en mogelijk aanvullende maatregelen biedt flexibiliteit om maatregelen later te bepalen. *Detailhandel op bedrijventerrein* In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is geen onderscheid gemaakt tussen perifere detailhandel en detailhandel. In de gemengde zone staan wij detailhandel toe. Voorgestelde tekstpassages zijn niet toegevoegd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen bestemming heeft in de wijk, betere oversteekbaarheid en meer ruimte voor fietsers en voetgangers, maar dat men anderzijds het behoud wil van de autoverbindingen tussen buurten en wenst dat de buurten ook goed voor auto's ontsloten blijven. Er is in (grote) meerderheid negatief response gegeven op de suggestie om allerlei 'knips' in het autonetwerk te leggen waardoor men bij autogebruik te maken zal krijgen met omrijden, langere reistijden naar voorzieningen in de wijk en flinke kans om vast te komen staan in de eigen wijk. Men heeft een duidelijke voorkeur 2 voor het versmallen van buurtstraten (aanpassing wegprofielen) in plaats van het leggen van knips. Daarmee kan zonder meer gesteld worden dat uit de participatierondes blijkt dat bewoners in (grote) meerderheid tegenstander zijn van dit onderscheidende aspect van Variant 1, namelijk de radicale ingrepen in het autonetwerk. Men vraagt de verkeersveiligheid te vergroten, de snelheden te verlagen etc. door aanpassingen van de wegprofielen én om daarbij de interne autoverkeersstructuur en onderlinge verbindingen binnen de wijk te behouden. Dat laatste is het kenmerk van Variant 2. Zie hieronder een illustratie van het bovenstaande beeld, uit de enquête van oktober '23. Er wordt zeer positief gereageerd op deze tekst: "Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer." Maar er wordt overwegend negatief gereageerd op deze tekst: "Met de auto kun je de buurt <naam buurt> alleen via de <naam dreef> in- en uitrijden." Hier blijkt scherp uit dat het veel uitmaakt hoe een vraag gesteld wordt, wat er wordt gecombineerd in een vraagstelling, en dus welke conclusie je mag verbinden aan bepaalde uitkomsten van enquêtes of 'ophaalrondes'. Een andere illustratie: Op p.16 van het Participatieverslag staat: "Uit verschillende gesprekken en	<u>Reactie op zienswijze op planMER</u> *Publicatie NRD* Voor de zomervakantie (op 29 juni 2023, Gemeenteblad) is er een vooraankondiging geweest van de aanstaande publicatie van de NRD in het Gemeenteblad. Wij nemen uw opmerking mee in de evaluatie van de participatie. *Aanvulling MER* Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de Aanvulling MER. De genoemde maatschappelijke en economische effecten zijn inderdaad niet onderzocht in het MER omdat dit niet past binnen de scope en het detailniveau van het MER. *Meer ruimte voor lopen, fietsen en OV, maar auto blijft welkom* Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder ‘verbeteren van de verkeersveiligheid’). Zo willen sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden.” Bij die laatste zin dringt zich de vraag op: voor wie is de gemeente? Zie bijlage 1 voor een aantal annotaties bij het participatieverslag waarmee het bovenbeschreven beeld verder wordt geïllustreerd. Wij hechten er namelijk aan dat het Participatieverslag niet alleen maar gehanteerd wordt om ‘het vinkje te kunnen zetten’ op de geleverde inspanningen (die er zeker zijn geweest), maar dat óók intrinsiek wordt gekeken wat de werkelijke inbreng is geweest (ook: in reactie op welke voorstellen of beelden). **6. In een aantal stappen naar een onnavolgbare keuze** Hieronder in vogelvlucht een weergave van wat er tijdens de verschillende fasen bij bewoners is ‘opgehaald’ en door de gemeente op tafel is gebracht om op te reageren, en de onnavolgbaarheid van de keuze om in de concept Omgevingsvisie enkel voort te bouwen op Variant 1. Uitgangspuntennotitie (raad, mei 2023). Het vertrekpunt was (citaat): Er zal spanning zitten tussen verschillende thema’s zoals bijvoorbeeld het behouden van de hoeveelheid groen en de toevoeging van woningen of het inpassen van mobiliteitsoplossingen. De Omgevingsvisie brengt de spanning in beeld zodat er door de Raad afgewogen keuzes kunnen worden gemaakt. Spoiler: de genoemde spanning is in het PlanMER inderdaad in beeld gebracht, in de ‘Onderbouwing’ (deel B) is op wankele argumenten naar een keuze toegeschreven, en in de concept Omgevingsvisie (deel A) is de spanning – dan wel een keuzemogelijkheid – geheel niet meer terug te lezen.	Deze en andere zienswijzen zijn gebruikt bij de doorontwikkeling van de omgevingsvisie. We hebben de omgevingsvisie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Een mobiliteitsaanpak waarbij monitoring en gerichte maatregelen centraal staan is nu opgenomen in de omgevingsvisie. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de omgevingsvisie. *Omgevingsvisie bevat onderdelen uit beide alternatieven* De onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. *Knips* In het onderzochte alternatief 1 was ook op de Tiberdreef en de Amazonedreef geen doorgaand verkeer mogelijk. In alternatief 1 is voor de Amazonedreef uitgegaan van een knip meer naar het westen en voor de Tiberdreef meer in Overvecht (waardoor omgeving Rubicondreef afrijdt via Mr. Tripkade). In de (ontwerp) omgevingsvisie is het autonetwerk verder uitgewerkt en zijn onder andere deze voorgestelde knips inderdaad op een andere plek gelegd dan in alternatief, maar met de verwachting dat dit niet heel veel effect heeft op de effectbeoordeling. *Groen in het gebied* De indicator 'Groen in het gebied' is beoordeeld op een vijfpuntschaal. Op deze schaalverdeling heeft het relatief beperkte verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 niet geleid tot een andere beoordelingsklasse. *Ruimtelijke kwaliteit*

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dus waar kan de raad dan nog ‘afgewogen keuzes’ over maken? Fase 1. In Fase 1 zijn veel waarden en deeloplossingen aangedragen die niet verwerkt zijn in Variant 1 en die dus niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Knips zijn in deze fase in het geheel niet genoemd door het gemeentelijke projectteam. En ook niet gevraagd door deelnemers. Fase 2. Op basis van input uit Fase 1 is door het gemeentelijke projectteam een aantal oplossingsrichtingen en uitwerkingen bedacht en aan bewoners voorgelegd. Daarbij zijn veel reacties, suggesties en nuances gegeven die niet terug komen in de concept Omgevingsvisie. Dit terwijl de belofte letterlijk luidde: De opbrengst van fase 2 wordt in fase 3 verwerkt in een contour omgevingsvisie waarover een volgende ronde participatie wordt gehouden. Fase 3. In deze fase is een ’50-70%-versie’ van de omgevingsvisie op tafel gelegd. Deze is gebracht als een resultaat van de voorgaande fasen, maar dat is aantoonbaar niet het geval. De keuzes zoals gepresenteerd in Fase 3 komen uit de lucht vallen en volgen niet als logische keuze op de eerder gepresenteerde mogelijkheden en de daarop gedane inbreng in de participatierondes. Zie bijlage 2 voor een aantal annotaties bij de ‘opbrengst’ van bovenstaande fasen. **7. Het effect op reistijd – voor bewoners** Noch in het PlanMER, noch in de ‘Onderbouwing’ (Deel B) is onderzoek gedaan naar het effect van de ingrepen in het autonetwerk (de knips) op de reistijd om als wijkbewoner met de auto bij verschillende wijk- en buurtvoorzieningen te kunnen komen. In de concept Omgevingsvisie staat over het schrappen van verbindingen tussen buurten (het kenmerk van de gekozen Variant 1) het volgende vermeld (voetnoten zijn van inspreker):	Het planMER richt zich in eerste instantie op de milieueffecten. Ruimtelijke kwaliteit is als onderscheidend effect toegevoegd om de effecten op de structuren, identiteit en herkenbaarheid van Overvecht inzichtelijk te maken. We begrijpen dat de indiener vragen heeft bij de beoordeling, omdat dit thema's zijn die op verschillende manieren kunnen worden geïnterpreteerd. Wij zien echter geen aanleiding tot aanpassing van de scores omdat: - Het grootschalig toevoegen van programma in de buurten mogelijk een groter negatief effect heeft dan knips in de wegenstructuur op de belevingswaarde. - De verschillen op de thema's identiteit en herkenbaarheid niet dermate groot zijn dat daar een verschillende effectbeoordeling tussen alternatief 1 en 2 bij horen. - Wij zien geen aanleiding om aan te nemen dat een toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes onzekerder is dan de spreiding in de wijk. *Woningtypen* Voor alternatief 1 en alternatief 2 zijn uitgangspunten bepaald t.a.v. percentages grondgebonden woningen en appartementen. Om een verdichting van 7000 woningen te behalen is er in beide alternatieven sprake van een hoog aandeel appartementen. Bij alternatief 2 is er iets meer ruimte voor grondgebonden woningen. Aangezien de alternatieven op dit punt weinig van elkaar verschillen is er ook geen onderscheid gemaakt in de uiteindelijke beoordeling van de alternatieven. De voordelen voor zowel energieverbruik als energieopwek zijn beide kanten op relatief beperkt. *CO2-uitstoot*

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Door op een aantal plekken gefaseerd geen autoverbindingen meer te maken tussen de buurten, rijdt autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU 3 om alleen het laatste stukje door de stad te rijden via de juiste route. Daarmee rijdt er alleen autoverkeer met een bestemming in de wijk, met uitzondering van de Einsteindreef 4 en Franciscusdreef. Hierdoor worden de buurten rustiger en veiliger 5. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Het gevolg van deze keuze is dat voor een aantal bestemmingen in de wijk de reistijd met de auto enkele minuten toeneemt.” De laatste volzin is een eufemistische – of beter gezegd onheuse – voorstelling van zaken. De ‘enkele’ minuten langere reistijd kan in de praktijk zomaar oplopen van nu 6 minuten naar straks 14 minuten (met uitschieters naar 20 minuten). Zie bijlage 3, met daarin enkele simpele testjes in Google Maps. Daarbij is gekeken wat het effect is van Variant 1 (de knips) op autoreistijd vanuit een aantal verschillende buurten naar ShoppingCenter Overvecht. Gekozen moment is maandag om 17 uur. Voor werkenden is dat door de week een ‘boodschappenmoment’ (hetgeen onderbouwd wordt door passentellingen in het ShoppingCenter). Toelichtend: • Op blad 2-3-4: het effect vanaf de Orinocodreef (ten westen van de Klopvaart). Te zien is, dat het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker is dan via de NRU. • Op blad 5-6-7: het effect vanaf de Amazone-Nicaraguadreef. Ook hier is het omrijden via Zuilen (langs winkelcentrum Rokade) dan nog aantrekkelijker dan via de NRU. En de reistijd gaat van gemiddeld (op dit tijdstip) 6 minuten naar 12 minuten (via Zuilen) of naar 14 minuten (via de NRU). Dat is dus veel meer dan de “enkele minuten” extra reistijd die in de Omgevingsvisie staat. • Op blad 8 een special: ook vanaf de Amazone-Nicaraguadreef, maar dan gekeken wat het doet als nog steeds de Carnegiedreef wordt afgesloten, maar er wél verbindingen tussen de buurten mogelijk blijven – in dit geval de Tigrisdreef. Dit zou dus het beeld in Variant 2 zijn. De	In het MER is de indicator CO2-uitstoot kwalitatief beoordeeld om beide alternatieven te vergelijken. Het is de vraag of er inderdaad extra autokilometers gereden worden. Wij gaan uit van een verschuiving van auto naar fiets, ov, lopen doordat de alternatieven aantrekkelijker worden ten opzichte van de auto. Niet al het autoverkeer zal omrijden. Daarbij moeten we keuzes maken en hechten we daarbij veel waarde aan verkeersveiligheid. Daarbij is de visie op de knips aangepast. *PlanMER Overvecht Centrum* Het planMER dat betrekking heeft op Overvecht Centrum loopt gelijk op met het opstellen van het Masterplan en wordt ook dan ter inzage gelegd. Hierin zijn ook specifiekere uitgangspunten bepaald die aansluiten bij het open plan proces dat voor het Masterplan is gevoerd. Bij het opstellen van het MER is er alles aan gedaan om vooringenomenheid en subjectiviteit te voorkomen. Mede door een onafhankelijk adviesbureaus het planMER te laten opstellen. In de aanvulling MER is in hoofdstuk 4 een reflectie op de milieueffecten van de laatste versie van de omgevingsvisie gegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord

reistijd wordt dan gemiddeld 9½ minuut.
• Op blad 9-10-11: het effect vanaf de Donaudreef. Hier gaat de reistijd van 4 minuten naar 11½ minuut via de NRU 6 of 9 minuten via Tuindorp (en kom je langs winkelcentrum De Gaard).

Tenslotte: er is geen onderzoek gedaan (noch in het PlanMER, noch in Deel B, de 'onderbouwing') ofde énige in- en uitgang per buurt (de 'inprikker' in Variant 1 cq in de Omgevingsvisie) voldoende capaciteit heeft voor het in- en uitgaande verkeer van elke buurt.

8. Het effect van langere reistijd voor Shopping Center Overvecht
Belang van autobereikbaarheid
Een winkelcentrum vervult een economisch-maatschappelijke functie en draagt bij aan de voorzieningenstructuur van de stad. Om economisch te kunnen functioneren is goede bereikbaarheid van groot belang. Bezoekers moeten er makkelijk kunnen komen, en zij moeten er ook willen komen.
De auto is daarbij een onmisbaar onderdeel van de totale modal split.

Huidig beeld SC Overvecht modal split
Het belang van omzet uit 'het eigen Utrecht' is in de afgelopen jaren groter geworden. Daarvoor kangekeken worden in het koopstromenonderzoek 2021 (www.kso2021.nl). Een eerste analyse laat het volgende zien. De afbeeldingen zijn ontleend aan de online tool van www.kso2021.nl.

Totale bestedingen.
Het totaal van de bestedingen in SC Overvecht is tussen 2016 en 2021 gedaald van € 158 miljoen naar€ 92 miljoen.
De toevloeiing (dat is het aandeel van de omzet van – in dit geval – buiten de gemeente Utrecht, meestens vanuit De Bilt en Stichtse Vecht) is in die periode gedaald van € 22 miljoen naar € 10 miljoen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ofwel, het aandeel ‘van buiten Utrecht’ in de totale omzet is gedaald van 14% naar 10%. Andersom is de binding (de omzet uit het ‘eigen’ verzorgingsgebied) gestegen van 86% naar 90%. Zie onderstaande Figuur. In de sector dagelijkse bestedingen is dit beeld nog sterker: daar is de binding in de genoemde periode doorgestegen van 93% naar 97%. Zie onderstaande figuur. Wat óók af te lezen is uit deze figuur, dat is dat het belang van dagelijkse artikelen (‘boodschappen’) in de totale brancheringsmix ook groter is geworden: in 2016 was ‘dagelijks’ goed voor ca. 58% van de totale bestedingen in SC Overvecht, in 2021 was dat gestegen naar ca. 65%. Dit is in lijn met een landelijk waar te nemen trend: de ‘stadsdeelcentra’ boeten in aan regionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied met een meer ‘dagelijks’ profiel. De rol van ‘niet dagelijks’ wordt kleiner, o.a. door afvloeiing naar online. Bezoekkenmerken: vervoermiddel Het aandeel van het aantal autobezoekers in het totale aantal bezoekers is in de periode 2016 – 2021 afgenomen, van 50% naar 37%. Zie onderstaande figuur. Het belang van de autobezoeker voor de totale omzet is echter groter dan de genoemde 37%, aangezien een autobezoeker minder vaak komt maar per bezoek méér besteedt dan een bezoeker te voet, per fiets of met OV. Bezoekkenmerken: bezoekmotief Wanneer we kijken naar het motief om SC Overvecht te bezoeken, dan is er één aspect dat in de periode 2016 – 2021 significant is gestegen en dat ook het hoogste scoort: het dichtst bij huis gelegen. Zie nevenstaande figuur: voor maar liefst 67% van de bezoekers (was 58%) is ‘het dichtst bij huis’ het motief om SC Overvecht te bezoeken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bezoekkenmerken: waardering Aan bezoekers van SC Overvecht is gevraagd om rapportcijfers te geven voor een hele lijst van aspecten. Van de in totaal 12 gevraagde aspecten zijn er vier aspecten waar SC Overvecht een ‘goed’ op scoort. Dat zijn: (1) bereikbaarheid fiets, (2) bereikbaarheid auto, (3) bereikbaarheid OV en (4) parkeren auto. Zie onderstaande figuur. Toch nader onderzoek Gezien het hierboven geïllustreerde belang van de autobezoeker náást de bezoeker te voet, per fietsof met OV, én het belang van nabijheid – dat wil zeggen: op korte afstand / in korte tijd bij een winkelvoorziening kunnen komen – hebben wij oprechte zorgen over de niet onderzochte effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen op het toekomstig economisch van het winkelcentrum. En daarmee, of het centrum de rol zal kunnen waarmaken die met het Masterplan wordt nagestreefd en die ook in de ontwerp-Omgevingsvisie is neergezet: een subcentrum van Utrecht met regionale functie en hét hart van de wijk Overvecht, dat met met een breed winkel- en voorzieningenaanbod veel bezoekers trekt. Daarom hebben wij, samen met het gemeentelijke projectteam Masterplan Overvecht Centrum, initiatief genomen om gezamenlijk een onafhankelijk inzicht te verwerven in de verwachte economische effecten van de bereikbaarheidsmaatregelen en meer specifiek, de in de Omgevingsvisie opgenomen verkeersknips. Er is een opdracht gegeven aan bureau BRO i.s.m. Movares. Helaas is het onderzoek op deze sluitingsdatum van de tervisieleggingstermijn nog niet afgerond. Wel kunnen we hier al enkele eerste bevindingen met u delen. Op basis van het KSO blijkt dat boodschappen doen het belangrijkste bezoekmotief is voor een bezoek aan ShoppingCenter Overvecht. Om iets te zeggen over hoe aannemelijk de kans is dat bezoekers door de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkeersmaatregelen een ander winkelcentrum gaan bezoeken is het van belang te kijken naar het huidige winkelaanbod. In algemene zin kiest men in de eerste plaats een supermarkt op basis van nabijheid. Echter ook andere overwegingen spelen mee zoals het type supermarktformule, de aanwezigheid van andere supermarkten of aanbieders, de omvang van de supermarkten. Die context is hieronder in beeld gebracht. Vervolgens is de vraag: welk effect hebben de 'knips' op de autoreistijd vanuit de verschillende buurten van stadsdeel Overvecht? Daarvoor is met behulp van een Google maps-analyse vanuit elk postcode-4-gebied in Overvecht onderzocht wat de huidige reisafstand is tot de verschillende boodschappencentra, en wat de reistijd wordt bij toepassing van de knips zoals in de Omgevingsvisie ingetekend. Gekozen is voor zaterdag 13.00 u als meest gemiddelde ijkmoment. Aanvullend is gekeken of, en vanuit welke buurten, als gevolg van de knips alternatieve boodschappenlocaties aantrekkelijker kunnen worden (lees: beter scoren in de combinatie nabijheid-aanbod). In onderstaande tabel is één en ander samengevat. De oplopende reistijden spreken voor zich. Bovenstaande tabel is ook vertaald naar een kaartbeeld. Onderstaande figuur toont de extra reistijden per CBS-buurt naar het ShoppingCenter ten opzichte van de huidige situatie. De pijldikte geeft aan hoeveel extra reistijd er nodig is als gevolg van de knips. Tussenconclusie: de uitspraak in de ontwerp- Omgevingsvisie (zie Deel A, p.25) dat een bewoner van Overvecht "enkele minuten" zal moeten omrijden is zéker niet voor elke buurt van toepassing. De hamvraag die hier op volgt: wat betekent dit beeld voor de keuzes die bezoekers voor hun boodschappen zullen maken? Voor een aantal gebieden geldt dat er niet of nauwelijks verschuivingen zijn tussen de reistijd van de aankooplocaties. Wel wordt soms het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	‘eigen’ wijk- of buurtcentrum aantrekkelijker, doordat het verschil in reistijd met het ShoppingCenter toeneemt. Voor een aantal gebieden worden wel alternatieve aankooplocaties interessanter voor het doen van boodschappen. Zie hieronder: de aanrijroutes per buurt en de gebieden/buurten (aangegeven met lichtbruine cirkels) van waaruit de bewoner aanzienlijk moet omrijden naar het ShoppingCenter als gevolg van de knips en waarbij deze bewoner voor andere opties zal kunnen willen kiezen. De afronding van het onderzoek zal bestaan uit een benadering van het daadwerkelijk te verwachten omzeteffect alg gevolg van bovenstaand beeld. Op dit moment geeft bovenstaande kaart wel een eerste gevoel. En dat gevoel is niet goed. **9. Het effect van een keuze voor ‘Variant 1’ op het Masterplan Overvecht Centrum** Als eigenaren van een groot stadsdeelcentrum, dat gesteld staat voor grote opgaven die besloten liggen in het Masterplan Overvecht Centrum, is dit de wereld waar wij, tezamen met onze huurders – de ondernemers – ons voor gesteld zien: • De stadsdeelcentra boeten in aan bovenregionale betekenis en krijgen een kleiner primair verzorgingsgebied dan voorheen, met een meer dagelijks profiel. Daarmee wordt de ‘eigen wijk’ steeds belangrijker. • ShoppingCenter Overvecht is afhankelijk van alle soorten bezoekers: te voet, met OV, met de fiets en óók met de auto. Wanneer die laatste categorie teveel wordt afgeknepen en het effect hier niet volledig wordt gecompenseerd dan zal dat het huidige Shopping Center gaan uithollen. De plannen voor het Masterplan kunnen alleen worden uitgevoerd als er voldoende vertrouwen is bij investeerders dat zij investeren in een toekomstbestendig centrumgebied. Goede autobereikbaarheid is en blijft daarbij essentieel als onderdeel van de totale modal split. De keuze voor Variant 1 haalt dit vertrouwen weg.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De kans is groot dat daardoor de basis voor het Masterplan Overvecht Centrum wegvalt. Wij zouden dit zeer betreuren. **10. Deel B, de uitvoeringsstrategie en de 'onderbouwing'** Bij Deel B van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 4 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage): • P.12: Het veiliger maken van buurtstraten hoeft niet per se met knips, dat kan óók met aanpassing wegprofiel / snelheidsremmende maatregelen. • P.12: Bij de uitrol van de knips wordt de planning van de vervangingsopgave van de riolering gevolgd. □ Die planning van de riolering is ons niet bekend. Wat betekent dit? □ Loopt dit gelijk met Fase 2 'straks' (tm 2035) en Fase 3 'later' (tm 2040)? □ En is die planning dan óók gekoppeld aan de aanpassing van de NRU? • P.12:: Hier staat: "Voordat knips gerealiseerd kunnen worden zal eerst onderzoek plaatsvinden naar het effect van de knips." □ toevoegen: "waarbij berekende ongewenste maatschappelijke en economsiche effecten kunnen betekenen dat voor een ander model gekozen wordt." • P.24/26/27: Op p.27 staat bij de fiets-/wandelverbindingen over de NRU: "koppelen aan transformatie NRU: fasering is daarmee afhankelijk van planning NRU". □ deze randvoorwaarde is uiteraard OOK van toepassing op een eventuele doorvoering van de knips! • P.28/29: hier staan twee knips op de kaart die NIET zijn meeberekend in de effectbeoordeling van het PlanMER!	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Hele rapport: Bij alle ‘Onderbouwingen’ (behalve bij Mobiliteit) is Variant 2 - of de vergelijking tussen Variant 1 en Variant 2 - geheel buiten beeld gelaten! • P.164/165: de getoonde kaartjes bijzonder klein en onleesbaar! Wat de geoefende lezer wel ziet: in deel B zijn de omrijdroutes alleen ‘bedacht’ via de NRU. Maar in de praktijk zal er óók omgereden worden (zie ook onder 7, bijlage 3) door Zuilen, Ondiep en Tuindorp. Deze omrijdroutes zijn niet in beeld in Deel B (en evenmin in het PlanMER en in Deel A). • P167/170: Diverse keren wordt de ‘buurtbinnenring’ van Variant 2 getypeerd als “meer asfalt door de wijken heen”. Deze typering is verre van neutraal en van zeer laag allooi. Ze riekt bovendien naar vooringenomenheid en framing! Ten eerste zal er niet 'meer asfalt' zijn ten opzichte van de huidige situatie (de 'refrentiesituatie, in PlanMER-termen) maar minder. Het gaat immers enkel om de 'binnenringstructuur' die op het kaartje van p.171 te zien is. Ten tweede zijn dan nog steeds de buurtverbindingswegen verkeersveilig te maken – alleen wordt dát niet benoemd. NB: ja het wordt wél benoemd, op p.183 bovenaan.... • P.168: “Daarnaast blijkt uit deze modelberekeningen dat de NRU niet goed bestand is tegen de verkeerstoenames die daar optreden. Bij een aanvullende NRU-studie onderzoeken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken.” Dit wekt verbazing! Deze Omgevingsvisie is toch met een integrale blik opgezet? Dan zal toch echt éérst die NRU-studie gedaan moeten zijn vóórdat daadwerkelijk ten principale de keuze kan worden gemaakt voor een uitwerking op basis van Variant 1! • P.172: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het OV-netwerk.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	□ Er wordt géén afweging gemaakt, maar er wordt gewerkt aan de vormgeving en inpassing van de (kennelijk) gekozen variant. • P.179: Hier wordt gesteld dat er een ‘afweging’ wordt gemaakt op het auto-netwerk □ Er wordt ook hier géén afweging gemaakt. Het is een beschrijving van de ene en de andere variant, met een kennelijke maar niet of impliciet gemotiveerde keuze voor Variant 1. • P.182: Positief: een voorbeeld van weginrichting – nog toegankelijk voor auto’s – waarbij er meer ruimte is gekomen voor de fietser, minder asfalt is én waar de bus doorheen kan. • P.185: Hier komt de aap uit de mouw! □ De 'gewenste mobiliteitstransitie' maakt maar één keuze mogelijk, namelijk die voor Variant 1. □ Maar als dat écht het argument is, dan hadden we geen circus hoeven optuigen met een PlanMER op twee alternatieven en een participatietraject van ’n jaar! PS: de 'gewenste mobiliteitstransitie' volgt NIET als vanzelf-logisch uit het PlanMER en uit de hele 'onderbouwing' in dit Deel B, maar is een externe drijfveer. • P.190: Bewegingsrichting woonsamenstelling: □ Als met Zamehofdreef e.o. ook wordt gedoeld op het gebied van Overvecht Centrum: in het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... daat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. **11. Deel A, de concept Omgevingsvisie** Ook bij Deel A van de ontwerp-Omgevingsvisie zijn de nodige kanttekeningen te plaatsen. Zie bijlage 5 voor geannoteerde versie met deze kanttekeningen. Hieronder enkele kernpunten (maar voor een volledig beeld moet u wel naar de bijlage):	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.5: “Overvechters konden in mei en in oktober/ november 2023 hun stem laten horen tijdens bijeenkomsten, op verschillende plekken in de wijk of reageren op voorstellen via een online vragenlijst. Dat leidt tot de plannen en voorstellen die in dit document staan. De keuzes in dit document zijn door het gemeentelijk projectteam gemaakt, en zeker niet de weerslag van alle inbreng en reacties. • P.26: “Op dit moment is nog niet bekend welke maatregelen voor de NRU worden genomen. Daarover moeten met de provincie en het rijk afspraken worden gemaakt. De inhoud van de gemaakte afspraken is mogelijk van invloed op de uiteindelijke uitvoering van maatregelen in de wijk.” De borging van deze afspraken zal er toch echt moeten zijn vóórdat ten principale de keuze wordt gemaakt voor Variant 1, cq deze ontwerp-Omgevingsvisie!! • P.27: In de legenda van de kaart staan maar liefst drie manieren om knips en afsluitingen weer te geven. Daardoor is geen totaalbeeld te krijgen van de werkelijke knips. Vervolgens zijn er ófwel 3 bijzonder kleine en onleesbare themakaartjes (p.27) óf loopt is op de grote kaart (p.28/29) alles in elkaar over. voor ons eigen gebruik maar ook voor de lezer, hebben wij in bijlage 6 de werkelijke ligging van de knips zichtbaar gemaakt. • P.34: Op het bedrijventerrein wordt ingezet op intensivering van de productiefuncties. In de gemengde zone op het bedrijventerrein is ruimte voor een ander werkprogramma, zoals werkplekken en ateliers, gemengd met sportfuncties, perifere detailhandel en bijpassende voorzieningen. Het is van groot belang dat de branchebeperking ‘perifere detailhandel’ goed wordt vastgelegd (en dus eerst gemotiveerd). Zie ook op p.200/201 in Deel B (bijlage 4). • P.42, Gemengde zone bedrijventerrein, laatste zin: “Hier bouwen wij geen woningen.” Toevoegen “en staan wij geen detailhandel toe.”	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P50/51: In de legenda van de kaart staat ‘Gemengde zone: bedrijvigheid, sport, retail’ Het woord retail dient hier onvoorwaardelijk te worden geschrapt. • P.72: Bij toe te voegen woningen: In het Masterplan het Masterplan wordt uitgegaan van veel desinvesteringen, dure grond door gebouwd parkeren, duur bouwen door intensieve hoogbouw... dat gaat slecht samen met een '++inzet' op sociale huur. We zullen met projectbril en in overleg met gemeente en woningcorporaties moeten herbalanceren met wat in andere buurten mogelijk is! Wij vragen hier de benodigde ruimte voor. • P.97: “De reistijd voor autoverkeer binnen de wijk en de wijk uit neemt voor sommige verplaatsingen toe door de knips die voorzien zijn. Voor het openbaar vervoer zijn we afhankelijk van de provincie Utrecht. Nadere afspraken over de realisatie van de NRU, als onderdeel van het ARU, maken we samen met de provincie en het Rijk. De inhoud van de gemaakte afspraken is van invloed op de uitwerking van verkeersmaatregelen.” Dit is dus een randvoorwaarde die éérst ingevuld / gegarandeerd moet zijn voordat tenprincipale kan worden gekozen voor Variant 1 cq deze ontwerp-Omgevingsvisie. **12. Samenvattend** We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen, om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In de aanloop van deze Omgevingsvisie zijn twee varianten naast elkaar gezet, Variant 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Variant 2 ('organisch optimaliseren'). Tijdens de participatie is steeds gebleken dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2, maar de gemeente wil doorzetten op Variant 1. Dit terwijl bij de vergelijking van de twee varianten duidelijk wordt dat met BEIDE varianten de meeste van de doelen kunnen worden bereikt. Echter, bij Variant 1 zijn de effecten op de bereikbaarheid van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzieningen in de wijk zeer negatief, én deze Variant 1 is afhankelijk van: (1) herstructurering van de NRU die nog niet is geregeld, en van (2) garantie van de provincie op het beoogde HOV met flankerend buurt-OV wat óók niet is geregeld. Daarnaast zal een keuze voor Variant 1 er toe leiden dat het vertrouwen verdwijnt bij de partijen die zouden moeten investeren in het Masterplan Overvecht Centrum. **Daarom vragen wij u om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een best of both worlds-Variant 3 die enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar die anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.** De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht. Wij zijn uiteraard bereid om onze zienswijze nader aan u toe te lichten en met u te bespreken. Graag zien wij uw reactie tegemoet. <u>Zienswijze planMER</u> Het uitgangspunt voor dit Masterplan, zoals dat inmiddels op tafel ligt (zie bovenstaande stand van zaken mei ‘23), is een bijna totale sloop en nieuwbouw van het centrumgebied om te komen tot de gewenste verdichting en vernieuwing van dit centrumgebied. Daarvoor zullen forse desinvesteringen en investeringen gedaan moeten worden. Partijen in het gebied staan daar niet afwijzend tegenover, maar dan zullen wel de randvoorwaarden ‘goed’ moeten zijn.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met de **ontwerp-Omgevingsvisie Overvecht** wordt ingezet op een aantal **keuzes** die naar onze overtuiging **negatief zullen gaan doorwerken op de hiervoor genoemde randvoorwaarden** en die ook op gespannen voet staan met de uitgangspunten die wij van de gemeente hebben meegekregen bij de start van het masterplanproces. Onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie is het PlanMER. In dat PlanMER zijn twee in hoofdzaak verschillende varianten getoetst op (milieu)effecten. **NRD en PlanMER** De voorloper van het PlanMER is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In het PlanMER staat in par. 2.3 dat de NRD van 28 juli tot 15 september ter visie heeft gelegen. Aan deze tervisielegging is geen enkele ruchtbaarheid gegeven: noch in een wijkbericht, noch op de projectpagina, noch in het participatieproces. Zie ook bijlage 1 (link). Achteraf hebben wij de publicatie in het Gemeenteblad d.d. 27 juli ’23 (midden in de zomervakantie van regio Midden) kunnen vinden. Maar had deze ons tijdig bereikt 1, dan hadden wij onszelf en de gemeente veel tijd en energie kunnen besparen door in een zienswijze op die NRD aan te geven welke effectonderzoeken in onze ogen van belang zijn. **PlanMER** Het PlanMER is nooit ter sprake geweest bij participatiemomenten, ook zijn er nooit concepten gedeeld. Ook bij het PlanMER geldt dat de bekendmaking van de tervisielegging, behalve in de officiële publicatie in het Gemeenteblad, nergens is genoemd in de door de gemeente gebruikte communicatiekanalen. Noch in het wijkbericht, noch op de projectpagina is íets gezegd over de tervisielegging van het PlanMER. Zie ook bijlagen 2a en 2b. **3. Twee varianten voor de Omgevingsvisie Overvecht** De raad heeft uitgangspunten en doelstellingen meegegeven in een uitgangspuntennotitie (mei 2023). Daarop zijn door het gemeentelijke projectteam gaandeweg twee in hoofdzaak verschillende varianten uitgewerkt – overigens zónder dat deze ook echt als twee verschillende	

Nr.	Reactie	Antwoord
	varianten in het participatieproces benoemd zijn. (Daarover meer in onze zienswijze op de Omgevingsvisie.). Beide varianten zijn in het PlanMER doorgerekend / getoetst op basis van een toevoeging van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. Met beide varianten worden de meeste van de doelen volgens het PlanMER bereikt, en met beide varianten is de gewenste verdichting mogelijk. De twee varianten scoren verschillend op de verschillende thema's. De effectanalyses in het PlanMER bevatten diverse hiaten en tekortkomingen. Daar gaan wij hieronder nader op in. Toch laat ook dit gebrekkige PlanMER al zien dat een keuze voor **Variant 1 *allerminst* een logische keuze is**. Deze uitspraak wordt hieronder gestaafd. **Effectbeoordeling van de twee onderzoeksalternatieven** Met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water scoort Variant 2 volgens dit PlanMER beter dan Variant 1. Als bovendien de scoretabel zou worden gecorrigeerd op basis van de omissies, onjuistheden en subjectieve waarderingen die wij hieronder signaleren, dan zou **Variant 2 óók beter scoren** op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Tenslotte: Variant 2 draagt niet de zeer negatieve effecten in zich voor autobereikbaarheid van woonbuurten en van wijkvoorzieningen. Zie onderstaand de **effectbeoordeling van de twee Alternatieven** in het PlanMER (p.10/210/231), **voorzien van de correcties en aanvullingen** zoals in deze zienswijze gesignaleerd en onderbouwd. **Ontbrekende thema's / indicatoren** Het thema Ruimtelijke Kwaliteit is een vreemde eend in de bijt van te beschouwen *milieu*effecten in een PlanMER. Het geeft ons wel aanleiding om ook hier al te benoemen dat in dit kader meerdere **maatschappelijke en economische effecten niet zijn onderzocht**. Het gaat hier om: • **toename van reistijd** (auto) voor bewoners vanuit verschillende buurten naar de wijk- en buurtvoorzieningen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• het negatieve effect op het **omzetpotentieel** van wijkvoorzieningen zoals ons winkelcentrum als gevolg van de toename van reistijd vanuit buurten binnen en buiten Overvecht • het effect van **omrijden door de wijken Zuilen, Ondiep en Tuindorp** (hetgeen verwacht mag worden omdat omrijden door deze wijken op veel tijdstippen minder extra tijd kost dan via de NRU) Voor bovengenoemde drie items kan op voorhand gesteld worden dat Alternatief 2 daar beter op scoort dan Alternatief 1. **Geen weging toegepast** Bij de effectbeoordeling is géén wegingsfactor toegepast. Op p.210 staat hierover letterlijk vermeld: "*Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER*." Nu is het geen verplichte figuur om wegingsfactoren te verbinden aan de verschillende thema's en indicatoren in een PlanMER. Maar door het ontbreken van wegingsfactoren in dit PlanMER is het nóg minder navolgbaar en transparant hoe het komt dat in de ontwerp-Omgevingsvisie enkel op een uitwerking van Alternatief 1 is voortgeborduurd! **Effectanalyses ingezoomd: omissies, onjuistheden en tekortkomingen** Hieronder gaan wij in op de omissies, onjuistheden en tekortkomingen die wij hebben gesignaleerd in het PlanMER na grondige bestudering hiervan. Dit doen wij per onderzoeksthema waar wat over te zeggen valt. Daarbij verwijzen wij steeds naar bijlage 3. Daarin zijn onze annotaties weergegeven bij specifiek aangehaalde passages. **Verkeer** In par. 6.1 zijn de verkeersintensiteiten beschouwd, op kruispuntniveau en op wegvakniveau, in de huidige situatie, in 2030 volgens autonome ontwikkeling, en bij toepassing van Alternatief 1 resp. Alternatief 2.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij de beschouwing van verkeersafwikkeling is **niet onderzocht** wat in de ochtend- en avondspits het beeld zal zijn van de verhouding intensiteit/capaciteit (**I/C**) van de **éne toegangsweg die elke buurt** in Alternatief 1 zal krijgen. • In de ontwerp-Omgevingsvisie zijn ten opzichte van Alternatief 1 (netto) **nog twee extra knips** toegevoegd, te weten in de Amazonedreef en de Tripkade. Er heeft **geen effectbeoordeling** plaatsgevonden a.g.v. deze extra knips. Zie p.75. • De vergelijking in resultaten tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 wordt nergens overzichtelijk naast elkaar gezet. Dat maakt deze hele paragraaf een **zoekplaatje**. • Onder de indicator 'verkeersafwikkeling' krijgt Alternatief 1 een positieve score en Alternatief 2 een negatieve. Die score volgt kennelijk op het gegeven dat in Alternatief 1 meer autoverkeer uit de buurten wordt geweerd (door de knips) dan in Alternatief 2 – zie de parameter 'verschuiving van autoverkeer'. Maar bij deze score is niet gekeken wat die verschuiving betekent voor de verkeersafwikkeling (sic!) op de gebiedsontsluitingswegen. En daarbij scoort Alternatief 1 nou net negatiever dan Alternatief 2 (zie volgend punt). Ook willen wij nog wijzen op een heel rare kronkel in dit deel van de effectanalyse: onder de indicator 'verkeersafwikkeling' wordt aan Alternatief 1 een positieve score gegeven voor iets anders dan verkeersafwikkeling, namelijk voor 'verbeterde leefkwaliteit'. Zie passage en opmerking op p.74. • Onder de indicator 'kruispunten' worden Alternatief 1 en Alternatief 2 allebei gelijkelijk negatief gescoord. Die ex aequo volgt NIET uit een objectieve vergelijking van de intensiteiten zoals weergegeven in de tabellen 6.8 en 6.10 (beschouwing kruispunten) respectievelijk in de tabellen 6.7 en 6.9 (beschouwing wegvakken). Om hier klare wijn in te schenken, hebben wij de 'zoekplaatjestabellen' hieronder gecombineerd en leesbaar gemaakt. Bij de beschouwing van de *kruispunten* (o.b.v. I/C-factor) is te zien dat bij beide alternatieven het wijkontsluitingsnetwerk op meerdere plekken	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gaat vollopen. De twee alternatieven laten afwisselend beeld zien op de verschillende kruispunten, en het ene alternatief scoort niet overduidelijk slechter of beter dan het andere. Maar bij de beschouwing van de *wegvakken* is goed te zien dat bij Alternatief 1 op twee beschouwde wegvakken de intensiteit boven de wegcapaciteit uit gaat (lees: daar ontstaat een structureel doorstromingsprobleem), terwijl dit bij Alternatief 2 niet het geval is. Op basis hiervan kan gesteld worden dat **Alternatief 1 negatiever scoort op doorstroming** dan Alternatief 2. NB bij vorig punt: Zie p.74 – daar wordt gesteld dat de wegvakken "*de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aankunnen*". Hierbij wordt niet vermeld dat in de Omgevingsvisie staat (Deel A, p.98 en Deel B, p.180) dat de Einsteindreef (geheel) en de Franciscusdreef (zuidelijk deel) zullen worden heringericht als 'stadsboulevard' met 2x1 rijstroken. **Gezondheid** • Zie p.138 en p.139. Daaruit blijkt dat bij Alternatief 1 ca. 63,4 ha aan groen wordt toegevoegd, en bij Alternatief 2 ca. 67,7 ha. Dat is 7% meer bij Alternatief 2. Dat zou objectief gezien gewaardeerd kunnen worden met een hogere score bij Alternatief 2 op 'groen in het gebied' dan bij Alternatief 1. **Ruimtelijke kwaliteit** Zonder te weten of in dit PlanMER veel gewicht wordt toegekend aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' moeten we hier toch opmerken dat deze hele paragraaf 6.10 een **flink aantal subjectieve / niet objectiveerbare passages** bevat, en dat de verschillende scores met evenveel (of meer) gezag 'de andere kant op geschreven' kunnen worden: • P. 189: Voor de indicator 'belevingswaarde' wordt Alternatief 1 onder de parameter 'structuur' als neutraal beoordeeld. Maar daarbij ontbreekt het aspect dat de bestaande wegenstructuur niet wordt behouden (a.g.v. de vele knips). Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 1 tot een negatieve score moeten leiden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• P.191: Voor de indicator ‘belevingswaarde’ wordt Alternatief 2 onder de parameter ‘structuur’ als negatief beoordeeld. Dat wordt opgehangen aan het gegeven dat er ‘in meer buurten ingrepen’ worden gedaan, maar waar dat negatief zou zijn wordt niet gemotiveerd. Tegelijk kan bij dit punt juist genoemd worden dat bij Alternatief 2 de bestaande wegenstructuur wordt behouden. Gezien de opmerking op p.187 zou dat voor Alternatief 2 tot een positieve score moeten leiden. • P.189/191/224: Alternatief 1 en 2 worden allebei als positief (+) beoordeeld onder de parameter ‘identiteit’ (ook vallend onder ‘belevingswaarde’). Maar op p.224 is te lezen dat Alternatief 2 beter scoort op identiteit dan Alternatief 1. Dat zou dus een scoreverschil moeten opleveren tussen Alternatief 1 en Alternatief 2. • P.191: Herkenbaarheid. Voor deze parameter krijgen beide alternatieven een neutrale score. Overvecht kent veel buurten met anonieme plinten en weinig herkenbaarheid en identiteit. Dan zou men verwachten dat het meer gespreid door de buurten toevoegen van vernieuwing en maatschappelijke functies (kenmerk van Alternatief 2) gaat zorgen voor meer herkenbaarheid (per buurt) en identiteit dan bij Alternatief 1. • P.192. Voor de indicator ‘gebruikerswaarde’ wordt voor de parameter ‘diversiteit functies / aanbod’ gesteld dat bij Alternatief 1 de diversiteit aan functies / aanbod sterker zal toenemen dan bij Alternatief 2. Maar er zou óók gezegd kunnen worden: de toename van aanbod en functies rondom HOV-haltes in Alternatief 1 is onzekerder dan de toename van (maatschappelijke) functies en voorzieningen in de per buurt gespreide nieuwe plinten. Daarmee kan de score tussen Alternatief 1 en Alternatief 2 op dit item zomaar omdraaien. **Energie** Op p.13 staat vermeld: “*Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt.*”	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Energieneutraal bouwen is niet opgenomen als parameter, maar dat zou dus wel moeten (met een negatievere score voor Alternatief 1 dan voor Alternatief 2). • De parameter 'totaal energieverbruik': Het citaat uit vorig punt is ook benoemd op p.198 onder 'energieverbruik', maar daar wordt voor Alternatief 1 aan toegevoegd dat appartementen een lager energieverbruik hebben dan grondgebonden woningen, waardoor het relatieve nadeel ten opzichte van Alternatief 2 zou worden opgeheven – vanuit de stellingname dat er "relatief veel" grondgebonden woningen zijn voorzien in Alternatief 2. Welnu, dit laatste is uit de lucht gegrepen: er wordt in de ontwerp-Omgevingsvisie NIET uitgegaan van de *toevoeging* van grondgebonden woningen (noch in Deel A noch in Deel B). Er wordt wel gesproken over de transformatie of renovatie van bestaande eengezinswoningen, maar niet over nieuwbouw daarvan. Zie Deel A, p.46: "*Uitdaging in de nieuwbouw is om kwaliteiten van eengezinswoningen mee te nemen in meergezinswoningen, denk aan maisonnettewoningen en ruime buitenruimtes.*" Daarmee kan niet gesteld worden dat Alternatief 1 op dit punt voordelen heeft t.o.v. Alternatief 2, aangezien ook Alternatief 2 gebaseerd is (lijkt te zijn) op enkel de toevoeging van gestapelde bouw. (Zie ook de tweede bullet onder 7.) Daarmee blijft over de **negatievere score van Alternatief 1 op energieverbruik** dan die van Alternatief 2, omdat het bij meer stapeling moeilijker is om energieneutraal te bouwen. **CO2-uitstoot** • Bij de indicator CO2-uitstoot **ontbreekt geheel een beschouwing van de extra autokilometers** die per saldo gereden zullen worden als gevolg van de gemiddeld langere reistijd en -afstand tussen de woonbuurten en de verschillende wijk- en buurtvoorzieningen, wat weer een direct gevolg is van de knips tussen alle woonbuurten (in Alternatief 1). Zie p.207.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij het vorig punt kan worden aangenomen dat het extra omrijden naar wijkvoorzieningen bij **Alternatief 1** gaat zorgen voor **meer uitstoot van CO2** (en NOx en fijnstof) dan bij Alternatief 2. **Conclusie milieueffecten** Op p.209 wordt voor Alternatief 1 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 2. Op basis van de hierboven opgesomde en nader toegelichte omissies, onjuistheden en tekortkomingen bij de effectbeoordeling zal het de lezer duidelijk moeten zijn dat het op p.209 geformuleerde **positieve effect van Alternatief 1 ten opzichte van Alternatief 2 niet aan de orde is** in de voorgestelde mate. **Onnavolgbare keuze naar ontwerp-Omgevingsvisie** In de eerste alinea onder 4 hebben wij aangehaald dat Alternatief 2 met name op de thema's (*) geluid, (*) gezondheid en (*) bodem en water volgens dit PlanMER beter scoort dan Alternatief 1. Onder 5 hebben wij duidelijk gemaakt dat Alternatief 2 óók beter scoort op de thema's (*) verkeer, (*) ruimtelijke kwaliteit, (*) energie en (*) CO2-uitstoot. Op de hier niet genoemde thema's uit de effectbeoordeling zijn de scores van Alternatief 1 en Alternatief 2 gelijk aan elkaar. Met dit beeld zou normaal gesproken **Alternatief 2 het vertrekpunt** (geweest) moeten zijn voor verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie. **Het doelbereik op ambities** In par. 8 (p.219 e.v.) wordt voor beide alternatieven het doelbereik beschreven tegen de achtergrond van de zes stadsprofielen / ambities uit de Uitgangspuntennotitie. Daar valt op te maken – nog zónder de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen in aanmerking te nemen – dat ook deze beschrijving zeker niet vanzelf leidt tot een keuze voor Alternatief 1. Wanneer de hiervoor gesignaleerde omissies en onjuiste voorstelling van zaken bij een aan aantal effectbeoordelingen wel in aanmerking genomen worden, dan zal ook vanuit Doelbereik een keuze voor Alternatief 2 goed te volgen zijn. **Stap naar ontwerp-Omgevingsvisie?**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op p.209/210 wordt voor Alternatief 2 een opsomming gegeven van de positievere scores volgens het PlanMER ten opzichte van Alternatief 1. Op p.219 e.v. worden voor het doelbereik verschillende positieve resultaten voor beide Alternatieven beschreven. **Het is dan een vreemde gewaarwording om te zien dat ál deze positieve scores en resultaten van Altenatief 2 niet meer terugkomen in de zogenaamde 'onderbouwing' (deel B) van de ontwerp-Omgevingsvisie!** Het is zelfs zo, dat Alternatief 2 – in de 'onderbouwing' *Variant* 2 geheten – bij de beschouwing van de thema's (*) ruimte voor groei en behoud, (*) groen en profielen, (*) wonen, (*) werken en (*) maatschappelijke voorzieningen / opgaven geheel buiten beeld wordt gelaten, zónder dat dit ergens wordt benoemd of gemotiveerd. **7. Integratie met Masterplan Overvecht Centrum** In de zienswijze op de ontwerp-Omgevingsvisie gaan wij uitgebreider in op de relatie met het Masterplan Overvecht Centrum. Voor wat betreft het PlanMER maken wij nog wel deze opmerkingen: • Op p.44 staat vermeld: "*In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven*." Wij vragen ons af waar deze aanvulling is terug te vinden. • Op p.51 en p.53 wordt gesproken over een aandeel van 21% aan grondgebonden woningen (van het totaal aantal woningen binnen het Masterplan). Wij herkennen dit percentage geheel niet. **Subjectiviteit en vooringenomenheid** Onder 1 benoemden wij de vooringenomenheid van de opsteller van het PlanMER. Een dergelijke term mag niet gratuit zijn. Daarom benoemen wij hier een aantal voorbeelden waar deze vooringenomenheid en subjectiviteit uit blijkt, ook weer onder verwijzing naar bijlage 3.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In par. 1.2, Methode PlanMER, staat dat “*voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen, [..]*”. Maar zowel in par. 1.5 als in par. 6.1.4 wordt nagelaten om dé mitigerende maatregel te benoemen voor de vermeende slechtere score van Alternatief 2 op verkeersveiligheid, namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen. • In par. 6.1, bij de effectbeoordeling van verkeersintensiteiten bij de twee alternatieven, worden de toenames bij Alternatief 2 enkel in aantallen uitgedrukt maar nergens vergeleken met de (veelal hogere) aantallen bij Alternatief 1, *behalve* bij Moldaudreef/Nijldreef, daar wordt expliciet benoemd dat de aantallen bij Alternatief 2 hoger zijn dan bij Alternatief 1. Dit laat de selectieve insteek zien van de opsteller en riekt naar *framing*. Zie p. 74 en p.80. • Vergelijkbaar met het eerste punt: Op p.213 (par.7, ‘Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven’) wordt een mitigerende maatregel beschreven tegen de forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht – die bij Alternatief 1 pregnanter zijn dan bij Alternatief 2, zie onder 5, Verkeer. Die mitigerende maatregel wordt gevonden in “extra scherp parkeerbeleid” **2** en inzet op de *modal shift* richting fiets en OV. Maar hier blijft onvermeld de mitigerende maatregel die juist van Alternatief 2 de scherpe kantjes af kan halen: namelijk het aanpassen van wegprofielen en toepassen van snelheidsremmende maatregelen op de buurtverbindende wegen als daar geen knips in komen. Waarom het ene wel er bij wordt gehaald en het andere niet, dat wordt niet duidelijk (gemaakt). **Procedure** Onder 2 hebben wij al wat gezegd over de gevolgde procedure bij de bekendmaking van de NRD en het voorliggende PlanMER. Over dit PlanMER is vanuit procedureel opzicht nóg een kanttekening te plaatsen of in elk geval een vraag te stellen: De gemeente is	

Nr.	Reactie	Antwoord
	initiatiefnemer van dit PlanMER en bekleedt (straks) ook de rol van bevoegd gezag. Uit oogpunt van legitimiteit en draagvlak zou een heldere organisatorisch ambtelijke en bestuurlijke scheiding tussen de uitvoering van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het PlanMER en de beoordeling en besluitvorming gemaakt moeten zijn. Wij hebben niet het beeld dat bij de ambtelijke voorbereiding een goede scheiding gemaakt is tussen de initiatiefnemersrol en de bevoegd gezagrol, en wij vragen ons af hoe de gemeente dit borgt. De punten zoals genoemd onder 8 geven aanleiding voor deze kanttekening / vraag. We onderschrijven de doelen om woningen toe te voegen in Overvecht, om buurten te vergroenen en om de wijk verkeersveiliger en beter bereikbaar te maken met fiets en OV. In het PlanMER, als onderlegger van de ontwerp-Omgevingsvisie, zijn twee Alternatieven naast elkaar gezet, Alternatief 1 ('transformatieve ontwikkeling') en Alternatief 2 ('organisch optimaliseren'). Het **PlanMER zelf leidt zeker niet automatisch tot een navolgbare keuze voor Alternatief 1**. Die keuze raakt verder uit beeld wanneer de in deze zienswijze gesignaleerde en onderbouwde omissies, onjuistheden en tekortkomingen in acht worden genomen. **Een keuze voor Alternatief 2 ligt dan voor de hand.** Aangezien ook wij de wijsheid niet in pacht hebben, net zo min als de gemeente Utrecht, vragen wij u hier niet om nu ‘dus maar’ simpel te kiezen voor Alternatief 2. **Maar wij vragen u wél om één stapje terug te zetten en om met ons en alle andere betrokken Overvechters te werken aan een *best of both worlds*-Alternatief 3 dat enerzijds wel invulling geeft aan de doelen en ambities voor de wijk zoals hierboven genoemd, maar dat anderzijds niet de negatieve effecten met zich meebrengt (*) voor bewoners voor wat betreft langere rijafstanden en grotere kans op congestie, (*) voor ons winkelcentrum voor wat betreft slechtere bereikbaarheid voor autobezoekers, en (*) die een bedreiging vormen voor het welslagen van het Masterplan Overvecht Centrum.**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De C.V.v.E. van Shopping Center Overvecht gaat graag constructief het gesprek aan met de gemeente voor een gedragen uitwerking van de Omgevingsvisie Overvecht.	
467	Dank u wel voor het beantwoorden van mijn vragen over de verschillende gebieden van de concept omgevingsvisie Overvecht 2040. Ik ben me er van bewust dat er met veel inzet en moeite door vele medewerkers aan de concept omgevingsvisie Overvecht 2040 is geschreven, maar de meeste wonen en/of werken hier niet. Het is fijn om aan de hand van deze visie inhoudelijk te kunnen reageren. **Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en urgentie. De beleidsnota omgevingsvisie 2040 biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven. Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger.	De beleidsnota omgevingsvisie 2040 op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd	gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G. Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over Tigrisdreef e.o**. • het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept	konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.** • Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd. • Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen.	wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht. We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:** • Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040. • De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? • In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.
468	Op pagina 49 staat het volgende: Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. In het geval dat niet haalbaar blijkt, onderzoeken we de verplaatsing van volkstuincomplexen, waaronder ‘Ons Genot’ naar het Noorderpark. Zodat op de huidige locatie van ‘Ons Genot’ sportvelden gerealiseerd kunnen worden. Op pagina 58 staat het volgende te lezen (bij de kaart): Betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark

Nr.	Reactie	Antwoord
	volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein. Ons Genot wordt publiek toegankelijk. Beide kunnen niet tegelijk waar zijn. Als er voor het eerste wordt gekozen vervalt al direct de tweede optie. Wij willen ervoor pleiten om de eerste optie helemaal te laten vallen en alleen de tweede optie op te nemen in de omgevingsvisie. Een volkstuincomplex is niet iets wat je zomaar kunt verplaatsen. Het kost minimaal 10 jaar om een tuin vanuit het niets weer op te bouwen. Je verliest met de verplaatsing van het complex een groot stuk biodiversiteit dat in vele tientallen jaren is opgebouwd. Het feit dat er zoveel verschillende soorten tuinen zijn – van groentetuin en grasland tot bomenparadijs en bloemenpracht – maakt dat er op dit relatief kleine stukje grond een enorme soortenrijkdom is ontstaan. Dat gaat allemaal in een keer verloren en is niet zomaar ergens anders weer opgebouwd. Als je spreekt over de huidige stand van bomengrootte, -aantal en -kwaliteit dan spreek je over een veelvoud van 10 jaar. De vraag is ook nog waarom, als het niet mogelijk is om in het Noorderpark sportvelden te realiseren, het dan wel mogelijk zou zijn om Ons Genot daarheen te verplaatsen. Dat lijkt niet logisch. Volkstuincomplex Ons Genot bestaat uit een zeer diverse gemeenschap van mensen uit alle sociale lagen van de samenleving die samen verantwoordelijk zijn voor het reilen en zeilen van de vereniging. Er zijn nog maar weinig plekken waar je elkaar op die manier tegenkomt. En doordat je binnen de vereniging gestimuleerd wordt om actief als vrijwilliger aan de slag te gaan kom je elkaar ook echt tegen. De vraag is of dit zo zal blijven bestaan als het complex verplaatst wordt. Ons Genot is dagelijks publiek toegankelijk. Met uitzondering van de wintermaanden staat het hek iedere dag open tot 20:00 uur en kan eenieder het terrein betreden. Deze functie zou versterkt kunnen worden door een tweede ingang te maken aan de noordkant en de avondopening te verlengen. Ook zouden op het terrein verschillende recreatieve en educatieve functies kunnen worden versterkt (speeltuin,	niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bankjes om te zitten, educatieve tuinen, bordjes met uitleg over planten en bomen) waardoor het aantrekkelijker wordt om er te recreëren. Wij vragen dan ook om in de omgevingsvisie Ons Genot op te nemen op de huidige locatie en de recreatieve functie daarvan te versterken en af te zien van de mogelijkheid om Ons Genot te verplaatsen.	
469	De werkgroep verkeer is een gezamenlijke werkgroep van Bewonersplatform Overvecht en Wijkplatform Overvecht. Deze zienswijze is aanvullend op de zienswijzen van beide platformen en gaat meer gedetailleerd in op verkeer en mobiliteit. Wij zien daarbij de volgende aandachtspunten: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Veel ambities worden benoemd waarbij projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaren en huurders) mee moeten werken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Op onderdelen hebben we twijfels over de haalbaarheid en wenselijkheid. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • De projectgroep heeft aangegeven te werken volgens de stappen: Integraliteit > (verkeers)netwerk > weginrichting. De werkgroep verkeer heeft daar twee stappen aan toegevoegd: Integraliteit > Visie op de vervoersmodaliteit > Netwerk > Weginrichting > Handboek Openbare Ruimte. Met uitzondering van het laatste onderdeel (is van toepassing op projectniveau) zou volgens ons de Omgevingsvisie alle onderdelen moeten omvatten. Wat is haalbaar én wenselijk voor Overvecht? In deze reactie van de werkgroep verkeer reageren we op haalbaarheid en welke	De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen. De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen. We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren. We beschrijven in deze visie de toekomst voor Overvecht in 2040. Niemand weet hoe de toekomst er echt uit zal zien, het is dus geen foto van de toekomst. Niet alles is daarom precies te berekenen, maar effecten van ingrepen zijn wel duidelijk. Bij toekomstige uitwerking is verder onderzoek nodig. Juist omdat alles niet exact is doorgerekend en bepaald is er ruimte voor een nadere invulling. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1-3. Dank voor uw positieve reactie met betrekking tot leefbaarheid, verkeersveiligheid en de mobiliteitstransitie. **B. Wat missen we?**

Nr.	Reactie	Antwoord
	randvoorwaarden gesteld moeten worden om de voorstellen verkeer en mobiliteit uit de Omgevingsvisie te realiseren. ***Wij verwachten op alle onderstaande punten een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op het punt van de zienswijze.*** In onderstaande zienswijze wordt ingegaan op diverse punten, waarbij de notatie (met pijl) de randvoorwaarden aangeven: Deze punten zijn randvoorwaarden voor de haalbaarheid en/of uitvoering, dan wel kunnen deze punten leiden tot een andere keuze of uitwerking. **A. Wat is goed in de Omgevingsvisie?** 1. Het is goed dat verkeersveiligheid hoge prioriteit heeft. De wijk heeft last van te hard rijden door de woonbuurten. Auto's, scooters en inmiddels ook diverse soorten fietsen (waaronder de Fatbikes) rijden harder dan wenselijk of toegestaan is. Daarnaast trekt het toenemende stallen van auto's een zware wissel op de veiligheid en verblijfskwaliteit openbare ruimte. 2. Het is goed dat er aandacht is voor de leefbaarheid in de wijk. 3. Het is goed dat er wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Deze punten sluiten aan op de 'rode draad' van de werkgroep verkeer met de uitgangspunten: bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en slim inzetten van financiële middelen (koppelkansen benutten). **B. Wat missen we?** 4. In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie varianten worden genoemd. De varianten hebben ook te maken met de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar	4. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. 5. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. 6. Voor de algemene visie op mobiliteit sluiten we aan op de RSU en het Mobiliteitsplan 2040. - Bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, niet altijd via de kortste route. We hanteren hierbij geen harde normen over reistijden en kilometers. Met de groei van de stad zal zonder maatregelen ook Overvecht minder goed bereikbaar worden. Aantrekkelijker maken van de alternatieven (OV, fiets, lopen) is noodzakelijk om de wijk ook per auto bereikbaar te houden. - In de omgevingsvisie stellen we voor Overvecht twee type OV-lijnen voor. De komende tijd werken we dit samen met de OV partijen (OV-alliantie) verder uit. - We kiezen voor een goed en fijnmazig loop en fietsnetwerk. Dit netwerk is onder andere samen met de werkgroep verkeer en de fietsersbond bepaald. De uitwerking gebeurt hierna in projecten. - Door onder andere de centrale HOV-as kunnen ook nood- en hulpdiensten overal in de wijk snel ter plaatse komen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voorzieningen kunnen komen. Het ontbreekt aan een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria voor een keuze. De stap van het MER onderzoek naar de keuze voor variant 1 is niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Het afwegingskader moet verdergaan dan de toetsing vanuit de MER en ingaan op de nuances. Beide alternatieven voldoen immers aan de opgave om 5.000 woningen toe te voegen. . Voor een besluit genomen kan worden over de Omgevingsvisie dient de stap tussen de MER en de keuze voor variant 1 inzichtelijk te zijn, waarbij niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische aspecten in samenhang beoordeeld zijn. Benoem meetbare indicatoren en beschrijf de klassen van de beoordeling. Beschrijf ook nuanceringen als dit nodig is om de beoordeling te duiden.	- Voor bevoorradingsverkeer gelden de hoofdroutes via Franciscusdreef en Einsteindreef zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** - Dat Overvecht Centrum omgeven is door verkeersbarrières kunnen we niet helemaal oplossen. Wel verminderen we de barrières aan de noordoost en zuidoost zijde (Zamenhofdreef autovrij). Bij de Einsteindreef zorgen we voor een betere oversteekbaarheid door het toevoegen van een kruispunt/oversteek ter hoogte van de Seinedreef. - De hoofdroute voor Overvecht Centrum is de Einsteindreef-Brailledreef. Verder routing binnen het gebied wordt/is uitgewerkt in het Masterplan Overvecht Centrum.
5.	(Kernteam) De kaarten zijn onduidelijk en vaak ook veel te klein en onleesbaar. Zo is in de buurtkaarten niet te zien waar auto's wel of niet mogen rijden. Ook ontbreekt bij die kaarten een tekst een duidelijke beschrijving wat er gaat veranderen in de bereikbaarheid van de buurt. De kaarten voor het netwerk voor fiets en voetganger, het openbaar vervoer en autonetwerk zijn veel te klein en onleesbaar. . Laat voorafgaand aan een besluit over deze visie in hetzelfde afwegingskader zien welke voorkeuren bewoners hebben ten aanzien van alternatief/variant 1 en 2 en voeg daarbij de kwalitatieve informatie toe die in de participatiemomenten zijn opgehaald.	- De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2 - voor en nadelen van verschillende maatregelen zijn met variant 1 en variant 2 onderzocht (zie onderbouwing mobiliteit De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 en de MER). Er is gekozen voor een combinatie van maatregelen, vanuit mobiliteit sluiten deze keuzes het meeste aan bij variant 1. - De maatregelen tav autocirculatie zijn aangepast, zie hiervoor de reactienota hoofdstuk 2. 8. De omgevingsvisie beoogt het groen kwalitatief te versterken en parken zo aaneengesloten te laten zijn, met zo min mogelijk autowegen er doorheen. Ook beoogt de omgevingsvisie dat parken en groen beter toegankelijk worden voor bewoners en aantrekkelijke voorzieningen

Nr.	Reactie	Antwoord
	6. De werkgroep verkeer heeft eerder in een participatiesessie aangegeven dat een visie op de verkeersmodaliteiten noodzakelijk is. Daar is niets mee gedaan. ➢ Voeg in het onderdeel mobiliteit de visie op de verschillende vervoersmodaliteiten toe: • Ontwikkeling automobiliteit in de wijk en bereikbaarheid met de auto. Wat zijn acceptabele extra reistijden en kilometers? En wat betekent dit voor bewoners die afhankelijk zijn van een auto? • (H)OV: wat maakt een robuust en toekomstbestendig netwerk en op welke wijze kan dat concurrerend zijn ten opzichte van de auto? Wat betekent dat voor de afstand naar bushaltes en dienstverlening? • Langzaam verkeer verbindingen: ontwikkeling fietsmobiliteit en lopen en fietsen door een groene wijk. Wat is een gewenst netwerk voor fiets en voetganger op wijk- en op buurtniveau? Met daarbij aandacht voor verschillende gebruiksvormen en eisen die dat stelt (maaswijdte, doorgaand versus fijnmazige buurtroutes, drukker en recreatief/rustig, overdag en 's nachts (sociale veiligheid) en oversteekbaarheid van drukke wegen? Waar kunnen routes voor fiets en voetganger gecombineerd worden en waar niet? Wat wordt de inrichting en zijn aandachtspunten voor de inrichting voor hoofdfietsroutes door het groen die ook gebruikt worden voor voetgangers? • Hoe kunnen nood- en hulpdiensten snel ter plaatse komen? • Wat worden logische routes voor bevoorradingsverkeer van de winkelcentra? **C. Wat is (waarschijnlijk) niet haalbaar en/of niet wenselijk?** Integraliteit	hebben. Bij uitwerking wordt hier concreter vorm aangegeven. De HOV baan is in de definitieve versie van de omgevingsvisie opgeschoven zodat de sport- en speelvoorziening vanuit de buurt veilig bereikbaar blijft. Niet bij alle loop en fietsroutes kan gezorgd worden voor direct zicht op de routes. Zeker bij routes door een groot park is dit niet haalbaar. Daarom bieden we een fijnmazig netwerk, zodat er bijvoorbeeld als het donker is alternatieven beschikbaar zijn. Bereikbaarheid van woningen is een voorwaarde die meegenomen wordt in de verdere uitwerking. We zetten in op goede OV- en fiets-/wandelverbindingen, waarmee voorzieningen goed bereikbaar blijven voor Overvechters en bezoekers van de wijk. Het realiseren van radialen is dusdanig kostbaar, dat we dat als onvoldoende realistisch inschatten. De winkelcentra Gagelhof, De Klop en Overkapel, maken samen met Shopping Center Overvecht deel uit van de retailhoofdstructuur. Dit is vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze centra beschouwen we vanwege de aanwezige goedfunctionerende supermarkten als toekomstbestendige centra. Door de verwachte bevolkingsgroei hebben wij geen twijfels over de levensvatbaarheid van deze winkelcentra. We herkennen ons niet in de stelling dat het verzorgingsgebied kleiner zou worden. Wat een acceptabele afstand tot een parkeerhub is, hebben we niet vastgelegd in de omgevingsvisie. Sociale veiligheid van hubs en looproutes daar naar toe is onderdeel van de ontwerpopgave.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Omgevingsvisie Overvecht zou een integrale visie zijn. Wij missen dit op een aantal punten. ➢ De integraliteit met masterplan Overvecht Centrum ontbreekt. Overvecht Centrum moet een van de stadsharten worden (RSU). Een stadshart moet concurrerend zijn met omliggende centra. Er zijn voorbeelden waarbij een centrum goed bereikbaar is vanuit radialen in de omgeving. Het brengt een centrum naar de wijk en de wijk naar het centrum. Op dit moment ligt het centrum Overvecht op een 'eiland', omgeven door verkeersbarrières. ➢ De routes voor het bevoorradingsverkeer (voor met name de grote opleggers voor de supermarkten) naar het centrumgebied zijn niet in kaart gebracht. ➢ Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten van de autoknips voor de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) winkelcentrum. Eerder is gebleken dat een volledige afkoppeling van de Moldaudreef nadelige effecten zou hebben voor het winkelcentrum Overkapel. Dat was de reden om de Moldaudreef niet volledig af te koppelen in spoor 1 van de NRU. De angst bestaat dat het opknippen van de verkeerstructuur leidt tot (ook qua voorzieningen) op zichzelf gerichte buurten, in plaats van gerichtheid op een groot stadsdeelhart. ➢ Onderzoek eerst de effecten van de voorstellen in de Omgevingsvisie op alle vervoersmodaliteiten van en naar het centrum Overvecht en bepaal dan pas de keuze voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie). ➢ Onderzoek de effecten van het voorgestelde mobiliteitsplan Overvecht op de levensvatbaarheid van een (vernieuwd) centrumgebied. Wat is een acceptabele aanrijtijd voor bewoners uit de wijk die afhankelijk zijn van een auto? Dan pas kan een uitspraak worden gedaan over de autoknips.	Het onderzoeken van de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren voert te ver voor een omgevingsvisie. Deze aspecten komen aan de orde in de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten. 9/10. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het aantonen van overcapaciteit aan parkeren is zo opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. 11. Het is de bedoeling dat de volledige buurten (dus ook de buurtinprikkers) 15-30 km/u worden. In Overvecht blijven alleen de Franciscusdreef, de Einsteindreef en de Brailledreef 50 km/u. 12. De (H)OV routes door de parken worden in een volgende fase uitgewerkt/ontworpen. Wanneer dit niet veilig kan, is het verlagen van de snelheid een optie. 13. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is bij het nemen van maatregelen een randvoorwaarde. 14. De precieze inrichting van de Rio Brancodreef en het genoemde kruispunt wordt in de toekomst uitgewerkt. Er moet dan onder andere ook gekeken worden naar de noodzaak en mogelijkheid van een busbaan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Onderzoek in hoeverre de voorgestelde knips en daaruit voortvloeiende (auto)omrijdroutes het gebruik van alternatieve voorzieningencentra (zoals De Gaard of Rokade) in de kaart kan spelen ten koste van het verzorgingsgebied van Centrum Overvecht. Maak pas een keuze als hierover meer inzicht is verkregen. 8. Integraliteit met wonen en voorzieningen ontbreekt. • De wijk heeft veel ontmoetingsplekken met groen, speelvoorzieningen en pierenbadjes. De wijk is gebouwd met de achtergrond dat kleine kinderen (vooral in de hoogbouw) in de directe nabijheid naar een speelplek kunnen en iets oudere kinderen zelfstandig en veilig naar een speelplek kunnen. De HOV via La Bohèmedreef doorbreekt dit. Van een park dat verbonden is met de woonomgeving verandert het in een groen eiland tussen barrières. Een HOV via de Marnedreef en Moezeldreef deelt het park dan wel in twee stukken, maar geeft wel een veilige speelplek voor kinderen uit de hoogbouw Faustdreef, Dorbeendreef en omgeving. • Een groot park zonder zicht op voetpad en fietspad (door bijvoorbeeld het autoverkeer) geeft (het gevoel van) sociale onveiligheid ’s avonds en ’s nachts. • Het is onduidelijk hoe bewoners van het bestaande woonwagencentra aan de Moezeldreef en Gangesdreef hun woning kunnen bereiken. • Er wordt uitgegaan van voorzieningen in elke buurt. Niet elke buurt heeft voorzieningen (zoals een supermarkt). Door de compartimentering zullen weinig ondernemers investeren omdat het verzorgingsgebied veel te klein is. Bestaande kleinere	15. De geluidsbelasting op de Rio Brancodreef is inderdaad een aandachtspunt. Binnen de Omgevingsvisie worden geen ontwerpen gemaakt. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de geluidsbelasting zo beperkt mogelijk te laten zijn. 16. Versmallen van de Einsteindreef en de Franciscusdreef naar 2x1 is de wens, dit zal echter op korte termijn niet haalbaar zijn. Versmallen is in de uitvoeringsstrategie (de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040) opgenomen in de periode 2030-2035. Er zal dan gekeken worden of en waar versmallen mogelijk is. Het kruispunt Carnegiedreef-Einsteindreef wordt voor (H)OV (en langzaam verkeer) fors verbeterd, doordat hier geen afslaand gewoon autoverkeer meer rijdt. Verder kan OV prioriteit krijgen in de verkeerslichtenregeling. Voor de oversteekbaarheid van de Einsteindreef voegen we in ieder geval ter hoogte van de Seinedreef een kruising/oversteek toe. Met de omgevingsvisie zetten we zwaar in op het voorgestelde OV systeem waarbij er centraal door de wijk een HOV route komt in combinatie met het buurtgerichte OV. 18. Er is grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de OV-partijen. Het voorgestelde OV-systeem is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. Door de OV-alliantie is een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem verder uit te werken. Uitkomst van deze studie helpt de gemeente

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkelstrips zullen verdwijnen omdat het economisch niet meer haalbaar is. Dit pleit voor radialen naar het centrum Overvecht. • Er is niet onderzocht of de voorzieningen in de buurten (kleinere winkelcentra) levensvatbaar blijven als hun verzorgingsgebied kleiner wordt. • Wat is acceptabele afstand tot een parkeerhub? En hoe kan deze sociaal veilig en door iedereen worden bereikt? ➢ Onderzoek eerst de effecten op wonen en leefbaarheid in alle aspecten met duidelijke indicatoren. Neem daarin ook mee de ontwikkeling van voorzieningen in de buurt en het centrum Overvecht. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek. ➢ Onderzoek de effecten en haalbaarheid van autoknips voordat de wijk wordt gecompartimenteerd in buurten die met de auto maar op één manier bereikt kunnen worden. Neem pas besluiten op basis van de uitkomsten van het onderzoek en pas zonodig de uitwerking aan. ➢ Eerst parkeren op orde brengen of overcapaciteit aantonen voordat parkeerplekken worden verwijderd. 9. Integraliteit met lange termijn ontwikkeling NRU ontbreekt. • Bij autoknips in de wijk moet een groot deel van het verkeer omrijden via de NRU. Op de NRU staan nu al veel files en het is onduidelijk hoe de NRU in de toekomst eruit zal zien. De ambitie is om de groei van het autoverkeer af te remmen, maar er is dan nog steeds sprake van groei. • In de prognose is uitgegaan van het wegvak Karl Marxdreef. (Deel B pag 169). Dat is het wegvak met het laagste aantal voertuigen per etmaal. In de Scan varianten NRU met ARU is op pagina 9 een overzicht gegeven met andere (hogere) aantallen voertuigen per etmaal én zijn de andere wegvakken in beeld gebracht die aanzienlijk hogere getallen laten zien. Ook is duidelijk uit dat er een	Utrecht om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties. 19. We stellen andere inrichtingseisen voor OV dan voor bevoorradingsverkeer. OV willen we over het algemeen voldoende breedte geven zodat ze niet op tegemoetkomend verkeer hoeven te wachten, terwijl voor bevoorradingsverkeer even wachten en gebruikmaken van de volledige rijbaanbreedte in krappere situatie vaak goed mogelijk is. Bij herinrichtingsprojecten wordt dit uitgewerkt en wordt onder andere ook rekening gehouden met bevoorradingsverkeer. Ten aanzien van routes voor bevoorradingsverkeer volgen we de hoofdroutes uit het Mobiliteitsplan 2040 (Franciscusdreef en Einsteindreef). 20. - Op de kaart is inderdaad ook een alternatief zichtbaar als 'Doorgaande Fiets en wandelroute' die via de Gambiadreef en Rio Negrodreef loopt. - Het fietsnetwerk is in nauw overleg met de werkgroep verkeer en de fietsersbond opgesteld. Mede vanwege sociale veiligheid (oa dag/nacht en groen) is er gekozen voor een relatief fijnmazig netwerk van doorgaande fiets en wandelroutes, zodat de gebruiker verschillende opties heeft. - De OV route is in de omgevingsvisie verder van de bebouwing gelegd. - De ontbrekende schakels zijn al in beeld. In de omgevingsvisie worden een aantal ontbrekende schakels genoemd. O.a. de verbinding over de Einsteindreef. 21. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. De hoofdrijroutes van de nood-&hulpdiensten in Overvecht vallen samen

Nr.	Reactie	Antwoord
	groot risico is op filevorming (pagina 21 en 22). Daar zijn de extra aantallen voertuigen per etmaal als gevolg van de autoknips in Overvecht nog niet meegenomen. De Omgevingsvisie geeft een vertekend en onvolledig beeld. • Er is in de MER bij de Moldaudreef uitgegaan van een halve aansluiting (spoor 1 NRU). Er wordt een flinke daling van aantallen voertuigen verwacht. In die berekening is een knip op de Tripkade nog niet meegenomen. Auto's zullen door die knip op de Tripkade via de Wolgadreef, Darwindreef naar de NRU moeten rijden om vervolgens naar het winkelcentrum te gaan. Er zijn immers ook knips in de Moezeldreef en Neckardreef. Voor bewoners die afhankelijk zijn van de auto wordt de reistijd aanzienlijk langer. De leefbaarheid van het buurtje rondom de Wolgadreef staat hierdoor waarschijnlijk onder druk. • Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele extra auto-reistijden zijn. Enkele voorbeelden (via ANWB routeplanner berekend): Reistijd tussen Operabuurt (La Bohèmedreef) en het winkelcentrum (Seinedreef) zonder vertragingen: • Nu: 1,6 km en 5 minuten • Via Tripkade: 2,8 km en 8 minuten • Via Moldaudreef linksaf naar Albert Schweitzerdreef en vervolgens Einsteindreef 3,7 km en 11 minuten • Via Donaudreef en Darwindreef (linksaf vanaf Moldaudreef niet mogelijk) 5 km en 15 minuten Reistijd tussen Overvecht Noord (Andesdreef) en de polikliniek in Overvecht Zuid (Neckardreef 6) zonder vertragingen: • Nu heen en retour: 2,4 km en 6 minuten • Via Franciscusdreef, NRU en Moldaudreef: 4,8 km en 11 minuten • Retour via Wolgadreef en Darwindreef (want linksaf Moldaudreef is niet meer mogelijk): 6,7 km en 18 minuten	met de belangrijkste autoroutes en de Centrale as. Doordat de Centrale as grotendeels autovrij wordt, kunnen nood-&hulpdiensten deze as gebruiken via de busbaan waardoor bestemmingen snel kunnen worden bereikt. **D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans** 22. De suggestie met en verdiepte ligging van de Einsteindeef is afgewogen bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie, maar niet overgenomen in de Omgevingsvisie. Na onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barriérewerking. 23. De huidige politiepost staat ingetekend als bestaande bebouwing, van verhuizing is vooralsnog geen sprake. 24. Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een langzaam-verkeer oversteek in het verlengde van de Donaudreef-Apollodreef is volgens spoor 1 niet mogelijk bij een verdiept Robert Kochplein. ➢ Eerst moet de NRU op orde zijn voordat de Carnegiedreef afgesloten kan worden voor het autoverkeer en de knips uitgevoerd kunnen worden. Met het extra verkeer uit de wijk op de NRU mag de reistijd in de spits voor autoverkeer uit de wijk niet meer zijn dan tweemaal de reistijd zonder afsluiting Carnegiedreef en autoknips. 10. Integraliteit met omliggende wijken ontbreekt. • De autoknip op Tripkade hindert halen/brengen van passagiers naar NS Overvecht. Dit station is er niet alleen voor Overvecht, maar voor alle omliggende wijken. Deze ingreep vergroot de bestaande sociaal-economische barrière door het spoor. • Het is niet duidelijk en ook niet onderzocht wat de nieuwe verkeersstructuur met de autoknips voor effect heeft op sluipverkeer door woonwijken die buiten de scope van de Omgevingsvisie vallen, zoals Ondiep, Zuilen en Tuindorp. <u>Veiligheid</u> 11. De buurten worden 15 of 30 km per uur. • In deel B, pag 168 staat: *Deze variant (1) leent zich dan ook voor een basisinrichting van 15-30 km/u wegen, met uitzondering van de buurtinprikkers.* Dit betekent dat nog steeds onveilige buurtwegen zijn waar te hard gereden wordt! Het is raar dat die inprikkers 50 km zijn, terwijl je juist aan het begin duidelijk wilt maken dat je een woonbuurt inrijdt. Hier hinkt de visie op twee gedachten. ➢ Om duidelijk te maken dat auto's in een woonbuurt binnenrijden, moeten óók de buurtinprikkers een verkeersveilige snelheid van maximaal 30 km worden.	participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. **E. Participatie** Naast dat de leden van de werkgroep verkeer zijn uitgenodigd voor de algemene bijeenkomsten en participatiemomenten, hebben ook meerdere aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer plaatsgevonden. Dit was in eerste instantie geen onderdeel van het participatieplan, maar bleek wel te voldoen aan een behoefte vanuit zowel de gemeente als de werkgroep verkeer. Wij zijn van mening dat we tijdens alle participatiemomenten en de aanvullende gesprekken met de werkgroep verkeer open en transparent zijn geweest over op dat moment beschikbare informatie inclusief de stand van zaken van alle documenten zoals het MER. Deze gesprekken hebben wij ook als constructief ervaren. Wij vinden het jammer om achteraf te moeten vernemen dat het beeld van de werkgroep verkeer over de communicatie anders was. Ontbreken afstemming adviesgroep NRU: Gedurende het gehele proces van de Omgevingsvisie heeft er wel degelijk afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en Omgevingsvisie Overvecht. Na de laatste adviesgroep NRU is 14 maart 2024 per mail aan de adviesgroep medegedeeld dat naar aanleiding van de signalen van de adviesgroep nog een keer goed gekeken is naar de relaties tussen de Omgevingsvisie en NRU lange termijn. Wij zien de relaties op twee belangrijke onderdelen: 1. Verkeerskundige uitwisseling tussen Overvecht en NRU Door de Omgevingsvisie zien we mogelijke verplaatsingen van autoverkeer naar de centrale ontsluitingswegen van de wijk, waaronder

Nr.	Reactie	Antwoord
	12. De HOV rijdt door twee parken. Ook buurtgericht OV kan door de parken rijden. Dit is niet (verkeers)veilig. ➢ Verlaag voor de veiligheid de snelheid van de (H)OV door de parken naar 15 km per uur. ➢ Bereikbaarheid en leefbaarheid 13. Elke buurt is met de auto bereikbaar via één in/uitgang. Niet onderzocht is of met een verdichting dit leidt tot knelpunten bij die inprikkers. Bijkomend risico is dat bij een calamiteit bij deze uitgang (bijv Rio Branco/Tigrisdreef) de gehele buurt op slot zit, niet alleen voor bewoners maar ook voor hulpdiensten bij calamiteit in diezelfde buurt. 14. Kruising Franciscusdreef - Rio Brancodreef blijft een knelpunt waar verder niet op wordt ingegaan. Wordt hier gedacht aan een busbaan voor de HOV? Mag de bus dan 50 rijden? De gewenste max snelheid voor het autoverkeer is 30 km/u. 15. De geluidsbelasting van de Rio Brancodreef is nu al te hoog en dat blijft te hoog. Dit staat op gespannen voet met de leefbaarheid van (toekomstige) bewoners. Er wordt in de MER gedacht aan stil asfalt, maar dit is nog niet aantoonbaar effectief bij minder dan 50 km. 16. De Franciscusdreef en Einsteindreef worden drukker. Toch wordt al voorgesorteerd op een stadsboulevard met 2 x 1 rijstroken. Er wordt geen lering getrokken uit ‘t Goylaan en de Westelijke Stadsboulevard. Gezien de verwachte aantallen voertuigen per etmaal zijn (deels) 2 x 2 rijstroken nodig. Hier ligt ook een relatie met het concurrerend kunnen aanbieden van HOV, dat door ruimtegebrek (gedeeld met de auto) niet mogelijk is.	de NRU. We doen nu een aanvullende NRU-studie. Het verkeersbureau Goudappel, dat ook gerekend heeft aan de Omgevingsvisie, voert deze studie voor ons uit. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Bij deze studie houden we rekening met de verkeersmaatregelen van de Omgevingsvisie waaronder de knip op de Carnegiedreef. 2. Verbindingen tussen Noorderpark en Overvecht De Omgevingsvisie voegt een aantal extra fiets- en voetganger verbindingen toe tussen Overvecht en het Noorderpark. Namelijk ter hoogte van de Klopvaart en Sint Anthoniedijk. Onze conclusie is dat de drie NRU-varianten die nu in de raadsbrief deze verbindingen deels al realiseren. En onze conclusie is ook dat als de nieuwe verbinding (nu) niet onderdeel is van een aanpak NRU, de extra verbinding toch mogelijk blijft. De extra verbinding kan dan op een later moment worden toegevoegd. In genoemde mail is aan de leden van de adviesgroep het volgende gevraagd: Mochten jullie andere belangrijke relaties zien tussen de Omgevingsvisie en de NRU, horen we dat heel graag. Tijdens de Adviesgroep Noordelijke Randweg Utrecht dd. 25 juni is verder uitgelegd hou de inhoudelijke samenhang tussen NRU en Omgevingsvisie onderzocht gaat worden. Op 19 november a.s. worden/zijn de resultaten met de Adviesgroep NRU besproken.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Onderzoek eerst de effecten van het verminderen van het aantal rijstroken, trek lering uit andere stadsboulevards en besluit dan pas voor een herinrrichting.

17. Ontsluitingswegen worden drukker en minder oversteekbaar. Het is aan te bevelen dit explicieter te benoemen zodat dit bij herontwikkeling wordt meegenomen. Ook zijn oplossingen nodig voor de buurtgericht OV die de ontsluitingswegen moeten oversteken en ten opzichte van de auto een concurrent in reistijd moeten zijn.

- Onderzoek eerst de effecten van compartimenteren op oversteekbaarheid voordat een keuze gemaakt wordt voor Variant 1 of Variant 2 (of een slimme combinatie).

18.In vergelijking met de autobussen door de wijk, verkort de HOV route de reistijd naar het station Overvecht. Bij een HOV route rijdt buurtgericht OV door de wijk. Dit staat in de Omgevingsvisie.

- Het ontbreekt aan reistijdinformatie voor de onderbouwing van de HOV. Wat is bijvoorbeeld de tijdwinst vanuit diverse delen vanuit de wijk naar het station Overvecht of het centrum station van Utrecht?
- Het ontbreekt aan een visie wat acceptabele afstanden zijn vanuit huis naar een bushalte of van een bushalte naar een voorziening.
- Gezien de verwachte daling van het aantal reizigers in de buurtgericht OV (zie deel B, tabel 4.1, pag 179), is het aannemelijk dat op termijn die lijnen niet meer rendabel zijn. Dit leidt tot verschaling van het OV en dus de concurrentie met de auto.
- De toegankelijkheid voor het OV-hangt af van de bereikbaarheid van het OV. In deel B, pag 168 staat: “*De centrale HOV-as levert naar verwachting ook een significante exploitatiebesparing op. Zodat er daarnaast budget is voor meer wijkgericht OV (buurtbus), zodat de centrale OVas goed bereikbaar is voor ouderen en mindervaliden.*” De aanname dat

Nr.	Reactie	Antwoord

het buurtgericht OV bekostigd kan worden uit een rendabele HOV lijn is een groot risico. De aanname wordt gedaan door de gemeente, maar het is niet de gemeente die het hier voor het zeggen heeft. Wij voorzien hier vervoersarmoede in delen van de wijk en dan met name voor ouderen en mindervaliden die een halte in de nabijheid nodig hebben.

- Gezien de bezuiniging die de gemeente moet doorvoeren en de ambtelijke notitie waarin staat dat er op OV bezuinigd kan worden, is dit een voorbode voor de vervoersarmoede voor bewoners die verder van de HOV wonen.

➢ Randvoorwaarde voor een mobiliteitstransitie naar (H)OV is:

- Een robuust systeem, gegarandeerd voor de lange termijn, met zowel buurtlijnen als de HOV die blijvend concurrerend zijn met de auto.
- Een netwerk dat voorziet in de bereikbaarheid van alle buurten, waarbij niet meer dan 400 m vanuit huis een halte is en de voorzieningen max 150 m vanaf een halte liggen.
- Een dienstregeling met voldoende frequentie met buslijnen die ook ’s avonds en in het weekend rijden.

Netwerk en Weginrichting

19. Doordat er kleinere bussen komen, kunnen de wegen smaller worden. Echter, er zijn ook buurt winkelcentra waar grote opleggers komen om bijvoorbeeld de supermarkten te bevoorraden. Die hebben ruime bochten nodig. In de Omgevingsvisie lijkt het bevoorradingsverkeer niet te bestaan als verkeersdeelnemer.

➢ Geef aan waar de routes voor bevoorradingsverkeer (grotere voertuigen) komen.

20. Er is een fietsnetwerk gepresenteerd.

- Daar ontbreken nog enkele routes die vanuit sociale veiligheid toegevoegd moeten worden. Er is een zoekgebied voor een

Nr.	Reactie	Antwoord

fietsroute door park de Gagel. Het is wenselijk dat er een alternatief is via Gambia-Rio Negro-Incadreef (als nacht alternatief).

- Er is onvoldoende aandacht voor alternatieven als ’s avonds/ ’s nachts de routes door de parken of langs weinig overzichtelijk buurtgroen sociaal onveilig zijn.
- Positioneer de fietsroute op de La Bohèmedreef nabij de woningen en de OV route iets verder weg.
- Ontbrekende schakels worden als eerste aangepakt. Zijn deze al in beeld?

21. ‘[De hoofdroutes met de nood- en hulpdiensten ontbreken. - - Aanrijtijden en veilige routes zijn niet mogelijk op stadsboulevards met 2 x 1 rijstroken. Rijden op 2 richting fietspaden, zoals nu al gebeurt, is onveilig voor fietsers.

D. Wat is wél haalbaar en een gemiste kans

22. In een eerdere versie hebben wij een verdiept deel van de Einsteindreef gezien ter hoogte van het winkelcentrum. Dit sloot aan bij de gedachte van het Einsteinkwartier, zoals in de zienswijze op de RSU is beschreven door het Wijkplatform en Bewonersplatform Overvecht. Via een amendement is de Einsteindreef als ontwikkelgebied opgenomen in de RSU. Wij zien vanuit mobiliteit in relatie tot de bouwopgave én de ambitie om van het winkelcentrum een stadshart te maken (conform de RSU), dat:

  - Een verdiept deel van de Einsteindreef de verbinding met Overvecht Noord versterkt en het winkelcentrum beter toegankelijk maakt voor voetgangers en fietsers.
  - Er een mogelijkheid is om het plangebied centrum uit te breiden, rekening houdend met de kabels en leidingen. Als voorbeeld kan gekeken worden naar Rotterdam, waar de kubuswoningen op een verhoogd plein boven een stadsweg zijn gebouwd of Heerlen, waar een verbindend stadsdeel met plein boven het spoor is gerealiseerd.

Nr.	Reactie	Antwoord

Het is teleurstellend dat in de Omgevingsvisie al een keuze is gemaakt voor een deel bebouwing, een deel toekomstig groen en een deel voor de ontsluitingsweg.

➢ Beschouw het gehele deel Einsteindreef ter hoogte van het centrum als ontwikkelgebied waarbij de bestaande groenzone wordt behouden met de voorwaarde om de verbinding met Overvecht-Noord te maken. Dit biedt meer mogelijkheden dan in de concept Omgevingsvisie is aangegeven.

23. De locatie van de politiepost met uitrukken van politieauto's op de Kaap Hoorndreef is onwenselijk. Het is beter deze post te verplaatsen naar een locatie bij een ontsluitingsweg en niet te handhaven op de huidige locatie, een woonbuurt met max 15 of 30 km/uur. Wij hebben het voorstel om de locatie hoek Einsteindreef-Brailledreef daarvoor aan te wenden (grond is van de gemeente) of de locatie van de eerder beoogde prostitutiezone. Dit voorstel is niet overgenomen noch is daar een motivatie voor gegeven. Wij herhalen in deze zienswijze dit voorstel.

➢ Geef duidelijk aan dat een andere locatie gezocht moet worden voor de nood- en hulpdiensten. Onderzoek dit in overleg met de nood- en hulpdiensten. Een mogelijke locatie is de zuidkant van de hoek Einsteindreef-Brailledreef.

E. Participatie

1. Hieronder een evaluatie van de werkgroep verkeer over de participatie bij de Omgevingsvisie.

24. De Werkgroep verkeer stond als belanghebbende in de participatienotitie. Toch duurde het nog een hele tijd en pas na aandringen van de werkgroep voordat er een eerste overleg plaatsvond.

- Enkele werkgroepleden nemen ook deel aan de adviesgroep NRU. Daar is een bijeenkomst geweest met projectleider korte termijn

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpak, projectleider lange termijn aanpak en projectleider Omgevingsvisie. In die bijeenkomst bleek dat de (inmiddels 10 jaar betrokken) adviesgroepleden zagen dat er onvoldoende afstemming was. Voorstellen vanuit de Omgevingsvisie bleken niet uitvoerbaar in combinatie met spoor 1 van de NRU. De adviesgroep NRU stelde voor dat zij hierop geraadpleegd konden worden. Daarvan is door het projectteam Omgevingsvisie geen gebruik gemaakt. • Het voorstel om bij berekeningen voor de NRU gebruik te maken van een projectvariant met een afsluiting van de Carnegiedreef voor autoverkeer is niet opgevolgd. Dit resulteert nu in onvolledige en misleidende informatie. Zie punt 9. • De inbreng van de werkgroep is niet altijd opgevolgd maar daarbij is in onvoldoende mate beargumenteerd waarom niet. Ook is vaak op een laat moment een terugkoppeling gegeven. • Ondanks dat de werkgroep in vertrouwen de informatie behandelde, is niet tijdig informatie verstrekt. Zo werd de MER pas beschikbaar gesteld op het moment van vrijgeven van alle stukken. Dit had eerder (vertrouwelijk) gedeeld kunnen worden. De buurtkaarten zijn voor velen onleesbaar en de wegenstructuur voor auto's zijn verborgen onder andere kleuren. Dit leidt tot gebrekkige informatie en leidt tot misverstanden.	
470	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
471	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegt aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrière? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en daarbij ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: 》 Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. 》 Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. 》 Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	》 Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. 》 Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
472	Onderstaande eigenaren en bewoners zijn tegen het plan om de omgeving met de laagbouw eengezinswoningen te transformeren naar een stedelijk gebied met 10-hoog appartementen. Er zijn al teveel hoogbouw appartementen in Overvecht Noord. De eengezinswoningen zijn geliefd en voorzien in een woonbehoefte. Wij willen dat dit gebied in de Omgevingsvisie wordt gekenmerkt als woonbuurt (met geel).	De omgevingsvisie gaat uit van verdichten rondom de centrale as met de HOV knooppunten(zie aangepast hoofdstuk Overvecht 2040). Dit kan op verschillende manieren. Uw gebied was in een eerder concept omgevingsvisie rood, en is naar oranje gewijzigd. Oranje betekent dat we verdichtingskansen zien. Hiervoor zijn spelregels opgenomen in hoofdstuk "Ruimte voor groei" voor de wenselijke ontwikkelingen voor zowel bestaande bouw als nieuwbouw. Bij nieuwbouw is de basishoogte 4 tot 6 bouwlagen en zijn hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen mogelijk. Deze zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De

Nr.	Reactie	Antwoord
		omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.
473	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes?	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
474	It would be a shame to destroy the garden that 'Ons Genot' is. It is an archipelago of green and calm from the city, full of diversity in the insects, the animals, the plants, and the people. There is no other place	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	like this one. To build another Ons Genot would take another 60 years, and there might be no protected species in a new location Please consider not to destroy it to put concrete. Like you say on your own website, 'more people living and visiting Utrecht enjoy the green spaces that the city has to offer'.	langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
475	Bij deze wil ik de reactie en vragen van een van mijn buren graag onderschrijven, ik zal hem bij deze mail doen. Maar ik wil er ook een punt aan toe voegen: Ik maak bezwaar tegen de totaal overbodige plannen voor fietsbruggen over de Vecht, maar: Wat ik vooral erg vindt is dat er na het dodelijke ongeluk van een kind op de Vleutense weg, wel aanpassingen zijn gedaan maar dat de gemeente ook geen geld heeft voor een echt grondige renovatie. Dit tot enorm verdriet van de omwoners die telkens oversteken met angst en beven. En dan wordt er een stukje verderop totaal onnodig geld uitgegeven omdat mensen 3 min (!!!!) moeten omfietsen. Mijn vraag is of jullie het geld voor de bruggen over de vecht als je blieft willen investeren in de Velutense weg. Dan zorg je er echt voor dat de stad veiliger wordt ipv de mooie Vecht doorbreken voor een toch al veilige manier van kunnen fietsen. Daarnaast onderschrijf ik de volgende reactie en vragen:	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Betreft: Zienswijze Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Geacht college, Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.	buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.	
4.	**Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico’s. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie op alle door mij aangedragen punten.	
476	Op de plek waar op dit moment het Buurthuis Burezina staat zijn er nog al wat plannen gemaakt! Graag zou ik hier niet hoger dan drie hoog verdieping willen bouwen en vooral geen woningen. Wij als de bewoners die aan de overkant wonen willen graag een laagbouw buurthuis met een mooi moestuin buurt tuin willen behouden zoals op dit moment is!	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d'Arcdreef is het ontwikkelconcept 'Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap'. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de

Nr.	Reactie	Antwoord
		moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoeveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden.
477	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig, die meer dan voldoende functioneren. Er wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie. In een tijd waarin de gemeente Utrecht al het financieel zo moeilijk heeft (bron voorjaarsnota 2024) en er 32 miljoen moet worden bezuinigd lijkt het ons zeer ongepast om een complexe en niet noodzakelijk aanpassing te doen aan fiets infrastructuur. Een beetje	

Nr.	Reactie	Antwoord
	extra fietsen is nog nooit iemand slechter geworden en het gaat om een paar honderd meter “om” Wij gaan ervanuit dat u de juiste beslissing zal nemen en de kostbesparing van het niet hoeven maken van een of twee tunnels in de leefbaarheid van de wijk(en) zal investeren en/of in de armoede bestrijding en of scholing.	
478	Graag reageer ik op de omgevingsvisie Overvecht waarbij de dreiging is dat tuindersvereniging Ons Genot met de grond gelijk gemaakt wordt. Ik ben het hier niet mee eens en ik ben van mening dat het voor zowel jullie, als gemeente, als voor mij, als bewoner en tuinder, beter is als deze vereniging blijft bestaan en zelfs gevierd en beschermd wordt. 1) Beweging en gezondheid: Aangezien onze locatie aan de 2e polderweg gezien wordt als mogelijkheid voor een sportveld, ga ik er maar even vanuit dat dit te maken heeft met de doelstellingen voor sport van de gemeente. Tuinieren is echter een veel gezondere wijze van beweging dan bijna elke andere sport, dit komt steeds vaker uit onderzoek. Helaas heb ik nu niet de tijd om deze direct aan u te linken, maar ik vertrouw op jullie kennis en kunde om dit te vinden :) Tuinieren is een vorm van bewegen waarbij het hele lichaam in beweging is: langdurige, veelvoudige beweging van een lichte tot middelzware intensiteit is zo ontzettend bevorderlijk voor ons lichaam! Zowel fysiek als mentaal-emotioneel. Daarbij blijkt zelfs dat met je handen in de aarde werken het voordeel heeft dat je in contact komt met grond-gebonden bacteriën die hetzelfde effect hebben als antidepressiva. Tel daarbij op de frisse lucht, ontspanning van zijn in het groen en op zo'n korte fietsafstand even weg zijn uit de drukte van de stad.. het is zo fijn en zo gezond om daar te zijn! 2) (Toekomst)Doelen en geld: jullie hebben bij de gemeente veel afdelingen en veel doelen, maar vergroening, bijdragen aan biodiversiteit - zowel lokaal als in een breder landschap, gezondheid,	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voedsel, verbinden van verschillende groepen mensen uit de stad en recreatie... het lijstje is geloof ik zelfs nog langer, maar het mag duidelijk zijn: Ons Genot draagt bij aan al deze doelen. En wat nog meer is: de gemeente maakt elk jaar geld beschikbaar om deze doelen te bereiken - zoals geveltuintjes en Utrecht Natuurlijk. Super fijn. Maar wij betálen er zelfs voor! Dus het is toch juist in jullie voordeel om Ons Genot in stand te laten? Ik vind dat de gemeente veel meer mag doen om Ons Genot te steunen en behouden, laat staan dreigen met weg halen of verhuizen. Op Ons Genot zijn zo ontzettend veel verschillende planten en dieren te vinden. De 2e polderweg slaat ook een prachtige brug tussen het bredere, landelijke groen richting Oud-Zuilen en richting de dichtbebouwde kom van Overvecht en met name het industrieterrein. Het is echt dramatisch gesteld met de bestuivers en een heel aantal vogelsoorten bijvoorbeeld, maar het valt mij steeds zo op dat er op het tuinencomplex zo enorm veel solitaire bijen rondvliegen! En het wemelt er van de vlinders, vandaag zal ik in een uur tijd al 4 verschillende soorten langs mijn tuintje vliegen. Het helpt natuurlijk ook dat de mensen die onderdeel zijn van deze vereniging gemotiveerd zijn om zo natuurlijk mogelijk te tuinieren, zowel in de tuinen als in het algemeen groen. Zo zijn er ontzettend veel waardevolle inheemse waardplanten te vinden. Iets heel anders, even een geldstroompje in zicht brengen: Gemeente Utrecht geeft geld uit aan vergroening van de stad en het gebruik hiervan door de bewoners. Onder andere via de stadstuinen die beheerd worden Utrecht Natuurlijk, waar een geldstroom naar toe gaat in de vorm van subsidies (als ik het goed heb begrepen). Op een aantal van deze tuinen mag De Tuinders gebruik maken van de ruimte om lessen te geven in moestuinieren. Nu zijn er mensen bij Ons Genot die deze moestuinlessen hebben gevolgd, zich op de wachtlijst hebben gezet bij de tuindersvereniging en inmiddels een tuin hebben gekregen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	waarbij ze het geleerde in praktijk kunnen brengen. Als we dan even terugdenken aan die subsidie: daar doen we het toch voor? :) Ik vind dit soort dingen machtig mooi en wil u graag overtuigen om Ons Genot te behouden! 3) Déze locatie: Laat alstublieft Ons Genot bestaan op de 2e polderweg. Ik heb begrepen dat er gezegd is dat "het wel kan verhuizen", de polder in. Hier ben ik het niet mee eens. Om te beginnen, heel persoonlijk: ik zit in de ziektewet en het is voor mij HEEL belangrijk om een plek te hebben waar ik gemakkelijk naartoe kan, om in de tuin bezig te zijn en met mensen in contact te komen. Het is daarbij ook belangrijk voor mij dat er bepaalde voorzieningen zijn, zoals drinkwater, toilet en een kantine. Dit is de enige tuindersvereniging die op 10 minuten fietsen van mijn huis zit (vanuit de wijk Ondiep). Verhuizen zou voor mij betekenen dat het te ver van huis wordt. Ik heb die laagdrempeligheid nodig. Bovendien heb ik geen auto en zou ik ook niet op auto-afstand willen zijn. En ik kan me voorstellen dat ik met 35 jaar misschien niet heel representatief ben, maar ik heb vernomen dat dit voor een deel van de oudere leden en de gezinnen met heel jonge tuindertjes ook zo is. Er zijn al twee of drie andere tuindersverenigingen aan de noordkant van Utrecht, laat Ons Genot daarom maar aan de 2e polderweg aub! En daarbij nog iets ontzettend belangrijks aan deze locatie: de natuurwaarde! Bijvoorbeeld biodiversiteit, maar ook simpelweg de hoeveelheid aan (inheemse) planten, waaronder volwassen struiken en bomen. Het aanleggen van sportvelden waar Ons Genot nu ligt, zou betekenen dat jullie actief een heel belangrijk en mooi stuk natuur stuk maken. Er staan prachtige volwassen bomen, zelfs historische bomen! (Mijn tuin kijkt uit op de Seqouia, wouw!) Al deze planten hebben een intrinsieke waarde. Daarnaast hebben ze ook functie, zo vertoeven er tientallen verschillende soorten vogels en ook vleermuizen. Daarnaast	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn er kikkers, padden, eekhoorns, hazen/konijnen, verschillende soorten muizen, miljoenen vormen van bodemleven, etc. Dit is gegroeid in decennia. Verhuizen is geen alternatief want verhuizen van een tuin is ontzettend moeilijk - je moet helemaal opnieuw starten - en het is niet mogelijk om deze biodiversiteit mee te verhuizen. Op het gebied van financiën en voedselzekerheid zijn we ook afhankelijk van deze locatie. Duizenden euro's worden er geïnvesteerd, elk jaar weer, in onze tuinen. Het mooie van deze vereniging is dat je mag kiezen wat voor soort tuin je aanlegt: een siertuin of een moestuin, of een beetje van allebei. Zowel de tuin zelf als de huisjes/kassen/schuurtjes kosten geld, in aanvulling op de contributie om de grond te huren. Ik zou bijvoorbeeld niet graag zien dat mijn tuin-buurvrouw, die jaren heeft gespaard voor een huisje op haar tuin, dit nu opeens kwijt is. Zelf heb ik ook flink geïnvesteerd in mijn tuin, en dan met name in de bodemkwaliteit. De gezondheid van het bodemleven en de kwaliteit van de grond en humuslaag is essentieel voor het verbouwen van goed voedsel op de korte én lange termijn. Het kost geld en een aantal jaren tijd om dit goed op te bouwen. Het vernietigen hiervan, door het opheffen van onze vereniging of door een gedwongen verhuizing, zet ons jaren terug in de tijd en honderden/duizenden euro's per persoon in de min. Ik ben van plan om jaren lang te kunnen genieten van mijn tuin, en daar een heleboel groenten op te verbouwen. Daar heb ik ook op gerekend, ik heb mijn geld van tevoren al uitgegeven aan het inrichten van mijn tuin in plaats van in de supermarkt. Kom dus alstublieft niet aan mijn voedselzekerheid. Een andere belangrijke reden, die ook samenvalt met de plek aan de 2e polderweg is: De mensen. Ik ben heel erg blij verrast door hoeveel contact en verbinding er is, zowel met mede-tuinders als met mensen uit de omgeving die binnenwandelen op het complex. De speeltuin wordt goed gebruikt door gezinnen die wandelen in de omgeving. Ik zie regelmatig hardlopers een extra rondje maken over het terrein en/of	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruikmaken van de kantine in Het Polderhuis. Mensen uit de buurt weten ook het tuinwinkeltje te vinden en ik hoor al leuke berichten over mogelijke workshops. Daarnaast vind ik het als tuinder heel leuk hoeveel contact ik heb met andere tuinders! Zo wissel ik tips en gereedschap uit met een vastgoedontwikkelaar, communiceer ik graag met een niet-Nederlandstalige familie die ook veel van de tuin eten, waarbij we met maar een paar woorden een heel eind komen (heel tof, de opa van het gezin heeft weer heel andere planten en manieren dan die ik kende). En zo hebben mijn vriend en ik nieuwe vrienden gemaakt met andere jonge, nieuwe leden bij de vereniging die net als wij no-dig tuinen aanleggen (moestuinieren zonder spitten). We delen tips, ruilen zaden en stekjes en helpen elkaar. Omdat ik al jaren heel veel thuis heb moeten zitten ivm mijn gezondheid was mijn sociale cirkel erg klein. Die is nu mooi gegroeid! De laagdrempeligheid van het tuinderscomplex is ontzettend fijn. En we doen het allemaal samen, allemaal zelf en met vrijwilligerstaken. Het gevoel van eigenheid en eigenaar van je eigen perceel én van de vereniging als geheel is er als vanouds. Het is heel tof hoe het ook groeit! Er zijn veel jonge tuinders bij gekomen, zoals wij, en steeds meer samen-tuinders. Poeh, het is een heel verhaal zo. Waar het hart vol van is, stroomt de mail van over :) Ik wil u vragen: alstublieft, herzie het voorstel van de Omgevingsvisie Overvecht en laat Ons Genot haar plek aan de 2e polderweg behouden. Beschermd en gevierd!	
479	In uw plannen staat dat de wijk in buurten opgedeeld moet gaan worden. Dit wilt bereiken door het voor auto's lastiger te maken om de wijk in te komen. Daarmee bereikt u straks ook dat hulpdiensten moeilijker de wijk in komen en dat daarmee aanrijdtijden verlengd gaan worden. Wat in veel situaties ongewenst is. Ook het pakken van de te	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. De plannen voor het openbaar vervoer zijn samen met de provincie (OV alliantie) opgesteld.

Nr.	Reactie	Antwoord
	snel rijdende scooters en aanverwanten zal bemoeilijkt worden en daarmee de pakkans afnemen. De plannen voor het openbaar vervoer zijn nog niet eens besproken met de provincie terwijl de provincie gaat over de verdeling van het openbaar vervoer in de gemeente. Straks zitten we dus met een afgesloten wijk zonder een uitbreiding van het openbaar vervoer omdat de provincie er niet aan wil mee werken. Overvecht is één van de groenste wijken van de stad dus meer groen is niet noodzakelijk. Het opknappen van de bestaande woningen is beter voor de wijk dan het slopen van huidge woningen en er kleinere voor terug bouwen. Met kleinere woningen trek je geen hoger opgeleide mensen naar de wijk en ook geen gezinnen. Het oplossen van de schulden en het helpen van mensen aan een baan is voor de huidige bewoners van meer belang en zorgt ook voor een betere leefomgeving. Wie zich zorgen maakt over geld en schulden let niet meer op zijn leefomgeving. Help dat oplossen en men let weer op zijn leefomgeving. In het plan staat er onderwijs kan komen op Mooi Overvecht. De nieuwbouw die voor Auris gepland staat zou daar kunnen en op de plekken van het huidge Auris kunnen dan woningen gebouwd. Daarnaast is er op Mooi Overvecht ruimte voor de busjes die de kinderen komen brengen om de kinderen af te zetten en weer op te halen en ruimte voor het personeel in te parkeren. De plannen voor een middelbare school kunnen ook naar Mooi Overvecht. Dat scheelt ook meteen overlast van rondhangende scholieren in de wijk en bij winkels. Het maken van nog meer sportvelden ten koste van huidige sportbeoefening, zoals manege t Hoogt, of van tuindersverenigingen is niet goed voor de sociale interactie in de wijk. Beide zorgen voor een mix van mensen die naar de wijk komen maar ook voor sociale cohesie in de wijk.	Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie deel B staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. In het progrmama Samen voor Overvecht wordt intensief ingezet op het ondersteunen van Overvechters met bepaalde hulpvragen, bijvoorbeeld schulden of werkloosheid. Tegelijkertijd is en grote behoefte aan extra woningen. Daarom is het wat ons betreft allebei belangrijk: huidige bewoners ondersteunen, maar ook nieuwe woningen toevoegen. We gaan ervan uit dat u met Mooi Overvecht het bedrijventerrein bedoeld. De planvorming voor de nieuwbouw van Auris is reeds gestart. Auris wenst op deze plek te blijven en ook wij vinden dit een geschikte plek. Onderwijs op het bedrijventerrein is voor de lange termijn. Voor de middelbare school wordt gezocht naar een locatie die eerder beschikbaar is. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een groot deel van de bewoners van koopwoningen hebben in Overvecht gekocht omdat je voor de deur kunt parkeren en omdat de straten er breed zijn zodat je ook nog fatsoenlijk kunt fietsen over straat. Naast dat de huizen ook relatief groot zijn. Om dan de auto uit het straatbeeld te gaan weren gaat er voor zorgen dat een deel van die bewoners ergens anders gaat wonen en dus hun geld niet meer bij winkeliers in de wijk gaat uitgeven. Wat weer voor problemen met leegstand bij winkels gaat zorgen. Daarnaast zijn deze mensen kapitaalkrachtig en met een hogere opleiding dan een groot deel van de bewoners van de wijk en dat verlies je dan ook. Dat er wat moet gebeuren in Overvecht daar zijn we het allemaal over eens maar die manier die in de omgevingsvisie is beschreven is niet de manier. Die manier gaat er voor zorgen dat er juist meer problemen komen in de wijk omdat mensen in een kleine woning snel willen verhuizen naar een grotere woning en dus geen binding aangaan met de wijk. Het opknappen van de huidige woningen, het helpen van mensen uit de schulden, mensen aan werk helpen en daarmee de levensstandaard van mensen verhogen zorgt voor verbetering van de leefkwaliteit in de wijk voor iedereen. Daarnaast ook beter onderhoud aan de wegen, het handhaven van de snelheid en handhaven op het met scooters/ motoren/ auto's door de wijk scheuren dat zorgt voor een betere leefbaarheid. Als de leefbaarheid op die manier verbetert dan verbetert de sociale cohesie ook. Mensen die zich geen zorgen hoeven te maken over geld of werk hebben tijd en zin om zich ook met hun buurt en leefomgeving bezig te houden. Zolang mensen geen werk hebben of schulden hebben bekommeren ze zich ook niet om hun omgeving. Wie zijn handen vol heeft aan zichzelf kan niet om zich heen kijken en zich bemoeien met de omgeving waarin hij/ zij zich ophoudt.	‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht zal dit worden aangepast. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
		Wij verwachten niet dat dit effect optreed door het beter inrichten van de openbare ruimte en het terugdringen van (het ruimtegebruik door) de auto. Het is ook niet zo dat autogebruik in de toekomst niet meer mogelijk is. Een omgevingsvisie gaat over de fysieke leefomgeving en over de lange termijn. Het is meestal niet mogelijk om sociale problematiek met fysieke maatregelen op te lossen. Omdat het een visie voor de lange termijn is, past handhaving hier niet in, want dat is een korte termijn actie. We kijken hoe we met ruimtelijke maatregelen de wijk kunnen verbeteren.
480	De plannen voor de aanleg van twee fietstunnels, die de verbinding tussen de wijken Overvecht en Tuindorp moeten vormen heeft bij de bewoners van Tuindorp tot veel commotie geleid. De zienswijzen, die hierover zijn ingediend heb ik gelezen en in de door de inzenders geopperde bezwaren kan ik mij vinden. Wat ik in geen van de door mij doorgenomen stukken heb kunnen lezen is het feit, dat deze tunnels een bron vormen voor allerlei vormen van overlast. Mogelijk, dat men dit om wat voor reden dan ook niet heeft durven benoemen. Als ik het goed heb begrepen zijn bedoelde tunnels bestemd voor fietsers (en voetgangers) en zijn ze niet bestemd voor auto's en ander gemotoriseerd verkeer. Ik geef u op een briefje, dat een dergelijke bestemming ertoe zal leiden, dat deze tunnels 's-avonds en met name in de nacht (zodra het fiets- en voetgangersverkeer stilvalt) het domein worden voor hangjongeren en daklozen. Vervuiling en overlast zullen het gevolg zijn, om maar niet te spreken van de geweldige klankkasten, die de tunnels voor het afgestoken vuurwerk rond Oud en Nieuw zullen zijn. Ik en met mij veel andere bewoners verwachten dan ook van de gemeente Utrecht, dat zij naast een plan ook middelen heeft gereserveerd om overlast te bestrijden.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Uit bovenstaande spreekt, dat menig bewoner van Tuindorp niet zit te wachten op de twee voorgenomen tunnels. Een betere besteding van het geld en een belangrijkere bijdrage aan de stad zou naar mijn mening de ondertunneling van het spoor aan de Eykmanlaan zijn. Ondertunneling van dit stuk spoor levert namelijk doorstroming van het Verkeer en verlaging van schadelijke uitstoot op. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie, waarbij om de tien minuten en soms zelfs korter de slagbomen dichtgaan en de zoveelste rij auto's hun uitlaatgassen staan te lossen. Een argument, dat ons College en Gemeenteraad zou moeten aanspreken lijkt mij. En als laatste, als ik het toch over het milieu heb. Bij het realiseren van de tunnels zou een deel van de groenstrook op de Albrecht Thaerlaan eraan moeten geloven. Waanzin! Ook het behoud van kostbaar groen zou ditzelfde College en Raad moeten aanspreken. Al bij al, naar mijn mening een slecht doordacht plan en verspilling van geld, die twee tunnels. Ik hoop toch van harte, dat dit plan wordt ingeruild voor een betere.	
481	Allereerst juichen we toe dat de gemeente werk maakt van het verbeteren van de leefomgeving in Overvecht en begrijpen we dat daar ook een visie op mobiliteit en bereikbaarheid bij hoort. Echter wij hebben grote moeite met de twee gepresenteerde tunnelverbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp. Dit om de volgende redenen: - De twee tunnels zijn aanvullend op drie bestaande tunnelverbindingen over een totale afstand van minder dan 1 kilometer. De investering van een extra tunnel bedraagt waarschijnlijk miljoenen euro's per tunnel: weggegooid geld.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	-tunnels staan er om bekend dat het onveilige plekken zijn met veel vandalisme, vuurwerkoverlast, gebruik als hangplek etc. De bestaande NS tunnel is in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. - de tunnels komen aan de tuindorp zijde niet uit op een goed toegankelijke fietsroute, maar midden in een woonwijk met veel eenrichtingsverkeer. Hierdoor ontstaat een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert het buitenspelen van kinderen. Waar weinig voordelen in de zin van beter bereikbare voorzieningen in Overvecht of Tuindorp tegenover staan. - 1 van de tunnels is gepland uit te komen in Tuindorp ter hoogte van de Ritzema Boslaan. Als hier een tunnel gemaakt wordt dan zal door de hellingbaan de bocht van de Albert Thaerlaan naar de Ritzema Boslaan nog krapper moeten worden gemaakt met een nog moeilijker toegangelijkheid van onze garage die ligt in deze bocht. De bewoners van de hoek zullen met hun bus, die zij nodig hebben voor gehandicaptenvervoer, een nog groter probleem hebben. Kortom, de extra tunnels zijn een slecht plan. Ze voegen weinig toe aan de bereikbaarheid, kosten enorm veel geld, en hebben heel concrete en grote nadelen in de vorm van overlast en extra verkeer in onze rustige wijk en straat. We vragen de gemeente dit gedeelte van de omgevingsvisie te heroverwegen.	
482	Ik ben niet de eerste die u mailt over de plannen voor nieuwe fietsroutes tussen Overvecht en Tuindorp. Ik begrijp de behoefte voor meer verbinding tussen de wijken. Toch denk ik dat een fietsstraat, m.n. die dan door de Prof. Hugo de Vrieslaan moet gaan lopen, niet past in die straat. Het is een krappe en lange straat. Er spelen kinderen. Ook 's nachts zal het tot meer beweging leiden. Ik woon in de straat	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	daarachter, de Prof. Wentlaan, en onze achtertuin grenst aan de Prof. Hugo de Vrieslaan. Je gaat dat verkeer zeker horen. Ook moet het verkeer daarna de bocht om richting de Prof Reinwardtlaan of de Copijnlaan. Dat gaat ook tot drukke situaties leiden. Ook vraag ik me af of er rekening wordt gehouden met de omliggende huizen vlak bij het spoor mbt heien, ontgraven etc. Ik kan me niet voorstellen dat dit niet leidt tot schade aan die woningen. Ik wil u dan ook vragen deze plannen te wijzigen. Ook las ik over de 5000 extra woningen die gerealiseerd moeten gaan worden. Dat is een flink aantal boven op de huidige 17.000 woningen. Zeker als je vergelijkt dat er in heel Tuindorp maar 2500 woningen staan. Hoe gaat dit allemaal passen qua aantal mensen? Utrecht is al superdruk. Al die extra mensen bewegen zich in en rond de wijk. Op een gegeven moment zit er toch een max op? Ik maak me over de leefbaarheid in en rondom de stad zeker zorgen.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”.
483	Onlangs ben ik op een avond geweest waar een aantal medewerkers van de gemeente voorlichting gaven over de Omgevingsvisie Overvecht. Ik woon op de Papyrusdreef 22 en uiteraard had ik belangstelling voor de mogelijke gevolgen voor mijn directe woonomgeving. De Papyrusdreef bleek te vallen onder de kwalificatie 'transformatie in het groen', helaas kon geen van de aanwezige voorlichters uitleggen wat dat betekende voor de toekomst. Ik kon me er van alles bij voorstellen maar dit schept meer onduidelijkheid dan nodig en het geeft ook onrust bij de bewoners. De enige opmerking die ik te horen kreeg over de situatie in het gearceerde deel naast de Papyrusdreef was dat er sprake zou zijn van een onveilige situatie en dat er zwervers en dieven zouden slapen in het park aansluitend aan de huizen. Ik nodig hierbij de gemeente uit om	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de

Nr.	Reactie	Antwoord
	langs te komen en mij aan te wijzen waar de betreffende slaapplaatsen zijn want ik ken het betreffende park erg goed en er slaapt nooit iemand. Kort samengevat is dit dus kletskoek. Wellicht ten overvloede, de helft van het gearceerde kavel is bebouwd, ik woon er zelf en hetzelfde geldt voor het gearceerde deel aan de andere kant van de Nijldreef. Ik vraag me dus af wat er aan onze huizen in het groen getransformeerd gaat worden want we onderhouden zelf onze tuinen. Dan rest dus het deel van het park naast de Papyrusdreef tegenover de huisnummers 1 t/13, een zevental huizen. Het betreft een begroeid deel van het park achter de huizen 22 t/m 30, dat deel wordt onderhouden door de bewoners d.m.v. een beheersovereenkomst en in goed overleg met de gemeentelijke dienst groenbeheer.. Als er hier al iets getransformeerd moet worden zou het erg handig zijn als dit parkdeel wat meer in het onderhoudsschema van de Gemeente kan worden opgenomen want het is erg veel werk voor een klein aantal bewoners (één eigenlijk want de enige met een beheersovereenkomst ben ikzelf en af en toe helpt er iemand). Het overige deel van het park betreft het grasveld tussen de begroeiing en de Nijldreef. Dit wordt door de gemeente onderhouden en het wordt in de zomer ruim gebruikt om te picknicken, te zonnen en te spelen. In het verleden zijn er meerdere plannen geweest om het parkdeel langs de Papyrusdreef te bebouwen maar die zijn allemaal gesneuveld. Mocht het zo zijn dat er toch weer gedacht worden aan bebouwing dan geef ik u graag de volgende overwegingen mee: 1. Om daar te kunnen bouwen moeten er een fors aantal bomen van minimaal 35 jaar oud worden omgezaagd. 2. De grond is eigenlijk te nat want er zit een wel in het achterliggende deel	omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Bebouwing op die plek maakt het achterliggende deel tot een onveilig gebied want de doorgang naar het Noorderpark wordt dan een 'pijpenla'. 4. Er kan slechts een klein aantal woningen op dit kavel gebouwd worden en dat leidt tot hoge bouwkosten. 5. Omdat de gemeente ervoor gekozen heeft om geen aansluitingen op het gasnet toe te staan voor de nieuwbouw wordt het lastig om de huizen te gaan verwarmen. De stadsverwarming die in de straat ligt heeft te weinig capaciteit voor nieuwe aansluitingen want de aanpassing van een aantal huizen aan de 'even kant' van de straat d.m.v. een warmtewisselaar was al een punt van discussie. Verwarming d.m.v. een warmtepomp stuit op bezwaren van Stedin want ook daarvoor geldt een capaciteitsprobleem. 6. Als het kavel bebouwd zou gaan worden komt er zeker een financiële claim van een aantal bewoners van de aangrenzende huizen. Er zijn de afgelopen jaren een groot aantal huizen van eigenaar veranderd en de nieuwe bewoners hebben veel geld betaald voor een woning met een uitzicht op een groen park. Uiteraard is er door de meeste nieuwe eigenaren vooraf bij de gemeente geïnformeerd of er bouwplannen waren voor de nabije toekomst. Mijn voorstel voor de 'transformatie' is eenvoudig. Laat het park intact en overleg met de aangrenzende bewoners hoe het park beter kan worden onderhouden en wat hun aandeel in het onderhoud kan zijn. Als een aantal mensen daarin een rol willen vervullen met ondersteuning door de gemeente heeft dat weinig tot geen financiële gevolgen voor de gemeente. Het park blijft dan leefbaar en het verhoogt de kwaliteit van de omgeving. Ik ben benieuwd hoe het vervolg zal zijn op de vage omgevingsvisie die op dit moment op tafel ligt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
484	Al sinds 2009 deel ik met plezier een volktuin bij Ons Genot. Hier heb ik in de loop der jaren een soort van "tiny fruit forest" gecreëerd met hele bijzondere fruitsoorten zoals Pawpaws, Nashiperen, Grootvruchtige Kornoeljekersen met daartussen allerlei inheemse kruidachtige planten . Daarnaast met mijn liefde voor de biodiversiteit zit ik in het duurzaamheidsclubje op de tuin en proberen we medetuinders en andere geintresseerden te motiveren om ook iets te doen voor de dieren, zoals kikkers, egels etcetera en de velen soorten insecten en vogels die ons tuinencomplex bewonen of bezoeken. Zo hebben we als volkstuinvereniging nog behoorlijk recent twee jaar geleden de Gemeente Utrecht zover gekregen om onze middelste sloten van natuurvriendelijke oevers te voorzien. De beschoeing aan een kant van de sloten is verlaagd en de toplaag afgeschaapt waardoor de oevers geleidelijker naar het water aflopen. Dit was een behoorlijke klus waar we de Gemeente Utrecht heel dankbaar voor zijn. De vernieuwde oevers zijn ingezaaid met een inheems zadenmengsel en worden sindsdien met ecologisch maaibeheer beheerd, selectief maaien en afvoeren met de ouderwetse zeis. Met als doel de al aanwezige flora en fauna te versterken, met de kikker en egel populatie als boegbeelden. De eerste resulaten zijn al zeer hoopgevend, grote ratelaars en echte koekoeksbloemen bloeien waar eerst een strak beheerd gazon was! Nu ligt er dus als een van de opties ons mooie complex op tafel om mogelijk te wijken voor sportvelden. Graag wil ik pleiten voor behoud en wel hierom. Een terrein als Ons Genot huisvest een enorme variatie aan biodiversiteit en microklimaatjes die langzaam tot stand is gekomen door meer dan 70 jaar tuinieren door een al evenzeer diverse mengeling aan tuinleden. Dit kun je niet zomaar vervangen en zal een enorm verlies en vernietiging van de aanwezige flora, fauna en gemeenschap betekenen..	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurinclusief bouwen en ontwikkelen binnen en rondom het stedelijk gebied zou nog veel meer aandacht mogen krijgen. De druk op de natuur is al zo groot en de biodiversiteit is tanende. Ik hoop van harte dat ons complex mag blijven.	
485	Als bewoner van Tuindorp wil ik mijn bezorgdheid uitspreken en bezwaar maken tegen het ontwerp omgevingsvisie Overvecht met betrekking tot de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Het nut van deze nieuwe verbindingen is niet duidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes zijn. Het lijkt ongewenst om nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk aan te leggen, voornamelijk vanwege de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de extra overlast van doorgaand verkeer, wat de leefkwaliteit van de wijk niet ten goede komt. Ik las dat de barrièrewerking van het spoor verminderd zou worden door nieuwe tunnels en bruggen. Deze bewering is naar mijn mening niet voldoende onderzocht of onderbouwd. Wat wordt er precies bedoeld met barrièrewerking? Welke barrière en welke factoren spelen hierbij een rol? Daarnaast wordt in het ontwerp verwezen naar "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en het toevoegen van ontbrekende schakels in het netwerk." Echter wordt er nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. Het is onduidelijk waarom er meerdere tunnels nodig zijn naast de bestaande. Daarnaast staan ondergrondse tunnels op zichzelf niet bekend om de veiligheid. Wat betreft de verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er niet geïnvesteerd in het verbeteren, veiliger maken en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is onderzocht of dit niet een efficiëntere besteding van belastinggelden is? Als bewoner van Tuindorp maak ik veel gebruik van de fiets- en wandelroutes naar	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht en aangrenzende gebieden en ondervind ik geen belemmeringen. Wel zou de sfeer en veiligheid op de bestaande routes verbeterd kunnen worden. Een investering in deze bestaande routes lijkt mij een veel efficiëntere inzet van belastinggeld. Ten laatste zou de tunnel vanuit de Prof Hugo de Vrieslaan uitkomen op de Plutodreef/Vulcanusdreef. Dit gedeelte van Overvecht is nu echter al gekoppeld aan een doorgaande weg, namelijk de Darwindreef/Eykmanlaan. Het toevoegen van die tunnel zou daarom niet als doorgaande weg van toegevoegde waarde zijn, maar zou wel de verkeerssituatie in tuindorp negatief beïnvloeden. Samenvattend: • De nieuwe verbindingen zijn overbodig en hun realisatie zal leiden tot: • Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens en na de bouw. • Verspilling van belastinggeld, aangezien bestaande routes geen geografische of tijdsbesparingen opleveren en het geld beter kan worden besteed aan het verbeteren van deze routes. • Gebruik door de verkeerde doelgroep (zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer) wat onveilige situaties kan veroorzaken. • Onvoorziene kosten en complicaties, inclusief de kosten en bezwaren van ProRail en de mogelijke verstoring van het treinverkeer. • Verminderde veiligheid en kindvriendelijkheid in Tuindorp, een wijk vol jonge gezinnen waar kinderen vrij op straat spelen. Meer fiets- en bromfietsverkeer zou deze veiligheid ernstig verminderen, gezien de smalle straten.	
486	Naar aanleiding van het ontwerp Omgevingsvisie Overvecht willen wij onze zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Van Bemmelenlaan in Tuindorp.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	De noodzaak van deze verbindingen is ons onduidelijk, temeer omdat zij geen doorgaande routes vormen. Nieuwe routes dwars door een rustige en kindvriendelijke woonwijk, langs twee basisscholen, door smalle volgeparkeerde straten met eenrichtingsverkeer, zijn ongewenst en niet nodig. Hierdoor neemt de onveiligheid en tevens de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer toe. In het ontwerp wordt “verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk” als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als “ontbrekende schakels” gezien worden. Ook wordt gesteld dat barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen dit niet oplossen. Extra doorsteken leveren weinig tijdwinst op. Als inwoners van Tuindorp ervaren wij geen belemmeringen via de bestaande dichtbij gelegen routes, die bovendien veel meer ruimte geven aan het verkeer, door gescheiden weggedeeltes voor fietsers en voetgangers. Wij zien daarom geen voordelen of noodzaak voor het bouwen van tunnels, waarbij miljoenen aan gemeenschapsgeld worden verspild. De tunnels zullen tijdens, maar ook na de bouw veel overlast veroorzaken voor omwonenden. Verder zetten wij grote vraagtekens bij de technische haalbaarheid. Kleine, lange tunnels staan bovendien niet bekend als plaatsen waar men zich sociaal veilig voelt.	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De geplande routes zullen het karakter, de rust en het woongenot van de wijk aantasten en veranderen. We hopen dat u hiermee meer inzicht heeft gekregen in wat de gevolgen van uw planningsvoorstel zullen zijn voor Tuindorp. De geplande verbinding is tussen Overvecht en Tuindorp, wij hebben gemist dat u de bewoners van Tuindorp tijdig betrokken heeft en van informatie heeft voorzien.	
487	Zienswijze Omgevingsvisie Overvecht 2040 In dit document geven wij onze reflecties op de Omgevingsvisie Overvecht 2024. Wij zijn [NAMEN], met onze drie kinderen (2, 4 en 6 jaar) sinds vijf jaar woonachtig in de wijk Vechtzoom-Zuid. We zien dat er mooie stappen gezet worden in het verbeteren van de wijk en zijn blij met het stuk dat er nu ligt om daarop voort te bouwen! Overvecht is een ruim opgezette, groene wijk. De potentie voor een aantrekkelijke wijk is groot. Met veel van de voorgestelde aanpassingen zien wij dat die potentie nog verder wordt benut. Hieronder hebben we voor een aantal kaarten onze feedback op een rijtje gezet. De nummers corresponderen met de nummers op de kaarten. We wensen jullie succes met alle reacties die binnenkomen en kijken ernaar uit onze wijk in de komende 16 jaar stapje voor stapje nog mooier te zien worden! 1. We zijn er erg blij mee dat er aandacht komt voor het vergroenen van het winkelcentrum De Klop. Er is hier nog veel te verbeteren. a. Daarbij zouden we graag zien dat ook de parkeerplaats aan de Victoria Regiadreef wordt meegenomen. Dit is nu een erg onprettig gebied en is voor veel mensen de wandelroute naar het winkelcentrum. b. Ten zuid-westen van het winkelcentrum is een groot grasveld met wat bomen en struiken. Dat is nu niet ingetekend als ‘groen’, terwijl het dat wel is. Deze plek zou nog beter benut kunnen worden voor recreëren of biodiversiteit.	**Vechtzoom-zuid** 1. Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in concrete plannen voor de inrichting rondom winkelcentrum de Klop zal samen met inwoners, gebruikers en partners in de wijk hiernaar gekeken worden. 2. Naast een snelle busverbinding naar station Overvecht en USP kijken we ook naar een verbinding naar het centrum en Utrecht Centraal. Op dit moment wordt onderzocht hoe deze verbinding richting de binnenstad moet lopen. Ook wordt gekeken naar de routing van de overige buslijnen (buurtgericht OV). De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. 3. Fijn dat uw het idee van een groene promenade tussen Park de Gagel den Park de Watertoren waardeert. 4. Bij de uitwerking van de plannen wordt de verbinding tussen het Vechtzoompark en Park de Gagel meegenomen, dank voor dit aandachtspunt. 5. Een aantal straten wordt autovrij, dit is aangegeven op de kaarten met de aanduiding 'autovrije zone'. Buurtstraten worden zoveel mogelijk ingericht als gewone 30 of 15 km/uur straten. Het echt autovrij maken

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. We zijn blij met een snelle busverbinding. Daarbij hebben we een aantal aandachtspunten: a. Naar station Overvecht is op zich fijn, maar veel liever zouden we een snelle busverbinding naar het centrum hebben. De huidige bus rijdt vanuit deze buurt met een enorme omweg naar het centrum. Het zou mooi zijn als daar een snellere route voor wordt ingericht, bijvoorbeeld over de Brailledreef. b. De bushalte van de snelle buslijn staat nu ingetekend op een punt waar bus 1 niet stopt. Het zou mooi zijn als overstappen van bus 1 naar de snelle bus op dezelfde halte kan gebeuren. c. We zouden het mooi vinden als bus 1 richting het noorden doorrijdt tot Natuurgebied Zuilen. Dit kan de bereikbaarheid en daarmee de bekendheid en het gebruik van het natuurgebied, dat nog maar heel beperkt bezoekers trekt, enorm kunnen vergroten. 3. We vinden het fijn dat de Carnegiedreef/Rio Brancodreef een groen gebied wordt en onderdeel van Park de Gagel. Het is een dreef met een ontzettend groot ruimtebeslag; het zou mooi zijn als we daar als inwoners van Overvecht meer van kunnen genieten! 4. De verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel zou super zijn. Daarbij valt ons wel op dat een deel van de ingetekende verbinding (in het gebied tussen de Rio Negrodreef en de Paranadreef) nu niet echt als een groen gebied wordt ervaren. Op sommige delen lijkt het ook wel een uitdaging te worden om daar aantrekkelijke fiets- en wandelroutes doorheen te realiseren. Dit is een aandachtspunt. 5. Fijn dat de woonbuurten zo veel mogelijk blijven zoals ze zijn. We lezen dat straten en groen aantrekkelijker worden. Dat is zeer gewenst, want de wegen in de woonbuurten in deze buurt zijn er waanzinnig slecht aan toe.	van (delen van) straten kan bij een toekomstige herinrichting altijd besproken worden. 6. Het is op dit moment nog niet bekend welke voorzieningen hier komen, dit wordt uitgewerkt in vervolgprojecten. 7. Goed om te horen dat u zeer betrokken bent en zoveel ideeën heeft voor de verbetering van het Vechtzoompark. In de uitvoeringsstrategie fasering nu (tot 2030) is er sprake van een opknapbeurt van het Vechtzoompark. Op het moment dat we als gemeente hiermee aan de slag gaan we de bewoners betrekken. Voor overige ideeën verwijzen we graag naar het wijkbureau en het initiatievenfonds. We willen geen nieuwe bebouwing in het Vechtzoompark. 8. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 9. Het is in uw reactie niet duidelijk welke plek/weg u hier precies bedoelt. Op diverse plekken (bijvoorbeeld de Einsteindreef) stellen we voor om de middenberm te versmallen. In de uitwerking van de omgevingsvisie en bij toekomstige herinrichtingen kijken we altijd naar de beste profielindeling/inrichting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Er zijn veel plekken met erg brede stoepen. Zonder de toegankelijkheid te verminderen, kan hier veel ruimte voor groen worden gecreëerd. b. We zijn ook benieuwd; worden er ook straten verwijderd? In een algemeen stuk over de Omgevingsvisie lazen we dat het schrappen van straten onderdeel is van de plannen, maar we zien dat beperkt terug. Dit zou op sommige punten in de wijk een impuls kunnen geven aan de veiligheid, zeker ook voor (kleine) kinderen en senioren, die hier volop aanwezig zijn. De straten zijn dikwijls erg breed, oversteekplaatsen zijn er vrijwel niet en geparkeerde auto's belemmeren heel vaak het zicht.	10. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Vechtzoom-noord** 1. Eens. Wij verwachten dat deze oversteek gelijkvloers kan. Deze oversteek zal in samenhang met de toekomstige inrichting van de Franciscusdreef uitgewerkt moeten worden. 2. De gebieden langs de Franciscusdreef met de aanduiding "stedelijke buurten" zijn gesitueerd ter plaatse van de huidige bebouwing en het groen dat daar achter ligt. Dat is ook te zien op de buurtkaart "Vechtzoom Noord". Het groen langs de Franciscusdreef is onderdeel van de groenstructuur langs de Franciscusdreef, daar is geen mogelijkheid voor bebouwing. 3. Dank voor het ondersteunen van de ambitie voor het bevaarbaar maken van de Klopvaart maar tegelijkertijd ook de mededeling dat het een lange termijn ambitie is waarbij veel aspecten tegelijk samen moeten vallen. Er is ook een grote afhankelijkheid van Waternet. 4. Dank voor uw positieve reactie op het aantrekkelijker maken van fietsen. 5. De suggesties worden meegenomen bij het verder uitwerken van het OV systeem voor Overvecht. In de ontwerp omgevingsvisie gaat de HOV lijn naar het bedrijventerrein of door naar Zuilen. Nieuw Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	 	Dank voor uw enthousiasme voor het vergroenen en verduurzamen van het bedrijventerrein. Noorderpark. Ruigenhoek en Blauwkapel Bedankt voor uw positieve reactie. Zamenhofdreef e.o. 1. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. De omgevingsvisie voorziet in het maken van meer gemengde buurten met verschillende woningtypen, zodat bewoners wooncarriére kunnen maken in de wijk. De omgevingsvisie stimuleert en faciliteert wooncoöperaties, een passend woonconcept voor veel doelgroepen. Waar welk initiatief kan worden ingepast is nadere uitwerking. Verdichting betekent niet alleen hoogbouw. Ook bij hoogstedelijke gebieden is er plek voor verschillende woningtypen en eengezinswoningen met goede buitenruimte, maar dan niet in een niet traditionele vorm. Bij de hoogstedelijke rood-oranje gebieden is er ruimte voor sociale huurwoningen, woningen voor middeninkomens en duurdere woningen. Ook wat betreft woningtype moet er ruimte zijn voor kleine huishoudens (jong en oud), gezinnen en bijzondere woonvormen zoals wooncoöperaties, woongroepen of gemengd wonen. Bij de rode hoogstedelijke gebieden is er meer ruimte voor kleinere huishoudens.

Nr.	Reactie	Antwoord
	 *Brede wegen, onduidelijke parkeerplaatsen en het gebrek aan oversteekpunten maakt het voor met name kinderen en senioren onveilig om over te steken. Zo is deze nieuwe oversteekhelling (middelste foto) zeer recentelijk aangelegd voor senioren, maar dikwijls niet toegankelijk.* 6. We zijn benieuwd welke voorzieningen hier zijn voorzien. 7. We lezen hier eigenlijk niets terug over de ontwikkeling van het Vechtzoompark, terwijl in eerdere stukken te lezen was dat het Vechtzoompark nog op de lijst staat voor kwalitatieve verbetering. Wij zien hier grote kansen om zowel de biodiversiteit te verhogen, als het gebruik van het park te vergroten. Het Vechtzoompark is een park dat heel beperkt gebruikt wordt, zelfs op zonnige dagen zijn er heel weinig mensen te vinden.  a. Er zijn in de buurt veel inwoners die het leuk zouden vinden om een rol te spelen in de verdere ontwikkeling van het park. Het concept van 'Plukpark' is al ontstaan: een plek vol vruchten, kruiden en bloemen om te	3/8. Fijn dat u onze koers met betrekking tot Overvecht centrum kan ondersteunen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plukken. Dit sluit goed aan bij de huidige kracht van het park: er is al een kruidentuin, veel bramen, rozenbottels en kastanjes en de nieuwe strook lentebloemen achter Zuylenstede werd dit jaar al goed gebruikt. Verder is het gebruik echter helaas nog zeer beperkt. Het groen in het park is verder nog heel eenzijdig. Bloemenweides en voedselbosjes zouden het park voor mens én dier een stuk aantrekkelijker maken. Wij worden heel erg graag betrokken bij de plannen!	

Nr.	Reactie	Antwoord





Nr.	Reactie	Antwoord



Kinderen, jongeren en ouderen genieten van de pluktuin in het Vechtzoompark

b. Wij stellen voor om de ‘Kans voor nieuwe voorzieningen’, die nu op de naastgelegen speeltuin aan de Colombiadreef is ingetekend, te verplaatsen naar het park. De speeltuin aan de Colombiadreef daarentegen achten wij niet geschikt voor nieuwe voorzieningen, los van wellicht een drinkwatertappunt. Een drinkwatertappunt, picknickplekken; het zouden voorzieningen kunnen zijn die een impuls kunnen geven aan het gebruik van het park. Bovendien is het Vechtzoompark een goede uitvalsbasis voor wandelen naar Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen. Wanneer het Vechtzoompark beter bezocht wordt, wordt die oversteek ook logischer. Er zou zelfs gedacht kunnen worden aan een ‘buurthuis in het groen’, om sociale verbinding en verbinding met het groen hand in hand met elkaar te laten gaan. Samen appels plukken (in de nabijgelegen appelboomgaard), bramen plukken in het park, kruiden plukken in de pluktuin en daarna samen koken en vieren: wij zien het wel zitten!

Nr.	Reactie	Antwoord



8. Het zou geweldig zijn als de brug naar de overkant er zou komen! Dat zou de oversteek naar Zuilen vele malen makkelijker maken, inclusief flexibiliteit in het gebruik van voorzieningen (zoals het winkelcentrum en de natuurspeeltuin). Bij sommige buurtbewoners zijn er zorgen over overlast. Wij delen die zorgen niet, maar het is natuurlijk wel een aandachtspunt, laten de andere bruggen in de buurt zien (afval en ongewenste gasten op parkeerplaatsen bij de bruggen komen veel voor).
9. Om de dominantie van de weg hier terug te dringen, zou de middenberm drastisch versmald moeten worden, waardoor de twee weghelften veel dichter op elkaar liggen. Aan de zijkant

Nr.	Reactie	Antwoord
	zou hierdoor enorm veel ruimte vrijkomen, onder andere voor groen en de voorstelde nieuwe voorzieningen. 10. Het hier aangegeven stuk om af te sluiten is reeds afgesloten voor autoverkeer. Alleen bussen kunnen hier langs. Het autoluwer maken van verschillende wegen zien we als een goede manier om de wijk aantrekkelijker te maken. Vechtzoom-Noord 1. Op deze oversteek/wandelroute zitten wij al jaren te wachten; dit zou geweldig zijn! Met een wegversmalling ter hoogte van het Fort aan de Klop (zoals voorgesteld) zou dit wellicht een simpele oversteek kunnen zijn. Indien dit onveilig blijkt, kunnen we ons eventueel een wandeltunneltje voorstellen. De ring ligt verhoogd, waardoor een tunnel misschien niet erg diep hoeft te gaan. Een betere verbinding tussen het Vechtzoompark, Natuurgebied De Klop en Natuurgebied Zuilen zou wat ons betreft van grote waarde zijn. 2. We zijn blij met de voorgestelde wegversmalling. De stedelijke bebouwing kunnen we ons voorstellen, maar wel pas ná het eerste deel van de Franciscusdreef: ter hoogte van het groen heel graag juist geen bebouwing. 3. Dit zou natuurlijk ontzettend leuk zijn. 4. Heel fijn, dat fietsen aantrekkelijker wordt gemaakt in de wijk! 5. Zoals al eerder voorgesteld: wat ons betreft zou het mooi zijn als de snelle busverbinding ook doorrijdt naar Natuurgebied Zuilen. Nieuw Overvecht e.o. Wij zijn heel blij dat het bedrijventerrein groener en duurzamer wordt ingericht. Dat kan dit gebied wel gebruiken! Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel Dit gebied in het algemeen kan een enorme impuls gebruiken wat betreft de kwaliteit van het groen. Sommige delen zijn al aangepakt en moeten vooral nog even flink groeien, andere delen hebben ook zo’n	

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanpak nodig. We zijn ook blij dat de (fiets)verbindingen met de wijk worden verbeterd. Zamenhofdreef e.o. 1. We zijn benieuwd of het echt nodig is om hier hoogstedelijk gebied van te maken. Zou dit gebied zich niet juist ook goed lenen voor alternatieve woonvormen? Uit eerder woonwensenonderzoek is volgens mij gebleken dat er ook veel mensen zijn die graag binnen de wijk 'wooncarrière' zouden willen maken. Voor ons geldt dat ook. Klopt het dat de Omgevingsvisie daarin niet voorziet? Er komt vooral hoogstedelijk wonen bij, in de vorm van hoogbouw. Juist gezinshuizen met ruimere tuinen lijken er niet echt bij te komen, klopt dat? De groene wijk Overvecht zou zich wat ons betreft bijvoorbeeld perfect lenen voor een 'ecowijk'-achtig initiatief. Wellicht zou een deel van het RWZI-gebied zich daarvoor kunnen lenen. Dergelijke typen woonbuurten zouden naar ons idee in een grote behoefte in Utrecht kunnen voorzien en de diversiteit in de wijk nog verder kunnen doen toenemen. Wellicht zijn er ook andere locaties in de wijk voor aan te wijzen. 3. Wij zijn erg blij dat dit gebied grondig ontwikkeld wordt. Van een wijkgenoot hebben we ook signalen gehoord dat het belangrijk is om overdekt winkelen te blijven faciliteren, vanwege de vele regen in Nederland. Zij denkt dat mensen er anders niet meer naartoe zullen gaan. Zelf zijn we juist erg blij met een meer 'groene' opzet voor het winkelgebied. 8. We zijn erg blij dat de Brailledreef een impuls krijgt met onder andere betere oversteekpunten.	
488	Middels deze mail willen wij bezwaar maken tegen het voornemen om extra tunnels aan te leggen tussen Tuindorp en Overvecht. Gelet op de 3 reeds bestaande verbindingen (Tripkade, station en Eykmanlaan) zien wij niet welk probleem hiermee opgelost wordt en tegelijkertijd	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende

Nr.	Reactie	Antwoord
	maken wij ons zorgen om de veiligheid; sowieso van tunnels in het algemeen (staan bekend om overlast) maar met name gelet op wat doorgaand verkeerd richting de van Bemmelenlaan gaat doen met de veiligheid van op straat spelende kinderen en de toegang tot de basisschool.	gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
489	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor het maken van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk. Dit omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een smalle, kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst. Met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. Iets wat niets toevoegt aan het woongenot in Tuindorp. Nu is het woongenot moeilijk te kwantificeren, maar het is de uitstraling en de rust van de wijk die ons twee jaar geleden heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. Voor mij is dit daarom een belangrijk punt, wat met een fietsroute door de wijk verstoord wordt. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Daarnaast staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren. Dit geeft een overduidelijk nadeel voor de fietsveiligheid. Wat ook makkelijk kan leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en bewoners. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden gezien. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Samengevat zijn nieuwe verbindingen niet nodig en de realisatie ervan leidt tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties en afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Kortom een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van drie minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf.	
490	Wij hebben het voorstel gezien dat in de omgevingsvisie twee extra fietstunnels worden geplaatst tussen Overvecht en Tuindorp. De inrichting van de wijk Tuindorp is krap en kent al veel verkeer. Er wordt hard gereden door auto's en er zijn veel fietsers en brommers.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met twee extra tunnels zal dit alleen maar erger worden. Met de huidige verkeersdrukte is het eigenlijk al wachten op de eerste ongelukken. De twee bestaande doorgangen via de Tripkade en de Pan/Rietveld zijn al voldoende en relatief veilig ingericht. Wij verwachten dat bij twee extra tunnels er nog meer verkeer door de prof. dr. Maguslaan zal gaan. Wij denken dat het geld voor de investering veel beter op een andere manier kan worden ingezet (bijvoorbeeld verkeersveiligheid).	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
491	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère?	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend, nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. - Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. - Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. - Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
492	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
493	Met veel interesse hebben wij de omgevingsvisie Overvecht 2040 bekeken. Als inwoner van de wijk Zuilen met schoolgaande kinderen in Overvecht komen wij dagelijks in deze wijk. Fijn dat er veel aandacht is voor verbetering van de leefbaarheid van de wijk door vergroening, klimaatadaptatie en het langzaam verkeer. Als lid van Volkstuinvereniging 'Ons Genot' en tuinder op dit complex zijn wij echter niet te spreken over de mogelijkheid die er open wordt gehouden om dit complex op termijn te verplaatsen ten behoeve van de realisatie van sportvelden. Gelukkig zijn de plannen al wat afgezwakt ten opzichte van een eerdere versie maar wij zouden graag zien dat het volkstuinencomplex als zoekgebied voor sportvelden geheel uit de omgevingsvisie wordt gehaald. Sinds enkele jaren zijn wij lid van de volkstuinvereniging maar al veel langer komen wij regelmatig op dit complex als onderdeel van ons 'rondje vecht'. De rust, de sfeer, het groene karakter en de toegankelijkheid heeft ons altijd getrokken. Inmiddels werken wij als lid van de vereniging aan ons eigen groene paradijsje en zorgen we samen met de andere tuinders voor het beheer van het gehele complex. De volkstuinvereniging is een actieve vereniging met bijna 200 tuinen en nog meer actieve leden van jong tot oud, allerlei pluimage en afkomst. Wat de leden bindt is een liefde voor de natuur, de rust op het complex en de gezamenlijke passie voor het tuinieren. De saamhorigheid op het complex is enorm groot en mensen helpen elkaar wanneer nodig. De volkstuinen hebben hierdoor een zeer belangrijke functie voor jong en oud als groene ontmoetingsplek dichtbij de stad waar je kan leven en werken met de natuur en waar je kan	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	beleven hoe ons eten groeit. Ook dit is een belangrijke kwaliteit voor een wijk als Overvecht. Het opnemen van het volkstuinencomplex als zoeklocatie voor sportvelden zorgt nu voor een grote onzekerheid over de toekomst van het complex. Tuinders zijn hier vaak al jaren bezig met het creëren en onderhouden van hun eigen natuurlijk paradijsje en willen dit ook in de toekomst voortzetten. Nu deze toekomst onzeker is geworden zal dit ook een effect hebben op het beheer van tuinen en opstallen. Waarom zou je nog investeren als je niet weet hoe lang je er nog van kan genieten? Ook doorstroom van tuinders die willen stoppen kan in gevaar komen, zijn er straks mensen die de tuin met opstal willen overnemen? Hierdoor ontstaat er een grote onzekerheid over de toekomst van de vereniging. Hiernaast is het realiseren van sportvelden op deze locatie geen goed idee. Het lijkt misschien logisch om sportfaciliteiten te bundelen op één plek maar door deze faciliteiten te spreiden over de wijk zullen sportvelden juist voor veel meer mensen bereikbaar zijn. Belangrijker vinden wij echter dat het volkstuinencomplex gelegen is naast het natuurgebied Zuilen dat deel uitmaakt van het natuurnetwerk van de Provincie Utrecht. De gemeente is juist bezig met het maken van plannen om dit gebied natuurlijker te maken en beter geschikt als wandelgebied voor de inwoners van Utrecht. Het volkstuinencomplex vormt nu een natuurlijke en extensieve buffer tussen dit gebied en het bedrijventerrein Overvecht. Sportvelden op deze plek zullen er juist voor zorgen dat er veel overlast voor deze natuur zal ontstaan door het intensief gebruik in de weekenden en avonden (verlichting en herrie). De rust en de natuurwaarden van natuurgebied Zuilen zullen daardoor sterk onder druk komen te staan. Ook wandelaars in natuurgebied Zuilen zullen veel hinder ondervinden van deze sportvelden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het volkstuinencomplex is nu overdag openbaar toegankelijk. Vele mensen zijn hierdoor in aanraking gekomen met deze unieke locatie en zo op één of andere manier betrokken geraakt bij de vereniging. Deze waarde moet wat ons betreft blijven en kan mogelijk, in overleg met de vereniging, versterkt worden door bijvoorbeeld meer educatieve functies of wandelmogelijkheden. Zoals er nu echter, op de kaart op p58, een verbindingslijn voor voetgangers en fietsers tussen sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en bedrijventerrein dwars door het complex wordt getrokken, gaat ons veel te ver. Het complex wordt nu in de avond en nacht afgesloten, juist om te voorkomen dat onbevoegden hier 's nachts rondspoken en zaken slopen of stelen. Dit dient wat ons betreft zo te blijven. Wij verzoeken u om het volkstuinencomplex van volkstuinvereniging 'Ons-Genot' als zoeklocatie voor sportvelden én de verbinding voor voetganger en fietsers uit de visie te halen zodat het huidige volkstuinencomplex kan blijven bestaan zonder onzekerheid over het toekomstig voortbestaan en haar belangrijke en unieke bijdrage aan de kwaliteit van Overvecht kan blijven leveren.	
494	Ik maak u er graag op attent dat de afsluiting van de Carnegiedreef niet zal leiden tot meer fietsgebruik. Het zal juist leiden tot verkeersopstoppingen en nog veel meer milieuvervuiling en overlast op de Ringweg. Ook geeft het een opgesloten gevoel dat er zo weinig " vluchtwegen" zijn, voor het geval mensen in nood zijn, of hulp nodig hebben. Goedkoper openbaar vervoer kan mensen misschien verleiden tot het regelmatig laten staan van de auto. Flitspalen kunnen misschien helpen bij het beperken van de rijsnelheid, deze kan naar 30 km. Omdat het gebouw dat aan de Trinidaddreef staat, behoort bij de Experimentele flats die een Monumenten status hebben, is het niet gewenst en niet mogelijk om iets te veranderen aan dit gebouw. In het kader van het vergroenen van de wijk en de woonomgeving kan	Naast ingrepen in het autonetwerk stellen we ook verbeteringen voor het Openbaar Vervoer en verkeersveiligheid voor. De maatregelen voor het autonetwerk zijn aangepast, zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota. De beoogde verdichting en vergroening in de Omgevingsvisie is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer zal verder moeten worden uitgewerkt. Als het zover is dan zullen omwonenden hierbij betrokken worden en nemen we uw suggestie ter overweging mee. Met het symbool kans voor een nieuwe voorziening is een nieuwe/verbeterde speelplek bedoeld. Goed dat u ons hierop wijst. Op

Nr.	Reactie	Antwoord
	het grasveld aldaar worden veranderd in een Tuiny forest,of wijkboomgaard, verzorgd door de bewoners. Er staat in uw plan een“ Kans voor nieuwe voorziening en Spelen” op een grasveldje tussen Amazonedreef en de Cayennedreef. Hier was vroeger een glijbaan en een zandbak, die expres zijn opgeheven vanwege veel overlast van hangjongeren en ook veel zwerfvuil tot gevolg had. Omdat het park in samenspraak met de bewoners wordt onderhouden, zou het passend zijn om de bewoners hierbij te betrekken en samen tot een plan te komen.	moment dat we hier concrete plannen hebben nemen we contact met u op!
495	Volgens mij zal geen enkele zienswijze, hoe goed onderbouwd of beargumenteerd ook, enige fundamentele verandering in de omgevingsvisie bewerkstelligen. De gemeente heeft tijdens de zogenaamde participatiefase laten zien totaal niet geïnteresseerd te zijn in wat er bij de bewoners leeft en wat hun belangen zijn. De enige reden om participatie en inspraak te organiseren is om de ambities van de gemeente een zekere legitimiteit te geven. Dat is duidelijk te zien in het verslag van de participatiefase dat onlangs zonder brede aankondiging gepubliceerd werd. Als je dat verslag oppervlakkig leest, krijg je de indruk dat de gemeente het overgrote deel van de kernpunten die beschreven worden van de bewoners heeft overgenomen. Dat is een vervalsing van de werkelijkheid. Veel van de kernpunten waren voorstellen van de gemeente waar de bewoners zich niet over hebben uitgelaten, andere kernpunten waren zo algemeen geformuleerd dat je het er niet mee oneens kon zijn (wij verbeteren het groen en wij verbeteren de veiligheid bv.). Het meest schrijnend is dat de bezwaren van bewoners worden weggemoffeld bv. het idee dat de Moezeldreef dé entree van de wijk wordt met terrasjes, winkels en gezelligheid. Veel bewoners hebben dit als idée fixe gekarakteriseerd. Er is nu al grote leegstand van winkels, voor terrasjes is geen belangstelling ook niet als er 1000 woningen bijkomen, voor uitgaan en	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. Bij een Omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden

Nr.	Reactie	Antwoord
	gezelligheid ga je naar de binnenstad. Daar brengt die ene bioscoop in Overvecht centrum echt geen verandering in. Een ander bezwaar dat weggemoffeld wordt is tegen de megalomane hoogbouwplannen rond het station Overvecht. Sociale onveiligheid, misdaad en isolement zullen toenemen terwijl het buurtje Taagdreef, Rubicondreef daar momenteel relatief van gevrijwaard is. In maart 2024 hebben wij hierover al een brief naar de gemeente geschreven en uit het feit dat een antwoord na tweeëneenhalve maand nog niet gekomen is kunnen we wederom zien hoe weinig de gemeente zich aantrekt van de mening van bewoners. Het participatie- en inspraakproces laat zien hoe de gemeente over bewoners denkt. Wij weten als gemeente wat goed is voor de bewoners en alle bezwaren die zij uiten zijn niet meer dan emoties voortkomend uit eigen belang. Die emoties moeten gekanaliseerd worden met vage uitspraken dat het nog niet zo ver is en dat uitvoering niet zonder instemming van de bewoners kan. Dat is dus gewoon niet waar. Met een dergelijke instelling zal de kloof tussen politiek en burgers alleen maar groeien. De gemeente lijkt zich niet te realiseren welke enorme macht zij heeft om in te grijpen in de persoonlijke levens van haar burgers en dat een dergelijke macht uiterste zorgvuldigheid bij de uitvoering van dit soort beleidsprocessen vereist. Als de gemeente werkelijk belang had gehecht aan de inbreng van bewoners had zij geen top-down benadering moeten hanteren maar kunnen experimenteren van bottom-up benaderingen zoals die door Rob van Engelenburg en Peter van Hoesel beschreven worden in hun boek Burgerparticipatie in het openbaar bestuur (2023). Dit boek heeft als ondertitel ‘burgers willen wel, nu de overheid nog’ wat een goede omschrijving van het proces van deze omgevingsvisie is. Het meest waarschijnlijk is dat financiële belangen van gemeente, investeerders en bouwbedrijven de bepalende factor zijn geweest bij het opstellen van de omgevingsvisie. Uit vele onderzoeken van ‘Follow the money’ en ‘Investico’ blijkt dat geld vaak de doorslag geeft.	de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten. Het door de gemeenteraad vastgestelde participatieproces is gevolgd, waarbij stap voor stap, rekening houdende met wat Overvechters belangrijk vinden, is toegewerkt naar een ontwerp Omgevingsvisie. Zie ook het Participatieverslag. In fase 1 zijn gesprekken gevoerd met Overvechters over wat zij belangrijk vinden voor de toekomst van hun wijk, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid. In fase 2 zijn, mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, oplossingsrichtingen bedacht en besproken met Overvechters. In fase 3 is mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden een 50-70% versie van de Omgevingsvisie gemaakt en voorgelegd aan Overvechters. Het resultaat van fase 3 is verwerkt in de ontwerp Omgevingsvisie die ter inzage heeft gelegen en waarop eenieder een zienswijze kon indienen (fase 4). Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp Omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het enige wat ik kan doen is eisen dat er aan de omgevingsvisie een uitgebreide compensatieregeling wordt toegevoegd voor alle schade die bewoners nu en in de toekomst zullen leiden door de omgevingsvisie o.a. daling van huizenprijzen, onaantrekkelijke woonbuurt, kosten voor gedwongen verhuizing, last van jarenlange bouwactiviteiten naast de deur, meerkosten van een vergelijkbare woning elders. Dan maar wat minder winst voor aandeelhouders.	
496	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn bezorgdheid uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Allereerst wil ik aangeven dat ik het plan om Overvecht te verbeteren waardeer en steun. Het is een positief initiatief dat de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk kan verhogen. Echter, de geplande fietstunnels roepen bij mij aanzienlijke zorgen op. Onduidelijke noodzaak: De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. De bestaande infrastructuur lijkt voldoende te zijn voor het huidige fietsverkeer. Bovendien zijn er reeds voldoende tunnels en oversteekmogelijkheden in de buurt, zoals de tunnel bij de Einsteindreef en de Zamenhofdreef. Het ontbreken van een duidelijke onderbouwing waarom deze extra tunnels noodzakelijk zijn, maakt het moeilijk te begrijpen waarom deze investering gerechtvaardigd zou zijn. Verhoogde onveiligheid: Het aanleggen van nieuwe fietsroutes door een kindvriendelijke woonwijk verhoogt de onveiligheid voor kinderen aanzienlijk. Meer fietsverkeer, inclusief scooters en e-bikes, zal de straten onveiliger maken voor spelende kinderen. De Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan zijn smalle straten die niet zijn ontworpen voor hoge verkeersdruk. Daarnaast bestaat het risico dat deze tunnels gebruikt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden door hardrijdende voertuigen/fietsen, wat de kans op ongevallen vergroot. Overlast en gebruik door ongewenste doelgroepen: De tunnels kunnen ongewenste overlast veroorzaken door gebruik door de verkeerde doelgroepen zoals fatbikes, scooters, en uitgaansverkeer in de late avond en nacht. Dit kan leiden tot onveilige situaties en overlast voor de buurtbewoners. Hangplekken in tunnels kunnen bovendien leiden tot vervuiling, geluidsoverlast en vandalisme, wat de leefbaarheid van de wijk negatief beïnvloedt. Onvoldoende Onderbouwing: In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. Het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. Het ontbreken van concrete data en verkeersanalyses die deze noodzaak ondersteunen, maakt het moeilijk om dit voorstel te rechtvaardigen. Barrièrewerking: In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is naar mijn mening niet voldoende onderzocht en onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen hierbij een rol? Een grondige analyse van de huidige situatie en alternatieven lijkt te ontbreken. Efficiëntere Alternatieven: Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Financiële Overwegingen: De aanleg van nieuwe tunnels is een kostbare onderneming. Is er een gedegen kosten-batenanalyse uitgevoerd? Is rekening gehouden met mogelijke extra kosten door complicaties zoals het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts op het gebied van verkeer en stedelijke ontwikkeling kunnen de kosten vaak aanzienlijk hoger uitvallen dan begroot. Ook moeten de maatschappelijke kosten van overlast en verminderde leefbaarheid worden meegenomen in de overweging. Effect op de Wijk Tuindorp: Tuindorp is een kinderrijke wijk met veel jonge gezinnen. De realisatie van nieuwe tunnels zal de kindvriendelijkheid en veiligheid van de wijk aantasten. Meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van spelende kinderen drastisch verminderen. Smalle straten worden nog onveiliger en minder geschikt voor spelende kinderen. Dit kan leiden tot een vermindering van de leefkwaliteit en een verschuiving van gezinnen naar andere, veiligere wijken. Waardedaling van Woningen: De aanleg van fietstunnels in de directe omgeving kan leiden tot een waardedaling van de woningen in de wijk. Potentiële kopers kunnen afgeschrikt worden door de toename van verkeer en de mogelijke overlast die dit met zich meebrengt. De overlast tijdens de bouw en de veranderde verkeerssituatie na voltooiing van de tunnels kunnen de aantrekkelijkheid van de buurt verminderen, wat directe financiële	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gevolgen heeft voor de huidige bewoners. Wordt hier in de berekening ook rekening mee gehouden? Ecologische en Milieu-impact: De aanleg van nieuwe tunnels kan een aanzienlijke ecologische en milieu-impact hebben. Dit omvat de verstoring van bestaande groenvoorzieningen en mogelijk negatieve effecten op de lokale fauna. Daarnaast kan de bouw van tunnels leiden tot geluidsoverlast en luchtvervuiling door bouwactiviteiten. De ecologische waarde van de groene gebieden in en rondom Tuindorp moet worden beschermd. Sociale Impact: De sociale cohesie en de leefbaarheid van de wijk kunnen door de aanleg van de tunnels negatief beïnvloed worden. Buren zullen geconfronteerd worden met bouwoverlast en een mogelijke vermindering van de woonkwaliteit. De aanwezigheid van meer doorgaand verkeer kan de rust en veiligheid in de wijk ernstig verstoren. Ik verzoek u dringend om mijn bezwaren serieus te nemen en het plan te herzien. Investeer liever in de verbetering en verfraaiing van de bestaande infrastructuur, wat een efficiëntere en minder ingrijpende oplossing zal zijn voor de bewoners van Utrecht.	
497	Ook wij sluiten ons aan bij de grote groep bezorgde bewoners in onze straat omtrent de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Het zal u inmiddels ongetwijfeld duidelijk zijn waaruit onze bezwaren bestaan ten aanzien van een doorgaande route richting de stad. Zoiets hoort ons inziens niet midden door een stille straat te gaan die getypeerd wordt door de vele buiten spelende kinderen in onze wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij gunnen de bewoners van Overvecht eveneens verkeersluwte en denken dat de ongelooflijke hoeveelheid geld die dergelijke tunnels kosten beter besteed kan worden aan het veiliger maken maken van de huidige verbindingswegen (bredere fietspaden, meer rotondes en drempels etc.) en/of andere belangrijkere zaken zoals groenvoorziening, huisvesting, armoedebestrijding, jeugdzorg etc. Wij hopen dat u al onze reacties net zo serieus neemt als medeinwoners van Utrecht en vernemen graag uw reactie op de geplande informatie-avond evenals het door u geschatte budget voor deze vermoedelijk extreem dure tunnels, die ons inziens weinig bijdragen aan de door u gestelde plannen.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
498	Ik woon in een gebied met een al hoge bebouwingsdichtheid aan de Zamenhofdreef. In de concept-omgevingsvisie is ons gebied aangemerkt als hoogstedelijk. Er wordt gezegd dat dat komt omdat wij straks langs een toekomstige HOV-lijn wonen. Maar ik zie dat er ook oranje en gele gebieden liggen langs diezelfde lijn. We krijgen straks ook te maken met een hyperstedelijk gebied in het centrum. Hier zal weinig ruimte zijn voor groen en daardoor sprake zijn van hitestress. Bij ons aan de overkant van het centrum, langs de Zamenhofdreef, zijn al voorzieningen zoals een dierenartsenprak□jk, tandarts en kapper. Functiemenging of levendigheid hoe□ hier dus niet mogelijk te worden gemaakt door het gebied te bestempelen als hoogstedelijk. In de hoven van de Zamenhofdreef waaraan wij wonen zien wij geen ruimte voor nog meer (hoog/laag)bouw. De openbare gemeenschappelijke groene ruimtes zijn geliefd en denk ik straks juist ook belangrijk voor toekomstige bewoners van het centrumgebied. Ik maak dan ook bezwaar tegen het rood kleuren van onze buurt zoals ik (en anderen) ook al hebben gedaan bij eerdere participatiemomenten. Daarnaast zit ik nog steeds met een aantal vragen:	Hoogstedelijke gebieden hebben een hogere dichtheid en zijn sterker gemengd dan stedelijke gebieden. Bij welke woningdichtheden of bouwvolumes dat precies is, is niet gedefinieerd. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels per kleur gebiedstype aangescherpt en aangevuld met uitgangspunten voor bouwhoogten, woonmix, groen en openbaar gebied en parkeren. Bovendien is verduidelijkt dat het grootste deel van de opgave (55-60%) plaats gaat vinden in de hoogstedelijke gebieden Overvecht Centrum en Stationsomgeving. De overige hoogstedelijke gebieden zijn anders van opzet door bijvoorbeeld de karakteristieke hoven en hier is een beduidend kleiner deel van de opgave bedacht (15-20%). Dit is een reden dat we nu 2 typen hoogstedelijke gebieden hebben opgenomen: de rode "Hoogstedelijke gebieden" en rood-oranje "Centrale as" gebieden. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Bij welke bouwvolumes (woningen per hectare) is sprake van een stedelijk gebied en vanaf welke bouwvolumes is een gebied eigenlijk hoogstedelijk? • Welke extra ruimte bieden de hoogstedelijke zones voor het toevoegen van bouwvolumes t.o.v. een oranje gebied (los van de hoogtes)? • Is het niet veel realistischer -gezien de bestaande bebouwing- om het gebied langs de Zamenhofdreef, Carnegiedreef en Rio Brancodreef aan te merken als stedelijk overgangsgebied (oranje)? • Zo niet, kunt u toelichten waarom niet? • Wat kunnen de consequenties zijn van ofwel stedelijk of hoogstedelijk aanmerken voor de huidige woonblokken, parkeerplekken en het groen dat niet voor niets ruim bemeten is gezien de al hoge bouwdichtheden rondom onze flats? Als kind van Overvecht ben ik drie jaar geleden al erg geschrokken van de massaliteit van de plannen. Van bovenaf is zonder dat het overgrote deel van bewoners hiervan wist of hier iets over te zeggen had, midden in de zomer 2021 bepaald dat onze wijk zwaar moet verdicht omdat er “opgaves” zijn. De stad heeft grote groeiambities (RSU 2040) en allemaal binnenstedelijk. Waar ik vooral moeite mee heb, is dat we het in Overvecht vooral moeten zien als “wijkverbetering”, het is voor ons “eigen bestwil” want we zijn zo kwetsbaar en we hebben zoveel problemen. Het zal allemaal, maar wij willen ook rustig wonen net als onze buren in Tuindorp. Ik vind het goed dat de visie eindelijk duidelijk maakt dat er in onze parken niet gebouwd wordt. Maar deze visie maakt van Overvecht verder wel 1 grote potentiële verdichtingslocatie. En waar vooral flink bijgebouwd mag worden met nog meer hoogbouw is op plekken waar de bebouwingsdichtheid al heel erg hoog is.	functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In rode gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik ben opgegroeid aan 1 van de 10-hoogflats aan de Carnegiedreef en heb ervaren hoe gezond en weldadig het is om vrij uit te kunnen kijken op het groen van die dreef en hoe fijn het is om tussen de flats ook een flinke groene buffer te hebben waardoor je niet het gevoel hebt opgesloten te ziten. Later leerde ik dat er principes achter zaten van licht, lucht en (groene) ruimte. Christine de Ruijter sprak van genereuze woningbouw in de Rietveldlezing van 2022. Groen dichtbij is belangrijk voor de gezondheid, maar met name in rode en oranje gebieden lijkt verdichten voorop te staan. Ik word daar ongelukkig van en velen met mij. Maak van Overvecht geen opeengepakt geto waar mensen zo snel mogelijk weer uit weg willen. Nu al hoor ik mensen zeggen dat ze gaan verhuizen als deze plannen allemaal doorgaan. Dat zijn dan mensen die een keuze hebben. Ik maak me zorgen om al die mensen die nog van niets weten en deze mogelijkheid niet hebben maar wel het hardst geraakt zullen worden. Het groen en de openheid houdt dit gebied leefaar. Blijf af van het groen dichtbij huis en de binnentuinen van Overvecht. Overvecht vangt al zoveel op, leg ook niet nog eens de hele woningcrisis en alle stedelijke ambities op onze schouders. Sluit Overvecht niet op. Er kunnen in Overvecht echt wel woningen bij maar zo massaal legt een te zware wissel op de wijk. Ik heb ook thuiswonende kinderen die wellicht straks ook in Overvecht willen blijven wonen -, maar ik moet er niet aan denken dat ze ingeklemd tussen 10-hoogflats zouden moeten wonen of aan een 10-hoog hof die aan alle kanten helemaal dichtgezet is. Als je bijbouwt, ga voor kwaliteit en niet voor kwantiteit en doe het met respect voor Overvecht en de bedoeling die de stedenbouwers ooit hadden, juist in de ‘rode’ danwel ‘oranje’ gebieden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Enkele mensen gaan uitkijken op bebouwing in plaats van groen” lees ik in het participatieverslag. “Enkele mensen” . Alsof het er maar een paar zouden zijn en het iets heel onbeduidends is. Terwijl er een megabebouwing en verbouwing van de wijk voor ons ligt. Daarbij maak ik me ook zorgen over de betaalbaarheid van al deze woningen. Nee, ik ben er met deze visie niet gerust op dat Overvecht aangenamer en mooier wordt en houd mijn hart vast voor al die delen in mijn wijk waar de weg alvast wordt vrijgemaakt voor sloop/nieuwbouw en de onrechtvaardige gevolgen daarvan voor de gemeenschappen en gezondheid van mensen die hierdoor lang in onzekerheid moeten leven. • Wat zijn eigenlijk de “mitigerende” maatregelen om de gezondheidsschade daarvan te beperken? Want over het ongeluk dat deze visie kan brengen voor bewoners die hier nu gelukkig wonen, daar lees ik helemaal niets over.	
499	Via deze weg wil ik graag reageren op de visie. Met name op de plannen voor de locatie burezina. Het uitbreiden van de locatie voor maatschappelijke functies vind ik goed. Echter vind ik het onnodig om een woonlaag toe te voegen. Overvecht draagt qua aantal mensen per m2 op bepaalde plekken al veel bij, zeker rondom de burenzina met de grote flats in de wijk. De woonlaag bovenop de flat voegt hooguit extra overlast voor de omwonende toe, die al voldoende hoogbouw om zich heen hebben. Daarnaast zou ik het fijn vinden als de locatie niet hoger wordt dan 3 verdiepingen, liever nog 2. Er is al een parkeer tekort, genoeg verkeer en daarnaast dus al voldoende hoogbouw.	In de omgevingsvisie valt de locatie in geel gebied, bovendien is de locatie aangemerkt op de voorzieningenkaart als voorzieningencluster. De omgevingsvisie voorziet in de harten van de buurten bijzondere functies of woonvormen voor de buurt. Dit zal per locatie maatwerk zijn en nader worden afgewogen en onderzocht op haalbaarheid. Het college heeft in 2023 voor deze locatie (Jeanne d'Arcdreef) en voor vijf andere locaties een collegebesluit genomen over de programmatische uitgangspunten van deze locaties. Voor de Jeanne d’Arcdreef is het ontwikkelconcept ‘Buurthuis & maatschappelijk ondernemerschap’. Het bestaande buurthuis komt terug op de begane grond van deze locatie. Daarboven is ruimte voor aanvullende maatschappelijke functies, zoals een ondernemershuis of andere maatschappelijke activering. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. Of de moestuin / buurttuin behouden blijft, er woningen bijkomen en in hoveel

Nr.	Reactie	Antwoord
		bouwlagen zal in de volgende fase nader onderzocht worden. De gevolgen voor omwonenden en de parkeeroplossing zijn belangrijke aspecten die in de verdere planvorming goed meegenomen en afgewogen zullen worden.
500	Ik woon in een appartementencomplex aan de Tiberdreef en heb uw informatieavond in het wijkbureau bezocht. Graag laat ik u weten dat ik me zorgen maak over de toekomstige ontwikkelingen en de impact die deze zullen hebben op onze directe omgeving, het stationsgebied. Mijn medebewoners van het appartementencomplex hebben een zienswijze opgesteld die ook enkele zorgen en vragen bevat. Ik sluit me aan bij deze zienswijze. Zienswijze bewoners Complex Aida op de Omgevingsvisie Overvecht (Stationsgebied) De voorgestelde ontwikkelingsplannen voor de wijk Overvecht, zoals uiteengezet in de Omgevingsvisie, tonen een aanzienlijke ambitie om de leefbaarheid en infrastructuur van de wijk te verbeteren. De plannen omvatten onder meer de bouw van 5000 nieuwe woningen, de ontwikkeling van groenvoorzieningen en de creatie van extra werkplekken. Onze algemene zorgen richten zich op het stationsgebied: geplande hoogbouw, veiligheid, drukte en het behoud van groen. Onze zienswijze en zorgen: Wij pleiten ervoor om geen hoogbouw rond het station te plannen, om de volgende redenen: 1. Hoogbouw, Sociale Veiligheid en Drukte: ・ De bouwdoelstelling van 5.000 nieuwe woningen zal het totale aantal woningen verhogen naar 21.000, een stijging van 30% ten opzichte van de huidige 16.000. Dit zal naar verwachting leiden tot een bevolkingsgroei tot	Wij begrijpen uw zorg. De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie verdichten we op de best bereikbare plekken. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting met grotere en hogere gebouwen op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Hiervoor zijn wel in het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie spelregels opgenomen voor structuur, ontwikkeling, architectuur, programma, woonmix, parkeren, groen en openbare ruimte. Ook is er een paragraaf opgenomen over de zorgvuldige inpassing van hoogbouw. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. We zijn het met u eens dat sociale cohesie en veiligheid essentieel zijn in de herontwikkeling van de wijk. Hoogbouw leidt niet per

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijna 50.000 inwoners, een toename van circa 12.000 mensen. Deze groei zal zich voornamelijk concentreren rond de hoogbouwcentra: het winkelcentrum Overvecht en het stationsgebied, waar wij wonen; er wordt gesproken over ca. 750 extra woningen en 475 extra werkplekken in het stationsgebied en directe omgeving. ・ In een woonwijk als Overvecht, met haar problematische geschiedenis, is het essentieel dat bewoners elkaar kennen en zich veilig voelen. Hoogbouw en hoge bevolkingsdichtheid leiden tot anonimiteit, verminderde sociale cohesie en ondermijnen de sociale veiligheid in het stationsgebied. ・ Het beperken van het autoverkeer, de verwachte toename van het aantal bewoners en de toevoeging van 3.000 nieuwe werkplekken, zal leiden tot meer mensen en intensiever openbaar vervoer, wat de drukte in het stationsgebied aanzienlijk verhoogt. Dit heeft nadelige gevolgen voor de woon-leefbaarheid. Onze zorgen en vragen: ・ Nieuwe woningen: Indien men 750 woningen en 475 werkplekken in het stationsgebied en omgeving wil bouwen, dan schatten wij dat dat neerkomt op circa 5 tot 8 woontorens en een kantoorgebouw. Op welke plaatsen denkt de gemeente dit te kunnen realiseren, zonder sloop van bestaande gebouwen? ・ Consequenties voor ons gebouw: In de omgevingsvisie wordt het woord ‘slopen’ slechts twee keer gebruikt, maar in de omgeving maakt men zich zorgen dat er hele woonblokken worden afgebroken. Bestaat er een mogelijkheid van onteigening en afbraak? Indien het antwoord ja of mogelijk is, dan ontvangen wij graag een gedetailleerde toelichting en	definitie tot anonimiteit maar kunnen de leefbaarheid, de sociale veiligheid en de cohesie juist ook versterken. In het hoofdstuk "ruimte voor groei" worden uitgangspunten gegeven die hier aan bijdragen; 1 het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied. 2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. De beoogde verdichting is maatwerk. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Groen krijgt daarin altijd een belangrijke plek. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor huidige bewoners in een ontwikkeling in te passen. In de rode hoogstedelijke gebieden kunnen ontwikkelingen ten koste gaan van bestaand groen, maar we gaan uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. De voetganger krijgt prioriteit en de openbare ruimte is zoveel mogelijk autovrij. Overall zal in Overvecht het groen fors toenemen. Het Spoorzoompark is een groene verbindingszone parallel aan het spoor die Fort Blauwkapel verbindt met de Vecht, Overvecht en de binnenstad. Centraal in het Spoorzoompark ligt Station Overvecht. Dit is één van de hoogstedelijke gebieden waar we woningen, werkplekken en voorzieningen willen toevoegen. Hoe we dat doen is nog niet duidelijk, dit zal in het vervolg verder worden uitgewerkt. De opgave bij verdere

Nr.	Reactie	Antwoord
	ook een overzicht van de regels en procedures, die van toepassing zijn, wanneer het naast een VvE ook de individuele bewoners betreft. ・ Uitzicht/zichtlijn: We zijn hier komen wonen vanwege het huis, de locatie bij het station en het groene uitzicht. We maken ons zorgen over de zichtlijnen en de groene spoorzoom, alsmede de groene strook van de moskee tot en met het spoor. Als op deze plaatsen hoge gebouwen worden gebouwd, dan kijken straks we naar een stenen muur, wordt ons uitzicht beperkt tot de Mr Tripkade en verliezen we ook alle zon ・ Veiligheid: Hoe verhouden de veranderingen die voorgesteld worden zich met het aangenomen beleid van de gemeente met betrekking tot criminaliteit en sociale cohesie? 2. Behoud van Groen: ・ Overvecht is primair een woonwijk met behoefte aan meer woonplekken en voorzieningen voor alle leeftijdsgroepen. Het behoud van groene ruimtes is van groot belang. ・ Hoewel het doel is om Overvecht groener te maken, dreigt de hoogbouw in het stationsgebied ten koste te gaan van het al schaarse groen, die onder anderen onderdeel is van de spoorzoom, alsmede het groen in de strook tussen de Winterboei- en de Tiberdreef met de scholen en de moskee. In buurten met hoge gebouwen is aantrekkelijke groene buitenruimte essentieel om criminaliteit als gevolg van gebrek aan sociale controle tegen te gaan. Onze zorgen en vragen: ・ Groene ruimte: We vinden het belangrijk om het groen in onze wijk te behouden, vooral het groen langs het spoor en tussen de Tiberdreef en de Winterboeidreef, dat een onderdeel vormt van de spoorzoom die ons dagelijks	verdichting van het gebied is een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied te behouden. Op de kaart zijn hiervoor groene pijlen aangegeven.

Nr.	Reactie	Antwoord
	uitzicht verrijkt (zie foto's). Gaat de gemeente de nodige maatregelen treffen om deze groene ruimte te beschermen en zo ja, welke? • Sociale veiligheid: Het thema ‘sociale veiligheid’ wordt in de Omgevingsvisie alleen benoemd in de toelichting op pagina 38 en 39 en alleen bij woonbuurten, wat vragen oproept. We vragen de gemeente om duidelijkheid over hoe zij de veiligheid willen handhaven en criminaliteit willen voorkomen, vooral in relatie tot hoogbouw en beperkt groen. Kortom: *Wij hechten grote waarde aan het behoud van de groenstrook, die zich uitstrekt van de moskee, langs de scholen, tot aan het spoor en een integraal onderdeel vormt van de spoorzone. Het is voor ons essentieel dat ons groene uitzicht niet beperkt wordt tot slechts de Mr Tripkade door de komst van (hoog)bouw. Wij pleiten er dan ook voor om daar geen hoogbouw te plaatsen. Mocht de gemeente toch besluiten tot bouwen op die plek, dan verzoeken wij de gemeente om met onze zichtlijnen rekening te gehouden en dat nieuwe gebouwen achter de groenstrook gesitueerd worden, in tegenstelling tot de huidige tekeningen in de omgevingsvisie die een groenstrook achter hoogbouw ter hoogte van de Tannenhauserdreef laten zien. Op deze manier blijft het gewaardeerde groene uitzicht behouden en versterken we de groene entree van Overvecht, zoals de Tiberdreef die momenteel biedt.* We kijken uit naar verdere discussie en participatie in dit belangrijke proces.	
501	Met betrekking tot het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik mijn zorgen uiten en bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels bij de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, vooral omdat ze geen doorgaande routes vormen. Het aanleggen van nieuwe	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	routes door een kindvriendelijke woonwijk lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als belangrijkste punt de verhoogde onveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer (iets wat niets toevoegd aan de kwaliteit van een woonwijk). In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Samenvattend: Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en de realisatie ervan zal leiden tot: Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de	aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouw, overlast voor treinverkeer tijdens de bouw en potentieel veel overlast voor omwonenden na oplevering en ingebruikname van tunnels. Verspilling van belastinggeld omdat bestaande routes geografisch en tijdtechnisch geen belemmering zijn en het geld beter geïnvesteerd kan worden in verbetering en aantrekkelijker maken van deze bestaande routes. Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg. Onvoorziene kosten en complicaties. Is er berekend wat het kost om deze tunnels aan te leggen en is hierbij rekening gehouden met het stilleggen van treinverkeer en de bezwaren van en kosten voor ProRail? Volgens experts verkeer en stedelijke ontwikkeling in Den Haag en andere grote steden is dat vaak een groot onderschat en vergeten probleem bij de aanleg van tunnels onder treinsporen, wat heeft gezorgd voor verdubbeling of soms vervijfvoudiging van begrootte kosten en uitloop van projecten. Afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet mogelijk en vaak gevaarlijk.	
502	Op 8 maart ontvingen burgemeester, wethouders en gemeenteraadsleden een brief van een aantal bewoners van de Arnodreef, Butterflydreef en Rubicondreef met daarin grondige kritiek betreffende het proces van inspraak en participatie rondom de Omgevingsvisie Overvecht. Op 14 maart zijn hierover vragen gesteld door van Gert Dijkstra van EenUtrecht. We zouden vervolgens binnen enkele weken een antwoord van B&W kunnen verwachten maar hebben dat helaas nog niet ontvangen.	We beseffen dat u sommige documenten en reacties op brieven erg laat heeft ontvangen. Dat vinden wij erg vervelend en dit had niet mogen gebeuren. We waarderen daarom des te meer uw aanhoudende betrokkenheid en uw bereidheid om nog wel in de pen te klimmen en een zienswijze in te dienen. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al hadden we niet verwacht dat het traject gelijk stop zou worden gezet op basis van onze kritiek, toch ben ik heel verbaasd dat dit traject zonder enkele correctie of bijsturing is doorgezet en dat er nu een ontwerp Omgevingsvisie ligt waarin eerder gesignaleerde fouten en mankementen worden herhaald. Natuurlijk wil ik gebruik maken van mijn recht om inhoudelijk te reageren: dat kan echter nauwelijks zonder daarbij de kritiek te benoemen op de gebrekkige communicatie, het onhandige taalgebruik en ook op het verhullende taalgebruik binnen dit proces. **1. De plannen voor mijn directe omgeving:** Toevoeging van zo'n 1000 woningen tussen station Overvecht en het groot winkelcentrum. Realisatie daarvan vooral in hoogbouw, 50 tot 70 meter hoog, met veel winkels en horeca en voorzieningen in de plinten. Er wordt ook een knooppunt van hoogwaardig openbaar vervoer, HUB, ingericht. Het centraal station moet worden ontlast, er moet meer verkeer om het centrum heen worden geleid, maar alles moet wel naar station Overvecht, de moskee en de bestaande scholen kunnen. Er komt een snelle busverbinding over de Tripkade aangevuld met meer kleine bussen in de wijk. Parkeerplekken aan de rand van de wijk of in ondergrondse garages. Inmiddels wordt onderzocht of er een VO-school op de Winterboeidreef bij kan. **Help !** Ergens in november drong tot onze wijk door dat onze huizen "in het rood staan". De een trok die conclusie uit de plaatjes van een enquête, een ander kreeg het te horen op het sportveld: "dat zijn toch jullie huizen die ze gaan afbreken?". Op de participatieavonden, tijdens een paar extra bijeenkomsten en tijdens de inloopbijeenkomsten hebben we vaak onze zorg hierover geuit: we staan in het rood, wat betekent dat voor onze situatie?	beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). We hebben op twee momenten in het proces een wijkbericht naar alle adressen in Overvecht gestuurd. Sommige Overvechters vonden deze wijkberichten te algemeen en te weinig de urgentie en impact van de omgevingsvisie benadrukken. Om deze reden hebben we bij de start van de inspraakperiode weer een wijkbericht naar alle adressen gestuurd, met daarbij een kaart van hun buurt met de belangrijkste voorstellen uit de omgevingsvisie. Op die manier was duidelijker te zien wat de omgevingsvisie voor elke Overvechter betekent. Ook voor vervolgprojecten blijft het een aandachtspunt om in de communicatie de urgentie van meedenken en de impact van projecten goed te laten zien. 1. De plannen voor uw directe omgeving In uw reactie lezen we zorgen over de ontwikkelingen, waaronder een zorg over 'rood'. Uw gebied rond de Butterflydreef is inmiddels als oranje "Stedelijk gebied" aangemerkt in plaats van rood "Hoogstedelijk". Dit kunt u zien op de buurtkaart "Taagdreef, Rubicondreef" In deze "Stedelijke buurten" gelden andere regels ten aanzien van de bouwhoogten; optoppen van bestaande bouw mag met maximaal 2 bouwlagen, nieuwbouw heeft een hoogte van 4-6 bouwlagen met mogelijke hoogteaccenten tot maximaal 10 bouwlagen. Mits dit zorgvuldig en goed in te passen is in de omgeving. Hoogbouwaccenten tot 10 bouwlagen zijn mogelijk, maar zullen niet de boventoon gaan voeren en eerder ondergeschikt aanwezig zijn. In de "stedelijke buurten" is sloop-nieuwbouw eventueel mogelijk, mits dit bijdraagt aan bredere doelen voor buurtverbetering, zoals woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. Maar in zijn algemeenheid blijven we terughoudend

Nr.	Reactie	Antwoord
	Keer op keer kregen we sussende en inhoudsloze antwoorden: Uw verkoopwaarde daalt niet. Wel dus, mensen kopen geen huizen die op de nominatie staan om afgebroken te worden. Dat wordt tegen die tijd bekeken. Welke waarde wordt vergoed als de gemeente onze huizen zou aankopen? Verbouwen? Dat mag u zelf weten. Daarmee wordt het risico voor de investering bij de bewoner/eigenaar gelegd. Wat als geïnvesteerd wordt en sloop toch sneller aan de orde is dan hier voorgespiegeld? Onteigening komt bijna niet voor, kan eigenlijk niet, zolang er geen initiatiefnemers (eh..investeerders) zijn gebeurt er niets. …maar waarom dan al die heisa??? Het is toch de bedoeling dat er op onze plek hoogbouw komt, dan moeten wij toch weg ?? Maakt u zich geen zorgen, zover is het nog niet… Wat als er naast je huis wordt gebouwd? Hoe zit dat met overlast van stof en geluid? De kern van dit verhaal: <u>Er is nooit open en eerlijk over gesproken dat deze “ambities” voor onze wijk niet gerealiseerd kunnen worden zonder dat de eengezinshuizen en drie of vier omringende flats verdwijnen.</u> Wij hebben laten weten dat veel buren zich dit niet realiseerden omdat voorgaande folders te algemeen waren geformuleerd. Op ons verzoek om tenminste in de laatste wijkfolder duidelijk te benoemen dat het om mogelijke sloop van de woningen kregen we een “ja” maar toch is dat niet gebeurd.	met sloop-nieuwbouw (zie paragraaf "Sloop-nieuwbouw?"). En gaan we in de Omgevingsvisie uit van behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. De Gemeente kan op dit moment uw onzekerheid over de waarde-ontwikkeling van uw huis niet voor u wegnemen.De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. We proberen de overlast bij bouw zoveel mogelijk te beperken. Bij een bouwaanvraag dient de aanvrager een BLVC-plan toe te voegen. Hierin staan afspraken over bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeerveiligheid en communicatie tijdens de bouw. De gemeente moet het BLVC-plan goedkeuren. Als een bouwer zich niet aan de afspraken houdt, kunt u een handhavingsverzoek indienen bij de afdeling Toezicht en Handhaving Bebouwde Omgeving van de dienst Vergunningen, Toezicht en Handhaving. Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vervolgens hebben wij zelf een folder verspreid en daarvoor een ruwe schatting gemaakt van het aantal woningen in onze wijk dat dat risico loopt. We kwamen uit op zo'n 600 (huur- en koop)woningen rondom onze buurt en aan de overzijde van de Moezeldreef. Wij concluderen dat er in dat geval niet 1000 maar 1600 woningen gebouwd moeten worden maar hebben op de vraag of hier rekening mee is gehouden in de plannen nog geen antwoord gekregen. Wat zou het **voordeel** voor de gemeente kunnen om geen open kaart te spelen op dit punt? • Misschien de gedachte dat men geen onrust moet zaaien zolang er geen concrete plannen zijn? • Of de gedachte dat de gemeente toch niets voor bewoners kan doen / geen verplichtingen heeft zolang er geen duidelijkheid is over sloop? • Of (erg negatief gedacht) dat het voordeliger is voor de gemeente om niet te benoemen dat grond in de nabijheid van een station in de afgelopen decennia aantrekkelijker geworden is voor investeerders? De **nadelen**, ook voor de gemeente, zijn: • de onrust is wél gezaaid: bewoners zijn ernstig ongerust geworden over hun woonsituatie • bewoners hebben geen vertrouwen meer in oprechtheid van de gemeente • bewoners hebben niet het gevoel dat de gemeente zich medeverantwoordelijk voelt voor nieuwe, gelijkwaardige, passende huisvesting • bewoners staan niet meer open voor communicatie terwijl een open houding heel hard nodig is gezien de complexiteit en de samenhang met andere onderdelen van de Omgevingsvisie. Ik denk dat dat deels voorkomen had kunnen worden:	document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In de ontwerp Omgevingsvisie hebben we op pagina 101 aangegeven wat de Omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze Omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van

Nr.	Reactie	Antwoord
	A. door van meet af aan te benoemen dat er te weinig ruimte in Overvecht is om alle gewenste zaken te realiseren zónder dat er gesloopt moet worden. En dat liefst in duidelijke taal: in plaats hiervan kregen bewoners teksten met “zoekstrategiëen” en “denkrichtingen” op hun bordje. B. door van meet af aan te benoemen dat iedere bewoner van een huis dat gesloopt zal moeten worden op alle mogelijke steun van de gemeente kan rekenen. Die steun kan bestaan uit financiële compensatie, uit meezoeken naar alternatieve woonplekken, maar ook uit het organiseren of ondersteunen van buurtbijeenkomsten of het zoeken naar gelijkgestemden wanneer bewoners een bepaald ideaal hebben voor hun nieuwe woonomgeving. (zie D) C. door van meet af aan een stevig meldpunt in te richten waar mensen die zich zorgen maken over het dak boven hun hoofd terecht kunnen voor bovengenoemde hulp: nu of in de toekomst, zo lang als nodig is. Dit zou gekoppeld kunnen worden aan de steun die de gemeente wil bieden aan initiatieven van bewoners. D. door het aanbod tot ondersteuning van die eigen initiatieven véél duidelijker vorm te geven en aan te bieden. Dit aanbod, zoals nu beschreven op blz. 15 in bijlage B, is in de participatiefase nauwelijks genoemd. Bewoners zouden daarvoor wooncoöperaties moeten oprichten. Dat is een mooi idee maar het zal voor de meeste bewoners niet haalbaar zijn om zelf plannen daarvoor te maken en te realiseren. Daar is veel meer steun voor nodig. Te beginnen met voorlichting, enthousiasmering, actieve steun, ook in de beginfase waarin redenen, doelen en mogelijkheden nog onduidelijk zijn. **2. Hoogbouw**	deze Omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. Bij een Omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt. Vanaf fase 3 werden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder mogelijke sloop van woningen. 2. Hoogbouw Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Leefbaarheid en cohesie zijn ook in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "ruimte voor groei" uitgangspunten gegeven voor ontwikkelingen die in gaan op: 1. het zorgdragen bij ontwikkelingen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoogbouw biedt meer mensen per vierkante meter onderdak dan laagbouw. Dat is het enige sterke voordeel van hoogbouw boven laagbouw. Het blijft de vraag of dit voordeel zo groot is dat we de nadelen ervan willen accepteren: veel mensen naast, onder en boven elkaar brengt een grote sociale druk met zich mee en werkt onveiligheid en criminaliteit in de hand. De gemeente denkt dit gedeeltelijk te kunnen voorkomen door het bouwen van portiekflats die zodanig zijn gebouwd dat mensen elkaar wel moeten tegenkomen: in portiek en opgang, in gezamenlijke ontmoetingsruimtes, in gedeelde (dak)tuinen. Als voorbeeld hiervoor worden de Experimentele Flats in Overvecht Noord genoemd. Maar bewoners hiervan hebben een dusdanig sociale instelling en/of behoefte om met anderen hun woonomgeving te delen dat ze die woonsituatie zelf hebben opgezocht! Wat is er te verwachten wanneer mensen in zo'n woonsituatie belanden zonder dat ze hier zelf voor gekozen hebben? Er is best kans dat er een goed leefklimaat ontstaat in deze soort flats maar de kans is even groot dat dat niet gebeurt. Bedenk hierbij dat gemeenschappelijke ruimtes waarmee geen binding ontstaat, waar bewoners zich niet verantwoordelijk voelen, het risico van verwaarlozing lopen en op die manier verworden tot een bron van ergernis en conflict. Voor zover mij bekend zijn er geen vergelijkende onderzoeken gedaan, zijn er hieromtrent geen cijfers bekend en is er geen reden om het model van de experimentele flats als oplossing naar voren te schuiven. Ik hoor het graag van u als die onderzoeken er wél zijn. Een tweede oplossing zoekt de gemeente in het brengen van meer evenwicht tussen sociale woningbouw en de wat duurdere huur- en koopwoningen. Dit is gebaseerd op de veronderstelling dat bewoners van sociale woningbouw vaak meerdere problemen met zich	2. bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen 3. een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen. We herkennen het aandachtspunt voor de gemeenschappelijke ruimten. Deze moet passen bij de bewoners en vraagt om programmering om deze ruimtes ook daadwerkelijk te laten leven. Dit aandachtspunt zal in de uitwerking binnen concrete projecten worden meegenomen. Er wordt in heel Utrecht ingezet op het vergroten van het aantal sociale huurwoningen. In de meeste wijken geldt dat het aandeel sociale huur moet stijgen. Niet voor niets geldt voor nieuwbouw dat 40% uit sociale huurwoningen moet bestaan (coalitieakkoord 2022). Omdat het aandeel sociaal in Overvecht al relatief hoog is, geldt dit percentage niet voor Overvecht. Het aandeel mag in deze wijk dalen, maar het aantal sociale huurwoningen moet minimaal gelijk blijven. Een hoogstedelijke gebied heeft een hoge dichtheid en gebruiksintensiteit. Het kenmerkt zich door intensief en meervoudig ruimtegebruik en door functiemenging. Vaak liggen dit soort gebieden in de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per definitie te bestaan hoogbouw. Er zijn hoogstedelijke gebieden die bestaan uit stedelijke blokken. Deze voorbeelden kennen we uit Berlijn, Parijs of Barcelona. Daar kan hoogbouw onderdeel van zijn. Hoogbouw is een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. En ook een middel om de herkenbaarheid van belangrijke stedelijke gebieden, wegen of knooppunt ruimtelijk te accentueren en een bepaalde hiërarchie daar in aan te kunnen geven. Hoogbouw moet ook echt heel goed zijn. Hierbij

Nr.	Reactie	Antwoord
	meedragen. Vermenging van de verschillende lagen van de bevolking zou dan tot minder druk leiden. De wijk Overvecht is hiertoe opgedeeld in acht buurten. Zoals de tabellen op blz. 186 – 189 van bijlage B laten zien kent de Taagdreef e.o. een redelijke verdeling op dit punt en mag het aantal huurwoningen gelijk blijven. In andere buurten zou het percentage onevenwichtiger zijn en moeten er meer of minder sociale huurwoningen komen. Zou een andere verdeling in Overvecht echt helpen om “de pijn eerlijker te verdelen”? Schiet de ene buurt er iets mee op als de andere buurt op gelijke wijze belast wordt? Het is voor mij zeer de vraag of deze redenering klopt en de “sociale opgave” echt gehaald wordt wanneer bij het verdelen van de pijn alleen gekeken wordt naar de wijk Overvecht. Is het niet zo dat het etiket “zwakste wijk” in de loop der geschiedenis keer op keer doorgeschoven is? Vroeger droegen wijken als Ondiep en Sterrenwijk die titel, daarna werd het Kanaleneiland. Sinds die wijk gerenoveerd is en bewoners daarvan een plek kregen in Overvecht, schoof het etiket “vanzelf” door naar onze wijk. Gemeente Utrecht: verdeel die pijn en die zorgen nou eens echt door in elke wijk het percentage sociale huurwoningen in evenwicht te brengen met de duurdere behuizing! Het begrip “hoogstedelijk” komt niet voor in het woordenboek. Ik vind het wel terug op websites van projectontwikkelaars en architectenbureaus. Ik ervaar het als een verhullende manier om te spreken over hoogbouw: laten we vooral het beestje niet bij de naam noemen want men zal schrikken. Jazeker, ik schrok toen ik uiteindelijk in de wijkfolder van april las dat het om bouw van 50 tot 70 meter hoog gaat. Deze flats zullen in plaats van en tussen de huidige bebouwing inkomen. Fietst u eens in de wijk rond, kijk goed naar de huidige hoogtes, naar de plekken waar u de	gaat het niet om de hoogste toren, maar om het fijnste straatleven. Het gaat om een prettige (werk- of) woonplek, onder meer vanwege de grote diversiteit aan voorzieningen waar je naartoe kan lopen. In dit soort gebieden kunnen grote en kleine gebouwen door elkaar staan. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. 3. Uitbreiding winkels en winkelcentra We begrijpen uit uw zienswijze dat u de omgevingsvisie op een aantal fronten te globaal en te algemeen vindt, waardoor voor u niet duidelijk is aan welke concrete verbetering dat bijdraagt. Daarom benadrukken we dat de omgevingsvisie de hoofdlijn van de gewenste toekomstige ontwikkeling van de wijk schetst met 2040 als horizon. Daarbij zijn nog veel onzekerheden en daarom is de omgevingsvisie op sommige punten globaal. Voor de extra woningen, werkplekken, verduurzaming en vergroening etc. is verdere uitwerking tot concrete projecten noodzakelijk. Over die projecten is opnieuw participatie mogelijk en de tijd zal moeten uitwijzen wat voor initiatiefnemers wanneer mogelijk is qua ontwikkelingen. De omgevingsvisie maakt het toekomstperspectief in ieder geval beleidsmatig mogelijk en initiatieven die daar binnen passen kan de gemeente zo faciliteren. Tot slot gaat u in op winkelcentra en online winkelen. Op basis van de verwachte bevolkingsgroei blijkt uit onze inschattingen dat de vernieuwing en eventuele groei van voorzieningen - waaronder winkels -nodig is. Juist door winkels te moderniseren en te mengen met andere publieksgerichte functies zoals

Nr.	Reactie	Antwoord
	blauwe lucht wel of niet kunt waarnemen en bedenk dan hoe de geplande steenmassa's ons blikveld in de toekomst zullen belemmeren. **3. Uitbreiding winkels en winkelcentra.** "Hoogstedelijk" staat in de visie van de gemeente niet alleen voor hoogbouw maar voor hoogbouw met veel kantoren, winkels en horeca die tot "bedrijvigheid" moeten leiden en Overvecht een echt stads karakter moeten geven in plaats van het karakter van de buitenwijk dat het sinds jaar en dag heeft. Zou dat misschien komen doordat Overvecht een buitenwijk <u>is</u>? In het ontwerp Omgevingsvisie, deel A, blz. 5 staat te lezen: "We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is." Varianten hierop lezen we in alle infomateriaal en hoorden we op elke bijeenkomst. Waarom toch die vage, algemene bewoordingen? Als iets nog niet duidelijk en exact geformuleerd kan worden: zeg dat dan of benoem het niet. Laat de blabla achterwege want juist dat roept wantrouwen op. *Wat is goed? Wat is verbetering? Verbetering voor wie? Wie beoordeelt dat?* Zelf geniet ik van de rust van Overvecht en heb ik geen behoefte aan meer winkels, horeca of bedrijvigheid. Dat terzijde want ik begrijp goed dat de woningnood zo hoog is dat het belang van het individu misschien moet wijken voor het belang van anderen die ook willen wonen. De nieuwe bewoners hebben waarschijnlijk ook graag een supermarkt in de buurt. Er is zeker ook ruimte voor een goede biologische	sport, horeca of cultuur ontstaan er aantrekkelijke plekken, die van meerwaarde zijn voor de wijk en voor de buurten in de wijk. 4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek).

Nr.	Reactie	Antwoord
	supermarkt. Verder verwacht ik dat nieuwe bewoners hetzelfde gedrag zullen vertonen als andere consumenten in Overvecht, Utrecht en Nederland: online bestellen, geen tijd meer besteden aan het bezoeken van winkels, zeker niet aan drukke winkelcentra met parkeerkosten. Online winkelen heeft het overgenomen. Een nieuw groot winkelcentrum bouwen, nieuwe winkels rondom het station, meer winkelstrips….al deze plannen komen voort uit wensdenken, zijn luchtfietserij, onlogisch en zullen opnieuw tot leegstand leiden. **4. Versterking van het groen en mobiliteitstransitie** Ook het begrip “mobiliteitstransitie” is nog niet in van Dale terug te vinden. Gezien de commotie op de sociale media en de demonstratie van 11 mei jl. vermoed ik dat dat voor een deel van de Overvechters nu gelijk staat aan het afsluiten van Overvecht voor de auto. Ambtenaren hebben meerdere malen gezegd dat ze het moeilijk vinden om informatie helder, duidelijk en evenwichtig over te brengen. Dat is heel begrijpelijk: de materie is complex en het is niet vreemd als niet elke ambtenaar elk onderdeel ook echt overziet. Dat mag er echter niet toe leiden dat de burger onvoldoende informatie krijgt en gesprek en besluitvorming hierover gehinderd worden. Dat lijkt zeker het geval te zijn bij dit onderwerp: belangrijke aspecten zoals opwarming van de wijk door het vele gesteente, de waterhuishouding binnen de wijk, het belang van vergroening en groene verbindingen kwamen nauwelijks aan bod. De discussie versimpelde snel tot: wel of geen auto door de dreven, wel of geen parkeerplaats naast mijn huis. In bijlage B vind ik dan ook voor het eerst een toelichting op de noodzaak tot het autoluw maken van de wijk, het versterken van fiets- en wandelpaden, het versterken van openbaar vervoer en het vergroenen van de wijk. Deze onderbouwing is uitgebreider en informatiever dan alles wat in eerdere documenten stond of op bijeenkomsten is uitgelegd. Ik krijg	Bedankt voor uw adviezen met betrekking tot het beter uitdragen van de ambities van de gemeente Utrecht op het gebied van mobiliteit en groen etc., zowel stadsbreed als voor Overvecht. - We zullen er over nadenken hoe we het instandhouden van particuliere groene daken op lange termijn juridisch kunnen borgen. - Appartementen hebben vaak groene binnentuinen terwijl we bij de laagbouwwoningen veel verhard tuinen zien. En we zijn blij dat veel bewoners door acties als tegels wippen hun tuin hebben vergroend en hopen dat dat in de toekomst nog gaat toenemen. We zijn ook heel zunig op de bestaande (sociale) eengezinswoningen en zien alleen op plekken met een heel goede OV bereikbaarheid mogelijkheid en wenselijkheid voor verdichting. - Als u uw eigen gevel wil vergroenen mag dat. Als u niet zelf eigenaar bent moet u eerst toestemming vragen van de eigenaar. 5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk. De fiets is inderdaad een essentieel vervoermiddel in onze omgevingsvisie voor Overvecht en zal een centrale rol spelen in de uitvoeringsplannen. Het behoud van duidelijke scheidingen tussen fiets- en wandelpaden is belangrijk voor de veiligheid van zowel fietsers als voetgangers. We streven ernaar om in de ontwerpen die gemaakt worden in de uitwerking duidelijke en veilige scheidingen aan te brengen waar mogelijk, om conflicten tussen verschillende weggebruikers te minimaliseren. Uw opmerking over het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en de bijbehorende veiligheidsrisico's is zeer terecht. Hiervoor hebben we ook stadsbreed aandacht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	eindelijk een beeld van de manier waarop is nagedacht over het “robuuste groen” en ik krijg een heel klein beetje meer vertrouwen in de oprechtheid van de gemeente om de doelstelling van 80 ha groen ook daadwerkelijk te willen behalen. Er blijkt bijvoorbeeld ook uit dat regulering van de verkeersstromen geleidelijk zal gaan en bijsturen in de komende jaren mogelijk is. Die nuance ontbrak in de presentatie. Dat wil niet zeggen dat alles wat in deze hoofdstukken staat helder of begrijpelijk is. Een veelgehoorde klacht is dan ook dat al deze informatie alleen door academici te lezen is. In mijn visie is elke boodschap, hoe ingewikkeld de inhoud ook is, in heldere taal te vatten en voor iedere lezer begrijpelijk te maken. Met name de hoofdstukken 3 (Onderbouwing Groen en Profielen) en 4 (Onderbouwing Mobiliteit) uit bijlage B hadden in heldere taal en duidelijke afbeeldingen in de participatiefase uitgedeeld en besproken moeten worden. In mijn ogen is het terugdringen van het autoverkeer een goed streven: het is nodig voor onze gezondheid en voor het leven van de generaties die na ons komen. Dit onderwerp is naast de woningbouw het belangrijkste element van de Omgevingsvisie en daarmee ook een heet hangijzer. Voor veel bewoners misschien wel het heetste hangijzer: als huurder kun je bij gedwongen verhuizing immers wel rekenen op vervangende woonruimte. Het “afnemen” van de auto wordt als een ernstige inbreuk op de privacy ervaren. De aanpassing van onze omgeving aan de klimaatsverandering is ook een ingewikkeld onderwerp en maatregelen grijpen ook daadwerkelijk in op ons dagelijks leven. De manier waarop de informatie nu is verspreid helpt niet om bewoners van de noodzaak te doordringen, goodwill te kweken en iedereen mee te krijgen in deze transitie. Àls het bereikt kan worden dan alleen door	De ruimte voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als in de openbare ruimte, is een belangrijk aspect. We erkennen de uitdaging om in de uitwerking voldoende fietsenrekken te plaatsen zonder dat dit ten koste gaat van groenvoorzieningen. Bij de uitwerking van plannen kijken we hier goed naar. Daarbij houden we uiteraard rekening met de toegankelijkheid voor fietsers met een beperking en oudere fietsers. 6. Hoe haalbaar zijn de plannen? Voor het verwezenlijken van meerdere ambities op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. Voor het merendeel van de ambities zijn deze middelen er nog niet. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen, Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. De realisatie van de doelstellingen is naast de gemeentelijke beschikbare middelen ook afhankelijk van de mate en snelheid waarin door private partijen ontwikkeld wordt. Thema's als energievoorziening, aardgas en veiligheid van electrische auto's zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van electrische auto's.

Nr.	Reactie	Antwoord
	volledige en open informatie, geschreven of verteld door mensen die inhoudelijke kennis van zaken in heldere taal weten om te zetten. Dit vraagt tijd en geduld. Ik begrijp dat de Omgevingswet zoals deze de afgelopen jaren ontwikkelt is veel aspecten van het dagelijks bestaan en onderling verkeer omvat en daarmee flink verschilt van de vroegere regelgeving. Ik zie ook wel de noodzaak daartoe. Toch denk ik dat de gemeente te veel vliegen in één klap heeft willen slaan. Die klap veert terug in het eigen gezicht. Ik stel daarom voor: A. Zet stadsbreed in op voorlichting, informatie- en gespreksbijeenkomsten over de manier waarop Utrecht om wil gaan met klimaatverandering, vergroening, auto, openbaar vervoer, milieu. B. Leid de discussie richting de wenselijkheid / noodzaak van autoluwe wijken. Probeer vergelijkbare maatregelen in meerdere wijken te introduceren zodat Overvecht niet alleen staat in het “trekken van de kar”. C. Maak een serie van brochures waarin de nu bekende feiten, stand van zaken rondom klimaatadaptatie en de onderbouwing van de voorgestelde maatregelen in begrijpelijke taal worden verwoord. Verspreid die serie en zorg dat de deeltjes makkelijk verkrijgbaar zijn. D. Blijft de noodzaak om Overvecht op korte termijn autoluw te krijgen overeind, overweeg dan een overgangsperiode waarin bewoners mogelijkheid krijgen om te verhuizen als zij zich niet kunnen vinden in deze keus. Het meldpunt genoemd onder 1.C kan daar ook een rol in vervullen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ter afsluiting nog een opmerking over de relatie vergroening en hoogbouw: in de plannen wordt gesproken over de gemeenschappelijke, groene ruimte tussen de flats, daktuinen en verticaal groen waardoor de hoogbouw niet ten koste zal gaan van versterking van het groen in de wijk. Dat zal tegenvallen: • De huidige situatie van het groen in Overvecht wordt beschreven als “rommelig” en “verwaarloosd”. Dat klopt en dat is ten dele te wijten aan het feit dat het gemeenschappelijk groen betreft. Te weinig mensen voelen zich betrokken bij het stukje groen voor hun deur of bij het parkje waarin ze hun hond uitlaten. De gemeente Utrecht weet dat wel en daarom zijn er allerlei acties om mensen meer bij het openbaar groen te betrekken en hen het gevoel te geven toch een beetje eigenaar te zijn: Adopteer een boomspiegel; Gratis plantjes voor je geveltuin; Groene Buurtbon, Boomspiegelfeest. Zal er over een jaar of tien ook actie moeten worden ondernomen om bewoners te bewegen hun gezamenlijke daktuinen groen te houden? Er is nog niet veel ervaring opgedaan met verticale tuinen en begroeiing van zulke hoge gevels. Is dit een vorm van tuinieren waar bewoners zelf nog iets aan bij kunnen dragen? • Hoewel er natuurlijk ook veel betegelde tuinen zijn (of waren, met dank aan de actie Tegel Wippen) zijn er ook veel tuineigenaren die zich inzetten voor “hun” groen en zo bijdragen aan de leefbaarheid in de wijk. Met het verdwijnen van laagbouw zullen de bijbehorende tuinen ook grotendeels verdwijnen. **5. De fiets gaat een grote rol spelen in de autovrije/autoluwe wijk.** Toch krijgt de fiets in de hele documentatie weinig aandacht.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Worden fiets- en wandelpaden een geheel, zoals bijvoorbeeld in sommige parken, of blijft er een scheiding? Ik mis visie op het toenemend gebruik van elektrische fietsen en brommers en op het gevaarlijke rijgedrag van deze verkeersdeelnemers: met het verdwijnen van de auto op straat verdwijnt de prikkel voor deze groep om voorzichtig te rijden. Dit gaat ten koste van de gewone fietser en de wandelaar. Routes waar auto's geweerd worden zijn daarom niet per definitie veiliger! Er wordt geen woord gewijd aan de ruimte die nodig is voor het opbergen en het stallen van fietsen, bij huis en in de openbare ruimte moet daarvoor plek gemaakt worden. Veel fietsen in de openbare ruimte vragen veel fietsenrekken. Veel fietsenrekken zullen ruimte aan het groen onttrekken. Mocht men denken aan ondergrondse fietsenstallingen dan wijs ik erop dat die niet geschikt zijn voor fietsers met een beperking en voor oudere fietsers en die laatste groep is ruim vertegenwoordigd in Overvecht. **6. Hoe haalbaar zijn de plannen?** Misschien geen onderwerp waar ik me als burger druk over zou moeten maken: als de gemeente met voorstellen komt dan zullen die toch getoetst zijn op praktische haalbaarheid? Toch heb ik vragen: • Er zijn problemen met de huidige energievoorziening: het stroomnet loopt hier en daar vast, om nieuwe woonwijken te kunnen aansluiten zijn nieuwe stroomcentra en passende nieuwe bekabeling nodig. • De aardgasplannen stagneren. • Er zijn problemen met de watervoorziening. • Er zijn grote vraagtekens omtrent de veiligheid van elektrische auto's in parkeergarages.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Al met al is mijn boodschap aan de gemeente niet: stop alle plannen maar in de ijskast. Mijn boodschap is wel: houd bij alle voorstellen en plannen veel meer rekening met de invloed hiervan op bewoners. Verschuil je daarbij niet achter participatieprotocollen maar bekijk per wijk, per situatie wat nodig is om tot goed gesprek en goede besluitvorming te kunnen komen.	
503	Oud-Utrecht zet zich in voor het cultuurhistorisch erfgoed. Overvecht is een relatief jonge wijk met een directe omgeving waarin vele eeuwen aan ontwikkeling van landschap en bebouwing zichtbaar en beleefbaar zijn. Overvecht is ook een wijk die al 25 jaar sociaaleconomisch, sociaal-cultureel en ruimtelijk een dynamische ontwikkeling doormaakt en de komende jaren tegemoet gaat. Erfgoed kan in deze ontwikkeling een inspirerende en stimulerende rol vervullen. Erfgoed is niet alleen drager van de identiteit van een gebied, maar ook van de identiteit van (groepen in) de samenleving. Die identiteit kan ook en zal mogelijk steeds meer meervoudig zijn, vanuit verschillende waarden, benaderingen, generaties en groeperingen. Overvecht kent een grote diversiteit aan bewoners met een verscheidenheid in achtergrond en bewoningsgeschiedenis: mensen die als het ware de eerste paal nog hebben zien slaan en mensen die net aankomen. Erfgoed kan voor al deze bewoners een belangrijke verbindende factor zijn door het te behouden, te benutten en te beleven.	Wij onderschrijving dat erfgoed en de cultuurhistorische waarden identiteit geven aan de wijk en dat het van belang is voor de diverse (huidige en toekomstige) bewoners van de wijk. Het zorgvuldig omgaan met deze waarden - en waar mogelijk versterken - is één van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Overvecht. Met name in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 worden deze waarden in beeld gebracht om zo bij uitwerking te kunnen sturen op de karakteristiek van Overvecht en de bijbehorende cultuurhistorische waarden.
504	Graag deel ik met u mijn zienswijze m.b.t. omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder het scenario waarbij tuindersvereniging Ons Genot moet verplaatsen naar een andere plek. In 2017 mochten wij (een jong gezin met een dochter van toen 3 en een tweede dochter op komst) na ongeveer een half jaar op de wachtlijst te hebben gestaan, een tuin overnemen op het complex:	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden

Nr.	Reactie	Antwoord
	tuintje 64. Het is een tuin van 250 vierkante meter met daarop twee mooie grote wilgen die zorgen voor sfeer en schaduw. We hebben de (toen flink verwaarloosde) tuin flink onder handen genomen: aanleggen van moesvakken, een nieuw gazon, borders, compostbakken en de daarbij behorende nieuwe beplanting. Dit deden - en doen wij samen met twee andere huishoudens . De plek is letterlijk een oase voor ons, die met 10 minuten fietsen goed en makkelijk te bereiken is. We leren onze kinderen hoe dikke pompoenen groeien uit kleine zaadjes en hoe belangrijk die 'vieze wormen' zijn voor de grond. We schuren en verven onze huisjes. We vieren er verjaardagen, zoeken jaarlijks de paaseieren, BBQ-en met vrienden en gaan er naar toe voor verkoeling als de zomers te heet worden. Het is een bijzondere vereniging met inmiddels een vertegenwoordiging van meerdere generaties, culturen en gezinssamenstellingen. Wij als 'groentjes' weten dat we altijd mogen aankloppen bij de oudgedienden voor advies of hulp. De vereniging is hecht en zorgzaam voor elkaar en voor het complex en voor de grond waarop al het groen groeit. Het zou onbeschrijfelijk zonde zijn als deze plek zou worden opgeheven. De grondkwaliteit, de biodiversiteit en de hechte gemeenschap van jong en oud is niet zomaar te 'copy pasten'. Er zal veel verloren gaan.	om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
505	Een nieuwe fietstunnel tussen Tuindorp en Overvecht lost geen direct probleem op, er zijn immers al goede fietspaden langs Tuindorp die aansluiten op scholen (Gerrit Rietveld Academie), winkelcentrum (De Gaard) en doorgaande routes naar het centrum van Utrecht. Het aanleggen van een nieuwe fietstunnel creëert wel problemen in een rustige wijk.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Met name de verkeersveiligheid wordt een issue. Er zijn drie basisscholen in Utrecht en veel kinderen spelen op straat. Een extra fietstunnel leidt niet alleen extra fietsers door de wijk, maar ook brommers, scooters, fatbikes en andersoortige snelle elektrische fietsen. Waarom zouden we zoveel extra verkeer door een woonwijk willen leiden, met allemaal smalle straten, terwijl er al veilige routes om de wijk liggen? Dit is in strijd met het feit dat er juist veel extra aandacht wordt besteed aan verkeersveiligheid rondom de drie scholen in de wijk. Naast verkeersveiligheid is ook afname van de algemene veiligheid te verwachten. Een fietstunnel, ook wanneer deze verlicht is, trekt gedoe aan. Hangjongeren, graffiti, vuurwerkoverlast, extra vluchtroutes waar de politie met de auto niet bij kan, etc. Dit geldt voor beide kanten van de tunnel. Naar onze mening lost de extra tunnel geen direct probleem op, maar worden er wel enorme kosten gemaakt om de tunnel aan te leggen. Volgens ons kan dit geld beter besteed worden, bijvoorbeeld aan groenvoorziening of verduurzaming. De verschillen tussen beide wijken zijn groot, maar dat zal niet veranderen door het aanleggen van een nieuwe tunnel tussen beide wijken.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
506	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp middels 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen. Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig ’s nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
507	**Gezamenlijke zienswijze buren Arnodreef, Butterflydreef, Rubicondreef** De bedoeling van de zienswijze is dat met name gereageerd wordt op de inhoud van het ontwerp Omgevingsvisie zoals dat er nu ligt. Toch komt in bijna elke zienswijze die ieder van ons persoonlijk heeft gestuurd steeds ongenoegen, verbazing, ontgoocheling over de manier van communiceren van de gemeente tot uiting. Het is erg lastig om het alleen over de inhoud te hebben.	Wij zijn ons ervan bewust dat mogelijke sloop grote zorgen geeft bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat met name in fase 1 en 2 de impact op Overvechters te weinig duidelijk werd. In het bijzonder wanneer de impact een mogelijke sloop zou kunnen betekenen. De gesprekken gingen toen vooral over wijkbrede onderwerpen en modellen, zoals geclusterd of gespreid

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het helpt daarbij natuurlijk niet dat we geen antwoord hebben gekregen van de gemeente op onze brief van 8 maart. Het participatieproces liep verder, mét de door ons gesignaleerde “weeffouten”. Als buren brengen we de volgende punten en vragen onder de aandacht van de gemeente: **Inhoud inloopbijeenkomsten:** Om goed voorbereid te zijn op de inloopbijeenkomsten hebben we als groep vragen verzameld. In onze nabespreking bleek echter dat er bijna geen antwoord is gekomen op die vragen. Daarom sturen we de lijst mee als bijlage bij deze gemeenschappelijke zienswijze. We kunnen inhoudelijk moeilijk commentaar geven als we de feiten nog niet voldoende kennen. De tevredenheid over het verloop en de gegeven informatie van de inloopbijeenkomsten was wisselend: voor sommigen was met name de presentatie via de borden verhelderend. Enkele bewoners voelden zich door het gesprek op de inloopbijeenkomst gerustgesteld wat betreft mogelijke onteigening: dit zou echt niet aan de orde zijn en niet kunnen. Op de bijeenkomst van 30 april kantelde dat gevoel van geruststelling weer: toen luidde het antwoord op deze vraag weer: het is zeer onwaarschijnlijk, het ligt zeker niet in de bedoeling, de gemeente doet er alles aan om samen tot overeenstemming te komen maar in het uiterste geval kan overgegaan worden tot onteigening. De procedure hiervoor staat beschreven in de folder “Als de gemeente uw eigendom wil verwerven.” (ter plekke uitgedeeld) Er blijft dus onzekerheid op dit punt.	bouwen. In fase 3 en tijdens de inspraakperiode werden de ideeën meer concreet op buurtniveau besproken. We hebben zo zorgvuldig en concreet mogelijk gecommuniceerd tijdens bijeenkomsten, in (online) berichten en in gesprekken met Overvechters. Desondanks heeft het sommige bewoners onaangenaam verrast. Wij hebben onderschat wat het effect van de ontwerp Omgevingsvisie op sommige bewoners is geweest. In de ontwerp Omgevingsvisie hebben we op pagina 101 aangegeven wat de Omgevingsvisie betekent voor huiseigenaren en huurders. Voor de meeste zaken in de Omgevingsvisie zijn nog stappen en besluiten nodig om dit ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Als er in de toekomst plannen komen die het eigendom van een ander raken, is altijd medewerking nodig van de eigenaren. Het uitgangspunt is dat we daarover in gesprek gaan en onderhandelen over aan-/verkoop. Op basis van deze Omgevingsvisie kan geen onteigeningsprocedure worden opgestart. Als een woning gehuurd wordt van een woningcorporatie zal de woningcorporatie contact zoeken als er plannen zijn voor renovatie, sloop of andere wijzigingen. Ook voor deze plannen is altijd medewerking nodig van de huurders. Voor renovatie bijvoorbeeld moet 70% van de bewoners instemmen. Voor sloop geldt dat er een draagvlakmeting moet worden gehouden waarbij 60% van de bewoners instemt. Op basis van deze Omgevingsvisie kan er dus geen woning worden gesloopt; er zijn altijd andere besluiten voor nodig. U geeft aan dat u de fasering van de inspraakperiode niet correct vindt. Bij vrijgave van de ontwerp omgevingsvisie is dit gepubliceert via de wettelijk verplichte kanalen. Daarnaast hebben we verschillende communicatiemiddelen ingezet om zoveel mogelijk Overvechters te informeren over de ontwerp omgevingsvisie en de inspraakperiode. Bijvoorbeeld met een wijkbericht, via sociale media en via mail. Tussen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Procedure van de inspraakfase. We brengen onder de aandacht dat de fasering van de inspraakfase niet correct is. Tijdens de inspraakfase van zes weken werden er inloopbijeenkomsten gehouden. Naar onze mening hoort alle informatie goed gedeeld te zijn met betrokkenen voordat de inspraakprocedure begint. De gegeven inspraaktermijn loopt van 8 april tot 20 mei. Op 9 en 10 april viel het wijkbericht in de bus met daarin de data van drie inloopbijeenkomsten, de laatste op 25 april. Dat betekent dat degenen die tijdens de inloopbijeenkomsten pas informatie kregen niet zes maar drie weken de tijd hadden. Drie weken om zich te verdiepen in de schriftelijke en digitale informatie, deze tot zich te laten doordringen, buurtgenoten op te zoeken voor overleg of samenwerking en vervolgens nog een zienswijze te schrijven. Gelet op de complexiteit van de Omgevingsvisie vraagt de gemeente daarmee onevenredig veel van bewoners en ontzegt hen de kans om zich voldoende te kunnen verweren. Op vragen hierover gaven ambtenaren het antwoord dat deze fasering van de inspraak is voorgeschreven door de nieuwe Omgevingswet. Het betreft algemene afspraken waar niet van afgeweken kan worden. Anderzijds horen we ook dat de Omgevingswet ruimte laat aan gemeentes voor eigen invulling en aanpassing. We doen een dringend beroep op de gemeente om informatie en inspraak/beroeps/bezwaar termijnen in het vervolg gescheiden te houden. **Informatie aan de moskee** We hebben in de diverse extra gesprekken die we de afgelopen tijd met de gemeente hebben gevoerd steeds aangegeven dat wij de indruk hadden dat buren met een niet-Nederlandse achtergrond niet	het geven van een opdracht voor het versturen van ruim 16.000 wijkberichten en het ontvangen daarvan kan enkele dagen zitten. U geeft aan dat u vindt dat de bijeenkomsten vooraf aan de inspraakperiode hadden moeten plaatsvinden. Wij hebben de bijeenkomsten bewust twee weken na de start van de inspraakperiode georganiseerd. Op die manier kregen Overvechters vooraf de tijd om zich in te lezen, zodat ze zich daarmee zo goed mogelijk konden voorbereiden op de bijeenkomsten en eventuele vragen konden formuleren. U vindt dat de moskee te weinig is betrokken bij het participatieproces. Naast de gesprekken die door u zijn genoemd, is met de voorzitter van de moskee ook contact geweest over het organiseren van een informatiebijeenkomst op 27 oktober 2023 in de moskee. Deze is toen uiteindelijk niet doorgegaan door de ontwikkelingen in Gaza, waar wij uiteraard veel begrip voor hadden. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten. Van de online enquête invullers hebben we geen gegevens over culturele achtergrond. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden

Nr.	Reactie	Antwoord
	voldoende geïnformeerd waren. We hebben daarom gevraagd om een extra bijeenkomst voor hen en gevraagd of de moskee wel goed geïnformeerd was. Volgens antwoord op de bijeenkomst van 30 april heeft de gemeente een gesprek of gesprekken gevoerd met de bestuursvoorzitter van de moskee. Directe aanleiding hiervoor was de wens van de moskee om aan de achterkant te mogen uitbreiden. De Omgevingsvisie is toen toegelicht en daarbij is afgesproken dat bij toekomstige plannen, zoals een mogelijke uitbreiding van de moskee, de gemeente en de moskee samen in overleg zouden gaan. Deze week bleek echter uit contact van [NAMEN] met de bestuursvoorzitter dat hij toch niet voldoende geïnformeerd is. Het gevoerde gesprek in oktober was ging inderdaad over de wens tot uitbreiding. Van eventuele ingrijpende plannen voor buurt en moskee was hij niet op de hoogte, en dat terwijl de moskee toch op grond staat die in het ontwerp Omgevingsvisie in het rood is aangemerkt als “hoogstedelijk gebied”. Onze vraag: de moskee is met zo’n 2000 bezoekers, waarvan velen ook buurtbewoners zijn, toch een belangrijk element in dit deel van Overvecht. Hoe kan de communicatie met de moskee dan toch zo onduidelijk verlopen? Informatie aan de buren: Tuindorp De wijk Overvecht is opgedeeld in 8 buurten. De wijkfolder die ieder in de bus kreeg bevatte een plaatje van de eigen buurt. Daarmee zagen wij als bewoners van de ene zijde van de Moezeldreef bijvoorbeeld niet wat er aan de andere zijde zou gebeuren. Om een totaalbeeld te krijgen moest je de puzzelstukjes naast elkaar leggen of je verdiepen in de nota plus bijlagen. De buren in Tuindorp kregen geen wijkfolder in de bus want ze zijn nu eenmaal geen Overvecht. Maar ja, het zijn wel buren wiens uitzicht in	aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. U geeft aan dat u de aparte buurtkaarten niet duidelijk vond. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We hebben voor kaarten op buurtniveau gekozen omdat deze het meest concreet vertellen wat er in iemands buurt aan voorstellen in de ontwerp omgevingsvisie staan. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). U geeft aan dat de gemeente Tuindorp onvoldoende heeft betrokken. We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Desondanks erkennen wij dat we meer hadden moeten doen om bewoners van Tuindorp te bereiken en betrekken. U geeft aan dat in het participatieverslag de wensen, plannen en ambities hetzelfde gewicht hebben en er geen onderscheid wordt gemaakt in impact van deze veranderingen op Overvechters. Dit klopt. Wij denken

Nr.	Reactie	Antwoord
	de toekomst misschien flink zal veranderen. Ook het onderlinge verkeer kan drastisch veranderen met de nieuwe plannen. We hebben zelf zo onze gedachten over verdeling van de nieuwbouw over de Utrechtse wijken en hebben hier en daar nagevraagd hoe onze Tuindorpse buren daarover denken. Nee. Ze bleken nog weinig van de plannen gehoord te hebben. We hebben dat op 30 april ingebracht. Inmiddels heeft de gemeente contact gezocht met Tuindorps Belang: er blijken veel vragen te leven over “onze” Omgevingsvisie en er is nu een informatiebijeenkomst gepland op 27 mei. Het bestuur van Tuindorps Belang wijst er wel op dat een zienswijze ingediend moet worden voor 20 mei. Onze vraag: is het verstandig om zulke scheidslijnen aan te brengen tussen buurten en wijken waar het gaat om het informeren en besluiten over zulke ingrijpende wijzigingen? De bij bewoners opgehaalde informatie Op de website van DenkMee bleek in april 2024 een nieuw stuk geplaatst te zijn: het Participatieverslag Omgevingsvisie Overvecht van April 2024 met als ondertitel “De 101 waarden van Overvecht”. Op blz. 22 van dit stuk wordt tenslotte min of meer benoemd dat de hoogstedelijke bouw hand in hand zal gaan met sloop. Het moet nog maar eens opgeschreven worden: In alle gesprekken, in alle documentatie, in alle enquêtes en ook in dit samenvattend verslag lijken de wensen, plannen en ambities allemaal van hetzelfde gewicht te zijn. Er wordt ook in dit deel niet duidelijk gemaakt dat de ene verandering veel meer impact en consequenties zal hebben dan de andere! Dat schrijnt!	dat dat onmogelijk kan, omdat iedere Overvechter een ander gewicht hangt aan de verschillende waarden die in de wijk aanwezig zijn. U geeft aan dat u de betrokkenheid van Overvechters bij de participatie laag vindt. De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp Omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Met name de bijeenkomsten in oktober/november 2023 (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Op de inloopbijeenkomsten tijdens de inspraakperiode zijn bijna 300 bezoekers geweest. Naast de georganiseerde bijeenkomsten hebben we in het kader van het spoor ‘bij u’ ongeveer 250 gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen. Tijdens het gehele participatieproces zijn nog eens 15 bijeenkomsten georganiseerd. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Ook hebben we bijeenkomsten voor ‘visiedenkers’ georganiseerd. Visiedenkers zijn gevraagd door onder andere een uitnodiging naar 800 middels loting bepaalde visiedenkers en een uitnodiging naar bij de gemeente bekende contactpersonen te sturen. Voor het maken van de ontwerp Omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We wijzen erop dat de aantallen bewoners die op de enquêtes hebben gereageerd niet bepaald indrukwekkend zijn. Dit in tegenstelling tot wat er gesuggereerd wordt in het Participatieverslag. Hier wordt ook de indruk gewekt dat er heel, heel veel wensen van bewoners gehonoreerd worden in de Omgevingsvisie. Toch hebben we al eerder beargumenteerd dat de vraagstellingen van de enquêtes niet eenduidig waren en daarmee de “opgehaalde informatie” bepaald niet betrouwbaar is. Ook de opkomst bij de inloopbijeenkomsten lijkt ons erg mager: 100, 60 en 120 bewoners op het totaal van zo’n 34.000. Verzamelde Vragen 18-4-2024 Sloop en Hoogbouw 1. Waarom zou er op de plek waar onze huizen staan hoogbouw moeten komen? 2. Op welke termijn gaat dat gebeuren? Als dat tot 2040 duurt hebben wij dus de komende jaren veel zorgen. 3. Wij wilden verbouwen maar durven dat nu niet meer aan. Krijgen we de kosten daarvan er nog uit? 4. Heeft het nu nog zin om zonnepanelen te nemen? 5. De gemeente weigert om de verzakking van de straat en de stoep voor ons huis te herstellen. Is dat vanwege deze plannen? 6. Is er nagedacht over de plek waar wij dan naartoe moeten? 7. Hoe komen wij aan een vergelijkbaar huis met tuin in een buitenwijk van Utrecht?	1. In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en het station, de hoogstedelijke gebieden te realiseren met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemd wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in hoofdstuk "Ruimte voor groei". Hierbij gaan we in op het type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. 2. Wanneer wat gaat gebeuren en of er iets gaat gebeuren is nog onduidelijk. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. 3/4. De omgevingsvisie geeft geen beperkingen op het investeren in uw woning of bedrijfspand. 5. Het niet herstellen van de stoep heeft geen relatie met de omgevingsvisie Overvecht. 6/7/8. De omgevingsvisie Overvecht geeft een toekomstbeeld op hoofdlijnen voor de wijk tot 2040. Het geeft de gemeente niet het recht om een woning te slopen. Hiervoor zijn meerdere besluiten nodig. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in projecten zullen deze vragen aan de orde komen. 9-13. Eerst moet een omgevingsplan zijn vastgesteld. De gemeente zal niet eerder dan na de wijziging van het omgevingsplan besluiten om over

Nr.	Reactie	Antwoord
	8. Als er om je heen hoogbouw wordt neergezet kunnen de huizen toch niet blijven staan? Dan word je toch vanzelf gedwongen om je te laten uitkopen? 9. Wat zijn onze rechten wat betreft uitkopen? 10. Welke waarde krijgen we terug voor de huizen? 11. Wordt er dan rekening mee gehouden dat we nooit meer een hypotheek kunnen nemen zoals we die nu hebben of hadden? 12. Het kan nog een aantal jaren duren. Wordt er rekening gehouden met geldontwaarding? 13. Ons spaargeld zit in dit huis en deze hypotheek. Hoe moet dat verder? 14. Wie koopt er een huis dat nu in een rode of oranje zone staat? 15. In de plannen staat dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. Maar de winkels en de horeca in en bij het station hebben nog nooit goed gelopen. In al die jaren verdween het ene zaakje na het andere. Waarom zou dat ineens anders worden?	te gaan tot aankoop (minnelijke verwerving/ onteigening) van onroerende zaken. Een onafhankelijke taxatie vormt voor de gemeente de basis voor het bepalen van een marktconforme aankoopprijs om overeenstemming te kunnen bereiken met een eigenaar. Deze vergoeding van de gemeente betreft een schadeloosstelling volgens de onteigeningswetgeving. Of een investering in uw woning rendabel is, is afhankelijk van de marktwaarde van de woning op het moment van verkoop. Deze marktwaarde in de toekomst is altijd onzeker. Of en in hoeverre een verbouwing of het plaatsen van zonnepanelen op het dak van de woning leidt tot een hogere marktwaarde op het moment van verkoop is niet op voorhand vast te stellen. 14. De verkoopbaarheid van een woning wordt door veel factoren bepaald, zoals de huidige woningnood in Utrecht. 15. We herkennen ons niet in uw stelling dat er een groot winkelgebied met horeca moet komen bij het station en aan de Moezeldreef. De omgevingsvisie gaat uit van behoud en vernieuwing van het centrum Overvecht aan de Zamenhofdreef. De bestaande winkels aan de Arnodreef-Tiberdreef kunnen blijven bestaan, maar zullen niet worden uitgebreid met extra winkels.
	Station en Vervoer 1. Hoe kom je in de toekomst met de auto in de wijk? 2. Hoe lopen de verkeersstromen precies? 3. Wat gebeurt er met de garages als we de auto aan de rand van de wijk moeten parkeren? 4. Hoe kunnen artsen, ambulances, brandweer, thuiszorg, taxi's, mensen met mobiliteitsproblemen toch met de auto bij de huizen komen als de straten worden versmald?	Station en vervoer 1/2. De hoofdroutes zijn te zien op het auto-kaartje in de paragraaf Veilig en verbonden van de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040. Ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie zijn het autonetwerk en de maatregelen aangepast. Zie hiervoor ook hoofdstuk 2 in de reactienota.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. Zijn de parkeerplekken voor mensen die hun auto nodig hebben voor hun werk gegarandeerd? 6. Waar en hoe vaak gaan de kleinere bussen rijden? 7. Is er garantie dat ze blijven rijden ook als er weinig gebruik van wordt gemaakt? 8. Blijft Station Overvecht zoals het nu is? Kan het dan al die nieuwe passagiersstromen aan? 9. Op wat voor manier zijn ProRail en/of NS betrokken bij de plannen? 10. Er komen torens van 50m tot 70m hoog bij het station aan de Overvechtzijde. De verhouding met de laagbouw aan de Tuindorpzijde wordt dan wel heel raar. Is daar over nagedacht? 11. Is er nagedacht over de geluidsweerkaatsing van het treinverkeer tegen de flatwanden richting Tuindorp? 12. Als er een of twee van die torens komen, hoeveel woningen komen daar dan in? Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. Er moeten 3000 werkplekken bijkomen in Overvecht. Maar er staan al veel kantoorpanden leeg. Waarom moet er dan bijgebouwd worden? 2. Als er meer bewoners komen zullen er waarschijnlijk meer supermarkten nodig zijn en er kan misschien een tweede marktdag komen. Wat zijn de berekeningen daarvoor? 3. Volgens de plannen zouden de winkels en horeca in heel Overvecht opgeknapt en uitgebreid moeten worden. Maar net zoals	3. Er is geen sprake van dat het parkeren naar de rand van de wijk gaat. Wel streven we naar minder parkeren op straat. 4. Bij een herinrichting versmallen we de rijbanen, hierbij houden we uiteraard wel rekening met de minimaal benodigde breedte voor autoverkeer. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is altijd een randvoorwaarde. 5. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De herinrichting van straten is maatwerk en zal altijd in overleg met bewoners bedacht worden. 6/7. Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie (OV-Alliantie) opgesteld en wordt de visie door de OV-Alliantie ondersteund. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. 8/9. Op dit moment wordt samen met NS en Prorail nagedacht over uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen bij station Overvecht om in de toekomst ook de toenemende passagiersstroom die met de fiets komt goed te kunnen faciliteren. Daarnaast zullen vanuit de omgevingsvisie de looproutes worden verbeterd zodat ook de toename van de voetgangersstromen goed kan worden gefaciliteerd. Tot slot wordt onder

Nr.	Reactie	Antwoord
	alle andere winkelcentra in het land doen de winkels het hier niet goed. Het grootwinkelcentrum en de winkelstrips gaan achteruit. Er staat al veel leeg en/of ruimtes worden bezet door tijdelijke winkels als outlets. Er wordt nu eenmaal steeds meer online gekocht. Waarom denkt de gemeente dat er andere winkels bij moeten komen?	andere gekeken of de P+R locatie opnieuw ontwikkeld kan worden zodat de parkeerplaatsen voor de auto verdwijnen. Dat zorgt ervoor dat er minder autoverkeer kan komen waardoor er ruimte ontstaat voor de fiets, voetganger en bus. Op die manier wordt er voor gezorgd dat het station Overvecht in de toekomst de toename van de passagiersstromen goed kan faciliteren zonder dat het ten koste gaat van de leefbaarheid.
	4. Kunnen al deze plannen wel worden waargemaakt? • Het afsluiten van het aardgas blijkt op veel plekken moeilijker en duurder te worden dan gedacht. Het experiment in Overvecht Noord is nu ook gestopt. • Aansluiting op het stroomnet is voor bedrijven en nieuwe woonwijken nu al onzeker. Het gaat dan om de voorraad energie maar ook om vernieuwing van de bekabeling. Hoe weet men of de nieuwbouw in Overvecht tegen die tijd wél aansluiting kan krijgen? • De watervoorziening voor huishoudens en bedrijven komt ook onder druk te staan. • Overal zijn mensen te kort: ook in de bouw.	10-12. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. Een hoogstedelijk gebied hoeft niet per sé te bestaan uit hoogbouw. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. In het stationsgebied is de mogelijkheid voor hoogteaccenten tot 70 meter. Of deze er zullen komen en waar moet verder worden uitgewerkt. De wijk Tuindorp heeft in de huidige situatie ook al een andere structuur en opzet dan de wijk Overvecht. Het is niet de ambitie om de ruimtelijke samenhang van deze wijken te vergroten. Of er sprake is van geluidsweerkaatsing en in welke mate zal bij de verdere uitwerking meegenomen moeten worden. Of hier hoogteaccenten komen en hoeveel woningen daar in kunnen is nog niet duidelijk.
	Groen: In het wijkbericht, in het ontwerp-Omgevingsvisie en in alle eerdere versies en enquetes staat steeds dat de versterking van het groen een belangrijk punt is. Dat wordt altijd in één zin gekoppeld aan: verbinding van woningen, voorzieningen, recreatie en sportparken. Hoe kan dat allemaal worden samengeperst?	Winkels en bedrijven: bouwen voor leegstand? 1. De 3000 werkplekken zijn voor diverse werkfuncties: kantoorbanen, zorgbanen, creatieve makers, industriebanen, horecabanen, onderwijsbanen etc. Verschillende kantoorpanden in Overvecht blijken inderdaad minder aantrekkelijk voor bedrijven, waardoor deze soms leeg staan. Door de woningnood zijn en worden deze regelmatig getransformeerd naar woongebouwen. Desondanks zijn er nog steeds gebouwen nodig om de overige werkplekken een plek te bieden. 2. De extra bewoners zullen niet allemaal in 1 keer erbij komen. Dat betekent dat nieuwe bewoners in eerste instantie van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het groen, de natuur, lijkt er juist erg slecht vanaf te komen: • Met het verdwijnen van de laagbouw verdwijnen ook veel tuinen. • Er zijn plannen om in de “voortuinen” tussen drie hoogbouwflats een vierde flat te plaatsen. • Het volkstuincomplex “Ons Genot” moet verdwijnen. • Recreatie in het Noorderpark, het Gagelpark en in park de Watertoren wordt uitgebreid.	supermarkten gebruik maken. Als de bevolking van Overvecht voldoende gegroeid is, zal er wellicht een supermarktketen een locatie zoeken om zich in de wijk te vestigen. Een extra supermarkt zien we het liefst in de bestaande winkelcentra landen (Shopping Center, Gagelhof, Overkapel, De Klop). Hiervoor zijn geen berekeningen uitgevoerd. Over een extra marktdag doet de omgevingsvisie geen uitspraken en hier zijn evenmin berekeningen voor uitgevoerd. Dit is te gedetailleerd voor de omgevingsvisie. 3. We delen het beeld dat sommige winkels het niet goed doen. Tegelijkertijd zijn er ook winkels die het juist heel goed doen, zoals de supermarkten. We verwachten dat de bevolkingsgroei zorgt voor meer draagvlak en meer bestede euro's voor winkels. We denken niet dat er winkels bij moeten komen, wel dat winkels moeten vernieuwen en mee moeten gaan met de tijd.
4	Op welke manier krijgt het groen in deze plannen voorrang?	
5	Op welke manier wordt er nagedacht over verdroging en afwatering?	
6	Wat zijn de concrete plannen op deze punten?	
	In het wijkbericht staat:…plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren…	4. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Het is geen uitvoeringsrogramma met daarbij een budget van de gemeente of van anderen.Of alle plannen in de toekomst kunnen worden waargemaakt is nu nog niet duidelijk. Voor het verwezenlijken van de ambities zijn namelijk veel verschillende partijen nodig zoals marktpartijen en woningcorporaties. Samenwerking tussen deze partijen is cruciaal voor een kwalitatieve en integrale ontwikkeling van de wijk.
1.	Wat wordt hier bedoeld met goed en minder goed? Waar kijk je dan naar?	
2.	Onze huizen zijn rood en oranje gekleurd. Zijn die minder goed of zo slecht dat ze weg moeten?	
3.	Er zijn inderdaad minder goede plekken in Overvecht. Dan hebben we het over onveiligheid, drugshandel, illegale activiteiten, dumpen van afval. We kennen die plekken. De gemeente kent die ook maar juist die slechte plekken lijken in het geel te staan. Waarom worden die niet gericht aangepakt?	Thema's als energievoorziening, watervoorziening en personeelstekorten in de bouw zijn thema's die niet op wijkniveau worden georganiseerd. De omgevingsvisie richt zich vooral op ruimtelijke en strategische thema's en niet op specifieke thema's zoals netcongestie en veiligheid van elektrische auto's.

Nr.	Reactie	Antwoord
	4. De meeste onveilige situaties doen zich toch voor in de hoogbouwbuurten? Waarom dan hoogbouw neerzetten? Juist door de laagbouw hebben we een aangename leefomgeving. Waarom wordt die dan afgebroken? 5. Er staat dat er tussen Station Overvecht en het winkelcentrum Overvecht 1000 woningen moeten worden gebouwd. Naar onze schatting kunnen er zo'n 600 woningen worden gesloopt. Dan moeten er toch minstens 1600 woningen worden bijgebouwd? Waar kunnen we die berekening vinden? 6. Wat wordt bedoeld met "verbeteren van de woningmix"? Op blz. 17 van het ontwerp-Omgevingsvisie staat een onduidelijke alinea over de gemengde wijk. • Blijft het aantal sociale huurwoningen minimaal gelijk of blijft het percentage sociale huurwoningen minimaal gelijk? • Als de genoemde percentages geen doelstellingen zijn wat zijn dan wel de doelstellingen? • Hoeveel koopwoningen komen er dan bij? • Hoe wordt besloten waar welke soort woning komt? • Hoe groot worden de nieuwe huizen? 7. Die plattegronden en de toelichting in het Wijkbericht april 2024 komen niet overeen met de plattegronden zoals die in het concept Omgevingsvisie staan. Van welke versie moeten we uitgaan? Initiatiefnemers en stakeholders In het Wijkbericht en de ontwerp-Omgevingsvisie staat dat de uitvoering van de plannen nog lang niet zeker is en afhankelijk is van de "initiatiefnemers". Er wordt ook gesproken over "stakeholders".	Groen Behouden en verbeteren we de kwaliteit van het groen en het aantrekkelijker maken voor sporten, spelen en ontmoeten is een belangrijke ambitie van de Omgevingsvisie. Het is mogelijk dat door een ontwikkeling het groen op een plek verdwijnt. Dit wordt binnen Overvecht gecompenseerd door het toevoegen van meer groen. Dit doen we bijvoorbeeld door pleintjes en straten groener te maken. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Groen speelt een belangrijke rol bij het reguleren van verdroging en de opvang van hemelwater. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. De Omgevingsvisie schetst een toekomstbeeld voor Overvecht in 2040 en is geen concreet plan. De uitvoeringsstrategie geeft weer hoe we naar dit toekomstbeeld toewerken. Op het moment dat er concrete plannen zijn voor de door u genoemde punten zal u als bewoner van Overvecht hierover geïnformeerd worden. 1-4. Een doel van de omgevingsvisie Overvecht is wijkverbetering. Dit kunnen we bijvoorbeeld bereiken met het verbeteren van sommige plekken in de openbare ruimte, maar ook door het aanpassen of nieuw plaatsen van bebouwing. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken naar de staat van de openbare ruimte en bebouwing, maar ook naar sociale veiligheid. Het is niet zo dat de woningen aan de Arnodreef en Butterflydreef in oranje gebied liggen omdat ze minder goed zijn. In grote lijnen kiezen we ervoor om langs de centrale as door Overvecht, rondom de haltes van het Hoogwaardige Openbaar Vervoer en station Overvecht, ruimte te maken voor hoogstedelijke bebouwing met veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen. Uw woningen liggen in of nabij deze zone, welke een rode en oranje kleur hebben gekregen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. Zijn dat investeerders en projectontwikkelaars? 2. Zo'n groot verbouwingsplan kun je toch niet opstellen zonder dat je weet of er investeerders in zijn geïnteresseerd? Dat blijkt ook wel want er is een Wijkakkoord afgesloten tussen gemeente Utrecht en investeerders. Hierin staat ook dat de gemeente een grote rol heeft in de regie. Waarom wordt dan toch gezegd dat het allemaal nog zo onzeker is? 3. Wie zijn de investeerders? 4. Wat willen ze ontwikkelen? 5. Wat zijn de afspraken hierover tot nu toe?	De omgevingsvisie geeft ook mogelijkheden voor wijkverbetering in de gele gebieden (woonbuurten). Hierbij zal het vooral gaan om verbeteringen in de openbare ruimte en mogelijkheden voor kleinschalige aanbouw. Het klopt dat de meest veiligheid issues in Overvecht zich op dit moment voordoen op plekken met veel hoogbouw. Dat wil niet zeggen dat hoogbouw per definitie leidt tot problemen en dat er een directe relatie is tussen hoogbouw en onveiligheid. Er zijn immers in de wijk en in de stad ook hoogbouwcomplexen waar geen veiligheidsproblemen spelen. De oorzaak van de huidige veiligheidsproblemen heeft ons inziens vooral te maken met de concentratie van kwetsbare bewoners op bepaalde plekken in de wijk en de wijze waarop de bestaande hoogbouw en de omliggende openbare ruimte in Overvecht is ingericht. Een goede mix van woningen, meer ogen op straat, toepassen van de menselijke maat, aandacht voor de invulling van de begane grond, functiemenging en eigenaarschap zorgen ervoor dat er een prettige woonomgeving ontstaat. Bij de eventuele ontwikkeling van hoogbouw zal hier aandacht aan worden besteed. Voor sloop/nieuwbouw gelden zowel in rood als in oranje gebied strenge voorwaarden, zoals significante verdichting, een goede woningmix, verbeterde wijkstructuur en menging van functies, buurtverbetering, woningmix, leefbaarheid, voorzieningen en de openbare ruimte. 5. Hier zijn indicaties genoemd. Door de oogharen heen gekeken denken we dat er met een combinatie van nader te bepalen plekken voor bijbouwen, optoppen, aanbouwen en eventueel acupunctuur sloop-nieuwbouw tot een aantal van 1000 woningen kunnen komen. Dit betekent dat we slim om moeten gaan met de beperkte ruimte en ruimte moeten creëren door bijvoorbeeld functies te stapelen, anders met parkeren en mobiliteit en parkeerterreinen om te gaan. "In het hoofdstuk

Nr.	Reactie	Antwoord
		Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie staan spelregels voor verdichting per type kleur gebiedstype. Ook is hier een aparte paragraaf opgenomen die ingaat op sloop nieuwbouw. Algemene lijn is dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw'. Per kleur gebiedstype is hier aandacht aan besteed. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. 6. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. Hoeveel woningen exact en in welk segment deze worden gebouwd is op dit moment niet te zeggen. Dit kan per project verschillen. Ook de grootte van woningen wordt pas concreet wanneer een project tot ontwikkeling komt. 7. Soms is de tekst in het wijkbericht iets anders omschreven, maar de betekenis is hetzelfde. De teksten zoals in de omgevingsvisie zelf staan, zijn leidend. Initiatiefnemers/stakeholders Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen in de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht zijn veel verschillende partijen

Nr.	Reactie	Antwoord
		(stakeholders) nodig. Naast de gemeente gaat het hierbij onder andere om bewoners, marktpartijen (ontwikkelaars, beleggers etc.), woningcorporaties, ondernemers en organisaties uit de wijk. Samenwerking tussen deze partijen is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Er zijn nog geen concrete afspraken met partijen gemaakt over de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Het is een uitnodiging aan partijen om gezamenlijk te bouwen aan de toekomst van Overvecht. Het is daarom nu nog niet zeker dat alle doelstellingen van de omgevingsvisie behaald kunnen gaan worden. In het wijkakkoord Overvecht hebben 13 organisaties, waaronder de gemeente, afspraken gemaakt over hoe ze het beleid voor de wijk sneller en gemakkelijker te kunnen realiseren, met meer betrokkenheid van bewoners. De omgevingsvisie borduurt voort op deze afspraken. Meer over de samenwerking met andere partijen kunt u lezen in de Uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, in de paragraaf ‘Gezamenlijk ontwikkelen en samenwerken’.
508	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. **1. De geplande tunnels voegen niks toe** • Beide wijken zijn middels meerdere tunnels prima met elkaar verbonden, extra tunnels voegen niks toe. • Tevens is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra 'tussendoor' verkeer. **2. De geplande tunnels zijn enorme verspilling van belastinggeld**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De tunnels voegen niks toe (zie 1) en de aanleg gaat enorm veel geld kosten -> een ergere verspilling kan ik mij niet voorstellen. • De bouw gaat daarnaast voor onnodige overlast zorgen.	
509	Als bewoonster van appartementencomplex Aida, nr 40, wil ik mijn zorgen uitspreken de door U gecommuniceerde visie voor Overvecht en de impact daarvan op mijn directe omgeving Iberdreef/Tripkade en het 'stationsplein'. Daarbij denk ik primair aan de geplande hoogbouw, de veiligheid in dit gebied, de te verwachten drukte, behoud van groen en zeker mijn woongenot. De eerste vier punten zijn ook meegenomen in het bezwaarschrift van onze VvE Aida. Mijn appartement ligt op de 1e etage en kijkt uit op de Tripkade/ groen, scholen , moskee en de Arnodreef, parkeerplaats en winkels. Ik heb een heel groot dakterras dat wij door een tuinarchitect hebben laten inrichten tot een heuse ,groene tuin: palmbomen, heel veel groen, bloemen, een vijver ingericht op de ligging: het zuid-westen. Kosten € 22.000. Door Uw plannen ben ik ernstig dat de zon, letterlijk en figuurlijk uit mijn leven verdwijnt. De gedane investering zoals het vergroenen van dit getegelde terras zal teniet gedaan worden, alsmede de waarde van mijn appartement. Ik heb dit app. In 2004 gekocht na de gedwongen verkoop van mijn huis in Tuindorp. Dit appartementencomplex is ooit ontwikkeld als complex voor senioren waardoor ik besloot tot de aankoop ervan: hier kan ik probleemloos oud worden en ik houd verbinding met mijn geliefde Tuindorp.	Het zal in de toekomst zeker drukker worden op en rond het station. Het station heeft zeker nog capaciteit om meer reizigers te verwerken. De omgevingsvisie gaat niet over overlast door drugshandel en handhaving. Wij begrijpen uw zorg. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. In het hoofdstuk "Ruimte voor groei" van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of dit effecten heeft voor uw uitzicht en de bezonning van uw dakterras. Hoogbouw dient in elk geval rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Bij de verdere uitwerking zullen we zo veel mogelijk rekening houden met de gebruiksmogelijkheden van omwonenden. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is

Nr.	Reactie	Antwoord
	Maar dat wordt teniet gedaan. Het stationsplein is enorm opgeknap: groener, overzichtelijker en veiliger door het verdwijnen van het koffiehuis. Er wordt zichtbaarder minder gedeald . Ik vrees dat de beoogde visie op dit plein, het te promoten tot een levendig stationsplein alleen maar voor ellende gaat zorgen: weer ellende door extreem veel fietsen, vervuiling door bussen die naar ik vernam niet allemaal electrisch zijn, overlast door visie op horeca etc. Het station op zich is klein, hoe moet het de reizigersaantallen in goede banen leiden? NS/Pro Rail zijn niet voornemens uit te breiden. En ja hoe zou dat moeten. Ik kijk uit op de parkeerplaats bij de winkels en heb regelmatig de politie gebeld over wat ik daar aan drugshandel allemaal aanschouw. Helaas is het extreem moeilijk de dealers op heterdaad te betrappen. Het bezorgt een gevoel van onveiligheid maar ja het is de overkant waar ik in de avond niet verkeer. Ik heb begrepen dat het aantal sociale huurwoningen zal worden teruggebracht naar 50%. Dat is nog te veel. Veel hoogbouw met sociale huurwoningen bevolkt door zwakkeren en kwetsbaren zal zorgen voor meer overlast. Luister maar naar de visie van burgemeester Aboutaleb van Rotterdam. Ook heb ik moeite met de afsluiting van de Tiberdreef/Meester Tripkade. Het leidt tot nog meer segregatie tussen het ‘witte’ Tuindorp en het multicult Overvecht.	pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Overvecht moet een plek blijven waar je ook met een lager inkomen goed kunt wonen. Het aantal sociale huurwoningen blijft gelijk en ook in de nieuwbouw willen we variatie toevoegen, waar sociale huur onderdeel vanuit maakt. Daarmee zal het percentage sociale huur op minimaal 50% blijven. Een knip voor autoverkeer in de Meester Tripkade/Tiberdreef is nodig voor het hoogwaardige openbaar vervoer en de ontwikkeling van het stationsgebied. Het biedt ook mogelijkheden voor een aantrekkelijkere inrichting van het stationsgebied en de Meester Tripkade. Wij verwachten niet dat het weren van doorgaand autoverkeer uit een naastgelegen buurt leidt tot meer segregatie. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Hoewel ik mij realiseer dat ik dan wel verlost raak van idioten die vlak voor de doorgang extra gas geven. Maar ik ben ook bang dat al het verkeer via De Brailledreef voor extreme overlast zal gaan zorgen door filevorming en daarmee gepaard gaande luchtvervuiling. Alhoewel ik begrijp dat de Omgevingsvisie Overvecht ontwikkeld is om en de leefbaarheid van Overvecht te verbeteren en om de enorme vraag naar het aantal woningen te realiseren, lijkt het mij geen goed plan om Overvecht Ziud/cq Stationsgebied conform de onthulde plannen vorm te geven.	
510	De plannen voor Overvecht Noord heb ik met grote interesse bekeken en heb daar enig kanttekeningen bij. De teksten die gebruikt worden zijn “verkooppraatjes”, te positief ingestoken. Het is op onderdelen te veel, te groot. <u>Wat betreft Bouwen:</u> Ik snap dat er woningnood is en er wat moet gebeuren. Als je alleen stelt dat er 5000 woningen in Overvecht bij moeten komen is dat een ander gegeven als wanneer je meld dat er ± 15.000-20.000 inwoners bij komen. Want dat zal het gaan worden schat ik in. Dat is in mijn optiek wel heel erg veel. Bij de Carnegiedreef staat op de flats tussen Gambia/Kwango/Zebra/Kasai/Tafelbergdreef ingetekend dat op de U-vorm die er nu is aan de kant van de Carnegiedreef een extra flat wordt geplaatst. Dit gaat inhouden dat de binnentuinen die er nu zijn en die intensief gebruikt worden, de ruimte kleiner wordt.	inwonerdichtheid De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. Binnenhoven Bij de hoven in deze gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven én zorgen we dat er begeleidende bebouwing komt aan de Centrale as. Deze gebieden hebben in de aangepaste omgevingsvisie een rood/oranje arcering gekregen en een

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat er bij de nu staande flats een groot deel van het zonlicht wordt weggenomen. Wat te denken dat er middenhuur woningen komen en zoals gebruikelijk families in de binnentuinen gaan bbq-en? Dat zijn meestal vrij grote groepen mensen, al het geluid gaat in een vierkant galmen. De druk die op sommige stukken wordt gelegd is dan veel te groot. Hier en daar staan enorme woontorens ingetekend. In de 10-hoog flats is op dit moment de sociale cohesie al erg laag. Dat gaat in dit soort torens ook gebeuren. Hoe willen jullie dat voorkomen? Wat wil je doen om ervoor te zorgen dat het geen getto wordt? <u>Wat betreft Groen en Prettige buurten:</u> Er wordt steeds vermeld dat het groen kwalitatief beter moet worden. Wat is er nu dan niet goed aan? Wie gaat dat onderhouden? Eerste jaren plantjes water geven? Komen er weer alleen maar onderhoudsarme struikjes die ook niets aan bio-diversiteit toevoegen? In de plannen staat ook sedumdaken vermeld. Realiseren jullie je wel dat sedum het eerste jaar onderhouden moet worden en water moet krijgen? Vermeld wordt nestkasten: door mensen geplaatste kasten moeten jaarlijks schoongemaakt. Aangezien groen in het budget altijd onderaan bungelt, heb ik het idee dat dit een worst is die ons voorgehouden wordt? Wie gaat onderhoud etc betalen en uitvoeren? Het groen wordt nu al zeer intensief gebruikt. Onderhoud is op dit moment al erg mager.	nieuwe naam “Centrale as" gebieden”. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode en rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving (zoals bijvoorbeeld de autovrije parkzone aan de Carnegiedreef). Bouwhoogten In het hoofdstuk “Ruimte voor groei” zijn per kleur gebiedstype de uitgangspunten voor bouwhoogten, bebouwingstypologie en architectuur aangegeven. We gaan in de rood-oranje “Centrale as” gebieden uit van een stedelijke laag van 6 bouwlagen (lager indien nodig met bezonning) met mogelijk terugliggende hoogteaccenten tot 50 meter. Nieuwe bebouwing wordt altijd zorgvuldig ingepast, daarbij houden we rekening met een goed microklimaat: zoals wind, bezonning, geluid (zowel op de gevel als in de binnenhoven), voorkomen hittestress. Een en ander is voor hoogbouw in een apart kader en paragraaf aangegeven. We volgen hierin sowieso de kwaliteitsrichtlijnen uit de Stedenbouwvisie. Wat en hoe hoog de (on)mogelijkheden zijn vergt nader onderzoek. Het kan betekenen dat uw uitzicht veranderd. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht er toch sprake zijn van

Nr.	Reactie	Antwoord
	De buurt is nu veilig genoeg. Wat er gebeurd, kan omdat er nauwelijks handhaving is. Als er zoveel mensen bijkomen, wordt handhaving dan ook uitgebreid? Want er zal vaker irritatie ontstaan als er veel meer bewoners bijkomen. En het vuil/afval hebben we het maar niet over. <u>Over Verkeer:</u> In de plannen staat dat een aantal dreven afgesloten gaan worden. De bewoners moeten van een deel in de wijk via de NRU naar een ander deel gaan. De NRU staat nu al zo vaak vast. Dit gaat alleen maar meer luchtvervuiling en geluidshinder geven. Voor mensen die slecht ter been zijn, en met een “kleine" buslijn naar de geplande HOVlijn moeten: als deze buslijn te weinig gebruikt wordt, wordt deze dan geschrapt? Ik ben voor meer fietsen, maar pak dan de verkeersovertreders eerst eens aan. Die maken het fietsen nu gewoon gevaarlijk. De vele kleine zwarte autootjes dus, die maar rond scheuren. <u>Over Energie:</u> Een windmolen in het Noorderpark? Veel te dicht bij de bebouwing denk ik. Het is bewezen dat mensen ziek worden van de herrie. Ik woon nu ruim 30 jaar naar grote tevredenheid in Overvecht. In die jaren heb ik de buurt zien veranderen. Deels positief: veel verschillende mensen en culturen. Deels negatief: veel problematiek, veel mensen waar iets mee is komen o.a. in Overvecht te wonen. Sinds het idee participatie is ingevoerd heb ik de wijk zien afzakken op dat gebied. Pak het oude systeem weer op, van toen Cumulus er nog was.	nadelige gevolgen voor u, dan kunt u in bepaalde gevallen aanspraak maken op nadeelcompensatie. Leefbaarheid Leefbaarheid en sociale cohesie zijn in de Omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" en “Verschillend voor iedereen” uitgangspunten gegeven die ingaan op: - een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen - het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied). - bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen) In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, hoofdstuk groen kunt u nalezen welke mogelijkheden we zien voor een kwalitatieve verbetering van verschillende groenstructuren in Overvecht. De omgevingsvisie geeft de hoofdlijnen weer van de ontwikkeling van de wijk richting 2040. Parallel aan de Omgevingsvisie geldt als uitgangspunt voor de openbare ruimte dat bij de realisatie van openbare ruimte projecten (waaronder vergroening) rekening wordt gehouden met het toekomstige (dagelijkse) beheer en onderhoud. Voor particuliere daken en natuurinclusief bouwen zijn particuliere initiatiefnemers aan zet en verantwoordelijk voor het onderhoud. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Veel nieuwe bewoners: daar zal ook in de sociale huur weer veel problematiek kunnen komen. Daar zitten buren in hun (dure) middenhuurwoningen niet op te wachten met alle gevolgen van dien. Oftewel: op naar een getto of naar gentrificatie met deze plannen. Van beiden geen voorstander.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De buslijnen door de buurt gaan ook naar de belangrijkste bestemmingen in de buurt. Er is dus geen sprake van dat er altijd overgestapt moet worden op de HOVlijn. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. De locaties worden onderzocht op verschillende randvoorwaarden. Als uit het onderzoek blijkt dat de afstand tot gebouwen te klein is, dan is de locatie niet geschikt voor een windmolen. De extra woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Voor heel Overvecht streven we naar een verdeling van 50% sociaal, 30% middensegment en 20% vrije sector. Deze percentages zijn geen doel op zich, maar geven de ontwikkelrichting voor Overvecht aan. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen in Overvecht. De ontwikkeling naar een meer gemengde wijk bereiken we door nieuwbouw waarin ook ruimte is voor nieuwe sociale huurwoningen. In de bestaande bouw biedt dit ruimte voor corporaties om bijvoorbeeld woningen in het middensegment te verhuren. Investeren in meer gemengde wijken gaat snel gepaard met zorgen over gentrificatie. We begrijpen deze zorg, de wijk zal namelijk veranderen. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bewoners, nieuwe voorzieningen en ook de inrichting van de openbare ruimte zal op plekken veranderen. Belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bewoners een fijne plek houden in de wijk. Het aantal sociale huurwoningen mag niet dalen. Het toevoegen van woningen, voorzieningen en verbetering van de openbare ruimte moet bijdragen aan een fijne, gezonde leefomgeving voor

Nr.	Reactie	Antwoord
		bestaande en nieuwe inwoners. Het gegeven dat het aantal sociale huurwoningen niet daalt, het bouwen voor Overvechters (waarbij we ook de lessen uit het woononderzoek benutten) en het benutten van de ruimte voor buurtvoorrang zorgt ervoor dat Overvecht voor Overvechters blijft. Tegelijkertijd is ook verandering in de stad een gegeven. In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd.
511	Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte. Waarom niet; de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten.
512	Punt 1 van pagina 79: Ik maak bezwaar tegen de route van de snelle busverbinding HOV.	In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is bedacht dat die over het fietspad van de Don Carlosdreef, en vervolgens over het buurstraatje La Bohèmedreef zal gaan. Dit is een onzalig plan, omdat daarmee de toegang tot de speeltuin en het park enorm wordt belemmerd, komende vanuit de wijk Taagdreef/Rubicondreef e.o. Ook is de HOV-route gepland over het fietspad van de Normadreef. Hoe komen wij in het park, hoe steken wij de busbaan veilig over? En de kinderen die nu met een bal onder de arm gaan spelen in het park? En dan heb ik nog niet eens over de geluidsoverlast die gepaard gaat met een snelle busverbinding, dichtbij de flat aan de Don Carlosdreef en de huizen aan de La Bohèmedreef en de Fideliodreef. Punt 2 van pagina 79: Park de Watertoren wordt aan elkaar geplakt, waar het nu 2 delen heeft. 'Park de Watertoren krijgt een sterke identiteit door 'natte' natuur en sportfuncties". In het deel van het Park de Watertoren dat langs de La Bohèmedreef ligt, is al een speeltuin, er is een spetterbadje, er is een basketbalveld, er is een Cruyff-veldje, en er is een ijsbaan. Van geen van deze sportactiviteiten staat iets vermeld op de ontwerpkaart. Betekent dat, dat alleen in het Park de Watertoren dat om de vijver ligt gesport en gerecreëerd gaat worden in het plan? Ik mis de tekentjes voor spelen en sport in ons parkje dat aan de La Bohèmedreef ligt. Er gebeurt al heel veel in ons gedeelte van het park. Er worden honden uitgelaten, er wordt gebarbecued, er wordt gepicknickt bij de speeltuin. Dat willen we niet kwijtraken door een HOV-lijn! Punt 3 van pagina 79: Automobilisten gaan via een andere route van en naar het winkelcentrum. Als wij met de auto naar het winkelcentrum willen, moeten we nu al omrijden via de Moezeldreef, omdat de Rubicondreef is afgesloten voor autoverkeer. Op dit moment is de afstand 1,4 km met de auto. De route die we dan zouden moeten nemen is kilometers langer, via de Moldaudreef of de Donaudreef. Via	delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de Omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de Mr Tripkade is dan ook geen optie meer, want die wordt afgesloten. Meer autokilometers om ergens te komen is toch juist niet groen! Wij hebben dan in plaats van 4 nog maar 2 uitvalswegen om onze wijk met de auto te verlaten, terwijl er woningen bijgebouwd worden, en dus meer bewoners. Hiermee zorg je toch voor problemen, in plaats van oplossingen! Samenvattend maak ik bezwaar tegen het idee van een groter Park de Watertoren, door het kleinere deel van het Park de Watertoren aan de La Bohèmedreef minder waard te maken. Met dit plan wordt voorrang gegeven aan 'groen' en 'blauw', en wordt de bewoner in de steek gelaten. En daarnaast maak ik bezwaar tegen het inperken van de mogelijkheid om met een auto onze straat te bereiken, en te verlaten. Dat zal voor veel files gaan zorgen.	
513	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De geplande tunnels voegen niks toe. Beide wijken zijn door middel van meerdere tunnels prima met elkaar verbonden. Ook is de wijk Tuindorp niet ingericht op extra ‘tussendoor’ verkeer. Nieuwe tunnels voegen dus niets toe. Ook zijn de geplande tunnels een verspilling van belastinggeld. De aanleg gaat ontzettend veel geld kosten, wat veel beter aan andere dingen besteed kan worden. Zonde dus. Ook gaat de bouw voor onnodige overlast zorgen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
514	Wat ik in onze zienswijze niet heb opgenomen, is onze waardering voor al het werk dat u voor onze wijk doet, en alle goede punten die de omgevingsvisie bevat. Bij deze!	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht. Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje

Nr.	Reactie	Antwoord
	In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook	gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. ” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers),	

Nr.	Reactie	Antwoord
	namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
515	De omgevingsvisie Overvecht is groots en omvangrijk. En als je je verder verdiept veelomvattend. In het wijkbericht zie ik deels voornemens die ik begrijp en waar ik nieuwsgierig naar ben, maar ook een aantal voornemens die ik niet begrijp, onvoldoende beargumenteerd zijn en waar ik ernstige zorgen heb bij de haalbaarheid en het praktisch effect op de wijk én de leefbaarheid in de wijk. Ik wil het college vragen de Omgevingsvisie op een aantal punten te heroverwegen en aan te passen, hieronder mijn argumenten: 1. Een prettige en leefbare wijk is óók een bereikbare wijk voor inwoners en ondernemers. Het afsluiten van de Tigrisdreef, Gangesdreef en Carnegiedreef leidt ertoe dat wij als bewoners en werkenden ver moeten omrijden om bijvoorbeeld naar werk te rijden of naar het groot winkelcentrum te gaan, wat leidt tot	1. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. 2. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer km en dus meer CO2. De Tigrisdreef wordt daarmee de enige ingang voor zoveel huishoudens, dat leidt tot enorme opstopping en vertragingen. Er er komen nog 500 woningen en dus verkeersbewegingen bij! Er zijn voldoende verkeerskundige alternatieven om deze doorwegen groener en veiliger te maken. Ik ben hier komen wonen omdat de wijk ruim, groen én bereikbaar is. Dat wordt door deze maatregelen ernstig aangetast. 2. De stapeling van aanpassingen in de verschillende buurten baart mij ernstige zorgen: het versmallen van de Franciscusdreef en het sluiten van de Carnegiedreef, Gangesdreef en de doorgang op de Tigrisdreef. Ten eerste wordt er zwaar onderschat hoeveel verkeer er gebruik maakt vanuit de Zuilense ring om de wijk en de stad in te komen. Niet in de minste plaats door ondernemers en werkenden die voor hun werk (noodgedwongen) gebruik maken van deze wegen. Ook wordt zwaar onderschat wat de stapeling van onder andere deze voornemens en de andere buurten zal zijn op de verkeersdrukte op alle omliggende wegen. Met name de Karl Marxdreef/Ring Utrecht is een enorme bottleneck waar in de ochtend- en avondspits al ontzettend veel verkeer en vertraging is. Door daar nog meer verkeer aan toe te voegen loopt het helemaal vast. Idem geldt voor omrijden via Zuilen. Ten tweede ontbreken er verkeerskundige onderzoeken die onderbouwen dat dit überhaupt een haalbare zaak is. Ik haal hierbij de versmalling van de Marnixlaan aan waar de hoop was dat er of werd omgereden via de ringweg of gebruik werd gemaakt van OV. Daar staan dagelijks lange files en kunnen hulpdiensten nauwelijks langs. Ten derde mis ik verkeerskundige alternatieven die ook goed en beschikbaar zijn om de doelen te behalen. Denk aan fietspaden, aanpassing door middel van drempels, enkel doorgang voor belanghebbenden/omwonenden, om en om parkeervakken of plantenbakken.	Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u een onderzoek over mobiliteit waarin de effecten van maatregelen zijn verkend. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In Omgevingsvisie deel B staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 3. Een onderbouwing voor het toevoegen van de HOV lijn is opgenomen in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ten vierde leiden deze aanpassingen tot langere omwegroutes waarbij er meer km worden gereden en er meer uitstoot is. Een perverse prikkel van niet onderbouwde en niet realistische voornemens! En ten vijfde is de wijk al ontzettend groen, het groenste van heel Utrecht. Dat is een prettig pluspunt. Om nog meer groen te creëren en meer groene doorgangen te creëren zijn er genoeg zeer geschikte alternatieven beschikbaar die de bereikbare infrastructuur niet aantasten. Daarnaast vraag ik me af waar deze behoefte vandaan komt, ook deze is niet onderbouwd. Als inwoner is de buurt en wijk qua groep perfect zo! Tot slot en niet in de minste plaats maak ik me ernstige zorgen over de veiligheid van mij en mijn wijkgenoten wanneer hulpdiensten in onze wijk moeten zijn en de bereikbaarheid zo ernstig wordt aangepast. Dat betekent dat de Tigrisdreef de enige ingang is voor de hele wijk! Veel te kwetsbaar voor zoveel huishoudens. Alle bovenstaande argumenten worden versterkt door 500 extra woningen in mijn wijk met minstens evenveel verkeersbewegingen.	dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
3.	Er wordt gesproken over het toevoegen van een HOV-lijn. Daarvoor is er in de huidige situatie al een meer dan voldoende infrastructuur waardoor deze makkelijk kan worden opgestart. Ik mis een onderbouwing waarom er überhaupt een snellijn nodig is, waar er deze behoefte ligt (welk probleem wil het college ermee oplossen?) en waarom de huidige buslijnen niet voldoende zijn. Als wijkbewoner en gebruiker zie ik dat deze buslijnen goed gebruikt worden. En dat er nu al een grote uitdaging is om de buslijnen te bemannen. Het toevoegen van een aparte HOV-lijn is onvoldoende onderbouwd. Daarbij is het OV nu al ontzettend duur, zeker ook voor een deel van de inwoners van Overvecht. Is het daarmee haalbaar voor de inwoners? Is niet veel effectiever om het gebruik van (deel)(e)fietsen te stimuleren?	4. Ook in De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 vindt u meer informatie over de onderbouwing. 5. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). De inloopbijeenkomsten geven niet een representatief beeld van wie we allemaal hebben gesproken over de ontwerp Omgevingsvisie. Met een veelzijdige participatieaanpak hebben we geprobeerd zoveel mogelijk verschillende mensen te benaderen en te spreken. Naast de bijeenkomsten die zijn georganiseerd tijdens de ter inzageperiode, zijn er tijdens het participatieproces 15 bijeenkomsten georganiseerd. Ook zijn er 250 gesprekken in de wijk gevoerd op verschillende momenten en plekken. Naast de fysieke bijeenkomsten zijn er veel reacties opgehaald met online enquêtes. In totaal zijn er 2.433 enquêtes ingevuld. Voor het maken van de ontwerp Omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ditzelfde argument geldt ook voor de fietspaden in de buurt, die zijn al zeer ruim en bijna overal beschikbaar. En waar nog heel veel meer verkeersbewegingen bij passen. Ook hier ontbreekt een onderbouwing en verkeerskundige argumentatie waarom er aanpassingen nodig zijn. 4. Er is alle plannen en enorme denkfout gemaakt wordt hoe de Utrechter minder gebruik gaat maken van de auto en overstapt op de fiets of het OV. De huidige voornemens gaan eerder leiden tot meer opstopping, vertraging en irritaties. Ik verwijs hiervoor naar de uitwerking van de aanpassingen aan de Marnixlaan en hoe dit uitwerkt in de praktijk. Ik ben niet tegen het promoten en stimuleren van andere vervoersmiddelen, maar geloof niet in deze redenatie. En denk dat er hele andere zaken nodig zijn. Ik mis hier onderzoek naar bewezen praktijken in vergelijkbare steden en wijken. Letterlijk in het milieukundig onderzoek: '*Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen*'. Ook hier mis ik een onderzochte onderbouwing cq wetenschappelijk bewijs hiervan. Het verminderen van de parkeerplaatsen leidt tot langer zoeken, tot meer kilometers rijden en het toenemen van de onveiligheid. Nogmaals, een prettige en leefbare woonwijk is ook een bereikbare wijk! 5. Qua proces vind ik dat er mager gecommuniceerd wordt in een wijk als Overvecht. We hebben een wijkbericht ontvangen waar een klein stuk van de aanpassingen in weergegeven wordt. De gemiddelde Overvechter heeft meer nodig en verdient dat ook! Het kost veel tijd om erin te duiken en de maatregelen te snappen op buurtniveau en dan ook nog op de aansluitende wijken en dat moet veel beter! De stapeling van plannen en de samenhang met de andere buurten moet veel toegankelijker én zichtbaarder in de wijk aanwezig zijn. Elke Overvechter moet dit gezien hebben in zijn eigen buurt, de impact ervan zien op	binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. Tot slot Middelen: Bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie willen wij schaarse middelen effectief inzetten voor de belangrijkste opgaven. Met de besluitvorming over de omgevingsvisie gaat niet over deze middelen besloten worden. De omgevingsvisie schept kaders waarna na vaststelling van de omgevingsvisie keuzes worden gemaakt hoe middelen kunnen worden ingezet. In de toekomst zal steeds per project en opgave moeten worden afgewogen in hoeverre middelen beschikbaar worden gesteld. Daarbij is het op dat moment beschikbare financieel kader, zoals opgenomen in de meerjaren programmabegroting randvoorwaardelijk. Projecten starten pas op het moment dat er voldoende financiële middelen voor het project voorhanden zijn. Mobiliteit: De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. In de omgevingsvisie leggen we de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en

Nr.	Reactie	Antwoord
	zijn dagelijks leven en de keuze hebben gehad om er wat van te vinden. Ik ben naar het Wijkbureau gegaan waar geen enkele inhoudelijke vraag beantwoord kan worden. En waar je alleen drie superdikke boekwerken in je handen gedrukt krijgt. Geen maquette, geen poster, geen hoofdlijnen per ambitie. Kortom, mager en veel te minimaal. Helaas was ik door vakantie niet in de gelegenheid om naar de inspraakavonden te gaan, dus daar kan ik niet over oordelen. 6. Tot slot, gezien de forse bezuinigingsopgave waar de gemeente voor staat roep ik het college en de raad op om betere keuzes te maken voor onze mooie stad. Bij het besteden van schaarse middelen en capaciteit van de organisatie zijn er opgaven die veel groter en belangrijker zijn dan de voornemens die er nu voor liggen. Daarbij roep ik het college op pas plannen te maken en de buurten te laten participeren wanneer er ook daadwerkelijk budget is. En de wijk met kleine stappen door te ontwikkelen. Met de ambities als richting. De nu ontstane onrust, de grootsheid en stapeling van alle maatregelen en de nog talloze onzekerheden helpen niet in het vertrouwen in de overheid en het dichten van de kloof tussen inwoner en gemeente. En dat lijkt me nooit de bedoeling! Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het college en de raad op te roepen om de voornemens ernstig te heroverwegen. Om de keuzes en alternatieven aan te vullen én te onderzoeken met verkeerskundig onderzoek. Om de voorgenomen afsluiting van Carnegiedreef, Gangesdreef en Tigrisdreef ter hoogte van het park terug te draaien en te kiezen voor andere verkeerskundige alternatieven. Om de buurt leefbaar én bereikbaar te houden! Om de HOV-lijn te heroverwegen en om te zoeken naar het verbeteren van de	Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Eerst worden buurtstraten veilig en aantrekkelijk ingericht. Straks wordt de centrale as zoveel mogelijk autovrij gemaakt: Carnegiedreef, Zamenhofdreef, Marnedreef en deel Moezeldreef worden autovrij en bij de Tiberdreef/Mr.Tripkade komt een knip voor autoverkeer. We gaan het aantal auto’s in de buurten monitoren en nemen waar nodig aanvullende maatregelen gericht op het verminderen van autoverkeer. Verder is het belang van de mobiliteitstransitie voor Utrecht en Overvecht, zoals hierboven beschreven, in de omgevingsvisie verduidelijkt. De voorstellen voor openbaar vervoer en fietsverkeer hebben we mede op basis van de ingediende zienswijzen verder verfijnd waardoor het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk met herkenbare, comfortabele en veilige fietsroutes door de wijk. Het voorstel voor openbaar vervoer bestaat niet alleen uit een HOV-lijn. In de buurten zal ook een bus (blijven) rijden. Dit is nodig om alle bestemmingen in de buurten goed bereikbaar te houden en de loopafstand naar bushaltes te beperken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	huidige ov-lijnen het stimuleren van fietsverkeer. En tot slot om de participatie in de wijken en buurten veel beter vorm te geven.	
516	Vanuit de Natuur- en Milieugroep Overvecht (NMO) deze reactie op de (ontwerp-) Omgevingsvisie Overvecht. Goed dat groen en water een belangrijke leidraad vormen voor de Omgevingsvisie. Zorg er inderdaad voor dat er verbinding blijft bestaan voor de natuur, en dat waar dat kan verbindingen verbeterd worden, en dat het groen beter en diverser wordt: niet alleen gazons met bomen, maar ook een tussenlaag. 'Groen' is niet alleen een prettige omgeving voor mensen, maar is ook het leefgebied van planten en dieren. Klimaatadaptatie kan heel goed samen met vergroening en 'verblauwing': wateropvang die tevens ruimte biedt aan de natuur. Houd de parken intact: geen bebouwing in de parken en groenzones die er nu zijn: Vechtzoompark, omgeving fort Aan de Klop, Klopvaartzone, Sjanghaipark, Park de Gagel, groenstrook langs NRU, Watertorenpark, Spoorzoompark, gebied rond fort Blauwkapel, enz. Zorg dat er weer actuele beheerplannen komen voor de parken in Overvecht, en betrek bij (uitwerking van de) plannen de mensen erbij die nu al vrijwillig meedenken over het groen, zoals de NMO, de beheergroep Park de Gagel, bewoners die meedenken over het Watertorenpark, zelfbeheerders, enz. Zij kunnen meedenken (en meebeslissen) over de inrichting van de parken en over de keuze van bomen en planten. Uiteraard horen er geen auto's en fietsen in de parken, hooguit fietspaden waar die nu al zijn, zoals in het Spoorzoompark. Als er een vergunning wordt afgegeven voor verlichting van bijvoorbeeld sportvelden, spreek dan direct af dat er beperkingen zijn,	Bedankt voor uw reactie. Uw aanbevelingen komen grotendeels overeen met de ambities en doelen van de omgevingsvisie. De aanbevelingen om weer actuele beheerplannen op te stellen voor de parken zijn terecht. Op moment dat wij hiermee aan de slag gaan zullen we de stakeholders betrekken. In het openbaar groen en in gebieden met ecologische waarde passen we geen of als noodzakelijk passende verlichting toe (Spoorzoompark, uitbreiding Sportpark Vechtzoompark) zodat dieren geen last ondervinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	zodat omwonenden en dieren (vleermuizen bijvoorbeeld) geen last hebben van ledverlichting. Er zijn armaturen en lampen op de markt die geen ongewenste uitstraling hebben, en die verlichten in een kleurschakering (amber) waar vleermuizen geen last van ondervinden.	
517	Ik heb het ontwerp omgevingsvisie Overvecht doorgelezen. Ik maak via deze weg graag van de gelegenheid gebruik om mijn zorgen te uiten en bezwaar te maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nadelen van deze nieuwe routes zoals kosten, verkeersveiligheid (scooters/fatbikes) en het breed gedragen idee in de wijk Tuindorp dat dit het algehele gevoel van onveiligheid op straat doet toenemen, wegen niet of nauwelijks op tegen de voordelen van zeer beperkte tijdswinst die deze routes opleveren ten opzichte van bestaande routes. Hierbij speelt meer dat Tuindorp zelf zelden het eindpunt van deze route zal zijn. De doorstekende fietsers moeten vanuit Tuindorp toch grotendeels weer afbuigen naar bestaande routes, omdat ze richting oversteekplaatsen van de Kardinaal de Jongweg moeten. Met andere woorden: de noodzaak van deze nieuwe verbindingen is voor mij onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen en zeer beperkte tijdswinst opleveren ten opzichte van bestaande fietsroutes. Bovendien weegt de zeer beperkte tijdswinst (als die er al is) niet op tegen de nadelen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer en hangjeugd. Mijn vrouw en ik zijn in deze wijk gaan wonen omdat kinderen hier op straat kunnen spelen, ook in de avonduren, en er nauwelijks doorgaand verkeer is. Deze bijna karakteristieke eigenschap van Tuindorp wordt door de toevoeging van de tunnels beperkt, waarbij er als gezegd nauwelijks voordelen tegenover staan.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kunt u verder toelichten waarom voor deze doorsteekplekken is gekozen? De aansluiting op de Hugo de Vrieslaan bijvoorbeeld, gaat vanuit Overvecht gezien 'tegen het (eenrichtingsverkeer)verkeer in' wat met name in de relatief drukke ochtenduren tot gevaarlijke situaties kan leiden. Ik hoop dat deze email voor u mede aanleiding is het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen hebben zeer beperkte toegevoegde ten opzichte van bestaande routes en realisatie ervan zal leiden tot overlast, (verkeers)onveiligheid in de toch al zeer smalle straten en verspilling van belastinggeld. Bovendien tast het het karakter van Tuindorp als verkeersveilige, beschutte, kindvriendelijke wijk aan.	
518	In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Is het effect van de geluidsdruk nog onderzocht tav deze fietstunnels voor de omgeving? 3. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 4. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen deze schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 5. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht? 6. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 7. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks	

Nr.	Reactie	Antwoord
	reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipverkeer (e.g. zowel fietsers als scooters) door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 8. Daarnaast wil ik graag opmerken dat de tunnels ook een reductie van de al beperkte parkeergelegenheid zullen geven. Deze auto's moeten dan in naburige straten worden geparkeerd.	
519	Geacht gemeentebestuur, graag wil ik verzoeken om het plan om de tuin vereniging Ons genot te laten opheffen/verplaatsen omwille van extra sportvelden. Het complex verstrekt het cultuurhistorisch landschap, tuinieren krijgt extra dimensie door het genot van de aangesloten natuurgebied en slot zuilen. Statistieken laten zien dat een aantal mensen met psychische klachten gestaagd toeneemt. De stad biedt weinig mogelijkheden tot rust, maar juist is dit gebied is er relatief weinig verkeerslawaai en is er ook betrekkelijk veilig. Dankzij mijn tuin heb ik een moeilijke tijden doorstaan, dat geldt ook voor veel andere leden, bijvoorbeeld voor mijn buren die op tragische wijze hun dochter hebben verloren. De vereniging zelf is behalve plek voor veel dieren en planten ook een unieke sociale organisme met 70 jarig geschiedenis. Sommige leden zijn geridderd, als waardering voor hun levenslange betrokkenheid. Voor mij persoonlijk is dat een plek waar ik mijn sociale netwerk enorm het versterkt. Mijn meeste vrienden en kennissen komen via de tuin. Als de inwoner van Overvecht ervaar ik vooral de verloedering en vervreemding in mijn buurt. Zonder de tuin zou mijn leven erg eenzaam	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	en ongelukkig zijn. ik waardeer de de diversiteit van onze vereniging en openheid van de leden naar elkaar. Er zijn ook mensen met kwetsbaarheden, ik zag diverse keren wat een geweldig positieve invloed de vereniging op deze mensen heeft. Er is ruimte om te ondernemen en eigen kwaliteiten te laten zien, en er wordt ook omgekeken naar elkaar. Het is een soort dorp in de stad. Vooral de verscheidenheid van leeftijden, achtergronden en culturen uniek in deze tijden van de polarisatie. Verder vraag ik mij waarom het aanleggen van extra velden als noodzaak wordt gezien. Deelname van kinderen aan voetbal loopt al jaren achteruit, in elk geval volgens de trainers in jeugdteams. Dit terwijl aantal ouderen groeit, en tuinieren schijnt zo gezond te zijn dat de verzekeraars korting bieden voor deze doelgroep. Op it moment zijn er diverse faciliteiten aanwezig in dit stuk van overvecht. David Lloyd, Vechtse banen, tennis atletiek en 2 voetbalvelden. een groot gedeelte van de tijd staan zowel de atletiekbaan als voetbalvelden leeg. . Wellicht een idee om te kijken naar de intensivering van de beschikbare accommodaties. Dit in combinatie met strengere beleid op het gebied van geluidshinder. De hoeveelheid van de geluidsinstallaties en hun sterkte groeit met de jaren, terwijl de stilte steeds schaatster wordt. Vriendelijk verzoek om de omgevingsvisie te heroverwegen en geen extra sportvelden in te plannen maar juist grotere wandel en rustgebied, aangezien hier grote behoefte aan is. Persoonlijk merk ik dat veel wandelaars en rustzoekers graag gebruik maken van deze mogelijkheid. Gezien de enorme groei van mensen met psychische klachten is het erg belangrijk ook rust en ruimte te bieden aan deze doelgroep.	

Nr.	Reactie	Antwoord
520	Graag laat ik u weten dat ik tegen het plan ben om 2 fiets- / wandeltunnels te maken onder het spoor Overvecht uitkomend op de A. Thaerlaan. Het zal veel verkeersonveiligheid teweeg brengen. Daarbij zonde van al het geld want er zijn al prima mogelijkheden om per fiets/voet van de ene wijk naar de andere wijk te komen in dit stuk Utrecht. Een overbodig plan naar mijn mening.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
521	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze laten weten betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen paard- en ponyrijles. Naast het rijden als sporten is een belangrijke rol weggelegd voor (het ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat er bijzonder is zo dicht bij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar onze zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Voor mij persoonlijk is manage ’t Hooft een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manage heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graga. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet herstelbaar is. Ik roep u allen op om zich te scharen achter mijn oproep om de locatie van Manege 't Hoogt NIET te zien als mogelijke locatie voor voetbalvelden. Paarden en paardrijden mogen niet vervangen door voetbal. Graag ontvang ik uw reactie.	
522	Wij hebben grote moeite met het maken van extra verbindingen tussen de wijk Overvecht en Tuindorp via 2 extra tunnels. Ten eerste is het ergerlijk dat een dergelijk grote voorgenomen investering (het gaat hier om miljoenen euro per tunnel) met een grote invloed op een buurt, maar zeer summier wordt onderbouwd en met twee kleine pijltjes op een kaart in de visie gefietst wordt. Het woord tunnel komt welgeteld slechts 1x voor in de visie. Het betreft een papieren wensdenken vanuit bureaupolitiek waar vanuit bewoners van Tuindorp en vanuit Overvecht helemaal geen actuele behoefte bestaat of in een vraag voorziet. Er wordt helemaal niet aangetoond dat het spoor op dit deeltraject een negatieve invloed heeft op het woongenot, de bereikbaarheid van bewoners van Overvecht of Tuindorp, noch voor de natuur. Er zijn diverse verbindingen al aanwezig. Misschien wordt het spoor voor omwonenden, dieren of wat dan ook, wellicht juist wel als prettig ervaren. Maar door het stukje spoor tussen Overvecht en Tuindorp zonder argumenten te benoemen als “barrière” wordt het spoor negatief geframed en wordt er maar vanuit gegaan dat er een oplossing moet komen voor een niet bestaand probleem. Wie heeft aangegeven dat er een zogenaamde barrièrewerking doorbroken moet worden? Er is ons inziens helemaal geen behoefte aan extra tunnels. Er zijn al 3 verbindingen (Tripkade, spoorovergang bij Rietveld en NS station). Dit zijn logische routes naar voorzieningen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Waarvan er 1, de NS tunnel, nota bene in 2015 is gesloten vanwege overlast van zwartrijders en onveiligheid. Tunnels staan er niet om bekend dat dit de veiligheid bevordert. Bijvoorbeeld omdat er geen sociale controle is. Gebruik als hangplek, onveilig 's nachts, wordt regelmatig zwaar vuurwerk afgestoken, veel onderhoud vanwege vandalisme/ graffiti, gebruik crimineel gedrag/vluchtroute etcetc. Tuindorp is, net als de Marie van Hongarijedreef, een rustige woonwijk zonder bijzondere (buurtoverstijgende) voorzieningen. De wijkoverstijgende voorzieningen die er in Tuindorp zijn, het Gerrit Rietveld en WC De Gaard, liggen direct buiten/aan de rand van de wijk. De bereikbaarheid hiervan ten opzichte van Overvecht is prima en de fietspaden zijn net nieuw en worden goed gebruikt. Het winkelstripje nabij Station Overvecht ligt ook aan de rand van de buurt Maria van Hongarijdreef. Ook dit stripje is prima bereikbaar. De bereikbaarheid van de voorzieningen (aan beide zijden van het spoor) wordt niet positief beïnvloed door het maken van extra tunnels op de beoogde plekken midden in het rustige woongedeelte van de beide wijken. De nieuw beoogde fiets- of looproutes vanuit Overvecht naar de voorzieningen, of vanuit Tuindorp naar de winkeltjes in Overvecht Station, worden niet ineens veel korter of logischer. Er is dus helemaal geen noodzaak om meer verbindingen te maken. Een tunnel (inclusief de bijbehorende hellingbaan) heeft een aanzienlijke ruimtelijk impact en daarmee een groot ruimtebeslag, het gaat samen met nieuw aan te leggen fietspaden juist ten koste van het aanwezige groen. Dit draagt niet bij aan het tegengaan verstening en verbeteren klimaatadaptatie. Als er al gebruik gemaakt zou worden van deze nieuwe tunnels, zorgt dit voor een onnodige verstoring van het rustige straatbeeld (meer fietsers en daarmee meer snelle fatbikes, brommers etc) en kunnen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kinderen minder veilig op straat spelen. Dit belemmert juist het buitenspelen (bewegen) van kinderen, waar de gemeente zo prat op gaat. Kortom, extra tunnels = wensdenken zonder concrete behoefte vanuit bewoners, betreft enorme geldverspilling, is een verslechtering van de veiligheid, zorgt voor onnodige verkeersbewegingen door de rustige woonwijken, draagt niet bij aan bereikbaarheid voorzieningen, neemt een groter ruimtebeslag in dan nu, zorgt voor verstening en verslechtert de klimaatadaptatie.	
523	Allereerst wil ik mijn steun uitspreken voor de beoogde ontwikkeling van stadsdeel Overvecht. Ik hoop oprecht dat de leefbaarheid van de wijk Overvecht wordt verbeterd. Tuindorp blijkt echter als zoekgebied aangemerkt voor het aanleggen van drie (3) fiets- en wandelroutes om Overvecht met Tuindorp te verbinden. Hierbij wil ik graag als bewoner van Tuindorp mijn zorgen uitspreken over de voorgestelde fiets- en wandelverbindingen die ingetekend zijn, specifiek in de straten Professor Hugo de Vrieslaan en de Professor Van Bemmelenlaan. Ik verzoek de Gemeente om reactie te geven op onderstaande zienswijze. • Logica en veiligheid fietsroutes ○ De gekozen positie van de fietsroutes in de twee betreffende straten lijkt onlogisch omdat er geen doorgaande route wordt gevormd. Er zijn geen belangrijke bestemmingen die bereikbaar worden gemaakt met de voorgestelde tunnels die momenteel niet bereikbaar zijn vanuit Overvecht. Tuindorp bestaat uit vele kriskras straten waardoor fietsers een zeer inefficiënte route moeten volgen richting een bestemming als centrum. Zowel de Prof. Hugo de Vrieslaan als de Prof. Van Bemmelenlaan zijn geen doorgaande routes, zelfs wijkbewoners dwalen weleens door de wijk. Tuindorp is hiermee niet geschikt	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	om herkomst (Overvecht) en bestemming rechtsreeks met elkaar te verbinden gezien gebrek aan directheid en comfort (veel haakse bochten en onduidelijk routeverloop). ○ Door bovenstaande karakteristieken voldoen de voorgestelde verbindingen niet aan kenmerken voor een veilige fietsroute (SWOV, 2022), te weten: ▪ routelengte zo kort mogelijk ▪ reistijd zo kort mogelijk ▪ zo min mogelijk links afslaan ▪ zo min mogelijk overgangen en onderbrekingen De toevoeging van grote stromen (sneller) fietsverkeer zou gescheiden moeten worden van ‘de verblijvende” en meest kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen. Door deze fietsverbindingen aan te leggen wordt het tegenovergestelde bereikt. Er wonen veel gezinnen met jonge kinderen in de straten waar volop buiten wordt gespeeld en op de Prof. van Bemmelenlaan zitten maar liefst twee basisscholen. • Verkeersveiligheid van de wijk ○ In de betreffende straten is het eenrichtingsverkeer. Fietsers vanuit de richting Overvecht komen vanuit tegengestelde richting, waardoor er conflicten ontstaan met gemotoriseerd verkeer en gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. • Sociale veiligheid ○ Met de komst van tunnels in een kleinschalige woonwijk als Tuindorp neemt de sociale veiligheid af. De toegankelijkheid van de wijk voor niet-bewoners wordt vergroot. Ik vrees gebruik van de verbindingen door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters, uitgaansverkeer in de late avond en nacht en hanggroepvorming in en rond de tunnels) met onveilige situaties tot gevolg.	

Nr.	Reactie	Antwoord

	• Inpassing en impact op de straten
	  ○ Het inpassen van een tunnel impact hebben op de leefbaarheid van de straten voor de bewoners. De straten hebben beperkte breedte en er is aan weerszijden ruimte nodig voor het parkeren van auto's voor bewoners. Die ruimte en ruimte voor verblijven wordt beperkt als er nieuwe verkeersstromen komen. Daarnaast twijfel ik aan de haalbaarheid (bouwkundig en financieel) van een onderdoorgang op de voorgestelde plekken.
	• Impact op karakteristieken van de wijk
	  ○ In de Visie Eykmanlaan uit 2010 wordt onderzoek aangehaald dat aantoont dat Tuindorp tot de meest gewaardeerde woongebieden van Utrecht horen. Dit heeft te maken met hun ligging, de architectuur en de ruime opzet met veel groen. Er staat in de visie (p.8) "de visie is om het hier vooral te laten zoals het is". De uniformiteit van de subwijk en (huizen, scholen en materiaalgebruik) is kenmerkend. De straatwanden zijn door de hele wijk identiek uitgevoerd en hebben accenten op de hoeken. De ingetekende fiets- en wandeltunnels maken grote inbreuk op het beschreven karakter, beeld en kwaliteit van de wijk.
	Mijn verzoek aan gemeente is als volgt:
	• Geef onderbouwing van de positie van de voorgestelde verbindingen via Tuindorp. Maak opnieuw de afweging van nut en noodzaak van deze routes, en neem hierin de zienswijzen zoals van ondergetekende en andere bewoners mee. Onderzoek of de herkomst en bestemmingen op voorgestelde wijze wel goed/veilig/logisch met elkaar verbonden worden of dat er een beter alternatief denkbaar is.
	• Onderzoek alternatieven; verbreed de scope van het zoekgebied naar andere (meer logische) zoekgebieden voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fiets- en wandelverbindingen die rekening houden met de karakteristieken van de wijk Tuindorp. Te denken valt aan verbindingen op de kruisingen/hoeken van de wijken aangrenzend aan Overvecht. • Verminder het aantal verbindingen; kies voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. In de visie staan maar liefst drie verbindingen ingetekend. Dit lijkt onnodig veel voor het aantal bewoners/fietsers.	
524	Het is verstandig om tijdig na te denken en secure, concrete plannen te ontwikkelen die Overvecht versterken en op draagvlak kunnen rekenen. Om die doelen te bereiken doe ik (namens diverse betrokken bewoners) een aantal voorstellen n.a.v. uw ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040. Van harte hopen wij dat u ze mee kunt nemen in uw definitieve plannen, bij voorbaat hartelijk dank. 1. Wilt u **wonen** aantrekkelijk maken in deze kanswijk (vroeger ook wel 'achterstandswijk' genoemd, met dank aan de ministers Vogelaar [PvdA] en Pechthold [D66]), zorg dan s.v.p. ook in de toekomst voor goede bereikbaarheid voor auto's, gratis parkeren en betaalbaar wonen. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 2. Overvecht is zwakker dan andere wijken o.a. o.g.v. wijk**economie** & **werkgelegen-heid**. De afgelopen jaren heeft u als Raad & College meerdere malen gezegd: *we willen deze wijken economisch, onderwijskundig en sociaal versterken*. Geef dan de (wijk)economie serieuze kansen en beperk hen niet met slechtere bereikbaarheid en betaald parkeren. Uw ontwerpvisie bemoeilijkt dat helaas. Geen goed idee dus. 3. Een goede economie heeft goede **bereikbaarheid** nodig. U wilt meer banen in de wijk en u wilt de wijk bereikbaarder maken, zo schrijft u op meerdere plekken in uw ontwerpvisie. Het grootwinkelcentrum (GWC), o.a. vanwege de markt en bijzondere winkels, is nu een van de wijkoverstijgende, economische trekkers van Overvecht. Het is een wijk met grote uitdagingen. Dan is het echt onverstandig om belangrijke	1. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Gratis parkeren is in de toekomst geen optie om de wijk Overvecht leefbaar te houden. Betaald parkeren vermindert namelijk parkeeroverlast en moedigt duurzame andere keuzes voor de auto aan. Als het aantal auto's op straat niet toeneemt, blijft er meer ruimte over. Bijvoorbeeld voor groen, ontspannen, spelen en duurzaam vervoer zoals wandelen, fietsen en deelvervoer. Op die manier blijft de wijk leefbaar en juist aantrekkelijk om er te wonen. 2. We streven naar een goede balans tussen verschillende vormen van mobiliteit om de wijk toegankelijk te houden voor zowel bewoners als

Nr.	Reactie	Antwoord
	doorgaande wegen te schrappen voor auto's, zoals de zuidkant van de Franciscusdreef (dat wilt u van 2x2baans naar 2 enkele wegen degraderen), de Carnegiedreef, de Zamenhofdreef, Tigrisdreef, Marnedreef en Moezeldreef. Gevolgen van uw voorstel: de winkels zullen veel minder klanten kunnen ontvangen. Dringende oproep: behoud de doorstroming van autoverkeer. 4. **Ouderen en vervoer**. Van oudsher telt Overvecht veel bejaardentehuizen en seniorenwoningen. Op meerdere plaatsen geeft u aan dat er meer ouderen zullen gaan wonen in Overvecht. Veel ouderen zijn minder goed ter been; fietsen is lastiger voor wie ouder wordt. Boodschappen doen zij dus relatief veel meer met de auto dan anderen. Hun mantelzorgers en familieleden komen ook graag met de auto. Die contacten versterken generaties; die communicatie maakt ouderen gelukkiger. Veel senioren wonen met plezier in deze wijk. Ga hen dan alstublieft niet isoleren door de autobereikbaarheid en parkeermogelijkheden zo in te perken – u zult veel ouderen, mantelzorgers en hun familie verdriet bezorgen. Doe dat hen niet aan alstublieft. 5. **Zorg**. Overvecht telt veel mensen met een slechte gezondheid. De overheid wil graag dat mensen, ook ouderen en zieken, zo lang mogelijk thuis blijven wonen, daarom komen dus heel veel zorgverleners regelmatig kris kras door de wijk rijdend, juist in Overvecht, om mensen aan huis te helpen. De beperking van dubbelbaanswegen, alsmede het plaatsen van wegafsluiting zal blokkades opwerpen en de aanrijtijden van hulpdiensten drastisch verhogen. Dat betekent dat ambulante zorgmedewerkers in de wijk straks veel meer tijd kwijt zijn om langs hun patiënten te gaan. Het betekent dat daarom minder zieken en ouderen geholpen kunnen worden. Dat betekent een achteruitgang in gezondheid. Dat wilt u toch niet op uw geweten hebben? 6. **Cultuur & sport verbindt**. Aan de Braziliëdreef staat nu een uniek cultureel centrum Zimihc in de voormalige Stefanuskerk. U vindt cultuur belangrijk (o.a. p. 47), terecht. Diverse sportloca-ties plant u op	ondernemers. Hoewel we het gebruik van duurzame vervoersmiddelen willen stimuleren, begrijpen we dat goede bereikbaarheid per auto belangrijk blijft voor de economische vitaliteit van de wijk. Om die reden is het uitgangspunt ook dat alle bestemmingen (winkels, woningen en andere voorzieningen) altijd met de auto bereikbaar blijven. 3. Zoals eerder aangegeven blijven alle bestemmingen (ook winkels in het Grootwinkelcentrum) bereikbaar met de auto. Het enige wat kan gebeuren is dat men iets langer in de auto zit omdat andere vormen van mobiliteit meer prioriteit krijgen. 4. Beter lopen en fietsen betekent ook ruimte voor gebruik scootmobiel, rollator, etc. Ruimte voor lopen en fietsen betekent ook ruimte voor mensen met een rolstoel, rollator of scootmobiel. Niet iedereen kan (met het ouder worden) autorijden. Ook daarom is het belangrijk te zorgen voor goede en veilige alternatieven voor de auto. Er wordt gekeken naar mogelijkheden die ervoor zorgen dat bijvoorbeeld mantelzorgers geen of minder hinder ondervinden van betaald parkeren. Dat kan bijvoorbeeld door de duur van betaald parkeren in te voeren van 6.00 – 11.00 uur. Op deze manier wordt voorkomen dat forensen in de woonwijken parkeren. Tegelijkertijd hoeven mensen die overdag ergens moeten zijn (zoals mantelzorgers, oppas of bezoekers van winkels en sportvoorzieningen) niet of in ieder geval minder te betalen om te parkeren. 5. Zie ook onze reactie bij punt 4. 6. Zie ook onze reactie bij punt 3 en 4.

Nr.	Reactie	Antwoord
	meerdere plaatsen in de wijk: prima, maar waarom bemoeilijkt u dan de auto-bereikbaarheid en parkeermogelijkheden hiervan? Draai dat terug s.v.p. 7. **Oproep: oude situatie van vòòr 2015 herstellen: HER*OPEN onderdoorgang station*.** U wilt op een paar locaties hoog gaan bouwen, want er is woningnood. Begrijpelijk dat u dan als eerste kijkt naar mogelijkheden bij het station Overvecht. Er komt daar ook meer bedrijvigheid, begrijpelijk. Met veel meer mensen en bewegingen op dit relatief kleine oppervlak is de kans op problemen en ongelukken groter… U heeft recent het station Overvecht de status van gemeentelijk monument gegeven. Het heeft inderdaad architectonische meerwaarde. De architecten hebben de onderdoorgang (jaren `80) van de Overvecht-kant naar Tuindorp (Albrecht Thaerlaan) ontworpen als een aparte weg, een levende ader, een evacuatieroute. In 2014 heeft de Utrechtse gemeenteraad het belang van deze passage als doorgangsroute bij motie aangenomen. Helaas had NS/ Prorail geen boodschap hieraan: zij hebben het eenzijdig afgesloten zonder overleg. U heeft het recht (wet R.O.) het recht van overpad in te roepen vanwege maatschappelijk belang en gewoonterecht alsmede de wegenlegger aan te passen en die passage officieel op te nemen in de openbare wegen van de gemeente, ook als een bedrijf c.q. eigenaar dat liever niet wil. Als u die passage weer openbaar maakt, wordt het veiliger, gezonder en communicatiever. Suggestie: geef die passage een officiële wegennaam; noem het naar **Humprey Mijnals** (1930 - 2019), de allereerste niet-blanke in het Nederlands voetbalelftal. Hij woonde heel lang in Utrecht-Overvecht, een echte Overvechter dus. Hij is een icoon van ons Utrechtse én Nederlandse voetbal. In 1960 plaatste hij een wereldberoemde, prachtige omhaal (...een bijzondere pass-passage...) in de wedstrijd NL - Bulgarije. Hij is een inspiratiebron voor jong, oud, mensen van allerlei herkomst en toekomst. Vandaar deze oproep de	Bedankt voor uw suggesties. Het verbeteren/ openbaar maken van de onderdoorgang bij het station nemen we mee in het hier boven genoemde onderzoek. 7. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. 8. Wij zijn in gesprek met het waterschap over verplaatsing. Dit kan alleen als er een goede alternatieve locatie voor handen in en zal pas na 2050 het geval zijn. De woonopgave van 5000 woningen is tot 2040. het bebouwen van het RWZI in de verre toekomst komt niet in de plaats van woningen in Overvecht Centrum of langs de Carnegiedreef. 9. Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema’s terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. In tekst, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zijn we zo duidelijk mogelijk geweest over wat de voorgestelde keuzes betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. Wij snappen dat dit onbevredigend kan voelen, omdat u wel graag deze 100% duidelijkheid zou willen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderdoorgang weer OPENBAAR te maken en hem te noemen naar deze bekende Overvechter. 8. **RWZI**. In de meeste steden wordt een rioolwaterzuiveringsinstallatie die zo dicht in de bebouwde stad staat, verplaats naar ruimte waar grond goedkoper is en minder druk op het oppervlak heerst. Juist in een langetermijnvisie voor de komende decennia als dit document is het daarom logisch dat u de intentie uitspreekt dat RWZI aan de Brailledreef naar plattelandsgebied verhuist. Ga in gesprek met provincie en waterschap om dit te bespoedigen. Dan kunt u hoogbouw - zeker de flats van 70 meter hoog! - daar bouwen i.p.v. aan de Carnegiedreef. Vanwege de nabijheid van water zal er meer lichtinval in, minder kans op donkerte. Dan hoeft u op het parkeerterrein bij bibliotheek / C&A ook minder hoog te bouwen – dat accordeert dan beter met de omgeving. Wilt u de woningnood echt lenigen, versnel dan verplaatsing RWZI en ga daar hoog bouwen. 9. Op een paar voorlichtingsavonden zei de voorlichter namens de gemeente: “We gaan gevaarlijk groen aanpakken … en daarom daar bouwen…”. Uw wethouder sprak van “de randen van het groen versterken door daar te gaan bouwen.” In uw documenten staat een paar keer: “woningen bij op plekken die niet aantrekkelijk zijn” (p. 62 e.v.). Dit soort eufemistisch, verhullend taalgebruik roept meer vragen dan antwoorden op, bovendien achterdocht bij bewoners. Verzoek: laat dit soort wartaal achterweg. **Zou u zo vriendelijk willen zijn objectieve, controleerbare criteria te gebruiken en die ook in uw plannen op te nemen?** 10. **Doorwaadbaarheid**. U wilt de doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers vergroten, o.a. in park de Gagel (p. 84). Doorwaardbaarheid verwijst naar een moeras c.q. viscose. U bedoelt waarschijnlijk: we willen de *bereikbaarheid* vergroten. Dat klinkt logisch, doe dat dan ook voor ouderen, gezinnen met kinderen, die vaker met de auto moeten komen. Is dit een leestest of Utrechtse humor? Conclusie: dit lijkt een nuttig voorstel, maar het zal negatieve resultaten opleveren o.g.v. leefbaarheid, bereikbaarheid, armoede, economie en	10. Met doorwaadbaarheid bedoelen we hier de geschiktheid van een ruimte of gebied om doorheen te lopen of te fietsen. Ook de bereikbaarheid van ouderen en gezinnen met kinderen die vaker met de auto moeten komen blijft gewaarborgd. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto. Dat is het uitgangspunt in de omgevingsvisie. Onze intentie is om met de maatregelen uit de omgevingsvisie een omgeving te creëren die voor iedereen toegankelijk en leefbaar is. Uiteraard begrijpen wij de zorgen van deze veranderingen en zullen daarom zorgvuldig de impact van onze plannen blijven monitoren op de bereikbaarheid voor alle bewoners, inclusief ouderen en mensen met een lager inkomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wonen. Vooral armen, ouderen en ondernemers zullen hiervan de dupe worden. Dringend advies: pas deze visie aan.	
525	Wij maken groot bezwaar tegen de planvorming voor meerdere spoor onderdoorgangen in het spoordeel tussen de mr. Tripkade en de Blauwkapelseweg. De planvorming en realisatie mag niet doorgaan! Motivatie: 1. De realisatie zal bij gereedkoming een grote druk geven op de rust en karakter van Tuindorp. 2. Het kruispunt v. Bemmelenlaan, Ritzema Boslaan en Thaerlaan wordt onbeheersbaar. Met name het wegdeel van de Thaerlaan langs het station levert vaak gevaarlijke situaties op! De weg is te smal voor het verkeer en de tegemoetkomende fietsters. 3. Er zullen veel hangjongeren zich gaan ophouden bij de tunnel ingangen. 4. De reeds aanwezige 2 doorgangen en een spoorovergang blijken nog steeds te voldoen; noodzaak niet aanwezig 5. De realisatie van de onderdoorgangen zullen veel overlast in de wijk veroorzaken mbt geluid, risico op verzakkingen en scheurvorming in gevels 6. Als laatste: de kosten zullen zeer hoog zijn voor iets wat niet strikt nodig is. Utrecht kan in deze tijd haar geld beter gebruiken!	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
526	Middels dit schrijven wil ik u mijn zienswijze sturen betreffende de ontwerp omgevingsvisie Overvecht. In uw ontwerp visie staat op de huidige plek van Manege 't Hoogt aan de Gageldijk 103A een viertal voetbalvelden ingetekend. In mijn ogen mag de manege niet verdwijnen voor dit plan. De manege is een kostbare groene oase aan de stadsrand met een heel belangrijke functie voor heel veel mensen. Op de manege krijgen kinderen en volwassenen pony- en paardrijles. Naast het rijden als sporten, is een belangrijke rol weggelegd voor (het	In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontwikkelen van verantwoordelijkheid voor) de verzorging en het welzijn van de pony's en paarden. Ook maken ruiters op de rug van een pony of paard geregeld kennis met de natuur in het Noorderpark, wat erg bijzonder is zo dichtbij de stad. Manege 't Hoogt vervult daarnaast een belangrijke sociale rol in Overvecht door de dagbesteding die er wordt aangeboden aan jeugd en volwassen mensen die middels het komen naar de zorgmanege weer deel uit kunnen maken van de samenleving. Bovendien hebben het aanwezig zijn bij en omgaan met paarden en pony's, naast sporten, verzorgen en dagbesteding, ook een welzijn verhogend effect op mensen. Voor mij persoonlijk is manege 't Hoogt een belangrijke plek voor training en de omgang met paarden. De manege heeft landelijk aanzien vanwege de manier waarop paardenwelzijn centraal wordt gesteld. Ik woon op enige afstand en kom er graag. Juist aan de rand van de stad is het mooi dat mensen met dieren leren omgaan. Het mogelijk laten verdwijnen van de manege op deze bijzondere plek zou een fout zijn die niet te herstellen is.	Het is niet de bedoeling om manege 't Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.
527	Wij missen een duidelijke visie op het gedeelte Einsteindreef vanaf de kruising Humberdreef tot aan de NRU. Voor uw informatie: wij wonen aan dit gedeelte (Vreuchdenberchdreef, de bebouwing langs het fietspad aan de Einsteindreef) en ervaren flinke geluidshinder doordat men stevig de gaspedalen en - hendels hanteert, met name vanaf de kruising Humberdreef richting de NRU. Helemaal als het verkeer wat rustiger is ('s avonds, 's ochtends vroeg en in de weekenden). Ter illustratie: als we in de tuin zitten, kunnen we elkaar regelmatig niet verstaan door de herrie van motoren en auto's. De vele sirenes van hulpdiensten nog daargelaten. De toename van het aantal woningen in Overvecht centrum, zal toename van verkeersbewegingen over de Einsteindreef met zich meebrengen. Wij pleiten ervoor om **niet** de Carnegiedreef af te sluiten	Het is inderdaad de verwachting dat het verkeer over de Einsteindreef toeneemt als gevolg van de maatregelen die worden voorgesteld in de omgevingsvisie. Nader onderzoek moet aantonen welke maatregelen noodzakelijk zijn om het geluidsniveau op een aanvaardbaar niveau te houden. Op gedrag hebben we met de visie helaas geen invloed. Bedankt voor uw suggesties, die hebben we meegenomen in de uitwerking en worden voor een deel ook al genoemd in de ontwerp omgevingsvisie (bijvoorbeeld herinrichting Einsteindreef). Een ondertunneling van de Einsteindreef hebben we onderzocht, maar is niet haalbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	voor autoverkeer, omdat wij vrezen dat hiermee nog meer verkeer over de Einsteindreef zal rijden vanaf en naar de NRU. Het vele verkeer langs de Einsteindreef heeft nog een nadeel: de automobilisten die in de file of voor een rood stoplicht staan, gebruiken de weg - specifiek de groenstroken naast de weg - als plek om hun afval uit de auto te dumpen. Zwerfvuil dat vervolgens deels ook de wijk inwaait. Weggebruikers houden er duidelijk geen rekening mee, dat ze in een **woonwijk** rijden. Teneinde ook voor de bewoners langs de Einsteindreef een goede woonomgeving te creëren, zijn o.i. nodig: - voldoende toegangswegen voor automobilisten/bewoners naar Overvecht centrum - 30 km gebied, ook voor het gedeelte vanaf Humberdreef naar NRU - een stadsboulevard met 1-baanswegen zoals gerealiseerd bij de Marnixlaan - of nog beter: ondertunneling van de Einsteindreef vanaf Overvecht centrum tot aan de NRU (= tevens creëren van ruimte voor woningbouw. Wat betreft het creëren van woningen: het Overvecht centrum lijkt hiervoor een geschikte plek als het bestaande winkelcentrum wordt gesloopt. Om de bestaande problematieken (armoede, gezondheid, bevolkingsopbouw, criminaliteit, vervuiling) in Overvecht aan te pakken, pleiten wij ten zeerste voor het realiseren van aantrekkelijke (koop)woningen in het middelhoge en hoge segment - denk hierbij ook aan senioren in goede doen.	We zijn het met u eens dat Overvecht centrum een geschikte plek is voor winkels met woningen erboven in verschillende segmenten en doelgroepen. We zetten in op meer variatie aan woningen in Overvecht, waaronder koopwoningen in het middeldure en dure segment. Ouderen is daarbij benoemd als belangrijke doelgroep om passende woningen voor te realiseren.
528	Ik reageer specifiek op de passage betreffende het mogelijkerwijs verplaatsen van tuinvereniging Ons Genot. Dit is om meerdere redenen een slecht idee. Voornamelijk omdat de onzekerheid die hiermee	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	ontstaat zal leiden tot het uitblijven van verdere investeringen en mogelijkerwijs onderhoud zal verminderen wat verloedering in de hand werkt. Oftewel, de huidige omgevingsvisie is een doodvonnis voor deze bloeiende vereniging! Deze vereniging is een parel met vele verschillende soorten bomen, bloemen, planten, insecten en andere dieren. Een vereniging die natuurinclusief is en voor Overvechters en Utrechters uit alle lagen van de samenleving. De diversiteit aan biotopen profiteert de natuur enorm van. Insecten, reptielen, kleine zoogdieren, de gehele voedselpiramide. En er is ruimte voor bezoekers om te wandelen, van de natuur te genieten, de speeltuin te gebruiken en de cultuurhistorie te ervaren. Natuur staat al langere tijd ontzettend onder druk. Er is in de stad zelfs een biodiversiteitscrisis uitgeroepen. Met het voorliggende plan wordt er direct tegengewerkt aan initiatieven voor meer biodiversiteit, cultuurhistorie en natuurinclusieve landbouw. Schrap de passage over het mogelijk verplaatsen van de vereniging Ons Genot, en kom op voor de natuur en geef ook de Utrechter van de toekomst meer mogelijkheden om natuur te beleven.	langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
529	Door middel van deze e-mail willen wij onze zienswijze op de omgevingsvisie Overvecht meegeven. Als bewoners van de wijk Tuindorp betreuren we het dat we niet op tijd op de hoogte zijn gebracht over de gevolgen van een omgevingsvisie Overvecht voor onze wijk. Er is op het laatste moment nog een informatieavond georganiseerd maar deze zal wel plaatsvinden na de sluitingsdatum van de zienswijze. We verzoeken u daarom om in ieder geval de deadline van het indienen van zienswijzen te verlengen tot minimaal een week na de informatieavond. Daarnaast verzoeken wij u om de bewoners in de wijk Tuindorp proactief te informeren. In de omgevingsvisie Overvecht zijn twee fietstunnels onder het spoor ingetekend tussen Overvecht en Tuindorp. Het gaat om de	We hebben geen fysiek wijkbericht naar bewoners van Tuindorp gestuurd. Wel hebben we op 23 april via verschillende bewonerskanalen in Tuindorp (o.a. Tuindorps belang) het wijkbericht digitaal verspreid. Via mail en Whatsapp heeft dit bericht alsnog veel Tuindorpers bereikt en zijn zij in de gelegenheid geweest om 25 april een bijeenkomst over de omgevingsvisie bij te wonen. Daarnaast heeft op 27 mei, in afstemming met de Tuindorpers zelf, een bijeenkomst plaatsgevonden waar de gemeente werd uitgenodigd om Tuindorpers te informeren over de omgevingsvisie en de impact op Tuindorp. Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	onderdoorgang van de Plutodreef naar de Professor Hugo de Vrieslaan en de onderdoorgang van de Aidadreef naar de Professor van Bemmelenlaan. Deze verbindingen zijn volgens ons onnodig, kostbaar en zullen voor verkeersoverlast zorgen. Graag daarom uw reactie op onderstaande punten. 1. De wijk Tuindorp is niet gebouwd op doorgaande fietsroutes met veel fietsers en scooters. De straten zijn behoorlijk smal en eenrichtingsverkeer. De straten zijn niet geschikt voor doorgaand fietsverkeer, terwijl de huidige verbindingen dat wel zijn. Waarom is er geen rekening gehouden met de verkeerssituatie in Tuindorp met de smalle eenrichtingsverkeerstraten? 2. Er zijn momenteel al verschillende loop- en fietsaansluitingen tussen beide wijken. Dit zijn er voldoende in aantal, maar de kwaliteit van de huidige verbindingen kan beter. Het verbeteren van deze verbindingen lijkt ons daarom nuttiger. Bent u van plan om de huidige verbindingen te gaan verbeteren? Het gaat om: Darwindreef-Eykmanlaan, Station Overvecht en Meester Tipkade-Tiberdreef. We lichten onze verbetersuggesties graag aan u toe. 3. De kosten van het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor zijn enorm (zie bijvoorbeeld het project Boorstraat in de Daalsebuurt met een kostenplaatje van €40 miljoen voor een onderdoorgang). Kunnen de schaarse financiële middelen daarom niet veel beter ingezet worden voor bijvoorbeeld het verbeteren van de huidige verbindingen en de verkeersveiligheid in de wijk Overvecht? 4. Een tunnel zal ingrijpende gevolgen hebben voor de Albrecht Thaerlaan. De groenstrook zal moeten worden doorbroken, deze strook is karakteristiek voor de laan. De groenstrook is bovendien als essentieel voor de wijk bestempeld in de stedenbouwkundige uitgangspunten die de gemeente heeft vastgesteld en gebruikt als argumentatie aan ProRail bij het gesprek over een mogelijk geluidsscherm. Waarom is er geen rekening gehouden met het groen en de stedenbouwkundige uitgangspunten van de Albrecht Thaerlaan in de omgevingsvisie Overvecht?	beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	5. De Albrecht Thaerlaan zal voor een onderdoorgang opnieuw ingericht moeten worden omdat het anders fysiek onmogelijk is om een onderdoorgang te realiseren. Bovendien zal de tunnel heel steil moeten worden wat fietsonvriendelijk en ook sociaal onveilig is. Daarnaast verwachten we dat bij de herinrichting er voor de Albrecht Thaerlaan geen doorgaand autoverkeer meer mogelijk zal zijn. Dit zal tot meer verkeer in de smallere straten zorgen wat een negatieve impact heeft op de verkeersveiligheid. Heeft de gemeente met deze aspecten rekening gehouden? 6. Door de wijkstructuur van de wijk Tuindorp zijn de straten allemaal diagonaal aangelegd. De voorgestelde onderdoorgangen zorgen daarom vermoedelijk voor nauwelijks reistijdwinst voor de fiets maar wel voor veel meer sluipfietsverkeer door de wijk wat door de smalle straten negatief zal zijn voor de verkeersveiligheid. De nieuwe aanvullende voorgestelde routes zijn naar ons idee dus niet korter en bovendien onveiliger dan de huidige routes. Op basis waarvan heeft de gemeenten deze onderdoorgangen vastgesteld? Heeft de gemeente een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en kan dit gedeeld worden? 7. Tuindorp heeft een kindvriendelijk uniek karakter. Veel kinderen spelen op straat. Dat is mogelijk omdat er beperkt en alleen lokaal verkeer op straat is. Bij nieuwe doorgaande fietsroutes zal er veel meer verkeer komen waardoor het unieke kindvriendelijke karakter mogelijk wordt aangetast. Heeft de gemeente hier rekening mee gehouden?	
530	1 Afsluiting straten voor doorgaand auto verkeer is onnodig. Voor doorstroming en alternatieve routes is een open stratenplan heel belangrijk. De hulpdiensten hebben ook al vaker geklaagd over de vele afsluitingen in Leidse rein. Een stad als Nieuwegein heeft hier ook al afscheid van genomen na de bloemkool wijken de jaren negentig bouwen zij al geen afgesloten wijkenmeer.	1. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. 2. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2021) is deze opgave voor Overvecht vastgesteld, dit was uitgangspunt voor deze Omgevingsvisie. Belangrijk uitgangspunt in de Omgevingsvisie is dat het groen in de wijk meegroeit met de toe te voegen woningen. Ruimtelijk gezien is het

Nr.	Reactie	Antwoord
	Voor het asociale gebruik van de wegen zou denk ik alleen meer politie nodig zijn met zwaardere sancties. 2 Woning bouw ook elders mogelijk? Waarom huizen in een volle wijk erbij, waar al genoeg uitdagingen zijn. De wijk is ooit met een bepaalde gedachte ontwikkeld en veel groen compenseerde de flat gebouwen, nu het groen gaan vol bouwen druist hier tegenin. Daarnaast gaan de bewoners ook gebruik maken van alle voorzieningen zoals winkel en straten e.d , dat gaat ook niet zomaar. 3 HOV vervoer Geen tram, dat kost zoveel dat het benodigde OV, wat uit bussen zal moeten bestaan word weg bezuinigd, dus effect is dat meeste mensen terugvallen op een auto, zie wat in Nieuwegein gebeurde toen daar de sneltram werd geïntroduceerd. Effect was dat men massaal de auto of ander vervoer nam daar de tram ter ver weg is van de woning. 4 Afval verwerking Als toegift op punt 2 hoe gaat het met afval verwerking. De huidige ondergrondse containers zijn een ramp. Bij plaatsing van de gekte materialen gebeurd nu elke dag. Mijn inziens allen op te lossen door de laag bouw weer een container tegen en in de hoogbouw een alternatief te bedenken voor de ondergrondse aanpak. Dit zal de bij plaatsing in ieder geval tot 1 dag in de week beperken.	mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de Omgevingsvisie hebben we de opgelegde verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering en geven we daar verdere invulling aan. De meeste nieuwe woningen en werkplekken bouwen we rondom de best bereikbare plekken. Zo stimuleren we het gebruik van openbaar vervoer en verminderen we het autogebruik. Dit geeft niet alleen draagvlak voor een goede HOV-lijn, maar ook draagvlak voor goede voorzieningen, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. Door op deze plekken de verdichting te concentreren, blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. Dat betekent dat we slimmer om moeten gaan met de bestaande ruimte: we bouwen hoger en mengen functies (wonen boven de kapper, een sportschool in het appartement of een tuin op het dak). De mobiliteitstransitie is een belangrijke sleutel naar een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Net als in de hele stad gelden in Overvecht ook de principes van de barcode; de voorzieningen groeien mee met het aantal woningen. De omgevingsvisie geeft hier verder vorm aan. 3. Met de ontwerp omgevingsvisie gaan we uit van een busverbinding over de centrale as en geen tram. De onderbouwing hiervoor staat in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. 4. Ons afvalbeleid is er op gericht om zo veel mogelijk afvalstoffen gescheiden in te leveren. Dit krijgen we voor elkaar door het makkelijker maken afval te scheiden en het restafval via ondergrondse containers op

Nr.	Reactie	Antwoord
		te halen. Door de hele stad maken we gebruik van het zelfde principe, maar afhankelijk van de beschikbare ruimte, variëren we een enigszins met de inzamelmethoden. We erkennen en herkennen de problematiek rondom bijplaatsingen. Inmiddels zetten we meer materieel en personeel in op het voorkomen en verwijderen van bijplaatsingen, bijvoorbeeld door meer bijplaatsingen te verwijderen en de handhaving te intensiveren. Ook zetten we in op bijvoorbeeld communicatie en participatie. Zo hebben we steeds meer containeradoptanten. Containeradoptant worden kan door te mailen naar samenschoon@utrecht.nl. We blijven nieuwe interventies ontwikkelen om de bijplaatsingen te verminderen en te voorkomen.
531	Deze ontwerp-omgevingsvisie houdt naar mijn mening te weinig rekening met: - mensen die door ziekte aan huis gebonden zijn en daardoor afhankelijk zijn van anderen voor vervoer naar arts of ziekenhuis; - senioren die niet mobiel zijn. Zij zullen veel verder moeten gaan lopen om bij hun auto te komen. Daar naartoe fietsen is in deze gevallen natuurlijk ook geen optie; - bovengenoemde personen zijn voor hun dagelijkse levensbehoeften vaak ook afhankelijk van de auto, dat wordt er door de maatregelen in het ontwerp niet gemakkelijker op. Met betrekking tot mijn eigen woonomgeving Taagdreef, Rubicondreef e.o.: het plan om de bus voortaan vanaf de Moezeldreef via de La Bohèmedreef te laten rijden, door een smalle woonstraat met aan de ene kant huizen en aan de overkant een speeltuin (!) vind ik een	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijzonder slecht idee, daar gaan absoluut ongelukken van komen. Daarnaast denk ik dat de bewoners van deze koopwoningen hun huis aanzienlijk in waarde zullen zien dalen omdat er een bus door de straat gaat rijden. Hoe gaat dat gecompenseerd worden voor deze mensen? Ik neem aan dat de Gemeente Utrecht daar geen geld voor zal hebben. In het ontwerp staat letterlijk: "De woonbuurten blijven zoveel mogelijk zoals ze zijn. Mogelijk komen er kleine aantallen woningen bij, bijvoorbeeld door een extra verdieping of op plekken die nu niet aantrekkelijk zijn. Straten en groen worden aantrekkelijker." Ik vind niet dat dit van toepassing is voor de La Bohèmedreef die blijkbaar in een busbaan moet veranderen!	de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
532	Ik wil hierbij graag mijn zienswijze en tevens zorgen uiten mbt. De ontwerp omgevingsvisie Overvecht en maak dan ook bewaar tegen de voorgestelde fietstunnels ter hoogte van de de Prof. Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het aanleggen van nieuwe, doorgaande routes door een kindvriendelijke woonwijk is mijns inziens ongewenst, met name vanwege verkeersveiligheid voor kinderen en de overlast van doorgaand verkeer. De noodzaak voor deze nieuwe verbindingen op specifiek deze plekken is onduidelijk, vooral omdat ze geen (verkeerskundig) logische, doorgaande routes vormen tussen de wijk Overvecht en het centrum. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Er wordt alleen nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" worden beschouwd. M.a.w.: het is niet duidelijk waarom meerdere tunnels als aanvulling op bestaande tunnels nodig zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van onder andere het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. Deze barrièrewerking van het spoor is m.i. niet onderzocht en niet onderbouwd. Waarvoor is het een barrière? Welke barrière? En welke factoren spelen überhaupt een rol voor deze barrère? Als het gaat om verbetering van de verbinding tussen Overvecht en het centrum van Utrecht, waarom wordt er dan niet geïnvesteerd in het beter, makkelijker, veiliger en prettiger maken van de bestaande tunnels, fiets- en wandelroutes? Is al uitgezocht of de inzet van belastinggelden op dat idee niet veel efficiënter is ten aanzien van het hogere doel? Want als bewoner van Tuindorp ga ik regelmatig per fiets en te voet naar voorzieningen in Overvecht en aangrenzende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Wel zou de sfeer en veiligheid op bestaande routes verbeterd kunnen worden. Ik denk dan ook dat een investering in verbetering van de bestaande routes een veel efficiëntere inzet van belastinggelden zal zijn. Deze fietstunnels zullen ook erg kostbaar zijn. In een tijd dat de gemeente een tekort heeft van 76 miljoen euro en dat er daardoor enorm bezuinigd moet worden op sociale en maatschappelijke voorzieningen in met name de kwetsbare wijken is het mijns inziens niet uitlegbaar om tientallen miljoenen in enkele tunnels van beton te investeren in plaats van in leefbaarheid en sociale cohesie in de wijk zelf. Gezien de vele reacties op het artikel in DUIC van 17 mei jl. over de voorjaarsnota van de Gemeente Utrecht zijn veel inwoners het met mij eens. De vele reacties pleiten voor het bezuinigen op het aanpassen van verkeersinfrastructuur, zoals fietstunnels, rood asfalt en het herinrichten met rotondes etc. Tot slot is er de afnemende veiligheid en kindvriendelijkheid in de wijk Tuindorp van belang. Tuindorp is een zeer kinderrijke wijk met jonge gezinnen waarbij kleine kinderen vrij spelen op straat. Bij meer fiets- en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bromfietsverkeer zal de veiligheid van kinderen drastisch afnemen. De straten zijn erg smal en wanneer er fietsers en brommers door de straat gaan, is spelen en oversteken niet m ogelijk en vaak gevaarlijk.	
533	Het is een enorm probleem dat jullie voor de THEMA-drevenflats nieuwe hoog (hoger)bouw willen neerzetten. Het is -gevaarlijk- om de flatblokken te sluiten, er moet overzicht en openheid blijven. Misschien geldt dat ook voor verderop op de Carnegiedreef, maar daar ken ik de situatie niet. Jullie weten natuurlijk dat er flink wat criminaliteit is hier, en als je de flatblokken sluit heb je daar nog minder zicht op. Om nog maar niet te spreken over wanhoop, armoede en uitsluiting van een niet echt klein deel van de huidige bewoners, die daarna dan ook nog mogen uitkijken op de ruggen van de nieuwe, rijkere bewoners. Het is vragen om nog meer problemen die je versterkt en mogelijk maakt door confronterend uitzicht en dichte hoeken. Want ja, als dan criminaliteit wel oplevert waar je hard voor werkt, waarom zou je dan kiezen voor wanhoop, buitensluiting en een niet-aflatend gevoel van onrecht? Iemand zei op een bijeenkomstavond over die dichte hoeken: maar jullie zien dat toch? Mijn vraag: mogen zulke mensen svp een beetje maatschappelijke voorlichting krijgen? Misschien kan de politie daar een rol in spelen. En ja, het lijkt leuk, dat er dan een soort binnenhof komt zoals er ook gebouwd werd bv bij de Kaap Hoorndreef. Maar net als het verkeersplan: dat kan alleen in nieuwe situaties, dan weten mensen waarvoor ze kiezen. Het kan absoluut niet ingedwongen worden in bestaande situaties. Je kunt nog zulke leuke pasteltekeningen maken, het lijkt totaal niet op de werkelijkheid. Het enige dat in de tekeningen op de werkelijkheid lijkt is de donkerrode kleur bij de voorkant van de THEMA-dreven. O, ja,	Het is niet de bedoeling om flatblokken hier te sluiten en daarmee het zicht op de thema-dreven te ontnemen. Het is juist de bedoeling om hier met het toevoegen van woningen de omgeving te versterken, door meer ogen op straat, het verbeteren van de openbare ruimte en het toevoegen van voorzieningen. Door nieuwe woningen te bouwen, kan er ook in de bestaande flats meer menging komen. Het is ons bekend dat de Thema-dreven een kwetsbaar deel van Overvecht zijn. Vanuit Samen voor Overvecht wordt er in de buurtaanpak Themadreven gewerkt met alle partners daar aan de leefbaarheid, het ondersteunen van kwetsbare bewoners en bieden van meer perspectief. Dit vraagt een lange adem. Het is jammer dat u de omgevingsvisie niet ervaart als iets positiefs voor wijk. Juist willen we voortbouwen op het goede van de wijk. Het Doemeecentrum werd door een groep Overvechters zeer gewaardeerd. Er werden leuke activiteiten georganiseerd en het was een fijne ontmoetingsplek. Toen het neer werd gezet had het al een tijdelijk karakter. Toen het weg werd gehaald waren echter veel mensen eraan gehecht geraakt. Het gemis is bij ons bekend. In de THEMA-dreven zelf zijn er momenteel enkele andere mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. In de Gagelsteede is een ontmoetingsplek ingericht in het “Praathuis”. Afhankelijk van waar u woont is de buurtkamer Ankaradreef ook een optie voor u. In aangrenzende buurten liggen, zoals u wellicht weet Buurtcentrum de Boog en Buurtkamer de Klop. Het kan zijn dat u wat mist in het aanbod. Overvecht is een diverse wijk waar mensen wonen met verschillende interesses. In dat geval nodigen we u uit om mee te denken. U hoeft dit niet alleen te doen. Via het Wijkbureau of via DOCK kunt u geholpen worden met uw initiatief. Komt

Nr.	Reactie	Antwoord
	over de tekeningen: jullie hebben ook superhandig even het kampje in de groene lob weggemoffeld. Niet dat dat weg zou moeten, maar het wegmoffelen in de tekeningen is de zoveelste deuk in het vertrouwen. En aan jullie: lees dat nieuwe boek van de Correspondent-journalist dat morgen verschijnt, 'Armoede uitgelegd aan mensen met geld' https://kiosk.decorrespondent.nl/products/armoede-uitgelegd-aan-mensen-met-geld-tim-s-jongers. Een beeldend voorproefje, https://decorrespondent.nl/14431/arm-of-rijk-iedereen-doet-domme-dingen/a7e31f5d-61bb-0fae-0204-fb262beca07c. En hopelijk begrijpen jullie dan eindelijk waarom al die leuke plannen, die saamhorigheid en binding in Overvecht willen bevorderen, ondanks alle miljoenen steeds misgaan. Ook nu weer zijn de plannen voor Overvecht alleen maar idealisme van rijke mensen, geen realiteit. Maar ach, deze plannen doordrukken kan natuurlijk wel, dan trek je je gewoon niks aan van de huidige bewoners en kijk je alleen naar dat handjevol mensen in het --stadsdeel-- Overvecht (oftewel, die hebben bij ons geen enkele binding) dat het wel een goed plan lijkt omdat ze een hekel hebben aan autos, genoeg geld en/of weinig kinderen hebben, en goed gezond zijn, zodat het allemaal makkelijk kan zonder auto. Maar voor alle andere mensen is het versmallen en dichtdoen van straten een dreigende ramp. Trouwens, om je daar niks van aan te trekken moet je als politicus wel ook goed asociaal zijn en alleen om het geld geven, maar dat lijkt in dit geval ook weer geen enkel probleem te zijn. Maar dan moet je niet liegen over dat je ook hart hebt voor de huidige bewoners, want dat is niet zo. Aan de positieve kant: het zou het beste zijn als jullie je met al dit geweld zouden storten op het weer gunstiger worden van de Gini index, daar zouden we meer aan hebben. Maar tot dat weer beter is, is	u vooral langs bij het wijkbureau (Zamenhofdreef 17) of een contactmoment van DOCK. Veel indieners van zienswijzen willen niet dat het gebruik van de auto minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt en stellen daarbij vraagtekens bij de mobiliteitstransitie. Men vindt het voorstel om door middel van knips doorgaand verkeer door de buurten te weren te radicaal. Voor velen is een auto onmisbaar, en zij vrezen voor een slechtere bereikbaarheid. Wegen kunnen niet worden afgesloten omdat het nu al druk is, in de wijk en op de grote wegen (Marnixlaan, NRU). Daarnaast zouden de knips geen effect hebben op de verkeersveiligheid. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wat wij op de THEMA-dreven dringend nodig hebben een buurthuis, en dus niet een een paar buurten verderop, maar echt hier. We zagen dat de hele sfeer hier beter was toen het Doe-Mee-centrum er stond, dus in de tijd dat er ook echt mensen waren die het runden, maar niet meer toen het aan het doodbloeden was en een (1) buurtbewoner nog wanhopig probeerde mishandelde vrouwen op te vangen. Als je de huidige bewoners, die zich hier soms thuis voelen en soms niet, prettig wilt laten wonen, dan moet je -zichtbare- ondersteuning geven, huiswerkbegeleiding, koffieochtenden etc etc, niet alleen door de corporaties, want zoals we zagen kan dat dan zomaar weer weg zijn, maar langdurig, als gemeentebeleid. Ik weet zeker dat zich ondersteund voelende mensen uiteindelijk meer geld opleveren, of minder kosten, dan het runnen van een buurthuis. Iedereen wint. Dus vooruit, er is een gebouw dat wel kan op de parkeerplaats als jullie die perse vol moeten bouwen: een buurthuis. En dan niet van een commerciele uitbater zoals die nu supersneaky op de plaats van het Doe-Mee-Centrum is binnengesmokkeld door de Werkplaats (=geld), maar een echt superdegelijk goed geoutilleerd buurthuis met sterke sociale werkers die vaak vervangen worden (dat moet, maar dat is een ander verhaal), maar wiens functie nooit verdwijnt. Waar ooit Sharon Dijksma voor pleitte met andere burgemeesters, een eeuwigdurend buurthuis. En trouwens, ook niet op de plaats van de voetbalkooi, die er eindelijk kwam na een lange reeks van tekentafel-idiotieen, zoals gezamenlijke kweekbakken, stenen uit Cornwall en een goor doolhof. En wat dan mooi zou zijn, een brug over de Tigrisdreef zodat de kinderen uit de Eustatiusflat er ook in kunnen voetballen. En nee, de Tigrisdreef afsluiten is een idioot alternatief voor een brug, maar daar wordt gelukkig door andere Overvechters veel meer over gezegd dus dat hoef ik nu niet meer te doen, ik sta volkomen achter hen.	In Overvecht willen we bouwen aan gemeenschappen. Dit willen we onder andere doen om ook kwetsbaren, niet alleen ouderen, een plek te geven in de wijk, door bijvoorbeeld in te zetten op gemengde woonconcepten. In de omgevingsvisie zien we de Centrale as als kans voor verdichting en wijkverbetering (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie), waaronder draagvlak voor voorzieningen. Uit meerdere zienswijzen blijkt dat we dit verhaal nog onvoldoende hadden beschreven. Hopelijk geeft de aanvulling meer begrip en inzicht. De ZONORdreven is één van de drie overgebleven zoeklocaties ten behoeve van een middelbare school en sporthal. Of de VO school en sporthal hier gerealiseerd gaan worden is nog niet duidelijk. Als er voor deze locatie gekozen wordt dan wordt er beperkt gesloopt op de hoek van de Oranjerivierdreef en Zambesidreef. Eind 2024 besluit het college over de voorkeuslocatie. Voor meer informatie en raadsbrieven verwijzen wij u naar https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/bouwprojecten-en-stedelijke-ontwikkeling/bouwprojecten/overvecht-nieuwe-middelbare-school-en-sporthal De omgevingsvisie Overvecht faciliteert een vernieuwing van centrumgebied Overvecht. Of een bioscoop daar deel van uit kan gaan maken, is nu nog niet in te schatten. Utrecht heeft al veel bioscopen en er moet een marktpartij zijn die zo'n bioscoop wil bouwen en exploiteren. De uitwerking van de centrumplannen voor Overvecht gaan daar komende jaren hopelijk meer duidelijkheid over geven. Wij zijn het niet met u eens dat er geen aandacht voor de wijk Overvecht is. Op diverse manieren probeert de gemeente de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Hiervoor is ook de wijkaanpak 'Samen voor Overvecht'

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat er helaas in Nederland door het harde werken van de neo-liberalen een enorme kloof is ontstaan tussen arm en rijk, tussen hoog en laag opgeleid, en tussen hoog en laag betaald, is het enige waardoor het hier toch heel fijn en veilig wonen is, dat je van geen enkele flat van buiten kunt zien hoe rijk of arm de bewoners zijn. En dat wankele evenwicht doorbreek je als je voor onze neus rijkere mensen in anderssoortige flats neerzet. De hubs en OV over de Carnegiedreef gecombineerd met bouwen pal tegen de flats aan is een idioot plan, uitlsuitend ingegeven door idealisme, niet door enige realiteitszin. Wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen! De hub hier -zonder- nieuwbouw mag van mij wel, ik wil ook graag makkelijk naar station Overvecht en de Uithof. En ook wil ik graag een echte bioscoop bij de Zamenhofdreef, waar ik Avatar 3, 4 en 5 kan gaan ijken in 3D, en ervoor lekker biologisch eten in een restaurantje met gewoon geslacht vlees en een pilsje. Om te zorgen dat er ook genoeg mensen zijn om de bioscoop levend te houden, had ik altijd gedacht dat bouwen langs de Einstendreef groots had mogen zijn (in plaats van de Zamenhofdreef irrealistisch vol te plempen). Een paar enorme groene flats langs de Einsteindreef, met echt dure woningen, van die flats die daarna op Youtube komen als voorbeelden van het nieuwe bouwen (Einsteinzou vast trots geweest zijn..). Een belachelijk gemiste kans dus, datmagere zooitje dat nu gepland is op de Ivoordreef. En dan als alternatief maar de Zonordreven slopen, jullie zijn niet wijs. Als jullie denken dat we er zo komen, dan begrijpen jullie nog minder dan ik dacht. Trouwens, een van de vele redenen waarom ik jullie niet geloof is ook dat er nu helemaal geen aandacht voor ons is. En als er rijke mensen	gemaakt. Wij verwachten dat het geheel van ontwikkelingen in Overvecht, dat is behalve het bijbouwen van woningen onder andere ook het vergroenen van de wijk, het verkeersveiliger maken en het op niveau houden van voorzieningen, de wijk leefbaarder zal worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 van de omgevingsvisie hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Wij herkennen ons niet in het beeld dat u schetst over wie de omgevingsvisie ontworpen heeft. Ook als gevolg van het uitgebreide participatieproces hebben we veel verschillende Overvechters gesproken. We hebben daarmee een goed beeld gekregen van wat veel Overvechters belangrijk vinden. Mede op basis hiervan hebben we de omgevingsvisie vorm gegeven en zijn keuzes gemaakt. Soms zijn ook andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen of om de wijk toekomstbestendig te maken.

Nr.	Reactie	Antwoord
	komen, dan ineens wel? Een klein maar tekenend voorbeeld: begin dit jaar zijn de bushaltes voor de parkeerplaats op de THEMA-dreven opgeheven. Dat vind ik raar maar goed, dat kan, maar de bushokjes staan er nog steeds! Kan het jullie wat schelen dat wij soms ruzie krijgen met chauffeurs, omdat mensen niet weten dat het is opgeheven, of vriendelijk vragen of ze er toch uit mogen en een snauw of erger krijgen. Jullie hebben nu totaal geen interesse in ons OV gebruik, en dan wel als jullie hier rijke mensen hebben binnengepropt? Absoluut ongeloofwaardig. En ik vergeet nog wat: al deze plannen kunnen alleen maar lukken als het autoverbruik hier vermindert. Maar dat gaat binnen een jaar of 20 niet gebeuren. En als alle auto's elektrisch zijn is er ook geen noodzaak meer voor. Dus, als iedereen inde auto blijft zitten hebben jullie alleen maar enorme problemen gecreerd: de NRU compleet verstopt door in- en uitvoegende auto's, ruzies om parkeerplaatsen ed. Ik hoor jullie al denken, ja, dan komen er parkeerplaatsen verderop. Gevolg, rijke gehandicapte mensen kunnen nog weg, arme niet. De kloof wordt verder vergroot; mensen met lef regelen een eigen parkeerplaats, mensen met minder lef hebben het nakijken. Niet iedereen is mondig, of kan het opbrengen te vechten (zie het boek morgen). Je mag principieel een stad (Overvecht is groter dan een gemiddelde Nederlandse stad) niet onderwerpen aan een ideaal. Je moet eerst je ideaal verwezenlijken, en dan de bebouwing daaraan aanpassen. En dat gebeurt hier niet. Dus dit is alleen maar de volgende stroom miljoenen die niet gaat helpen. Verkeer:	De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Wij begrijpen dat de naam 'Tigrisdreef e.o.' niet een duidelijk buurtgevoel geeft. Wij hebben voor de kaarten in de Omgevingsvisie wel de officiele gemeentelijke buurtnamen en indeling gebruikt, omdat op dit niveau buurtgegevens beschikbaar zijn (zoals aantal inwoners, type huizen etc.). Wij erkennen dat de huidige openbaar vervoer verbinding tussen Overvecht en de Uithof verbeterd moet worden. Om die reden hebben we in de omgevingsvisie een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding voorgesteld die ervoor moet zorgen dat de verbinding tussen Overvecht en de Uithof beter wordt. Onze intentie is om de leefbaarheid voor alle bewoners te verhogen. De loopafstanden vanuit delen van Overvecht naar de HOVlijn op de Carnegiedreef zijn inderdaad (te) lang. Daarom houden we ook buslijnen door de buurten van Overvecht om te zorgen dan iedereen gebruik kan maken van het openbaar vervoer. Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geven bij bewoners. Een Omgevingsvisie is een relatief abstract ruimtelijk document. Eén van de uitdagingen voor het participatieproces was dan ook om de inbreng vanuit Overvechters te vertalen naar het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Bij een Omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en worden de ideeën concreter op buurtniveau. Bij verschillende bijeenkomsten met tafelgesprekken per

Nr.	Reactie	Antwoord
	om maar met de deur in huis te vallen: ik sta volledig achter de opstellers van de petitie over de vernietiging van Overvecht, https://www.youtube.com/watch?v=rCC_WNLBEZ8, en https://petities.nl/petitions/stop-de-vernietiging-van-overvecht-met-de-omgevingsvisie-2040/signatures?locale=nl&page=1. Dit plan, wat van Overvecht een 'lint-stad' lijkt te maken, is zo te zien ontworpen door al te idealistische politici en happy maar veel te jonge tekenaars. De Omgevingsvisie -had- een goed plan -kunnen zijn- als het een plan was geweest voor een nieuw te bouwen stad, of een plan dat langzaamaan, over zeg drie generaties, ingevoerd zou worden. Wat niet kan is het doordrukken in een al bestaande stad, Overvecht dus. Want dat is ook meteen wat er hier aan de hand is. Overvecht heeft meer inwoners dan een gemiddelde Nederlandse stad. En denkt iemand dat je voor bv Culemborg een (1) ontwerp kunt maken omdat je denkt dat de stad er toch eigenlijk anders uit moet gaan zien? De schijnbare uniformiteit van Overvecht is wat al generaties plannenmakers op het verkeerde beengezet heeft, en dat gebeurt ook nu weer: alsof 35.000 mensen een eenheidsworst kunnen zijn. Culemborgers zijn aardig. Mensen uit Woerden zijn egoistisch. Overvechters willen wandelstraten. Absurde generalisaties. In deze plannen wordt de bestaande bevolking achteloos aan de kant geveegd. De hubs en verbindingen door Overvecht worden vast prachtig, en de nieuwe mensen op onze parkeerplaats, op ons beetje lucht dat wij vrijmaakten door bovenop elkaar te gaan wonen (THEMA-dreven), gaan ongetwijfeld blij zijn, maar vlak voor onze neuzen doemt hun rug op waar wij daarna tegenaan mogen kijken. Geen lucht meer, en wij zijn nu al bijna of helemaal het dichtsbevolkte stuk Utrecht.	buurt zijn deze ideeën met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor deze bijeenkomsten duidelijker hadden kunnen zijn over de status en duiding van de voorgestelde ideeën voor de buurten, waaronder plaatsing van bebouwing. Gedurende een jaar hebben we op verschillende momenten – naast ophalen wat Overvechters belangrijk vinden - de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie voorgelegd aan Overvechters. Bij sommige thema's, zoals vergroenen en betere verbindingen, blijkt het draagvlak groot. Voor andere thema's, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, blijkt het draagvlak bij sommige Overvechters laag. Dit is ook te lezen in het participatieverslag. Wanneer mogelijk, is tijdens het proces de ontwerp Omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen. Of omdat vanuit het gemeentelijke en externe expertteam keuzes zijn gemaakt rekening houdende met de toekomstbestendigheid van de wijk. Over de brede belangenafweging, waar de opbrengst vanuit participatie een deel van is, zijn wij altijd transparant geweest. Voor het maken van de ontwerp Omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, mensen en middelen zodat we ook binnen het participatieproces keuzes hebben moeten maken. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit plan is trouwens ook gewoon gevaarlijk. Als de wegen afgesloten worden voor een schijngezelligheid die alleen in de hoofden van de plannenmakers en tekenaars zitten krijgen wij hier gevaarlijke situaties. Wat als de brandweer, die ook de Rio Brancodreef gebruikt om bij ons te komen, vast komt te zitten? Terwijl er een prio 1 is omdat mensen van de flat op het balkon staan om hopelijk gered te worden van een brand onder hen? Moeten er eerst mensen springen om te weten dat je invalswegen waar noodddiensten gebruik van maken niet mag afsluiten? Zoals jullie tot ieders afgrijzen gedaan hebben met de Marnixlaan. En dan zeggen dat de aanrijtijd nog binnen de norm is: nou, dat denk je niet als de flat onder je in de fik staat. Natuurlijk wordt er hier soms te hard gereden, en er is veel verkeer want ja, er wonen ook heel veel mensen. Er passen veel mensen in flats. aar ik sta achter wat iemand in de comments op de youtube video zei: "Wat mij betreft gewoon wat extra flitspalen en drempels." Dit hele plan zou misschien nog kunnen als het hele Utrechtse OV gratis wordt, en er gratis taxis komen voor waar dat nodig is. Want nee, deel-bakfietsen, dat wordt het hem niet. Er is vast wel hier en daar een groepje dat dat kan en wil gaan doen. Maar geen enkele stad is zo'n eenheidsworst. Trouwens, ik woon in een van de THEMA-dreven flats, en vanaf het begin is er gelogen over de plannen met mijn buurt. En nee, mijn buurt is niet 'Tigrisdreven en Omgeving', zou u daar een buurtgevoel bij krijgen? De Tigrisdreven en Omgeving is een -wijk-. Mijn -buurt- is de THEMA-dreven, daar voel ik me thuis. Het maken van een hub hier is een, sorry dat ik het zeg, krankjorum idee. De OV verbinding tussen mijn flat en de Uithof is nu bijzonder slecht en daar heb ik veel last van, maar als hier dus rijke mensen komen kan het ineens allemaal wel en zelfs beter??	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Die "OV op maat" vertalen naar een centrale HOV-as over de Carnegiedreef is puur idealistisch, en heeft niets meer met realiteit te maken. Ook al doen jullie alsof dat kan, Overvecht is geen lintstad waarin je binnen drie minuten bij de centrale as bent. De participatie was trouwens een farce. Nergens heb ik gezien dat naar buiten werd gebracht dat de meeste mensen al deze plannen absoluut niet zagen zitten; er werden koppen geteld en enquetereacties: afvinken en we hebben aan de plicht voldaan. Het aantal mensen dat jullie gesproken hebben absurd laag. En zelfs dan hebben jullie het nodig om te doen alsof die mensen ergens iets goeds in zagen. Er was dus geen participatie: jullie zijn gewoon weer een zoveelste generatie die denkt alles beter te weten, wat bewoners er ook van vinden. O, wacht, vinden zij eigenlijk iets? Ja, wij wonen hier, dus wij snappen wat een realistisch idee is en wat niet. Trouwens, om het nog even over participatie en liegen te hebben: om ons een rad voor ogen te draaien kwamen er vier voorlichtingsbijeenkomsten bij ons buiten, waarin niet verteld werd dat het plan was om in –onze tuin-- en op --onze parkeerplaats-- te bouwen; het leek te gaan om een open vraag, wat wij graag wilden met de buurt. Vier keer heb ik moeten onderbreken om erbij te vertellen wat de plannen waren, en elke keer sloeg de stemming om. Althans bij de buurtbewoners, want alle keren waren er ook mensen van buiten onze buurt, die stonden te doen alsof het ook best goede plannen waren. En de verslagen die ik heb gezien gingen uiteindelijk niet over ons, maar we waren op een hoop geveegd met die mensen die hier niet wonen, en met mensen van de Tigrisdreef verderop; vooral hun problemen stonden erin besproken. Dat wat fijn is op de THEMA-dreven willen jullie de nek omdraaien, en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het zal achter de hoge rug van de nieuwe rijke mensen nog verder fout gaan. Jullie hebben mooie woorden over gentrificatie, maar jullie herkennen de problemen die jullie daarbij bespreken niet eens in jullie eigen plannen. Maar pas op: wat je per ongeluk bouwt kun je niet meer slopen. Hadden jullie trouwens gezien dat in visie deel A op de totaal bizarre tekening op 88-89 geen enkele vrouw met hoofddoek te zien is? Per ongeluk? O, wacht, ja, eentje, gevangen achter haar raam... Ik zie vooral hoe ontzettend veel geld er nu al is gebruikt om deze onzin op te tuigen. Wat een werk, en hoe onrealistisch. Projectontwikkelaars zullen er blij mee zijn. Het is een triest gemis dat jullie in je eigen teksten de kracht niet herkenden: "In grote delen van Overvecht staan nog steeds dezelfde gebouwen als toen de wijk gebouwd werd. Wel zijn ze gerenoveerd en is de buitenruimte opgeknapt." Jullie hadden kunnen zien hoe geweldig het is dat er nog steeds dezelfde gebouwen staan. Duurzaam. De flats zijn geweldig, superdegelijk, en restaureerbaar. Precies waar we naartoe willen met onze spullen: degelijk, repareerbaar, en ook tweedehands nog steeds van prima kwaliteit. Ik dacht trouwens de hele tijd dat deze wethouder wel D66 moest zijn; het plan ademt vooral geld. Toch een schrik eigenlijk, dat dit een GL ding is. Het is erg te zien dat GroenLinks niet groen meer is en niet links. Bewoners die alsmaar de NRU op moeten en weer af, wat denkt u dat dat gaat doen met de CO2 uitstoot. En niet links: armere mensen die geen elektrische auto kunnen betalen, of taxis, en boodschappen aan huis kunnen laten komen, bij henzelf en bij familieleden waarvoor ze zorgen omdat ze daarvoor geen mensen kunnen inhuren, krijgen minder	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bewegingsvrijheid dan rijkere mensen. En je moet knap sociaal zijn om aan deelprojecten mee te doen, gek he, dat uitgerekend de zwakkeren in de samenleving daar slechter in zijn. Dus wat is er nog links aan deze partij? Ons geld is verdwenen naar witte rijke aandeelhouders; wat heeft deze visie daarmee te maken? O, ja, natuurlijk, hieraan gaan veel witte mensen veel verdienen. Of dat is al begonnen natuurlijk. "In Overvecht gaan we voor verandering die de wijk een fijnere plek maakt voor huidige en nieuwe Overvechters die meer aansluit bij de maatstaven van deze tijd." Dat is een leugen; jullie kiezen ervoor binnen de stadsgrenzen te bouwen, en wij hebben het nakijken. Ik moet maar stoppen, elke keer als ik naar deze 'plannen' kijk zie ik meer om me over op te winden. Ik krijg slechte herinneringen aan de glossy folders van toen we per se gesloopt moeten worden, die zeiden hoe gelukkig we wel niet zouden gaan worden. Ik vertrouw er dus maar op dat er meer Overvechters duidelijk hebben gemaakt hoe ernstig, onrealistisch, en respectloos dit allemaal eigenlijk is.	
534	2. Bevolkingssamenstelling na nieuwbouw. Het percentage sociale woningbouw gaat terug van 68% naar 50 %. Dit is nog te hoog. Overvecht heeft al een slechte naam, graag andere wijken in de diversiteit betrekken. Voorkeur heeft in ieder geval diversiteit in de nieuwbouw aan te brengen, niet mensen met zg. lage sociaal-economische status allemaal bij elkaar, maar gespreid over de hele omgeving. Voordat er perken bij het station waren werd hier voor de deur tot midden in de nacht gedeald.	2. Er ligt voor heel Utrecht een grote urgentie om sociale huurwoningen toe te voegen. Daar wordt in alle wijken op ingezet. Door het hoge percentage sociale huur in Overvecht is het uitgangspunt hier anders. Er ligt geen grote opgave voor extra sociale huurwoningen, maar wel om te zorgen dat de woningen beter aansluiten bij de woonbehoeften. En het aantal sociale huurwoningen bijft mininaal gelijk. Samen met bewoners , ondernemers en samenwerkingspartners werken we in Overvecht aan een wijk waar mensen veilig zijn en zich veilig voelen en werken. Hierbij reageren we op meldingen, signalen en ontwikkelingen in de wijk en monitoren we de criminaliteitscijfers samen

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat doet zich nu voor bij P&R. Wat gebeurt er als daar gebouwd wordt. Toen ik hier in 2001 kwam wonen dacht ik : het lijkt Colombia wel (heb er in het verleden gewoond). Nu gebeurt het dealen op iedere straathoek; gepaard met bijbehorende snelle auto's, brommers en fatbikes die voorbij vliegen om hun waar zo snel mogelijk af te leveren. De afsluiting voor autoverkeer van de tunnel aan de Tripkade kan de verkeersveiligheid en geluidsoverlast wellicht verminderen, misschien een pluspuntje. N.B. Punt 1 is van het scherm verdwenen, misschien hebt u het ontvangen. Het betreft de situatie van het stationsplein dat "levendig "moet worden. Daar maak ik mij zorgen over: Blijft het groen, de twee bomen? Geluidsoverlast door weerkaatsing van het geluid tussen de gebouwen. Hittestress door louter steen, asfalt en beton? Waar komen de bushaltes precies? (Voordat het perk er was met de stadsbushalte hier voor de deur was er heel veel uitstoot, te zien aan de muurbedekking van de slaapkamers aan de straatkant: zwart.	met politie en toezicht en handhaving. Op basis van de informatie kijken we samen met de veiligheids- en zorgpartners wat nodig is in de wijk, zoals inzet op hotspotgebieden waar we een toename zien van overlast of criminaliteit. Meldingsbereidheid van bewoners en ondernemers is hierbij van grote waarde en draagt bij aan de leefbaarheid en veiligheid in Overvecht. 1. De Omgevingsvisie is een visie op hoofdlijnen en geen uitgewerkt plan. In de toekomst gaan we plannen voor specifieke locaties, zoals het stationsgebied, verder uitwerken. Daarover worden omwonenden weer geïnformeerd. Bij de uitwerking zullen we uw vragen over hittestress, geluidsoverlast, behoud van bestaande bomen en locatie van de bushaltes onderzoeken en beantwoorden.
535	***Wij verwachten op alle onderstaande onderdelen een inhoudelijke reactie, niet in algemeenheden, maar specifiek en toegepast op de punten in het onderdeel van deze zienswijze.*** Als ondersteuning hebben de onderdelen en een letter gekregen. De Omgevingsvisie is richtinggevend voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en van de wijk op de middellange termijn, tot 2040. Daarbij wordt uitwerking gegeven aan ambities en kaders uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU). Die staan echter, naar ons oordeel, regelmatig op gespannen voet met wat volgens ons voor de wijk gewenst is. De Omgevingsvisie moet volgens ons een beter evenwicht en een afweging zoeken tussen *de wensen of opgaven uit de RSU* en een integrale visie op *gewenste en kansrijke ruimtelijke ontwikkelingen*	Voor het verwezenlijken van meerdere ambities en doelen op korte termijn zijn deels financiële middelen beschikbaar. aanvullende gemeentelijke dekkingsbronnen zoeken we dan ook nadrukkelijk naar financiële ruimte binnen bestaande en toekomstige programmeringen in bestaande programma's. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. De haalbaarheid van ontwikkelingen is van een groot aantal factoren afhankelijk waaronder de invulling van de samenwerking tussen partijen . We zijn altijd op zoek naar een gemene deler zodat we voor alle partijen een win-win situatie kunnen realiseren.

Nr.	Reactie	Antwoord
	vanuit het perspectief van de wijk en haar bewoners. Wij zien het als onze rol als wijkbrede bewonersorganisatie om de nu voorliggende Omgevingsvisie kritisch te beoordelen op dit evenwicht. Dat betekent dat wij er niet op voorhand van uit gaan dat de opgaven vanuit de RSU ook altijd realiseerbaar zijn op een manier die past bij wensen en mogelijkheden in en van de wijk. Veel ruimtelijke wensen en opgaven moeten een plaats vinden binnen beperkte ruimte of ruimtelijke mogelijkheden. Dat kan leiden tot aantasting van leefbaarheid en ongewenste effecten. We kijken ook naar de oorspronkelijke ruimtelijke structuur van de wijk die veel positieve kanten heeft en sterk verbonden is met de identiteit en de beleving van de wijk. En hoe bewoners hun wijk waarderen en willen gebruiken. Wij zien de volgende aandachtspunten die doorwerken naar bijna alle onderdelen van de Omgevingsvisie: • Er is nog geen financiële dekking. Er is uitgegaan van ambities en doelen. • Het potentiële succes van de visie is de som van de delen die op elkaar leunen en die voorwaardelijk zijn voor elkaars welslagen. Bij veel ambities, vooral waar het gaat om sloop en nieuwbouw, moeten projectontwikkelaars, woningcorporaties én bewoners (eigenaar bewoners en huurders) meewerken. Het is niet onderzocht of dit haalbaar is. Bij meerdere onderdelen van de Omgevingsvisie hebben we daar sterke twijfels over. • Nog niet alles is doorgerekend. Er wordt uitgegaan van aannames van effecten. • Wat is wenselijk en wat is haalbaar voor Overvecht? In deze zienswijze reageren we bij verschillende onderwerpen op *wenselijkheid* en *haalbaarheid.*	**A. Verkeer en Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **B. OV** Er is een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering en frequentie worden bepaald door de provincie en vervoerder. Daarom is het voorgestelde OV-systeem samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV systeem voor (zie uitvoeringsstrategie in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Er is inmiddels een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken. **C. Alternatieven/varianten** Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. We zijn van mening dat het goed mogelijk is om 5000 woningen en 3000 arbeidsplaatsen te realiseren in Overvecht met behoud en versterking van het groene karakter en met een goede mobiliteitsstructuur die de wijk bereikbaar houdt. We zijn het erover eens dat dit verdere uitwerking vraagt omdat je pas op een lager schaalniveau kan bepalen hoe dit het beste bijdraagt aan wijkverbetering. Het gaat dan om de inpassen van individuele gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte, maar even zozeer voor wie je woningen bouwt en hoe je

Nr.	Reactie	Antwoord
	A. Verkeer en mobiliteit De keuzes voor verkeer en mobiliteit zijn sterk bepalend voor andere ruimtelijke keuzes. • De Omgevingsvisie gaat uit van een **centrale HOV as** (Carnegie-Zamenhofdreef) die bovendien autovrij moet worden en daarmee vervalt als auto verbindingsweg centraal door de wijk. Gebieden voor verdichting met woningen, bedrijvigheid en voorzieningen worden zoveel mogelijk gesitueerd langs de HOV as, met het Centrumgebied en het Stationsgebied als belangrijke clusters. • **Terugdringen van autoverkeer** en autoluw maken van buurten door autoknips die de wijk compartimenteren. De knips verhinderen autoverkeer tussen en door de buurten en vragen om omrijden via de grote verkeersaders zoals de NRU, Darwindreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Belangrijke verkeerswegen in de wijk verliezen hun binnenwijkse doorstroomfunctie (o.a. Nijl- en Tigrisdreef, Amazone- en Japuradreef, Tiberdreef. Marne- en Moezeldreef worden geheel opgeheven als autoverkeer routes. Ook de aansluiting Tiberdreef – Tripkade vervalt. Dat is een belangrijke toegangs- en uitvalsweg ‘onder het spoor door’ bij station Overvecht naar andere delen van de stad via Kardinaal de Jongweg. • **De compartimentering van de wijk door autoknips** en het wegvallen voor de auto van verbindende wijkwegen vinden wij erg ingrijpend. De voordelen (autoluwe buurten) wegen naar ons oordeel niet op tegen de nadelen. Het opknippen van de wijk en langere reistijden zijn nadelig voor de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen en daarmee wordt hun economisch draagvlak aangetast. Autoluwe buurten kunnen ook op andere manieren gerealiseerd worden. Zoals 30 km inrichting, wegversmallingen en andere maatregelen voor verkeersremmende weginrichting.	gemeenschapsvorming stimuleert. De intenties die zijn uitgesproken in het Wijkakkoord staan ook nog steeds overeind. We zijn niet van mening dat de omgevingsvisie niet bij de ambities uit het wijkakkoord aansluiten. Wel vraagt dit verdere uitwerking, want wijkverbetering komt inderdaad niet automatisch tot stand. We willen onder andere met de partners van het Wijkakkoord verdere uitwerking geven aan de omgevingsvisie. **D. Verdichtingsopgave** Wij denken dat het concentreren van verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV heel goed samen kan gaan met het fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Wij zijn het met u eens dat de specifieke opgaves van de buurten minstens zo belangrijk is als het aantal woningen dat er gerealiseerd moet worden en dat de kansen en belemmeringen goed in beeld moeten worden gebracht. Wij gaan ervan uit dat dat ook gebeurt bij de verdere uitwerking. In het Algemeen Sociaal Plan liggen afspraken vast hoe wordt omgegaan met o.a. sloop nieuwbouw. De draagvlakmeting (is er steun van bewoners?) en het bieden van alternatieve woonruimte zijn hier onderdeel van. Bij ieder project waar sloop aan de orde is, is het van groot belang dat dit goed georganiseerd wordt om impact voor bewoners zoveel mogelijk te beperken. Nieuwbouw biedt daarin kansen, maar ook risico's qua planning omdat er vertraging kan optreden. Het is belangrijk dat hier rekening mee wordt gehouden in de uitwerking van plannen. Wij betreuren het dat de ontwerp omgevingsvisie volgens u een tekentafelsessie is geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. . Zoals de omgevingsvisie aangeeft: we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We hebben daarbij goed gekeken naar de bestaande kwaliteiten en borduren daar in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het zal extra verkeersdruk op de NRU opleveren, die ook stedelijk al extra belast wordt. Hetzelfde geldt voor de aanvoerwegen in de wijk, vooral de Einstein-, Franciscus-, en Darwindreef. Het Centrumgebied maar ook kleinere winkelcentra of buurt winkelstrips zullen hier last van krijgen met voorspelbare negatieve economische gevolgen. De doelstelling of verwachting van de Omgevingsvisie is dat compartimentering door autoknips zal leiden tot een 'mobiliteits-shift' van auto naar fiets en openbaar vervoer. Naar ons oordeel is die verwachting niet realistisch, te veel gebaseerd op wensdenken en onvoldoende onderbouwd. Veel bewoners zijn afhankelijk van hun auto. Fiets en (H)OV bieden daar niet altijd een goed alternatief voor. Het gevolg is dat bewoners niet mee kunnen doen (geen inclusiviteit) en er vervoersarmoede gaat ontstaan. Het onderdeel mobiliteit van de Omgevingsvisie stuit dan ook op veel onbegrip en bezwaar onder bewoners. De Omgevingsvisie heeft nauwelijks aandacht voor de sociale effecten van knippen en compartimenteren. En sociale effecten van andere ambities en opgaves voor mobiliteit. Daarbij denken wij aan (o.a.) vervoersarmoede; risico's voor verschraling van de buurt buslijnen (zie ook hierna); het feit dat veel bewoners voor werk of andere zaken toch afhankelijk zijn van hun auto; onveiligheid bij en het lopen van/naar parkeerhubs als parkeren daar steeds meer plaats moet vinden, etc. De beoogde mobiliteitstransitie lijkt een beleidsmatig en schematisch wensdenken. Maar sluit (te) weinig aan bij behoeften en ervaringen van veel bewoners in de wijk. Dat levert onder bewoners dan ook veel onrust en weerstand op tegen wat zij ervaren als een opgelegde mobiliteitstransitie. **B. OV** **De HOV lijn** moet combineren met buslijnen in en door de buurten. Wij zien als grote risico dat de HOV lijn voldoende gebruik trekt en de	omgevingsvisie op voort. Dit kunt u teruglezen op diverse plekken in de visie in de beleidsnota en de verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we de teksten compact willen houden en de link gelegd naar de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is uitgebreider in gegaan op kwaliteiten en karakteristeken van Overvecht (zie de hoofstukken "Onderbouwing ruimte voor groei", "onderbouwing groen en profielen"). De visie start met het hoofdstuk 1 waarbij als eerste de ambities vanuit Overvecht en de Overvechter zijn benoemd. Daarnaast heeft de participatie ons goede input gegeven over wat de Overvechter belangrijk vindt. Ook het belang van de sociale functie van de openbare ruimte en ontmoeten in de buurt komt op diverse plekken terug in de visie. Wij denken dat de door u genoemde goede aspecten in de omgevingsvisie voldoende aan bod komen om er bij de verdere uitwerking goed op te kunnen sturen. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij delen uw oordeel niet dat er te weinig afstemming heeft plaatsgevonden tussen de twee projecten. De omgevingsvisie Overvecht en de basisstructuur van het Masterplan Overvecht Centrum sluiten ruimtelijk goed op elkaar aan. In de omgevingsvisie zijn geen concrete bouwvlakken ingetekend, maar gebieden met kleuren die de mate van herontwikkeling aangeven. Wij hebben dit voor het Overvecht Centrum aangepast. De suggestie van het Einsteinkwartier is afgewogen bij de totstandkoming van de Omgevingsvisie. Na verder onderzoek blijkt dat de optie waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, met daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing, de best haalbare optie is. Daarbij spelen we aan de zuidzijde (stadskant) in op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	fijnmaziger buslijnen door de buurten uiteindelijk zullen verschralen. Dat patroon is overal zichtbaar. De gemeente heeft geen zeggenschap over buslijnen en exploitatie. Toezeggingen van de Provincie zijn nooit hard. Verdichten rondom de HOV as kan een tweedeling opleveren. In buurten verder van de HOV is het fijnmaziger OV de schakel naar de HOV as, maar dat vraagt extra overstap. De buurt buslijnen zijn minder druk bezet en daardoor kwetsbaarder voor verschraling. De compartimentering door autoknips maken de buurt-verzorgingsgebieden (met makkelijke bereikbaarheid van winkels en voorzieningen) ook kleiner en economisch kwetsbaarder. Een ondernemer investeert niet in een verzorgingsgebied waar de bereikbaarheid en de aanloop van klanten te laag wordt. **C. Alternatieven/varianten** In de MER zijn twee alternatieven voor mobiliteit uitgewerkt, die later in onderdeel B van de Omgevingsvisie 'varianten' worden genoemd. Variant 1 is de compartimentering van de wijk door autoknips. Dat is in de Omgevingsvisie de voorkeursoptie geworden. Variant 2 gaat uit van het behoud van de belangrijkste wegen als autoverbindingen in de wijk. De meeste autoknips zijn in Variant 2 vervallen. Beide varianten hebben gevolgen voor de plekken waar verdichting in de wijk kan plaatsvinden en waar voorzieningen kunnen komen. Er ontbreekt een duidelijk overzicht met concrete afwegingscriteria en onderbouwing voor de keuze die de Omgevingsvisie maakt voor Variant 1. De stap van het MER onderzoek naar de keuze in de Omgevingsvisie voor variant 1 is naar onze mening niet transparant, onnavolgbaar en op sommige punten onlogisch. Naar ons oordeel is Variant 2 onterecht terzijde geschoven. Niet alleen mobiliteit, maar ook maatschappelijke en economische effecten moeten daarbij in samenhang beoordeeld worden. Veel negatieve effecten die bij variant 1 (compartimentering door autoknips) optreden, kunnen naar onze	plannen voor Centrum Overvecht en houden we rekening met de belemmerende ondergrondse leidingen. De gehele Einsteindreef is en blijft een groene stadsentree van de wijk, waarbij er gekozen is om meer continuïteit in het totale profiel aan te brengen. We versmallen de weg en verleggen deze naar de zuidzijde, waarbij aan de noordzijde een robuuste continue groenzone mogelijk blijft. Dit moet een prettige plek worden om te wandelen. Het op termijn toevoegen van zorgvuldig in het groen ingepaste bebouwing aan de zijde van de Kaap Hoorndreef, draagt bij aan sociale controle van het groen en het verkleinen van de barrièrewerking. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt apart een formele inspraakperiode gehouden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden . Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Van het totale beoogde verdichtingsprogramma verwachten we dat 55-60% in Overvecht Centrum /Stationsomgeving kan landen. De rood-oranje gearceerde "Centrale As"-gebieden is de beoogde verdichting een beduidend kleiner aandeel van de totale opgave (15-20%) . In deze gebieden geldt ook dat we behouden wat sterk is, verder bouwen aan wat goed is en aanpakken wat nodig is. We houden rekening met de bestaande kwaliteiten en gebruiken de eventuele verdichting om de leefbaarheid en kwaliteit van bestaande buurten en routes te verbeteren. De beoogde verdichting is maatwerk. De haalbaarheid hiervan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van

Nr.	Reactie	Antwoord
	mening in variant 2 (behoud belangrijkste verbindende autowegen) voorkomen worden. Voorzieningen en winkels blijven beter bereikbaar, waardoor het economisch draagvlak versterkt wordt. Variant 2 sluit beter aan bij de (oorspronkelijke) structuur van de wijk en hoe bewoners hun omgeving en mobiliteit ervaren en gebruiken. Ook is niet onderzocht of er een combinatie van Variant 1 en 2 mogelijk is waarbij meest gewenste of effectieve onderdelen gecombineerd worden. Het Wijkplatform Overvecht pleit hiervoor in haar zienswijze en onderbouwt dit goed. Dit kunnen wij ondersteunen. **D. Verdichtingsopgave** **Verdichting, algemeen:** *Ga niet (alleen) uit van getallen als opgave maar (ook) van wat een gebied of buurt nodig heeft en te bieden heeft aan kansen of beperkingen!* Naast de keuze van de Omgevingsvisie om verdichting vooral te concentreren rondom de centrale HOV as (zie hierboven), wordt de opgave ook sterk bepaald door de aantallen die volgens de Ruimtelijke Structuur Utrecht (RSU) in Overvecht gerealiseerd moeten worden. Dat zijn 5.000 nieuwe woningen en 3.000 nieuwe arbeidsplaatsen en daarvoor benodigde bebouwing, infrastructuur en voorzieningen. Deze opgave is lastig in te passen in de bestaande ruimte van de wijk en de vele andere wensen en behoeften. Nieuwe woningen en arbeidsplaatsen kunnen de wijk en haar bewoners zeker kansen bieden. Wij zien echter dat de opgave dermate groot is, dat die (potentieel) in conflict komt met andere wensen en leid tot oplossingen die naar ons idee niet of te weinig bijdragen aan een leefbare wijk. Wijkverbetering komt niet automatisch tot stand door toevoegen van deze aantallen woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen. Dat vraagt veel meer. Het vraagt ook specifiek inzoomen op wat verschillende delen van de wijk of buurten nodig hebben en wat daar ruimtelijke kansen, mogelijkheden en beperkingen zijn.	de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per kleur gebiedstype doen we daar al uitspraken over. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** De Omgevingsvisie heeft een abstractieniveau die voornamelijk ingaat op de ruimtelijke opgaven in de hoofdstructuren van de wijken en de ambities in de buurten: qua (bebouwd) programma, groen, veiligheid, mobiliteit etc. Het is de stip op de horizon met ambities voor de wijk, dat als toetsingskader dient voor verdere uitwerking in deelplannen. Wij begrijpen de behoefte aan meer duidelijkheid, maar kunnen die op dit moment niet geven. Wel hebben we op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij mogelijke uitwerking zullen de (on)mogelijkheden van de plek verder onderzocht worden. Per plek is dit maatwerk en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen te realiseren op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Met de omgevingsvisie geven we daar spelregels voor en verdere invulling aan. Dit is per kleur gebiedstype verschillend (hoofdstuk “Ruimte voor Groei”. De kleuren gebiedstypen geven geen rangschikking in prioriteit weer. De kleuren gebiedstypen geven wel een mate en manier van verdichting weer. De hoogstedelijke gebieden zijn opgesplitst in 2 kleuren: de rode "hoogstedelijke gebieden" en de rood-oranje "Centrale as" gebieden. In

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze intentie hebben de partners in het *Wijkakkoord Ruimtelijk Ontwikkeling* (gemeente, Werkplaats Overvecht, bestaande uit ruimtelijke ontwikkelaars en bouwbedrijven en de woningcorporaties, Wijkplatform en Bewonersplatform) in 2022 vastgelegd. Deze manier van kijken en keuzes maken missen wij te veel in de nu voorliggende Omgevingsvisie. Wij vinden ook dat de Omgevingsvisie te weinig aansluit op, en niet op een goede manier uitwerking geeft aan de ambities van dit Wijkakkoord. Er worden vergelijkbare woorden en concepten gebruikt, maar de stapeling van Ruimtelijke opgaven en taakstellingen, zoals uitgewerkt in de huidige Omgevingsvisie, leidt niet automatisch tot 'wijkverbetering' zoals bedoeld in het Wijkakkoord. En soms dreigt dit tot het tegendeel te leiden. De Omgevingsvisie gaat uit van het idee van 'verdichting concentreren langs en nabij de Centrale HOV as'. Het gevolg is te zware stapeling van opgaven in die gebieden, die naar verwachting op veel plaatsen ook niet realiseerbaar zullen zijn. Dit gaat ten koste van een fijnmaziger kijken naar kansen in andere gebieden. Daarbij moeten doelen niet (in de eerste plaats) bepaald worden door getalsmatige opgaven. Maar (ook) op een analyse en uitwerking wat delen van de wijk nodig hebben, wat zij aan kansen en belemmeringen bieden en waarvoor onder bewoners draagvlak is of kan ontstaan. De Omgevingsvisie presenteert naar ons oordeel te weinig 'visie' op het type woningen dat nodig zou zijn. En lijkt alleen of vooral uit te gaan van de mate van verdichting per zone en daarmee het aantal woningen per oppervlakte. Er is weinig te vinden over hoe nieuwe woningen diverse doelgroepen zou moeten bedienen. Bijvoorbeeld: gezinnen met kinderen (en ook denken aan nabije speelplekken), type huishoudens en demografische ontwikkelingen. En een indicatie wat er nodig zou zijn aan voorzieningen (commercieel en sociaal). En wat dat kan betekenen voor verzorgingsgebied en bereikbaarheid. Alleen voor het Centrumgebied zien we een duidelijke richting in ambitie en visie (sterke verdichting met een combinatie van wonen, voorzieningen en	de rode gebieden (Overvecht Centrum en stationsomgeving) zal circa 55-60% van het totale programma landen, in de rood-oranje verwachten we circa 15-20% (zie ook de toelichting bij E). En in de oranje gebieden minder. Hoe we dit denken te doen is met spelregels per kleur gebiedstype aangevuld en aangescherpt voor de aspecten ruimtelijke structuur, architectuur, type ontwikkeling, bouwhoogte, programma, woonmix, parkeren, groen en openbaar gebied. De omgevingsvisie voorziet in het versterken van de parken en de groene buurtranden. In hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw'. Per type gebied leggen we uit bij het kopje 'ontwikkeling' wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Ook zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Bij de inschatting van verdichtingskansen is ook gekeken naar eigendomsverhoudingen. Het klopt dat elke plek maatwerk is. Daarbij wordt ook gekeken naar de bestaande diversiteit van woningen en de kwaliteiten van de plek en Overvecht. Per plek wegen we de mogelijkheden zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Het is spijtig te horen dat er onrust heerst. Inderdaad concrete plekken geeft de omgevingsvisie niet aan, maar benoemt wel gebiedstypen met verschillende spelregels en ambities in het hoofdstuk "Ruimte voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	winkels en een levendig wijk/stadshart). Maar dit komt vooral terug in het Masterplan Centrumgebied. Ook lijkt de Omgevingsvisie weinig rekening te houden met het gegeven dat vooral veel flatwoningen (sociale huur) net of vrij recent gerenoveerd zijn. Deze investeringen zijn in meeste gevallen voor meer dan 15 jaar. Woningcorporaties zullen niet in staat en bereid zijn om voor recent gerenoveerde complexen tussen nu en 2040 opnieuw te investeren. Ook het gegeven dat er bij sloop niet zomaar vervangende woonruimte beschikbaar is lijkt weinig of niet mee te wegen in de ambities en opgaven. Er is voor iedereen die moet verhuizen een groot tekort. En zelfs als er in de omgeving wordt bijgebouwd met een doorschuifoptie of voorrangsbeleid voor bewoners waarvan de woning gesloopt wordt, is het lastig om tot een goede match in woonwensen en mogelijkheden te komen. Recente discussies over doorschuiven van bewoners van de te slopen woningen van de ZONOR dreven naar de nieuw te bouwen woningen van de Ivoordreef tonen dit pijnlijk aan. De nu voorliggende Omgevingsvisie is naar ons oordeel te veel een ‘tekentafelsessie’ geweest van stedenbouwkundigen die een (deels) nieuwe wijk willen ontwerpen. Zonder goed te kijken naar bestaande kwaliteiten. Ook de benutting van de openbare ruimte en de sociale functie die dit heeft is onderbelicht. Waar kunnen bewoners elkaar ontmoeten en kinderen spelen? En wat is de waarde van groen ruimte en zicht in gebieden die een afwisseling hebben tussen hoog-, midden-, en laagbouw met daartussen voldoende en vaak groene openbare ruimte? De Omgevingsvisie lijkt te veel gestuurd door de opgaven uit de RSU en gaat te weinig uit van wat de wijk en bewoners nodig hebben en ervaren. **E. Verdichting: Centrumgebied en omgeving** Wij onderschrijven de keuze voor het Centrumgebied als belangrijke verdichtingscluster in en voor de wijk (wonen, werken, voorzieningen). Daar liggen ook grote kansen omdat bijna het hele gebied op de schop	groei". Omdat er meerdere vragen over de impact van deze verschillende gebiedstypen leven, hebben we deze spelregels aangevuld en aangescherpt. Per kleur gebiedstype gaan we in op aspecten als type verbetering, ontwikkeling, bouwhoogten, programma, architectuur, groen, parkeren en woonmix. De omgevingsvisie geeft de basis voor verdere uitwerking in concretere plannen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Naast de regel met betrekking tot sloop-nieuwbouw zijn op de buurtkaarten de eerste kansrijke ontwikkelplekken aangeduid. Concreter kunnen we in de omgevingsvisie niet worden. **I. Verdichting langs Carnegiedreef** Naar aanleiding van de participatie en de zorgen over groen in de hoogstedelijke gebieden hebben we de rode hoogstedelijke gebieden opgesplitst in twee gebiedstypen met verschillende spelregels; namelijk de rode “hoogstedelijke gebieden” (Overvecht Centrum en Stationsomgeving), en de rood-oranje gearceerde “Centrale as" gebieden (zie ook de uitleg bij G). De door u genoemde twee clusters vallen binnen het rood-oranje gearceerde gebiedstype. In hoofdstuk “Ruimte voor groei” is per kleur gebiedstype de opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), structuur, bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, programma, parkeren en de woonmix. In de rood-oranje gearceerde gebieden spelen we in op de bestaande ruimtelijke indeling met bijvoorbeeld hoven, maar in een meer stedelijke compacte vorm met begeleidende bebouwing aan de Centrale as (Carnegiedreef). Bestaande situatie en nieuwe ontwikkelingen smelten

Nr.	Reactie	Antwoord
	moet. Het Masterplan Centrumgebied is in ontwikkeling en de Omgevingsvisie moet daarvoor (ook) kaders of richtlijnen leveren en zorgen voor een goede afstemming met het grotere ruimtelijk plaatje van de omgeving. Naar ons oordeel gebeurt dat tot nu toe te weinig en is een betere afstemming nodig tussen Omgevingsvisie en Masterplan Centrumgebied. Wij benoemen de volgende punten. • **Het Masterplan Centrumgebied** maakt te weinig gebruik van mogelijkheden die kunnen ontstaan als de Einsteindreef ter hoogte van het Centrumgebied meer gezien en benut wordt als een zone met ruimtelijke kansen. Na herstructurering van de Einsteindreef kan meer ruimte ontstaan om vanuit het Centrumgebied woningen en voorzieningen toe te voegen of de rooilijn te verruimen. Ook kan de Einsteindreef meer ingericht worden als een verbindende zone tussen Centrum en de aangrenzende buurten. Suggesties hiervoor zijn afgelopen jaren verkend in hettraject 'Einsteinkwartier', met veel inbreng van bewoners. Dit zou allemaal opgepakt moeten worden in de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie heeft dit beperkt gedaan door enkele specifieke ontwikkelopties langs de Einsteindreef te benoemen. Het is opmerkelijk dat in de andere delen van de wijk gehele gebieden een kleur krijgen die alleen de mate van herontwikkeling aangeven, terwijl langs de Einsteindreef al concrete bouwvlakken zijn ingetekend. Dit zou naar onze mening met meer ambitie en ruimtelijke creativiteit moeten worden uitgewerkt in de Omgevingsvisie, in lijn met de ideeën van Einsteinkwartier. Dit betekent dat de gehele zone van de Einsteindreef langs het Centrumgebied een ontwikkelgebied is. En dat de Omgevingsvisie de randvoorwaarden benoemt voor behoud van de groenstrook, verbinding met aangrenzende buurten en goede verkeersafwikkeling. **Stapeling van verdichting in Centrumgebied en tegenoverliggende buurt**	hier samen tot een nieuw verdicht woonmilieu met aangename menselijke maat. Groen krijgt bij de verdichtingsopgave altijd een belangrijke plek. De mate waarin is maatwerk en een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. Zo is een andere omgang van parkeren en verharding een randvoorwaarde om huidige functies en groene aanblik en/of speelruimte voor bewoners in te passen. In rode of rood-oranje gebieden gaan we uit van een hoogstedelijk maar aangenaam gebied dat klimaatadaptief (voorkomen hittestress, wateroverlast) en natuurinclusief is, met groene (verblijfs-)kwaliteit in het gebied en in de directe omgeving. In de omgevingsvisie hebben we per kleur gebiedstype spelregels voor groen en openbaar gebied toegevoegd. Overall krijgt Overvecht substantieel meer en beter groen. Wij zijn er van overtuigd dat er ruimte is voor woningbouw hoger dan 2 of 3 lagen en dat deze zorgvuldig ingepast kan worden in de omgeving zonder grote nadelige gevolgen voor de leefbaarheid van bestaande bewoners. Hierbij is het van belang dat er gewerkt wordt met slimme en ruimte-efficiënte oplossingen, compactere bouwvormen en ander omgang met verharding en maaiveldparkeren. De Omgevingsvisie Overvecht biedt ruimte aan onderwijs op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld een MBO vakopleiding. Dit is mogelijk op de eerder vergunde plekken (bijv. bij Dutch Health Tech Academy aan de St. Laurensdreef) of in de 'roze' zone langs de Franciscusdreef / Nevadadreef en rond de Vechtsebanen. In de 'roze' zone van de Omgevingsvisie Overvecht wordt ook ruimte geboden aan meer dan alleen 'gebruikelijke bedrijven'. Wonen op het bedrijventerrein vinden we

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Omgevingsvisie benoemt de buurten aan de overkant van de Zamenhofdreef als belangrijk verdichtingsgebied. Naar onze mening belast dat deze buurten te zwaar. De verdichting met hoogbouw, waaronder mogelijk torens tot 70 meter, die in het Masterplan Centrumgebied uitgewerkt worden hebben al grote impact op de omgeving. Als dit aan de overkant wordt doorgezet, leidt dat naar onze mening tot een te grote concentratie. Er zal weinig overblijven van deze woonbuurt die nu gewaardeerd wordt vanwege de kwalitatief goede woningen en ruimte. Echte verdichting in deze buurt met substantiële volumes is o.i. alleen denkbaar als er méér gebeurt dan en paar kleinere ingrepen, zoals lege plekken bebouwen of een complex optoppen. Dat lijkt alleen mogelijk als veel bestaande woningen gesloopt worden en vervangen door compacter en hogere nieuwbouw. Wij verwachten dat woningeigenaren daar niet aan mee zullen werken. Dat roept de vraag op of de ambitie van verdichting in deze buurten haalbaar kan worden. Bovendien is het slopen van bestaande goede woningen zeer ingrijpend, vooral voor de zittende bewoners. In veel gevallen leidt het ook tot kapitaalvernietiging. Wij vinden deze ambitie voor verdichting te zwaar in effect en schatten die in als onhaalbaar. **F. Verdichting: Stationsgebied en omgeving** Het Stationsgebied is een logische plek voor verdichting. Ruimtelijke mogelijkheden en opties voor herstructurering met enig volume zijn echter veel beperkter dan voor het Centrumgebied. Rond het station zelf is nauwelijks ‘vrije ruimte’. En kansrijke opties voor herstructurering van bestaande bebouwing (o.a. de kantoorgebouwen naast het station) zijn nauwelijks in beeld. Dat geeft het risico dat de opgave doorgeschoven wordt naar de aangrenzende buurt(en) of het nabije groen van het Spoorzoompark. De Omgevingsvisie wijst de omgeving Arno-en Winterboeidreef aan al een rood gebied voor verdichting. Dit heeft veel onrust opgeleverd onder bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden, zoals de	ongewenst, omdat ruimte voor werkgelegenheid Overvechters kansen op werk en ontwikkeling biedt dichtbij de wijk. Woningbouw wordt in de wijk met deze Omgevingsvisie Overvecht al voldoende mogelijk gemaakt. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** De meeste sportparken in Overvecht worden inmiddels zeer intensief gebruikt. Waar mogelijk zullen we bestaande sportparken nog verder optimaliseren, zodat het gebruik verder geïntensiveerd kan worden. Hierbij kijken we ook of er nog mogelijkheden zijn om de bestaande sportparken uit breiden, hoewel de ruimte daarvoor bij de bestaande sportparken zeer beperkt is. De genoemde locatie aan de Floridadreef is niet in eigendom van de gemeente. Voor de mogelijke ontwikkeling van deze kavel zijn we afhankelijk van de eigenaar. Betere verbindingen tussen bedrijventerrein Nieuw Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken** Het klopt dat de locaties met groen-oranje arcering sterk van elkaar verschillen en in het vervolg maatwerk zullen zijn. Wel hebben de locaties allen hetzelfde doel: namelijk meer en beter groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. Kenmerkend voor de bebouwing in deze groen-oranje gebieden is dat het over het algemeen in uiterlijk afwijkend is van de bebouwing in de buurten en op zich zelf staat (autonoom) in een groene omgeving. In de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Moskee en een school die (tijdelijk?) gebruik maakt van een verouderd voormalig schoolgebouw in de ‘punt’ tussen Winterboei- Tiberdreef. De onrust wordt versterkt doordat de Omgevingsvisie niet benoemt wat concrete opties zouden zijn en het daardoor ‘alle kanten op kan’. Voor betrokkenen en omgeving blijft onduidelijk wat de bedreigingen werkelijk kunnen zijn, of waar misschien ook kansen liggen die positief kunnen uitpakken. Ook hier geldt dat eigenaren van woningen of vastgoed niet zomaar bereid zullen zijn om mee te werken aan zware ingrepen of sloop. En dat voorzieningen in het gebied, zoals als de Moskee, een groot belang hebben en ook een belangrijke rol als sociale en verbindende voorzieningen voor hun gebruikers. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie veel duidelijker benoemen wat in dit gebied de opties zijn, en onder welke voorwaarden ingrepen mogelijk en acceptabel zouden zijn. En daarbij veel meer rekening houden met de zorgen en belangen vanuit de omgeving. **G. Verdichting: Rode en Oranje clusters** Keuze voor (overige) verdichtingslocaties zijn sterk bepaald doordat ze aan de HOV as liggen en/of aansluiten bij het Centrumgebied of Stationsgebied. Die logica gaat voorbij aan afwegingen die vanuit deze buurten zélf gemaakt kunnen worden. En hoe bewoners hun omgeving ervaren. Daarmee wordt veel van verdichtingsopgave controversieel. Buurten met goede woningen en een goed woonklimaat zijn aangewezen als gebied voor verdichting; prioritair en hoogstedelijk (rood), of minder prioritair en stedelijk (oranje). Terwijl de ruimte voor toevoeging vaak beperkt is. En het door eigendomsverhoudingen en belangen van de bewoners of vastgoedeigenaren in het gebied niet aannemelijk is dat hier ooit gesloopt gaat worden om meer volume terug te bouwen. Woningcorporaties gaan hun recent gerenoveerde flats niet opnieuw verbouwen of voorzien van aanbouwen en zeker niet slopen. Enkele nog niet gerenoveerde flats kunnen misschien wel	omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Ook is de naam van dit gebiedstype aangepast in "groene buurtranden". Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. **L. Park de Gagel** De gevoeligheid rond de verbinding door het park bij de experimentele flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. Park De Gagel is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **M. Park de Watertoren** De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar

Nr.	Reactie	Antwoord
	kansen bieden voor herstructurering. Gespikkeld bezit (vooral in flats die deels verkochte zijn en met de nog resterende huurwoningen in een VvE zitten) maken een collectieve aanpak meestal kansloos. Hetzelde geldt voor gespikkelde laagbouw. Eigenaar bewoners gaan hun woning niet laten slopen. Ook het soms genoemde ‘optoppen’ is niet realistisch in buurten met vooral grondgebonden woningen. In het algemeen kun je met bovenstaande punten concluderen dat de realisatiefactor van de Omgevingsvisie laag is en het doel van verdichting niet gehaald zal worden. In een aantal clusters lijkt bouwen in het (buurt)groen of parkranden een risico. Buurten met veel laagbouw vormen misschien een uitdaging voor de ambitie verdichting. Maar de variatie in hoog- midden en laagbouw met voldoende groen en ruimte ertussen is een wezenlijk kenmerk van de wijk en draagt sterk bij aan de kwaliteit van wonen en woonomgeving én de diversiteit van woningen. Dat laatste is een van de uitgangspunten van de Omgevingsvisie. Overvecht heeft variatie nodig in woningtypen, dus ook lage eengezinswoningen, die gewild zijn en voorzien in een behoefte. Als er in de wijk te weinig laagbouw is, jaag je de doorstromers die je aan de wijk wilt binden de wijk uit. Wij pleiten sterk voor het behoud en positieve waardering van deze variatie in de wijk, ook als dat mogelijkheden voor concentratie en toevoegen van meer woningen beperkt. **H. Voornemen verdichting en de effecten** Een oproep zoals hierboven bij het Stationsgebied, doen wij voor **alle clusters** die de Omgevingsvisie aanwijst als **rood of oranje gebied** voor verdichting. Een antwoord dat de Omgevingsvisie ‘geen concreet plan of uitwerking kan presenteren’ vinden we echt onvoldoende. Dat is niet wat wij vragen. We pleiten voor meer inzicht in wat de ambitie in een specifiek gebied kan of zou moeten betekenen. In mogelijkheden en effecten. Een vOmgevingsvisie die alleen zones benoemt waar meer of minder ingrijpend ‘iets’ kan gebeuren blijft te vaag. Het biedt	vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden. Park de Watertoren is onderdeel van de hoofdgroenstructuur. In het park mogen geen woningen gerealiseerd worden. **N. Klopvaart (groen en water)** Het uitgangspunt is dat we in het Klopvaartpark het groen behouden en versterken. In het gedeelte waar nu al bebouwing staat is sprake van de 'Groene buurtranden' (oranje/groene arcering) . Hierbij gaat het om ontwikkelingen mogelijk te maken, gekoppeld aan het versterken van de groenstructuur, zie ook spelregels Groene buurtranden, pagina 50 (Op deze locaties is transformatie wenselijk, mits het zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied. De ecologische structuur blijft altijd intact en hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp). Op het moment dat hier sprake van een ontwikkeling is betrekken we de buurt bij het planproces. **O. Groen rondom de Experimentele flats** De gevoeligheid rond deze verbinding door het park bij de Experimentele Flats is bekend, daarom is er voor gekozen om in de omgevingsvisie deze verbinding als zoekgebied aan te geven. In een volgende fase kunnen voor- en nadelen van verschillende opties goed op een rij worden gezet en worden afgewogen. In de omgevingsvisie is het verbeteren van de oversteekbaarheid van het zuidelijke deel van de Franciscusdreef ook opgenomen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geen houvast aan omgeving en betrokkenen. En het gooit ambities de lucht in, waarvan onduidelijk is of ze ooit een kans maken om in die specifieke context gerealiseerd te kunnen worden. Daarnaast geven ze wel veel onrust bij bewoners. Eigenaren vrezen dat hun woning onverkoopbaar wordt, investeringen voor onderhoud en verduurzaming worden uitgesteld of niet gedaan. Dit betekent een neerwaartse spiraal van de buurt. In die zin is de Omgevingsvisie géén verbetering voor de wijk, zoals voorgesteld in het eerder genoemde Wijkakkoord. **I. Verdichting langs Carnegiedreef** We benoemen hier twee clusters dicht langs de HOV as die elders in onze zienswijze niet aan de orde komen. In de Omgevingsvisie zijn ze belangrijk voor het realiseren van de beoogde verdichting langs de HOV as en in aansluiting op het Centrumgebied. Over deze clusters hebben wij zorgen of twijfels. • De Hoven, of groene binnenterreinen tussen de flats in het gebied van Gambia-, Okapi-, Zebra-, Antilope-, Giraffe-, Kwango- en Kasaïdreef. Het deels bebouwen van deze groene binnenterreinen gaat voorbij aan het gegeven dat deze Hoven de de tuinen, ruimte, licht en uitzicht zijn voor de bewoners van deze 10-hoog flats. Behalve hun balkons hebben zij geen buitenruimte. Zoals elders ook benoemt zijn de groene binnenterreinen bij flats een belangrijk principe in de ruimtelijke opzet van Overvecht als wijk met veel hoge of middelhoge flats. Wij vinden het niet acceptabel dat deze Hoven deels bebouwd worden. Bovendien is de capaciteit voor toevoegen van woningen beperkt. Een toegevoegd bouwblok mag hier nooit hoger zijn dan 2 of 3 lagen. De winst in woningvolume die dit zou opleveren staat o.i. niet in verhouding tot de aantasting van de leefbaarheid en woonkwaliteit van de bewoners in de aanliggende flats. Het Wijkplatform Overvecht gaat hier in haar	**P. Natuurgebied Zuilen** Overvecht, Natuurgebied Zuilen en de wijk zijn onderdeel van deze omgevingsvisie visie. De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies. zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. **Q. Noorderpark / Ruigenhoek** Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook

Nr.	Reactie	Antwoord
	zienswijze uitgebreid op in. Dat kunnen wij op de meeste punten ondersteunen, dus verwijzen we daarnaar. • Vergelijkbaar zijn onze zorgen en twijfels over de beoogde verdichting bij de 10- hoog flats aan de Falkland-, Montevideo- en Paranadreef en begrensd door de Carnegiedreef. De structuur van het gebied is anders dan de Hoven hierboven. Maar ook hier is het groen en de openbare ruimte bij of tussen de flats de 'buitentuin' voor de bewoners in de flats. Bovendien is er bij de Montevideo flat een belangrijks sport en speelvoorziening. Ook hier lijkt de Omgevingsvisie zich weinig rekenschap te geven wat verdichting betekent voor de bewoners in de aanliggende flats. En is er net geïnvesteerd in een grote renovatie van de flats. Dat maakt het niet aannemelijk dat de woningcorporatie binnen 15 tot 20 jaar hier opnieuw ingrijpende aanpassingen (zoals optoppen) te doen Ons pleidooi is hier zeer terughoudend en zorgvuldig mee om te gaan. Minimaal vraagt het concreter te benoemen wat mogelijke en gewenste opties en hun consequenties zijn. Dat is nu veel te vaag. Ook op deze locatie gaat het Wijkplatform in haar zienswijze uitgebreid op in. En delen wij deze zorgen. **J. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht** Langs Franciscusdreef moet langs de rand van het Bedrijventerrein woningbouw mogelijk worden. Op het Bedrijventerrein zelf mag plaats zijn voor meer dan alleen 'gebruikelijke' bedrijven. Het gebied leent zich ook goed voor niet al te grote praktisch gerichte MBO vakopleiding (er zijn er een paar), al dan niet in samenwerking met bedrijven. In de hoek bovenin bij de Floridadreef liggen kansen voor (buiten)sportvoorzieningen. Wij denken o.a. aan de kavel van het grote grondwerk- en wegenbouw bedrijf dat heel veel ruimte inneemt en op een lelijke manier. Deze locatie zou veel beter benut moeten worden. Het zou goed aansluiten bij de bestaande sport voorzieningen in de noordrand van het gebied. Bestaande buitensportvoorzieningen kunnen wellicht beter of intensiever benut worden of uitgebreid. Kunstgras biedt	rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. **R. Participatie en informatie** Dat we niet alle suggesties van het bewonersplatform hebben kunnen overnemen betekent niet dat er niet geluisterd is. We hebben geprobeerd om jullie standpunten goed te begrijpen en deze mee te nemen bij onze verdere uitwerking van de omgevingsvisie. HOV: In de door de raad vastgestelde uitgangspuntennotitie was de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Rekening houdende met de structuur van de wijk zou de HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef op ode meest voor de hand liggende plek komen te liggen. Dit neemt niet weg dat wij tijdens het participatieproces wel degelijk open stonden voor andere suggesties. Variant 2 MER: De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd. Wij onderschrijven daarom niet dat deze variant geen rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners. Uitwisseling Adviesgroep NRU en programmateam: Het spijt ons te horen dat deze ervaring teleurstellend was, maar ik kan niet bevestigen dat er niets is gedaan met de inbreng van de Adviesgroep NRU ook al lijkt dat misschien niet altijd direct zichtbaar. Gedurende het gehele

Nr.	Reactie	Antwoord
	veel mogelijkheden voor intensiveren van het gebruik (langere seizoen en minder kwetsbaar dan natuurlijk gras). Rond de Vechtse Banen en de strook langs Franciscusdreef met bestaande sporthallenliggen kansen voor nieuwe (indoor) sportvoorzieningen, die de ruimte beter benutten. De groene rand aan de westkant van het Bedrijventerrein sluit aan op Natuurgebied Zuilen. Dat biedt een toegangspoort naar het Natuurgebied vanuit het aangrenzende deel van Overvecht-Noord. Dit kan versterkt en beter benut worden, ook door betere oversteek mogelijkheden van de Franciscusdreef. Groene zones vanuit het Natuurgebied (zoal de Manitobadreef) kunnen via het Bedrijventerrein worden doorgetrokken naar de groene zone langs de Floridadreef *). Het Bedrijventerrein kan daardoor gevarieerder worden. ***)** Voorstellen daarvoor worden uitgewerkt in de Visie Natuurgebied Zuilen, die nu tot stand komt **K. Groenstructuur, buurtgroen en parken** Positief in de visie is dat er veel aandacht is voor het groen en dat mogelijkheden om in het groen te bouwen beperkt lijken te worden. Maar de Omgevingsvisie is op dit punt te onduidelijk. En levert teveel risico's op dat mooi klinkende ambities niet waargemaakt worden of zelfs in het tegendeel kunnen uitpakken. Dat zien we vooral terug in de oranje-bruin en groen gearceerde randen van de groene hoofdstructuur in de wijk. Dat staat voor '*Transformatie in het groen*' (zie kaart legenda). Dit lijkt aan te geven dat er vanuit de aangrenzende buurten 'wel wat mogelijk is' in het groen. Onduidelijk blijft of je dan moet denken aan vervanging van bestaande of nieuwe bebouwing of (bijvoorbeeld) verbeteren van speelvoorzieningen of toegang tot het groen en wandelpaden. Het zal afhangen van de specifieke situaties wat mogelijk of gewenst is. De Omgevingsvisie kan dat niet concreet invullen, maar biedt ook geen	proces van de Omgevingsvisie heeft er afstemming plaats gevonden tussen de projecten NRU en Omgevingsvisie Overvecht. We hebben mede op advies van de Adviesgroep een aanvullende NRU-studie gedaan. In deze studie kijken we specifiek of de nieuwe NRU dit extra verkeer uit de wijk goed kan verwerken. Kaarten en teksten: bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit hebben we in de omgevingsvisie aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	kaders om dit in goede banen te leiden. Omdat in de gebieden pandeigenaren zijn die wellicht niet willen meewerken aan een transformatie, lijkt hier de weg open te liggen om als alternatief ‘dan maar te bouwen in het groen’. Er is geen garantie dat er minimaal hetzelfde oppervlakte aan groen overblijft. Voorbeelden van deze zones – die onderling nogal verschillen – en die bij ons en bij bewoners in aangrenzende buurten tot zorgen kunnen leiden zijn: • De cluster van Zorgcentrum Careyn (met plannen voor herontwikkeling) grenzend aan de noordelijke uitloper van Park de Gagel, de groene zone langs de Klopvaart, en de Aleppodreef • De zone tussen Marokkodreef en het kerngebied Park de Gagel (deels bebouwd, deels met speel en sportvoorzieningen, deels groen park) • De overgangszone langs de Gambiadreef naar de zuidrand van Park de Gagel met o.a. de woningen van de Cobradreef) • De overgangszone langs de Papyrusdreef naar de rand van Park de Gagel Delen van de groene zone langs de NRU (o.a. een deel langs Ramsesdreef en bijna de hele groene zone tussen de hoek Einsteindreef en de Moldaudreef) • De overgangszone langs de Neckardreef en park de Watertoren, deels bebouwd (een school en gezondheidscentrum/zorgcentrum Tamarinde en de Watertoren) • De strook aan beide zijden van de Berezinadreef lans Cleopatra- en Margaretha van Parmadreef (grotendeels groen, deels bebouwd) • De grotendeels bebouwde strook aan de noordkant van het Spoorzoompark bij de Darwindreef	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De kleine groene zone met sport- / speelvoorzieningen en tevens een belangrijke schakel naar het Spoorzoompark bij Station Overvecht, tussen de Katherijne van Leemput- en Vestadreef. **L. Park de Gagel** Een belangrijke maar ook gevoelige opgave is een goed uitwerking te vinden door het park voor een fietsroute vanaf de Fietsbrug vanuit het Noorderpark over de NRU. Die heeft nu geen goede doorgaande aansluiting, richting Carnegiedreef en de buurten aan de overkant. De Omgevingsvisie ziet dit als een zoekopgave met een voorlopig ingetekende route langs de rand van het park achter de Cobradreef naar de Carnegiedreef en/of de Gambiadreef. Het mogelijke vervolgtraject heeft al de nodige discussie opgeleverd. De Omgevingsvisie lijkt dit vervolg – na oversteek van de Carnegiedreef - te willen doortrekken door het park van de Experimentele Flats naar de Amazonedreef. Bij bewoners van de Experimentele Flats is hier veel verzet tegen. (zie ook hieronder bij Groen & Experimentele Flats). Ook een gevoelig punt, waarover sinds 2022 nogal wat discussie is geweest, zijn de plannen van de Werkplaats Overvecht. Volgens toenmalige verkenningen kan dit leiden tot woningbouw in het park of de parkranden. De naastliggende buurten hebben versterking en vernieuwing nodig, is het idee. En meer mogelijkheden voor Overvechters om door te stromen naar een nieuwe woning. Wij hebben eind 2022 zeer kritisch op deze plannen gereageerd met een zienswijze. Sindsdien zijn deze plannen voorlopig stopgezet. De Omgevingsvisie moet duidelijk maken wat randvoorwaarden zijn voor aanpassingen met (eventuele) bouw van woningen in of langs de parkranden. Wij zien dat te weinig terug in de Omgevingsvisie. Park de Gagel is voorlopig de belangrijkste plek in de wijk waar dit speelt. Omdat Park de Gagel groot is, met meerdere uitlopers of parklobben die grenzen aan woonbuurten, kunnen dit soort discussies op meerdere plaatsen opduiken. Naar onze mening moet de Omgevingsvisie	

Nr.	Reactie	Antwoord
	duidelijker zijn over wat er wel en niet mogelijk is. Zie onze opmerking bij Verdichting, roodd/oranje zones op de grens van de groenstructuur en aangrenzende buurten en de gebieden met ‘transformatie in het groen’. **M. Park de Watertoren** Belangrijkste issue voor Park de Watertoren is het opheffen van de Marne- en de Moezeldreef als verkeersader. Dit moet de delen van het park verbinden, dat nu doorsneden wordt door de weg. Er word zelfs gesproken over ‘autovrij maken van het park’. Wij begrijpen deze ambitie, maar zien daar meer nadelen dan voordelen in. Het betekent verlies van een belangrijke autoverbinding tussen het Centrum en daar op aansluitende buurten, het Station Overvecht en de verbinding via de Tiberdreef en Tripkade naar andere wijken. Zie de ook uitgebreide reactie van de Werkgroep Verkeer. De HOV lijn is in en door het park gepland (langs de La Bohèmedreef). Dit geeft naar onze mening een vergelijkbare of zelfs ongunstiger doorsnijding van het park. Kinderen uit de nabij gelegen 10-hoog flats en laagbouw buurt moeten de HOV lijn oversteken om in het park te komen. Dat is niet veilig. Het park is een belangrijke plek voor spelen en ontmoeten, vooral voor de kinderen die in de nabije flats wonen en geen eigen tuin hebben. Dit is een belangrijk uitgangspunt in het ontwerp van de wijk. De HOV lijn kan beter via de Marne- en Moezeldreef lopen. Zie ook de reactie van de Werkgroep Verkeer. Als het gaat om het verbinden van de 2 parkdelen is naar onze mening het effect (te) beperkt. In ieder geval veel minder groot dan de Omgevingsvisie suggereert. Er is maar een vrij smalle strook van de Moezeldreef die de twee parkdelen dan ‘open’ verbindt (vanaf de bocht met de Marnedreef tot ongeveer de locatie van de woonwagens die een deel van het park in beslag nemen). De Marnedreef zou – na sluiting voor auto- en HOV verkeer - het park met slechts een smalle strook groen en het aangrenzende water uitbreiden. Dit kan gezien worden als groen/blauwe winst, maar is voor ons niet ‘het verbinden van de twee parkdelen’. De keuze om de Marne- en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Moezeldreef op te heffen als autoverbinding heeft naar ons oordeel te veel negatieve effecten en levert te weinig voordelen op. Wij vinden het geen goede keuze en zien het als een ‘tekentafel idee’. De Watertoren is een markant element in het park en voor heel Overvecht. Eerder is een plan gemaakt voor restauratie en verbouw van de Watertoren, samen met het toevoegen van (beperkte) horeca aangrenzend in het park. Dat is mogelijk omdat bestaande bebouwing van de voormalige dierenweide verdwijnt. De Watertoren is verkocht en met de nieuwe eigenaar wordt overlegd of dit plan opnieuw opgepakt kan worden. Om het plan financieel rond te krijgen wil de nieuwe eigenaar ook woningen in het park toevoegen, in combinatie met de eerder geplande horeca. Dit staat op gespannen voet met het uitgangspunt dat er geen woningen in de randen van het park gebouwd wordt. **N. Klopvaart (groen en water)** De Klopvaart en de doorlopende groene zone erlangs is een belangrijke en zeer gewaardeerde recreatieve fiets- en wandelverbinding door dit deel van de wijk. Deze zone heeft een aanzienlijke natuurwaarde. De Klopvaart is een historische ontginningsvaart (wat weinig bekend is), kenmerkend voor hoe in deze regio het landschap ten oosten van de Vecht in de 18e eeuw door ontvening is gevormd. Dat vraagt om zorgvuldig omgaan met het behoud van of aanpassingen rond dit waardevolle element. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Maar is vervolgens onduidelijk wat dat – vooral aan de zuidkant – moet betekenen. De Omgevingsvisie moet veel duidelijker aangeven wat hier wel en niet mogelijk is. En voorwaarden benoemen om de groene en recreatieve waarde van de grotendeels parkachtige rand te beschermen. Zie ook hierboven het onderdeel over onduidelijkheid van de oranje/bruin en groene zones. **O. Groen rondom de Experimentele flats**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Experimentele flats in zijn een zeer gewaardeerd woonmilieu in Overvecht-Noord. Tussen de flats is een park aangelegdet een kleinschalige structuur dat mede door bewoners wordt onderhouden. De flats hebben, samen met het park recent de status van Modern Architectonisch Monument gekregen. De Omgevingsvisie laat de optie open om de fietsverbinding door Park de Gagel na oversteek van de Carnegiedreef ‘rechtdoor’ te trekken naar de Amazonedreef. Dat zou de kleinschalige opzet van het park tussen de flats doorbreken. En de fietsroute zou vlak langs de naastliggende flats lopen. De bewoners zijn hier fel tegen. Naar onze mening moet dit waardevolle groen en woonmilieu niet belast worden met een fietsroute. De Omgevingsvisie moet alternatieven vinden om de fietsroute vanuit Park de Gagel door te trekken. Daarvoor zijn in overleg met de Fietsersbond al voorstellen gedaan. Er ligt ook een kans om groen toe te voegen en (nog) meer samenhang te krijgen in dit waardevolle woonmilieu. De Experimentele flat Trinidaddreef wordt nu van de andere flats gescheiden door de sterk versteende strook van deTrinidaddreef en Marowijnedreef. Volgens de Omgevingsvisie zou de Marowijnedreef als doorgaande autoroute moeten verdwijnen. Dat biedt een mooie kans om de Trinidaddreef flat te verbinden met de aangrenzende Experimentele flats en ook de groenstructuur door te trekken. Verbetering van groen, parken en groenstructuur wordt in de Omgevingsvisie makkelijk verbonden aan het concept ‘Ogen op het Groen’. Dat is een wat versluierende manier om te pleiten voor meer sociale controle en interactie door woningen in de groenranden te bouwen. Dat zou leiden tot meer sociale veiligheid. Wij zijn zeer kritisch over dit idee. Goed en sociaal veilig groen wordt vooral bepaald door inrichting (voldoende overzicht), goed onderhoud en actief beheer. En toezicht waar dat nodig is. Dat mag niet op conto van bewoners geschreven	

Nr.	Reactie	Antwoord
	worden in nieuwe huizen, die in de groene randen gebouwd worden. Dat zal bijna altijd een deel van de groene structuur afnemen. Wij bepleiten grote terughoudendheid. Waar zoiets wel mogelijk en misschien ook gewenst kan zijn, zal het sterk afhangen van de specifieke situatie en altijd heel zorgvuldig maatwerk vragen. Vraag gebruikers van het groen wanneer en waardoor ze zich niet veilig voelen. **P. Natuurgebied Zuilen** Voor het Natuurgebied Zuilen wordt een visie gemaakt. Het is een waardevol gebied voor Overvecht. De Omgevingsvisie benoemt dit ook. Kansen en aandachtspunten specifiek voor Overvecht zijn voor ons: • Betere oversteekbaarheid van het aangrenzende deel van de Franciscusdreef. Dit maakt het gebied beter bereikbaar vanuit het aangrenzende deel van Overvecht. • Versterken van de groene verbinding vanuit het gebied via (o.a.) de Manitobadreef naar de groenzone langs de Floridadreef. Dit kan ook bijdragen aan meer groene elementen op het Bedrijventerrein zelf. • Behoud van het volkstuinen complex Ons Genot, aan de rand van het gebied. De Omgevingsvisie gaf in eerdere concepten aan dat Ons Genot kan verdwijnen en verplaats kan worden naar het Noorderpark. Zodat er op de plek van Ons Genot ruimte kan komen voor buitensport velden. Wij vinden dat zeer ongewenste ontwikkeling. Ons Genot sluit goed aan op het karakter van het Natuurgebied Zuilen. Nieuwe sportvelden op die plek doen dat absoluut niet en werken eerder als aantasting van het groene en rustige karakter. Het zal ook meer autoverkeer opleveren. Ons Genot heeft bovendien een lange traditie op deze plek Het is één van de oudste tuinverenigingen van Utrecht en heeft nog veel kenmerken van een tuincomplex dat ruim 65 jaar geleden is ontstaan. Ons Genot biedt bewoners van Overvecht-Noord - maar ook uit Zuilen en verder weg - de kans om te tuinieren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Q. Noorderpark / Ruigenhoek Het Noorderpark / Ruigenhoek heeft samen met het naastgelegen Fort Blauwkapel een zeer waardevolle rol als groen en ruim buitengebied voor Overvecht. En het heeft grote historische waarde door de forten en elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Een zo'n groot groen buitengebied dat direct grenst aan de wijk met veel landschappelijke en recreatieve kwaliteiten is een van de grote 'Parels van Overvecht'. De Omgevingsvisie erkent en benoemt dit maar komt ook met opties die dit karakter kunnen verstoren. Positief in de visie is dat ingezet wordt op beter verbinden en toegankelijk maken van het hele Noorderpark gebied. De plannen voor opwaardering van de NRU zullen daarbij een rol spelen en mogelijk extra kansen bieden. Positief is ook het versterken van zichtlijnen, groene en blauwe (=water) verbindingen tussen dit gebied en van natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden. De claim dat in het Noorderpark flink wat hectaren groen toegevoegd wordt, is naar onze mening discutabel. *Het hele gebied is al groen!* Maar misschien wordt bedoeld dat wat nu landbouwgebied is 'groen recreatiegebied' kan worden. Daar kunnen dan kansen liggen, zowel voor recreatie als natuurwaarde. Tegelijk moet zorgvuldig worden omgegaan met het karakter van het gebied. Ruimte, rust en natuurwaarde kunnen goed gecombineerd worden met recreatieve voorzieningen, zolang die dit karakter niet te veel aantasten. De Omgevingsvisie lijkt opties voor bouwen in het Noorderparkgebied uit te sluiten. Daar kunnen wij volmondig mee instemmen. Wij maken ons wel zorgen over de optie of het streven om nieuwe buitensportvelden in het Noorderpark te maken. Dat zou o.i. een sterke aantasting zijn van groen landschap en natuurwaarden. Het past ook niet bij de meer kleinschalige en natuurlijk inpasbare recreatieve functies die er al zijn. Groene sportvelden hebben (net als kunstgras) geen enkele natuurwaarde. Het zal ook een aanzienlijke (auto)mobiliteit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	opleveren tussen de wijk en Noorderpark, met een forse belasting van de Gageldijk, die binnenkort ingericht wordt als fietsstraat. **R. Participatie en informatie** Het Wijkplatform Overvecht gaat in haar zienswijze uitgebreid in op participatie en benoemt veel ervaringen en kritische punten die wij zonder meer herkennen. Veel van de stappen in het proces en inbrengen naar het programmateam (o.a. via het Procesoverleg op de Seinedreef, deelname aan bijeenkomsten van de Visiedenkers en deelname aan de brede bewonersbijeenkomsten) hebben we gezamenlijk gedaan of meegemaakt. De soms zeer kritische punten die het Wijkplatform in haar zienswijze benoemt kunnen we in de meeste gevallen als Bewonersplatform onderschrijven. Dat geldt ook voor de evaluatie van de participatie door de Werkgroep Verkeer. Naar beide zienswijzen verwijzen we. Samengevat constateren wij onderstaande hoofdpunten. In het proces van de Omgevingsvisie is veel ruimte gemaakt voor participatie, o.a. door het houden van bewonersenquêtes, bijeenkomsten met de groep Visiedenkers, brede informatiebijeenkomsten in verschillende delen van de wijk, waarbij ook ingezoomd kon worden op de ambities en mogelijke gevolgen voor de deelgebieden. Daarbij zijn zeker veel reacties van bewoners opgehaald en ook meegenomen. Deels hebben die geleid tot bijstellen of verduidelijken van de eerste conceptversies. Maar veel zaken zijn naar onze mening ook niet opgepakt, en wellicht ook terzijde geschoven omdat het niet paste in de voorkeursopties van de gemeente. ***Is er behalve gehoord ook voldoende geluisterd?*** • Vanaf het begin was duidelijk dat de keuze HOV as en verdichting langs die as als structurerend principe voor de Omgevingsvisie nauwelijks ter discussie zou komen	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Voor veel bewoners strookte deze keuzes ook niet met de eigen ervaringen en hun ideeën over wat er nodig is om een betere wijk te maken, maar de ruimte om tot echte alternatieven te komen was er (naar onze ervaring) niet of zeer beperkt • Variant 2 uit de MER is structureel onderbelicht waardoor het nauwelijks een rol kon spelen in de meningsvorming en discussies vanuit bewoners • Vraag is ook of veel bewoners dit in de veelheid van informatie zelf goed konden terugvinden en (vooral) waarderen of beoordelen op haar waarde als alternatief. • Niet specifieke beantwoording op ingebrachte punten, zeker ook in gezamenlijke overleggen van Wijkplatform en Bewonersplatform en Werkgroep Verkeer met het programmateam • Teleurstellende ervaring in uitwisseling van Adviesgroep NRU en Programmateam. Er werd weinig gedaan met de inbreng, toelichtingen over afstemming met NRU plannen bleven vaag en gaven inhoudelijk ook weinig vertrouwen over vervolg (zie ook de opmerkingen hierover in de zienswijze van de Werkgroep Verkeer) • Slechte kaarten, slecht leesbaar om meer dan een globaal idee te krijgen en te kunnen beoordelen wat er precies bedoeld wordt, wat voorstellen of gevolgen zijn • Op meerdere plekken in het document, teksten onvolledig of niet voldoende duidelijk, vooral om mogelijke consequenties in beeld te brengen.	
536	Namens Solgu heb ik een inloopbijeenkomst over de omgevingsvisie bezocht en nadere informatie gevraagd. De aanwezige ambtenaren konden slechts globaal en in grote lijnen informatie geven.	Wij zullen dit meenemen in de uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht in de diverse projecten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De hoeveelheid tekst in de documenten is te groot om voor 20 mei door te nemen terwijl de plannen grote consequenties hebben voor de leefbaarheid van mensen in Overvecht. Het is bekend dat ontwerpers te weinig kennis hebben van mensen met een beperking en bij planvorming uitgegaan wordt van de gemiddelde mens. Solgu verzoekt de gemeente om bij alle verdere planvorming eerst naar de gevolgen voor mensen met een beperking te kijken. We vertrouwen er op dat er volledig volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gewerkt. Zowel voor wonen en voorzieningen als voor de openbare ruimte. Hoewel nog niet te overzien is hoe de leefbaarheid van het nieuwe Overvecht is voor mensen met een beperking zijn er wel een aantal zaken over te zeggen. We vertrouwen er op dat u dit meeneemt in de planvorming. We hopen dat Solgu in staat wordt gesteld om met de gemeente Overvecht beter toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Hierna op hoofdlijnen onze reactie op het ontwerp-omgevingsvisie **Proces** Mensen kunnen nog onvoldoende overzien welke gevolgen alle veranderingen voor hun betekenen. Daarnaast zullen de veranderingen in vele deelprojecten worden opgedeeld met aparte projectleiders en diverse ontwerpe s, architecten en ontwikkelgroepen. Het is noodzakelijk dat allen goed van start gaan en goed geïnformeerd en geïnstrueerd worden over alle afspraken die er in Utrecht reeds zijn en verplicht worden conform die afspraken te werken: Werk volgens de Utrecht Standaard Toegankelijk en start met een goed participatieproces waarbij eerst expliciet de wensen en behoeften van mensen met een beperking worden verzameld. Zorg dat ontwikkelaars en projectleider vooraf op de hoogte zijn van reeds gemaakte afspraken over toegankelijkheid en noem deze expliciet in de omgevingsvisie.	Toegankelijkheid vraagt blijvend aandacht. In de verdere uitwerking van de omgevingsvisie in diverse projecten zullen ook de voorwaarden met betrekking tot toegankelijkheid worden meegenomen. De gemeente zal belangenorganisaties zoals Solgu hierbij betrekken en de werkgroep wonen zullen we bij concrete projecten betrekken. Bij het ontwerpen volgen we het Handboek Openbare Ruimte/ Voetpaden voor iedereen. Ontwerpen worden getoetst in de BING. Solgu is ook agendalid van de BING. Daarbij werken we op dit moment aan beleid voor de voetganger in Utrecht. In Overvecht blijft het mogelijk om met de auto te gaan en dicht bij huis te parkeren, zeker ook voor mensen die slecht ter been zijn. Alle adressen blijven gewoon bereikbaar voor wmo-vervoer. Waar nodig zijn/worden AGP's gerealiseerd. Verder zetten we vooral in op het verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit is ook voor mensen met een beperking belangrijk. Wie in de toekomst allemaal gebruik mag gaan maken van de HOV baan is nu nog niet bekend. Dat zal in de uitwerking verder worden bekeken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor het wmo-vervoer. Solgu en U op leeftijd zijn belangrijke adviesorganisaties. Wij zullen deze bij vervolgprojecten betrekken voor advies.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Wonen en voorzieningen Toegankelijkheid van nieuwbouw woningen laat nog veel te wensen over. Bouwpartijen komen eerder gemaakte Utrechts afspraken nog steeds niet na. Afspraken betreft bezoekbaar en aanpasbaar bouwen waar de werkgroep wonen de gemeente eerder op heeft gewezen. Daarnaast is het aanbod aan toegankelijke woningen voor mensen met een beperking ook nog altijd te laag en de wens is om nu bij de nieuwbouw een inhaalslag te maken. Zorg dat de woningen drempelloos aansluiten op de omgeving en zorg dat de inrichting van de omgeving voldoet aan criteria uit 'Voetpaden voor iedereen'. Solgu nodigt de gemeente uit om hierover vooraf met de werkgroep wonen in gesprek te treden. **3. Groene en prettige buurten** Veel stadsparken zijn niet of onvoldoende toegankelijk voor ouderen en mensen met een beperking. Criteria uit Voetpaden voor iedereen' uit het Handboek Openbare Ruimte worden daarbij genegeerd. We verzoeken de gemeente om hogere eisen te stellen aan het groen in alle buurten. We adviseren bij de inrichting de criteria van Groen & Handicap te hanteren. https://natuurzonderdrempels.nl/ **4. Verkeer en bereikbaarheid** Het Solgu maakt zich ernstig zorgen over de mobiliteit van mensen met een beperking in het nieuwe Overvecht. Zij zijn namelijk vaak afhankelijk van de auto of vervangend openbaar vervoer zoals wmo-vervoer (regiotaxi) en Valys. Nu is er nog voldoende parkeergelegenheid met een te beperkt aanbod van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen (AGP's). Het betaald parkeren met de inkrimping van het aantal parkeerplaatsen en de demografische ontwikkelingen zullen de druk op de AGP's alleen maar doen toenemen. Een forse uitbreiding van AGP's is noodzakelijk om Overvecht bezoekbaar en bewoonbaar te houden en mobiliteit van	

Nr.	Reactie	Antwoord
	mensen met een beprking te garanderen. Voor het vervangend openbaar vervoer stellen we voor om de HOV baan ook voor hen open te stellen en zo te voorkomen dat deze vervoersdiensten net als het andere autoverkeer via grote omwegen moet rijden. **5. Stakeholderbetrokkenheid** Betrek Solgu en U op Leeftijd bij alle deelprojecten en organiseer regelmatige bijeenkomsten met stakeholders, inclusief vertegenwoordigers van mensen met een beperking, om feedback te verzamelen en het beleid bij te sturen. Zorg voor duurzametoegankelijkheidsverbeteringen.	
537	Ik wil graag reageren op de voorgenomen plannen van een wandel-fietstunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. De nieuwe fiets- wandelroute zorgt ervoor dat de huidige verkeersstromen vanuit de tunnel bij Tiberdreef/Mr Trikade, voetgangerstunnel station Overvecht en de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan onnodig worden versnipperd en doorgeleid door **de woonwijk** Tuindorp. Huidige situatie: De wijk Tuindorp is een woonwijk waar naast 3 basisscholen, 1 middelbare school en 2 kerken geen andere diensten worden aangeboden dan het alleen huisvesten van bewoners (sociale huur, huur en koop). Faciliteiten als winkels, tankstations, huisartsen, apotheek, horeca, sportverenigingen, parkeren etc bevinden zich allen buiten de schil van de Eykmanlaan - Kardinaal de Jongweg - Mr Tripkade. Het noorden van Tuindorp kent thans een uitstekende Oost-West verbinding middels de Albrecht Thaerlaan. Deze laatste staat ook in verbinding met het treinstation Overvecht met een tunnel naar Overvecht. De wijk Tuindorp is vanuit de huidige schil op tenminste 10	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	punten per fiets/auto te benaderen van het Noorden, Oosten, Zuiden en Westen. Conclusie: vanuit het maatschappelijke nut zijn er thans geen aanwijsbare reden om de huidige in- en uitvalswegen van Tuindorp uit te breiden. <u>Bezwaar bewoners:</u> De noodzaak van deze nieuwe verbindingen is onduidelijk, temeer daar ze geen doorgaande route vormen. Nieuwe routes dwars door een kindvriendelijke woonwijk creëren lijkt om voor de hand liggende redenen ongewenst, met als uitschieter uiteraard de toenemende onveiligheid voor kinderen en (nachtelijke) overlast van doorgaand verkeer. In deel B van het ontwerp wordt "verbetering van fiets- en voetgangersverbindingen en toevoeging van ontbrekende schakels in het netwerk" als argument genoemd. Echter, er wordt nergens onderbouwd waarom deze tunnels als "ontbrekende schakels" gezien worden. In deel A wordt gesteld dat de barrièrewerking van o.a. het spoor verminderd wordt door nieuwe tunnels en bruggen. De barrièrewerking van het spoor is echter niet te wijten aan een gebrek aan verbindingen, maar aan de verschillen tussen de wijken en hun bewoners. Nieuwe tunnels zullen deze barrière niet oplossen. Als bewoner van Tuindorp fiets ik regelmatig naar voorzieningen in Overvecht en achterliggende gebieden en ervaar ik geen belemmeringen via de huidige routes. Ik verzoek u dan ook dringend het plan voor de fietstunnels te herzien. Nieuwe verbindingen zijn niet nodig en realisatie ervan zal leiden tot: - Onnodig gebruikte tunnels met overlast voor omwonenden tijdens de bouw en verspilling van belastinggeld.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	- Gebruik door de verkeerde doelgroep (fatbikes, scooters) met onveilige situaties tot gevolg. Ik hoop dat u mijn zorgen serieus neemt en het plan herziet. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat mijn inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, wil ik u verzoeken dit gedeelte van het plan te schrappen.	
538	- inzet op verkeersveiligheid door het beperken van hardrijdend verkeer juichen wij toe. Het eventueel afsluiten van buurten zou daar bij kunnen helpen en is wat ons betreft een goed idee. Daarbij is het wel prettig als de rondweg goed bereikbaar is en er ingezet wordt op goede doorstroming. Ook is het fijn als de bussen die niet als HOV bestempeld zijn doorrijden naar bijvoorveeld Centraal Station zodat een overstap niet noodzakelijk is. - we begrepen dat er ingezet wordt op het vervangen van het asfalt door klinkers. Dit hebben wij alleen mondeling gehoord en zien we niet terug in de stukken. Dit zouden we heel graag terug zien in onze wijk. Het draagt bij aan de verkeersveiligheid en uitstraling.	We werken ook aan plannen voor de rondweg (NRU en A27). De precieze lijnvoering van het openbaar vervoer moet nog uitgewerkt worden. Lijnvoering, frequentie, etc worden bepaald door de provincie en vervoerder. Hoe wij in om willen gaan met parkeren in Overvecht is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. Het aanbod deelvervoer in Overvecht is inderdaad nog relatief beperkt. We werken aan uitbreiding van het aanbod.

Nr.	Reactie	Antwoord
	- ook over een autoluwe wijk zijn wij erg enthousiast. Minder autos en parkeerplekken op straat en meer openbare ruimte voor verblijven, groen, fietsen en voetganger zou erg prettig zijn in deze door de auto gedomineerde wijk. Belangrijk is dat je nog wel dichtbij huis kan blijven parkeren. Het verminderen van autobezit en deelvervoer zouden meer gestimuleerd kunnen worden, dat is nu nog erg beperkt in overvecht. - Groen is een belangrijke waarde in overvecht en moet echt behouden blijven en het liefst versterkt worden. Dat zien we ook terug in de omgevingsvisie. Belangrijk om niet te bouwen in de kwalitatief groene zones zoals parken. Liever versterken en uitbreiden van het groen en ommetjes te creëeren zoals bijvoorbeeld een ommetje bij park de gagel, shanghaipark en klopvaart. Wij hopen heel erg dat er aan deze ambities vervolg wordt gegeven en er snel middelen beschikbaar komen om er uitvoering aan te geven.	We denken dat u reactie m.b.t. groen in lijn is met wat er nu in de omgevingsvisie staat. Het groene ommetje tussen Shanghaipark, park de Gagel en Klopvaart bestaat al.
539	In uw plan staat dat volkstuinvereniging Ons genot een zoekrichting is om van dit stuk grond 3 a 4 voetbalvelden te maken, als er op bestaande sportvelden geen ruimte gevonden kan worden. Mijn bezwaar daarop is, als dat doorgaat u een speciaal gebied op meerdere manieren kapot maakt. Bovendien bent u dan is strijd met uw eigen doelstellingen om een meer biodiverse groene omgeving te maken, sterker nog in mijn visie hebben we op het terrein van Ons Genot het beeld gecreeerd wat de raad voor ogen heeft. **Bij het ombouwen van de tuinvereniging naar een voedbalveld maakt u kapot:** 1. de biodiversiteit aan planten en dieren in onze sloten met wadies die zorgen voor wateropvang tijdens harde regenbuien bestaan uit en grote hoeveelheid aan planten en dieren. zoals de ringslang kikers salemanders; Hoe gaat u voor voldoende wateropvang zorgen in de wijk overvecht als de wateropvang op ons genot verdwijnt?	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”. Het nieuwe fiets- en wandelpad over het terrein van 'Ons Genot' waar u aan refereert moet worden gezien als een zoekgebied voor een betere

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. de veelvoud aan planten en dierenleven die zich in ons gebied bevindt (ook planten en dieren van de rode lijst); zie waarnemingen.nl gebied Ons Genot Hoe verantwoord u zich door biodiversiteit te vernietigen bij de aanleg van grasvelden. 3. de veelheid aan bomen zowel oud historisch als vele jonge fruitbomen; Hoe zal de hoofdstructuur van de bomen eruit gaan zien? Wat gebeurt er met de 4 historische bomen bij het kantine gebouw ? En wat gebeurt er met de 2 zeldzame edelzilversparren die op het terrein staan? 4. Op de vereniging zijn we 95% circulair dus er wordt weinig groenafval op ons terrein geproduceerd. 5. De vereniging heeft een diversiteit aan mensen uit alle lagen van de bevolking die samen de vereinging maken, het zijn geen individualisten die alleen hun eigen tuin bewerken. Kunt u uitleggen wat een voetbalvereniging “vermeend” meer algemeen belang is dan een tuinvereniging? 6. De vereniging Ons Genot is een mooie overgang naar het natuurpark oud zuilen. Ons genot is een deel van de corriedor tussen natuurgebied oud zuilen naar het noorderpark. Hoe wilt u de corridor funtie handhaven als Ons Genot een voetbalveld wordt? 7. De vereniging is een openbaar terrein waar niet leden welkom zijn om te wandelen en van ons park te genieten. (in uw plan wordt er gesuggereerd dat Ons Genot niet openbaar zou zijn. **Bij behoud van de vereniging zie ik dwars over het terrein een nieuwe fiets en wandelpad.** 1. Waarom is er een nieuw fiedspad nodig als rond om het tuinpark Ons Genot al fietspaden zijn ?	fiets- en wandelverbinding. De exacte ligging van een fiets- en wandelpad is vanuit de omgevingsvisie nog niet bekend. In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt hier al wel concreter op ingegaan. Zie ook --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/64684e14-958d-4da2-967d-97829ea36ac7?documentId=4c59bf07-0f83-4c1d-b2ac-5440b7a67045&agendaItemId=a36d6ae5-9a07-4207-8112-2a02f73a47e0 In het startdocument van Natuurgebied Zuilen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande fiets- en wandelpaden om 'Ons Genot' heen. Daar wordt niet uitgegaan van een fiets- en of wandelpad over het terrein heen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	2. Als er een wandelpad over het terrein komt op de manier dat het getekend is zal aan de achterkant de vereniging Ons Genot ontsloten moeten worden. Dit vergroot de onveiligheid Hoe denkt u dit op te lossen? Op basis van de bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen de omgevingsvisie Overvecht 2040 **Ik verzoek u met inachtneming van mijn zienswijze de amateurstuinvereniging Ons Genot te schrappen als zoekrichting voor sportvelden.** Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere procedure op de hoogte houdt.	
540	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van	aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.

- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.
Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug

Nr.	Reactie	Antwoord
	verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
541	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen te bevatten voor onze percelen. Wel nog	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van

Nr.	Reactie	Antwoord
	meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als tennis en voetbalvelden. Wat bijzonder is gezien het groene aangezicht wat de straat moet hebben maar ook de extra verkeersdruk wat dit op de Gageldijk genereert. Waarom wordt voor deze locatie gekozen ipv bijvoorbeeld de autoboulevard? Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel? (Gageldijk 104C). Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Maar verloopt dit via een visie?	sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.
542	Fijn dat er plannen worden gemaakt voor de wijk Overvecht en dat wij als bewoners daar een reactie op kunnen geven. Ik denk dat het heel goed is dat er een impuls komt voor de wijk. Het biedt kansen voor huidige én nieuwe bewoners van de wijk en is belangrijk voor de aanpak van het tekort aan woningen in dit deel van Nederland. Ik woon zelf ruim vijf jaar in de wijk Antoniuskwartier. Uiteraard heb ik ook een aantal zorgen. Vanuit mij zijn er zorgen over de leefbaarheid rondom de Einsteindreef als gevolg van de huidige inrichting, het toenemende verkeer en de geplande hoogbouw. De Einsteindreef is nu al een belangrijke verkeersader voor Overvecht en voor verkeer dat van en naar de stad rijdt. De huidige inrichting nodigt uit tot hard optrekken en remmen door	We streven naar een betere inrichting van de Einsteindreef. Het gaat om versmallen en bundelen en het verbeteren van de oversteekbaarheid. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is een fasering opgenomen. Voor 2030 verbeteren we de oversteekbaarheid met eenvoudige maatregelen. In de periode 2030-2035 is een herinrichting gepland. Bij het maken van de plannen voor de herinrichting zullen bewoners en andere belanghebbenden betrokken worden. De gebieden langs de Einsteindreef hebben deels de aanduiding "stedelijke buurten" en deels de aanduiding "Centrale as" of "hoogstedelijk". De omgevingsvisie geeft per kleur type gebied spelregels waarbinnen een transformatie kan plaatsvinden. Of, hoe en wanneer de

Nr.	Reactie	Antwoord
	luidruchtige auto's en motoren. Daarnaast vind ik de huidige inrichting onzinnig omdat er een groot middenstuk is dat nu nergens voor wordt gebruikt. Dat kan mooier en beter! Wanneer of onder welke voorwaarden pakt de gemeente de herinrichting van de Einsteindreef aan? Op welke manier is de gemeente van plan om de bewoners te betrekken daarbij? De Einsteindreef wordt in de Omgevingsvisie als hoog stedelijk aangeduid. Het is op dit moment moeilijk voor te stellen hoe de Einsteindreef transformeert qua woningbouw als gevolg van deze omgevingsvisie. Gaat er nog een rij gebouwen voor de bestaande bebouwing komen (dus in het bestaande groen)? Gaat er gesloopt worden op de huidige locaties en komt er hoge nieuwbouw voor in de plaats? Hoe denkt de gemeente hierover? Sowieso zal aanvullende woningbouw ook verkeer aantrekken van nieuwe bewoners. Hoe denkt de gemeente dit op te vangen in het mobiliteitsplan? Voor iedere nieuwe of getransformeerde bebouwing op de hoek van de Einsteindreef – Paranadreef zijn bezonning op de Londrinadreef (ochtendzon), alsmede inkijk en uitzicht belangrijke aandachtspunten. Hoe worden bestaande bewoners in de toekomst betrokken bij specifieke woningbouwontwikkelingen op de Einsteindreef? Het is goed dat er nieuwe HOV-verbindingen komen vanuit Overvecht naar verschillende belangrijke plekken in Utrecht (centrum, Leidsche Rijn, Science Park). Dat maakt Overvecht een stuk aantrekkelijker om te wonen én het stimuleert om het OV te pakken en niet de auto. We kunnen echter niet verwachten dat alle Overvechters van de een op andere dag massaal de auto laten staan in ruil voor een HOV-verbinding en betere fietspaden. De verbetering van het OV en de fietspaden zal alleen al nodig zijn om de toename van het verkeer enigszins op te kunnen vangen. Er zal ook flankerend beleid moeten komen als lagere parkeernormen voor de nieuwbouw, deelauto's etc.	gebieden precies gaan transformeren is nog niet duidelijk. Verandering kan zowel door middel van aanpassing bestaande bouw, sloop-nieuwbouw als door het toevoegen van nieuwe bebouwing. De omgevingsvisie biedt wel de mogelijkheid om ter hoogte van de Kaap Hoorndreef te bouwen in het groen langs de Einsteindreef. Daarbij is de ambitie dat er ook robuust en verbeterd aantrekkelijk groen blijft. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Bij de uitwerking van de omgevingsvisie in concrete projecten volgen we het Utrecht Planproces. Over ieder plan of initiatief wordt apart besloten. Bewoners, omwonenden en andere belanghebbenden worden hierbij betrokken conform de participatieleidraad 'Samen stad maken' en volgens de afspraken die vastgelegd zijn in het Wijkakkoord Overvecht.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Net zoals dat in andere delen van Utrecht al gebeurt. Hoe denkt de gemeente hierover? Ik ben ook benieuwd hoe het staat met het debat over de Noordring. Is de gemeente nog steeds voornemens om dit onderwerp met de provincie en het Rijk op te pakken? Of gaat daar niets meer gebeuren? Tenslotte wil ik nog iets meegeven over de rol van de gemeente. Mijns inziens eindigt die niet bij het neerleggen van deze Omgevingsvisie. Nee, het echte werk begint daarna pas. Het werven van ontwikkelaars, het beoordelen van plannen, het toezien op participatie én vooral ook het overzien van de integraliteit van de ontwikkelingen. Ik wil voorkomen dat we er op 10 plekken tegelijk ontwikkeld wordt zonder dat daar coördinatie of regie op zit vanuit de gemeente. Wat gaat de gemeente organisatorisch en bestuurlijk inrichten om de komende 10-15 jaar regie te voeren op de ontwikkelingen in Overvecht? Graag hoor ik daar meer over.	Er is een breed pakket nodig om tot een mobiliteitstransitie te komen. Dit heeft de gemeente opgenomen in het Mobiliteitsplan 2040. De omgevingsvisie gaat vooral in op de ruimtelijke maatregelen. Op dit moment wordt onderzocht hoe de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) er in de toekomst uit moet zien. Dit doen we samen met de provincie en Rijk en in samenhang met de plannen uit de omgevingsvisie en de plannen voor de A27. Het klopt dat het echte werk nu gaat beginnen. In de uitvoeringsstrategie onderdeel Samenwerken ontwikkelen en Samenwerken hebben we een eerste aanzet gedaan hoe we uitvoeren willen geven aan de omgevingsvisie. Als gemeente moeten we de regierol nemen zodat ontwikkelingen in samenhang tot stand komen.
543	Mijn maag draait om bij de gedachte dat het unieke stukje natuur dat Ons Genot met veel plezier en inzet van alle leden beheert, vervangen zou kunnen gaan worden door een sportterrein. Een sportterrein met -naar verwachting- kunstgras en lichtmasten en alles wat daar nog meer bij hoort. Ik zou er natuurlijk een heleboel wetenschappelijke rapporten tegen aan kunnen houden, maar ik mag aannemen dat u die zelf kunt opzoeken. Ik noem hieronder enkel de onderwerpen die mij na aan het hart gaan, om te beginnen bij de bodem. Die gaat dood onder een sportterrein, en daarmee verdwijnen niet alleen de bodemdieren, maar ook de insecten, de vogels, kleine zoogdieren etc.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als ik er een snel rekensommetje op los laat dan kom ik tot de slotsom dat de gemiddelde gebruiksduur van een sportterrein per persoon zo'n 6 uur per week is, terwijl een persoon in de volkstuin gemiddeld zo'n 10 - 20 of meer uur in de tuin aanwezig/bezig is. En bezig zijn in een tuin is bewegen van je hele lijf en leden, het onderhouden van je mentale gezondheid. Bezig zijn in de natuur is goed voor je geest en de rust en stilte die je bij Ons Genot kunt ervaren, zo vlak bij de lawaaierige stad, vind ik uniek. En dan reken ik het sociale aspect nog niet eens mee: contacten/uitwisseling tussen alle leeftijden, van kleintjes in de speeltuin tot 90-jarigen die nog steeds ! actief zijn en alles wat daar tussen zit. Wat kinderen -en volwassenen- leren op zo'n natuurterrein behelst iets meer dan één specifieke sport. Het terrein waarop Ons Genot zich bevindt is al 70 jaar een uniek natuurgebiedje met een enorme biodiversiteit. De (bodem)dieren, insecten, vogels, bomen, planten, kortom de enorme verscheidenheid aan alles wat er groeit en bloeit, is hartverwarmend. Hoe kun je dat nou vernietigen? Dat staat toch haaks op een maatschappij die er langzaam maar zeker van doordrongen raakt dat we niet zonder 'natuur' kunnen? Hoe mooi is het dat naast een 'stil gebied' een enorm biodivers terrein ligt als buffer naar het naastliggende industrieterrein? Een 'stil gebied' dat niet alleen druk bezocht wordt door wandelaars, joggers, fietsers maar ook een heuse ooievaarskolonie huisvest? Ik ben van mening dat elk individu op zijn of haar manier een stukje kan (en zou moeten) bijdragen aan een betere leefomgeving. Of dat nou afval scheiden is, minder vlees eten, aardig zijn voor je buren etc. Mijn overtuiging, mijn hart, ligt bij de natuur: het onderhouden en beter maken van de aarde. Het is op dit kleine stukje aarde dat ik voor mijn gevoel een bijdrage kan leveren aan het klimaatprobleem. Ik geloof in de (herstel)kracht van de natuur, en natuur vernietigen hoort daar wat mij betreft zeker niet bij. Ik kan op deze manier voorzien in mijn eigen, gezonde, voedsel in plaats van afhankelijk te zijn van wat er in de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	supermarkt wordt verkocht. Dat geeft mij een enorm goed en rijk gevoel. Ik wil bij deze dan ook bezwaar aantekenen tegen het feit dat de Gemeente denkt zo'n waardevol terrein als Ons Genot te kunnen vervangen door een sportterrein. Of anders gezegd: hoe denkt de Gemeente zo'n uniek biodivers terrein na 70 jaar even te kunnen verplaatsen naar een monocultuur langs de snelweg? Dat staat zoals eerder gezegd haaks op maatschappelijke ontwikkelingen en is volgens mij ook niet in overeenstemming met het eigen beleid van de Gemeente (SDG)?	
544	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening da een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een partieipatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers wanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten, Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welkereistijd ingekort worden, Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geef geen uiteenzeiting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechthrug. De onderbouwing ontbreekt miet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER 1s ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving, niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit e nemen over een mogelijke brug of een gedetailleerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2 Mobiliteit -De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond	bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	geeft aan dat Getsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij Zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. - Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug, loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervalgroute vaor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (1I)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fretsvehindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. - Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwemhad De Kwakel en Shoppingeenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid, Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. -De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen, Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? -Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing, daarvoor ontbreekt vooralsnog, Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug, Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsviswe opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. -Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op cen slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	-De ruimtes onder de J.M. de Muinek Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4, Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het ereeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen vaar een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. -Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark ts gevestigd. In het bestemmingsplan van het Nifiarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vast houdt en niet in het gebied bouwt. -Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. - De brug zal voorde veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. -Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt ven obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en teder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. - Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parcl. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken, -In het Visiedoeument Veehtoevers staat het belang beschreven van de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die daor de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de eultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	-Er is veel geïnvesteerd in het Nifarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken - Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. -De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barnère vormen in de beide parken. - Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recreatie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug, over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht mm statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: -De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toegang tot een groengebied. Door te investeren in de innchting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. - De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.	
545	Wij, de leden van Tuinvereniging "Ons Genot", komen met bezorgdheid en een gevoel van urgentie tot u over de plannen van de gemeente om het bestemmingsplan van ons geliefde tuinencomplex te wijzigen ten gunste van de aanleg van sportvelden. Dit complex, dat al 70 jaar een groene oase is, speelt een centrale rol in onze gemeenschap en herbergt een rijkdom aan biodiversiteit. Wij beheren 190 tuinen waaruit niet alleen groente en bloemen voortkomen, maar die ook onderdak bieden aan uilen, veenmollen, zangvogels, spechten, eekhoorns en verschillende soorten salamanders. Het voorgestelde plan dreigt deze biotoop te vernietigen, wat niet alleen de biodiversiteit schaadt maar ook tegenstrijdig is met het beleid van de gemeente om natuurlijke habitats te beschermen. De afgelopen decennia hebben wij, als gemeenschap van tuinders, niet alleen in onze tuinen geïnvesteerd maar ook in structuren zoals tuinhuizen, kassen en gespecialiseerde beplanting. Deze investeringen vertegenwoordigen een aanzienlijke materiële en emotionele waarde. Bovendien, zoals uiteengezet in de ontwikkelplannen voor Overvecht, is het behoud van dergelijke unieke natuurlijke biotopen essentieel voor de aantrekkelijkheid van onze wijk. Het zou tegenstrijdig en destructief zijn om dit enige unieke natuurlijke biotoop te vervangen door sportvelden, waarmee een uniek stukje Overvecht verloren zou gaan.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wij vragen daarom dringend uw heroverweging van deze bestemmingswijziging. Wij nodigen u uit om ons tuinencomplex te bezoeken, om zelf de waarde ervan te zien, niet alleen voor onze gemeenschap maar ook voor de ecologische diversiteit en schoonheid van onze wijk. Mocht het plan toch doorgang vinden, dan verzoeken wij duidelijkheid over hoe de gemeente compensatie zal bieden voor de verliezen die wij als leden zullen lijden. Wij vertrouwen erop dat u de belangen van alle betrokken burgers zult wegen en de juiste beslissing zult nemen om deze groene erfenis te bewaren.	
546	Naar aanleiding van het ontwerp omgevingsvisie Overvecht wil ik graag mijn zorgen uiten bezwaar maken tegen de geplande fietstunnels ter hoogte van de Hugo de Vrieslaan en de Prof. Van Bemmelenlaan. Mijn jongste dochter leert net fietsen en zwabbert door de straten van onze mooie wijk. Ik houd mijn hart vast als de straten drukker worden door scootertjes en fatbikes. Dit gaat zeker tot irritatie leiden. Tuindorp is erg kinderrijk, en de relatieve verkeersveiligheid is juist voor velen een reden geweest om hier te gaan wonen. Het karakter van de wijken is zodanig verschillend dat de impact op onze wijk erg groot zal zijn als dagelijks verkeer van Overvecht door onze wijk zal komen. Ook zal het mogelijk tot meer criminaliteit kunnen leiden. Dit is in het verleden al aangetoond toen de doorgang onder het spoor is afgesloten met poortjes. Dit heeft diefstal aanmerkelijk doen afnemen. Het openen van de tunnels zal deze mogelijk weer doen toenemen. Tenslotte lijkt mij dat de huidige doorgangen van Overvecht naar het centrum al voldoende zijn, dus de toegevoegde waarde is beperkt. De	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	tunnels zal voor een beperkt aantal inwoners van Overvecht de reis verkorten, en doordat je op de Tripkade en Eykmanlaan sneller kunt dan door Tuindorp is de gewonnen tijd nihil.	
547	De nieuwe omgevingsvisie voor de wijk Overvecht is een heel boekwerk geworden, wat voor een hoop mensen niet te volgen is. Voor ons als aanwonende van de Gageldijk leek het in eerste instantie geen spectaculaire plannen voor onze percelen. Wel nog meer vergroenen en eventuele opwekking van duurzame energie. En indirect meer drukte op de N230 door het omleiden van het verkeer uit de wijk en de extra bebouwing. Bij het doorspitten van de plannen schetste onze verbazing dat er in onze straat gezocht wordt naar extra sportmogelijkheden als voetbalvelden. Wellicht is buiten de plankaart mij andere ontwikkelingen ontgaan die in de bijlagen zijn gemeld. Zijn er ook ontwikkelingen genoemd/bedacht voor ons perceel 104c ? Waarom wordt er in deze visie niet eventueel gelijk met de bewoners gekeken of er wellicht nog andere bestemmingen of mogelijkheden zijn op hun perceel? Het is een heel boekwerk geworden nagenoeg onnavolgbaar voor menigeen. Gageldijk zo op het eerste gezicht geen spectaculaire plannen voor de percelen gelegen aan de Gageldijk wel samen vergroening en o.a. onderzoek opwekking duurzame energie. Door spittende kwam ik er achter dat gemeld wordt dat er plannen / mogelijkheden zijn voor 3 voetbalvelden i.v.m. de toename van bevolking Overvecht. Wellicht is buiten de plankaart me verdere ontwikkelingen voor de Gageldijk in de bijlage ontgaan. Onderzoek mogelijkheden voor onderstaand open houden voor de woning behoefte. Waarom niet;	Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Er zijn geen concrete ontwikkelingen voor uw perceel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de plannen / mogelijkheid open houden voor beperkte woningbouw langs de Gageldijk op de diverse ruime kavels die er zijn. E.a. zou best goed inpasbaar zijn. Waarom niet ; Bestaande gebouwen / schuren op Gageldijk transformeren voor wonen.	
548	De omgevingsvisie Overvecht en in het bijzonder de visie van de gemeente op on tuincomplex ‘Ons Genot’, maakt mij heel erg bezorgd. De kans dat dit prachtige complex na 70 jaar opgeofferd wordt voor een aantal voetbalvelden zou een groot verlies zijn voor Overvecht. De tuinen op het complex, maar ook de openbare ruimte rondom de tuinen bieden een fantastische recreatiemogelijkheden voor honderden inwoners van Utrecht en van Overvecht in het bijzonder. Voor velen is de opbrengst aan groente en fruit daarboven ook nog eens van belang in hun levensonderhoud. De tuinen zelf vormen bij elkaar een heel belangrijk gebied voor een grote biodiversiteit aan flora en fauna; vogels, insecten, amfibieën (er is een prachtige paddenpoel aangelegd) Zelfs eekhoorns en een gigantische hoeveelheid bodemleven. (Die je op de omringende weilanden niet meer aantreft en die dus veel beter geschikt zijn voor voetbalvelden). Ook buiten de tuinen om is het complex een geliefde recreatieplek voor ouders met kinderen in onze duurzame speeltuin (met levensgroot schaakbord o.a), een jeu d’boulesbaan, het duurzame wormenhotel voor de productie van hoogkwalitatieve compost en als geliefd wandelgebied. (Om de tuinen te bewonderen). Ons Genot is ook de plek waar tientallen vrijwilligers met plezier zorgen voor het onderhoud van de paden, speeltuin, watergangen, paddenpoel, bomen en struiken langs de paden en uiteraard het werk in de kantine en het bestuur.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Kortom het complex van Ons Genot is een fantastische milieuvriendelijke plek, een pareltje in Overvecht met een enorm belang voor milieu, duurzaamheid, biodiversiteit en recreatie. Dat moet je als gemeente Utrecht, in het belang van Overvecht te allen tijde moeten willen behouden. In het vertrouwen dat ons complex ongeschonden zal blijven bestaan,	
549	**Mobiliteitstransitie** Ik heb zelf geen auto, maar ik maak mij wel zorgen over de plannen voor het verminderen van het aantal parkeerplaatsen. 's Avonds zijn er bij mij in de straat vaak te weinig parkeerplekken, waardoor er wordt geparkeerd op plaatsen die daar niet voor zijn bedoeld. Ik heb nog geen gevaarlijke situaties gezien, maar wel onhandige. Het geeft de indruk dat het ontwerp van de openbare ruimte achterloopt op de behoeften van de buurt. Er zijn momenten waarop ik er niet onderuit kom en een auto moet lenen of huren. Op die momenten wil ik wel in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ook wanneer ik bezoek van buiten Utrecht ontvang wil ik dat ze in de buurt van mijn huis kunnen parkeren. Ik heb het geluk dat ik zelf met het OV naar mijn werk kan en dat ik de extra reistijd kan accepteren omdat ik niet graag achter het stuur zit. Dit is echter niet voor iedereen weggelegd. In de omgevingsvisie wordt gesproken over inclusiviteit, maar als er te veel beperkingen aan bepaalde vormen van mobiliteit worden gesteld, wordt juist een deel van de inwoners uitgesloten. **Energietransitie** In het kader van de energietransitie worden mogelijk windmolens en zonnepanelen gerealiseerd in Overvecht. Het electriciteitsnet ondervindt echter problemen op de piekmomenten van de productie van zonne- en windenergie, waardoor het steeds vaker gebeurt dat het	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We willen Overvecht en Utrecht als geheel graag energieneutraal maken. In Overvecht kan hier zeker een bijdrage aan geleverd worden. Dit wordt onderzocht en uitgewerkt in specifieke projecten. In de digitale beheersystemen van de gemeente staan alle soorten verharding apart vermeld met ieder een eigen onderhoudsregime. Dat zelfde geldt voor assets van water en riolering zoals infiltratievoorzieningen, riolering, gemalen enz.

Nr.	Reactie	Antwoord
	produceren van energie geld kost in plaats van oplevert. Kan er in Overvecht een bijdrage worden geleverd aan het oplossen van die problemen door mogelijkheden te bieden voor tijdelijke energieopslag, zodat we de plaatselijk geproduceerde duurzaam energie optimaal kunnen benutten en er niets van hoeven te verspillen? **Klimaatadaptieve buurten** Zijn er plannen om de ligging van infiltratievoorzieningen te registeren in het omgevingsplan en beperkingen op te nemen voor (graaf)werkzaamheden daarin? Ik weet dat in sommige gemeenten de aanwezigheid van doorlatende wegverhardingen met speciale borden is aangegeven, om te voorkomen dat ze bij graafwerkzaamheden onbedoeld worden vernield en om te voorkomen dat er materialen op worden achtergelaten/opgeslagen die de doorlatendheid zouden kunnen verminderen. Digitaal registeren met duidelijke regels voor eventuele werkzaamheden lijkt mij praktischer.	
550	**Verkeer** Heel opvallend vind ik de wegafsluitingen voor auto's (knip) in de wijken, zoals op de Tigrisdreef. Ik hoorde op een informatiebijeenkomst, dat dit is om sluipverkeer te voorkomen, dat ontstaat door de afsluiting van de Carnegiedreef voor auto's. Ik ben geen fan van de massa's auto's die nu door de stad rijden, dus in principe ben ik niet tegen een knip. Het lijkt me goed als bewoners wat gedwongen worden bv. lopend of met de (elektrische) fiets door de stad te gaan. Wel heb ik enkele vragen en tips. • De 'ring Utrecht' bij Overvecht (Karl Marxdreef/Albert Schweitzerdreef) staat nu in de ochtend al regelmatig vast. In sommige situaties moet ook de Overvechter met de auto naar een ander deel van de wijk (een oudere die naar de dokter gaat, inkopen doen voor een heel gezin, een tweedehands meubel ophalen).	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Zoals tijdens een bewonersavond gezegd gaat de vergroening van Overvecht gefaseerd, maar zijn we er ook continue mee bezig. Voor recente vergroeningsprojecten verwijs ik u graag naar de herinrichting van de binnentuin van de MIX (Camera Obscuradreef), de Orinocodreef of de Pahud de Montagnesdreef. Dit zijn herinrichtingen zoals we ze in de toekomst in Overvecht op veel meer plekken willen realiseren. Maar ook bij het verbeteren van de groeiomstandigheden van bomen kijken we steeds of er meer groen mogelijk is. (zie bijv Elbedreef en Lunenburchdreef).

Nr.	Reactie	Antwoord
	○ Hoe voorkomt u, dat de Overvechter voor deze niet vermijdbare minirit vast komt te staan in de spits op de ring Utrecht Overvecht? Ik ken in Utrecht nog geen situatie waarbij je de snelweg moet gebruiken om naar een ander deel in je wijk te komen. Met de discussie rond bereikbaarheid op de Marnixlaan en 't Goylaan heb ik niet zo vertrouwen meer, dat de gemeente goede inschattingen maakt over grootschalige verkeersaanpassingen. ○ Wanneer u ingrijpende maatregelen neemt door bv. de 'knip' op de Tigrisdreef, dan zou u daar misschien een campagne tegenover kunnen zetten om (elektrisch) fietsen of autodelen te leren kennen. Ik denk dan aan de mogelijkheid de vervoersmiddelen te kunnen proberen, of aan iets als de landelijke campagne 'Zo gefietst'. In Overvecht worden veel onnodige ritjes met de auto gemaakt, omdat de wijk een autocultuur heeft. Soms moet je gewoon eerst kunnen voelen, dat fietsen veel fijner is (als je gezond bent om dat te doen), voordat je andere keuzes maakt. ○ Zelf ben ik een fervent autodeler sinds 2012. Ik gebruik deelauto's van binnen de wijk Overvecht. Mede hierdoor maak ik bewuste keuzes voor hoe ik me verplaats. Als de Tigrisdreef wordt 'geknipt' doet dat mij enerzijds niet zo'n pijn, omdat ik 'mijn' deelauto al aan de andere kant van de knip ophaal en dan het land inga. Soms moet ik van thuis echter nog iets ophalen na de auto te hebben opgehaald. Het zou dan fijn zijn, als ik een auto aan mijn kant van de 'knip' zou kunnen gebruiken, zodat ik niet via de ring Utrecht Overvecht moet omrijden naar mijn woning om daar bv een meubel op te halen, om vervolgens weer de ring op te moeten het land in. Noordelijk van het Gagelpark staan nu echter geen deelauto's. Kunnen die er dan komen? • Wat betreft de toekomstige plannen voor de NRU, wil ik aandacht vragen voor het fietspad langs die weg (stadskant). Ik	De locatie voor de sportvelden in het Noorderpark is indicatief. Het hele Noorderpark is een zoeklocatie. Op het moment dat de huidige sportvelden niet meer voldoen gaan we pas over tot een verdere uitwerking. Nader integraal onderzoek is nodig om te bepalen of en hoe deze functie in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. De visie is om het Noorderpark beter met de stad en de wijk te verbinden. In het Noorderpark zijn een aantal nieuwe wenselijke verbindingen opgenomen (om bijvoorbeeld een kort rondje te maken). Het belang van sport en speelplekken in de openbare ruimte heeft een belangrijke plek gekregen in de omgevingsvisie. Waar sport- en speelplekken gerealiseerd worden en welke soort plekken dit zullen zijn is afhankelijk van de lokale behoefte. Ook bij nieuwbouwplannen. We kijken daarbij naar spreiding over de wijk, variatie in het aanbod en specifieke behoeften van inwoners. Voetbalveldjes zijn daarbij een optie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	fiets daar (Albert Schweitzerdreef) elke dag op 4 meter van auto's die 80km/h rijden. Fietsen is gezond en ik vind dat het verder bevorderd moet worden, maar ik vraag me af, of dit fietspad wel direct langs deze zeer drukke weg moet liggen. Deze weg is eigenlijk een stuk ring Utrecht en ik maak me zorgen wat het effect op mijn gezondheid is/zal zijn vanwege al het fijnstof dat ik dagelijks inadem. Ik wil graag meegeven, dat ik een route meer de wijk in, veel gezonder zou vinden. **Groen/bouwen** • Op een informatiebijeenkomst over de Omgevingsvisie vroeg ik hoe snel de verdere vergroening van de wijk Overvecht zou kunnen, als het gaat om het vergroenen van brede stoepen (uitgaande van: Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, p53, Klimaatadaptieve buurten). Ik kreeg een eerlijk en reëel antwoord, dat dit gefaseerd gaat en niet meteen kan, o.a. door weerstand van bewoners. Dit stelde mij enigszins teleur. Ik zie in mijn omgeving ware tegeleilanden langs de weg, die geen nut lijken te dienen voor spelen of activiteiten, en die na vergroening snel een oplossing zouden bieden bij hittestress, biodiversiteitsverlies, gevoel van welzijn en waterberging. Zou de gemeente nog eens kunnen kijken of deze kansen sneller verzilverd kunnen worden? • Op p49 van de Ontwerp Omgevingsvisie Overvecht Deel A, staat bij kopje 'Meer ruimte voor veldsport', dat het Noorderpark voor veldsport een zoeklocatie is. Dit is op de kaart noordwestelijk van de fietsbrug naar het Noorderpark. Ik ben zeer voor sportmogelijkheden, alleen vraag ik aandacht voor de rust die (de omgeving van) dit zoekgebied biedt aan inwoners van Overvecht en aan de natuur. Er wordt veel gerecreëerd in het park, en het is de dichtstbijzijnde mogelijkheid de drukte van de stad even te ontvluchten. Als er tot laat geluid, licht en autoverkeer door de sporters komt,	

Nr.	Reactie	Antwoord
	maak ik me zorgen, dat het rustige karakter van dat stuk van het Noorderpark verloren gaat. Door de lange structuur van de weilanden, kun je nu alleen een korte ronde vlakbij de stad, of gelijk een heel lange ronde de polder in, lopen. Uitbreiding van wandelroutes door weilanden, zou recreanten mogelijkheden bieden verder van een eventueel sportveld te recreëren, wat hen dan meer rust zou bieden. • Toen ik in de jaren ’90 in Rotterdam woonde, in Lombardijen, waren er bijna bij alle flats voetbalveldjes, waar ik veel kwam. Als ik in Overvecht Noordoost rondloop, zie ik veel kinderen letterlijk op straat spelen. Er zijn in mijn buurt, noordelijk van het Gagelpark, eigenlijk geen voetbalveldjes. Graag vraag ik bij alle nieuwbouwplannen ook aandacht voor voldoende voetbalveldjes, zeker nu er nog meer bewoners komen. Dit draagt bij aan beweging en wellicht vermindert het verveling onder kinderen/jongeren.	
551	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zullen wij onze zienswijze met u delen. Nadat we zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen we dat doen aan de hand van de thema’s Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. Maar eerst moet het van ons hart dat de brug zoals die nu ingetekend is rakelings langs ons huis = Vechtdijk 113 = loopt en door onze tuin. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. 1. **Ontbrekende onderbouwing**	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Het lijkt er op dat de route van nergens naar nergens gaat. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit**	voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig	

Nr.	Reactie	Antwoord
	tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen	

Nr.	Reactie	Antwoord

voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Maar ook als ruimte om gezellig samen te komen en voor sporters en clinics - zoals wij - om bij regen te schuilen. Niet alles moeten we meteen negatief framen. Maar een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische

Nr.	Reactie	Antwoord

hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. Er zijn daar heel veel mogelijkheden, met speelplekken, rust en recreatie, horeca op een paar boten op de vecht. Je kan er nu al heerlijk wandelen onder de bomen, vooral als het heet is in de zomer. De hoek om, tussen waterzuivering en benzinestation zou het wandelpad dat nu kapotgemaakt is, hersteld kunnen worden. Hier liggen nog veel kansen om er wat moois en gezelligs van te maken. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
552	In dit ontwerp is een mogelijke brug over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat de onderbouwing van het waarom en de voordelen van een dergelijke brug ontbreekt en verzoek u om deze aan te leveren. Hieronder zal ik puntsgewijs mijn zienswijze onderbouwen. 1. **Ontbrekende onderbouwing van de verwachte impact van de brug** In de Omgevingsvisie wordt slechts een algemene onderbouwing genoemd voor het plaatsen van een nieuwe brug. De hypothese is dat een extra brug zal bijdragen aan een betere verbinding en bereikbaarheid. Echter: • Een objectieve onderbouwing, gebaseerd op data en onderzoek, over het waarom van een extra brug en de verwachte effecten op de verbinding en bereikbaarheid van de nieuwe brug ontbreekt. • Een uitgebreide analyse van en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug en de verwachte voordelen van een extra brug, ontbreken. • Een nieuwe brug kost meerdere miljoenen euro. Een dergelijke investering moet worden afgewogen ten opzichte van andere opties voor investeringen, zoals investeren in duurzaamheid	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door

Nr.	Reactie	Antwoord
	van woningen in Overvecht en Zuilen, en het verminderen van gezondheidsverschillen in de wijk Overvecht. De afweging waarom een brug meer meerwaarde heeft ten opzichte van andere investeringen, wordt onvoldoende duidelijk. 2.Mobiliteit • Volgens de Omgevingsvisie is betere bereikbaarheid en verbinding tussen Zuilen en Overvecht de belangrijkste reden voor een extra brug. Er is echter geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Daarmee is de verwachting dat een nieuwe brug hier aan bijdraagt onvoldoende onderbouwd (zie punt 1). • De mobiliteit op het water zal fors negatief beïnvloed worden. Het waterverkeer op de Vecht is de afgelopen jaren flink toegenomen. Steeds meer pleziervaart weet de weg naar Utrecht over de Vecht te vinden. Daarnaast is met de oprichting van de Vechtse Roeivereniging Zuilen het nog drukker geworden op dit deel van de Vecht. Door het toevoegen van een brug zal de doorvaart voor dit waterverkeer negatief beïnvloed worden en zullen er opstoppingen ontstaan wat tot onveilige situaties kan leiden. 3.Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren: • Een extra brug zal vooral extra verkeer geven van brommertjes en fatbikes. Dit zal voor overlast gaan zorgen en kan tot onveilige situaties leiden.	het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zal de verkeersdruk op de, de reeds zeer drukke, Vechtdijk vergroten wat ook weer tot onveilige situaties zal leiden. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • De veiligheid op het water zal afnemen. Dit gedeelte van de Vecht is in toenemende mate een populaire locatie om te suppen, te roeien en te kanoën. Door het toevoegen van een brug, neemt de kans op opstoppingen rondom die brug met pleziervaart toe, waardoor de veiligheid voor andere watergebruikers afneemt. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4.Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust voor dier en mens wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren en woonbotenbewoners in de omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten wachten en voor elkaar moet gaan uitwijken (zie ook punt veiligheid) waardoor de Vecht minder aantrekkelijk wordt als locatie om te genieten van de natuur. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. 5.Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Deze vereniging is hier gevestigd na jarenlang overleg met de gemeente Utrecht en URV Viking. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk, getuige de vele bezwaren voor extra bruggen over het Merwedekanaal, en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Het plaatsen van een brug over dit deel van de Vecht staat daarmee haaks op eerdere besluiten van de Gemeente Utrecht. • Zoals bij de punten Veiligheid en Natuur reeds benoemd werd, zal een extra brug tevens de recreatie mogelijkheden	

Nr.	Reactie	Antwoord
	verminderen voor suppers, kanoeren, vissers en gemotoriseerde pleziervaart. **6.Ontbreken van alternatieven** In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over alternatieven om de verbinding en bereikbaarheid tussen Zuilen en Overvecht te vergroten. Dit sluit aan bij het eerste punt waar ik aangeef dat een goede onderbouwing en analyse van het huidige plan ontbreekt. Samenvattend ben ik van mening dat de redenen en voor -en nadelen van een extra brug over de Vecht onvoldoende uitgezocht en uitgewerkt zijn in de Omgevingsvisie Overvecht.	
553	Op de tekening staat bij het sportpark Vechtzoom een ster. Dit houdt in dat jullie kansen zien voor nieuwe voorzieningen. Wat verstaan jullie onder "voorzieningen"? Vooruitlopend op het antwoord zijn wij ervoor dat dit enkel sportvoorzieningen blijven. Daarnaast wat vragen/opmerkingen over verkeer en veiligheid in onze wijk (Antoniuskwartier): 1. Wij wonen op de Campinasdreef. Eerder hebben we met de gemeente gekeken naar de veiligheid in het Antoniukwartier. Er is een oversteek gemaakt (dmv lijnen op de parkeervakken). Deze oversteek is allerminst veilig en zeer onduidelijk voor weggebruikers. Kan daar wat aan gedaan worden? 2. Destijds werd aangegeven dat het omlaag brengen van de snelheid naar 15 of 30 km per uur op dit parkeerterrein niet mogelijk was omdat het een doorgaande weg betreft. In de plannen lezen we dat jullie nu wel streven naar het omlaag brengen van de snelheid. Graag zien we dat dit ook hier wordt toegepast (zoals we dat bij winkelcentrum Overvecht nu ook toegepast zien). Het liefst hier natuurlijk 15 km per uur.	Voor sportpark Vechtzoom geldt dat wij kansen zien om voorzieningen voor sport- en bewegen toe te voegen evenals voorzieningen die het mogelijk maken dat het sportpark breder voor de wijk ingezet kan worden. 1. Een tijdje geleden is met bewoners naar de verkeerssituatie gekeken. Er zijn toen met beperkte middelen enkele aanpassingen, waaronder deze oversteek, gedaan in de buurt. De snelheid en de hoeveelheid autoverkeer (alleen bestemmingsverkeer) geven geen aanleiding voor verdere aanpassingen. 2. Inzet is dat heel Overvecht naar 30 (of 15) km/uur gaat, met uitzondering van de Einsteindreef, Brailledreef en Fraciscusdreef. 3. Alleen op de Achttienhovensedijk is fietsen toegestaan. Wij zullen de bebording nog een keer controleren. Voor alle sport- en speelplekken geldt dat wij bij nieuwe aanleg of renovatie van bestaande plekken kijken op welke manier de invulling goed aansluit bij de mensen die in de wijk wonen en de behoeften die zij

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. De paden rond deze wijk (richting de vecht) zijn ook toegestaan voor fietsers. Dit is echter enkel aangegeven met een bordje aan de kant van de Vecht (niet bij de sportvelden en niet bij de Paranadreef). Dit leidt nog steeds tot onduidelijkheid en vervelende situaties. Kunnen jullie op de andere plekken ook borden plaatsen? En als laatste, onder de noemer "prettige buurten". In onze wijk wonen veel jonge kinderen. Deze zijn wel iets ouder aan het worden. Zou het in de plannen mogelijk zijn om - bv in het park achter de sportvelden - speelgelegenheid te ontwikkelen voor de doelgroep 8-12 jaar. Denk aan skaten, bmx parcours, obstacle / fitness achtige toestellen oid?	hebben. Wanneer er veel oudere kinderen of jongeren wonen, zullen we daar bij de inrichting rekening mee houden. Bij het ontwerpen van sport- en beweegplekken betrekken we daarom ook de gebruikers en inwoners in de omgeving van de plek.
554	Wij wonen al ruim 33 jaar in Overvecht in een koophuis en we hebben voor Overvecht gekozen, vanwege de ruimte die er is, mede dat we goed kunnen parkeren, omdat mijn man een bedrijfsauto heeft. Naast dat we een privé auto hebben. Verkeer Daarom ben ik erop tegen dat er parkeerplaatsen gaan verdwijnen. Er is veel vandalisme in Overvecht en als je je auto verder dan je huis moet parkeren, vergroot dat zeker niet je woonplezier en kun je ook je auto niet meer goed in de gaten houden. Ik verwacht dan toename van vandalisme. Omdat de sociale controle dan vermindert . Mijn man heeft een bedrijf en heeft zijn auto nodig. Als hij straks heel lang in de file staat om de wijk uit te komen, vergroot dat niet het woongenot en file geeft veel overlast voor de buurt (geluid en luchtvervuiling. Ook ben ik tegen parkeervergunningen. Er is ruimte genoeg om te parkeren in Overvecht. Het is een beslissing om de bewoner op kosten te jagen. Dat onze zoon die nog bij ons woont, omdat er te weinig betaalbare woningen zijn. ook voor zijn werk een auto heeft, extra zou moeten betalen is ook bewoners weer op kosten jagen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De bereikbaarheid door nood-&hulpdiensten is een randvoorwaarde. Eventuele verkeersmaatregelen worden zo gemaakt dat nood-&hulpdiensten er altijd langs kunnen, bijvoorbeeld over een busbaan. Een gemengde wijk biedt ruimte aan verschillende doelgroepen qua bijvoorbeeld inkomen, leeftijd en gezinssamenstelling. Tegelijkertijd is het belangrijk om aandacht te hebben voor leefstijlen. Voor mensen die

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik werk in Utrecht. In de wijk Zuilen. En ik kan nog fietsen. Maar ais dit niet meer kan door blessures en beperkingen e.d. dan zou ik graag met de auto willen. Maar als dit niet meer kan door files en dat ik moet gaan betalen op mijn werkplek dan word ik hele ontevreden bewoner . Het verkeer veiliger maken, kan ook op andere manieren dan het verkeer terug te dringen. En ook afsluitingen van wegen leidt m.i. alleen maar tot meer files en luchtvervuiling. En hoe snel kunnen de hulpverlenende diensten, (politie, brandweer en ziekenauto) nog bij de bewoners komen, als wegen worden afgesloten. En als je nu kijkt naar de Marnixlaan, is het gewoon gevaarlijk. Door de files rijden politie en zieken-en brandweerauto's over het fietspad. En kost het hen meer tijd om bij de bewoners te komen. Onverantwoord. Wonen Ik geloof niet dat verschillende soorten huizen bij elkaar moeten staan, waardoor bewoners met verschillende gewoonten, normen en waarden door elkaar heen wonen. Dit gaat niet werken m.i. en vergroot ook niet het woongenot. Mensen met verschillende achtergronden en leefwijzen hebben verschillende gewoonten, wat heel erg kan gaan botsen en de sfeer in de buurt kan verpesten. Er is een tekort aan sociale woningbouw. Vrije sector kan vragen wat ze willen. Mensen die in Overvecht opgegroeid zijn voorrang geven op een huis , vind ik een goed idee. Wij hebben nog een zoon van bijna 30 jaar wonen in ons huis, omdat er geen betaalbare woningen zijn, zowel koop als huur. Er zijn plannen om voor ons huis een gebouw neer te zetten. (Rhonedreef 40) Een cultureel centrum. Wij zitten al behoorlijk ingebouwd tussen hoge en lage flats. . Als wij uit kijken op een gebouw	behoefte hebben aan een rustige omgeving, is het niet prettig om in een omgeving met veel drukte te wonen. Sommige mensen vinden het prettig om veel met buurtgenoten te ondernemen, en anderen hebben daar minder behoefte aan. Hier zal bij de uitwerking in concrete projecten dan ook aandacht voor zijn. Als door besluiten van de gemeente de waarde van uw woning daalt, heeft u recht op nadeelcompensatie. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Het Noorderpark is een zoekgebied voor het opwekken van hernieuwbare energie. Pas na onderzoek zal blijken of de locatie echt geschikt is. Windmolens kunnen voor het grootste deel goed worden hergebruikt, maar de wieken vormen vaak nog een uitdaging. Er is wel veel innovatie bij windmolenfabrikanten waardoor ook de wieken in de toekomst beter hergebruikt kunnen worden. Als gemeente kunnen we eisen stellen aan de leverancier van windmolens op het gebied van duurzaamheid en hergebruik.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wat hoger is dan het gebouw wat er nu staat, is er sprake van planschade. (Verminderd woongenot door slechter uitzicht, minder zon in de winter en daardoor vermindert de waarde van ons huis) Energie Bewoners van het gas af. Dat is toch achterhaald. Bewoners op kosten jagen. Er is gas genoeg in de wereld. En dat er een klimaatprobleem of CO2 probleem is, daar zijn kritische wetenschappers het helemaal niet mee eens. Verdiep jullie daar eens in en neem niet alles zo klakkeloos aan wat er gezegd wordt door de overheid. Windenergie in het Noorderpark. Als je blieft niet. Er is al heel veel kritiek op windmolens voor de natuur, vogels met name. Ook dat het niet duurzaam is. Wat te doen met de windmolens als ze niet meer werken. Heel veel afval. En wat er voor nodig is om molens e.d. te bouwen. En het verpest het zicht in het park. Het mooiste stuk in Utrecht bederven met windmolens, niet te geloven dat dit in het plan staat.	
555	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
556	1) Er worden opties onderzocht voor sportvelden en of volkstuintjes in het Noorderpark. Dat moet inhouden dat ook bewoners en bedrijven meer mogen in de toekomst in het park. Het kan niet zo zijn dat zij geen gebiedsontwikkeling kunnen doen en de gemeente wel het slagenlandschap en de openheid mag veranderen omdat zij als monopolist op het gebied van regelgeving zichzelf en haar eigen plannen voortrekt. Ik ga er dan ook vanuit dat nieuwe initiatieven ruimhartig worden toegestaan ofwel dat de gemeente er voor zorgt dat het gebied blijft zoals het nu is. Graag uw visie hierop. 2) Het gebied van podler de Gagel is toegewezen als natuur en extensieve ecreatie. Het gebied polder Ruigenhoek (tussen St. Antoniedijk/Kanonsdijk en tuincentrum Steck is aangewezen voor recreatie. Eventuele bebouwing voor tuintjes/sportvelden etc zou dus aan die zijde moeten plaatsvinden en niet in het meer agrarische of natuur deel tussen Antoniedijk en Fort de Gagel. Het terrein waar Soenda plaatsvindt zou zer geschikt kunnen zijn voor sportvelden. 3) Zonnevelden leiden niet tot vergroening, maar tot verdwijnen van weidevogels en bodemleven. Daarnaast is het een vreselijke aantasting van het landschap. Ik heb zeer zwaar bezwaar tegen zonnevelden in onze polders. Idem windmolens! 4) Het afsluiten van doorgaande routes, het weghalen van parkeermogelijkheden en het wensdenken van GL dat iedereen met de bakfiets door de stad gaat fietsen is niet reëel. Oudere en minder-mobiele mensen worden hier de dupe van. Ook het versmallen van de Einsteindreef is zo'n bizarre optie. Dat levert veel vertraging, irritatie en agressie op, net zoals bij de Marnixlaan en de Cartesiusweg, zonder dat het milieuwinst oplevert. Stop met het auto-pesten.	1-3. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 4. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Oudere en minder-mobiele mensen zijn naast autogebruik juist ook gebaat bij verbeteren van lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	5) Een mooie andere optie voor voetbalvelden is het voormalige terrein van VSK, tussen Schuurman caravanstalling en Fort de Gagel. Hier heeft jarenlang een voetbalaccommodatie gelegen. 6) U heeft Staatbosbeheer niet betrokken in uw plannen, zij zijn een belangrijke steekhouder in het gebied. Ik zou u willen vragen hen te consulteren en hun adviezen mbt het landschap en onze polder in acht te nemen. 7) Mocht u besluiten de boeren weg te kopen, dan zou hun locatie allereerst toe moeten vallen aan een stads(leer)boerderij om kinderen te laten zien hoe voedsel wordt gemaakt, van akkerbouw, tuinderij en veeteelt. Met een blote-voetenpad en een doorloop naar de natuur. 8) In uw plannen staat dat u gaat zorgen voor meer groen. Dat KAN niet als er zoveel groen gaat verdwijnen voor woningbouw, zonnepaneelvelden en sportvelden. Het is een soort Greenwashing van plannen wat niet netjes is.	betekent bijvoorbeeld ook mogelijkheden voor gebruik van bijvoorbeeld een rollator en scootmobielen. 5. Bij de verkenning van mogelijke locaties voor sportvelden in Noorderpark/Ruigenhoek zullen meerdere opties in beeld worden gebracht. Deze locatie kan daar mogelijk in mee worden genomen. Kanttekening daarbij is dat dit stuk niet binnen de gemeentegrenzen van Utrecht valt, maar onderdeel is van de gemeente Stichtse Vecht. 6/7. Dank voor uw adviezen. 8. Overvecht is een groene wijk maar er kan in de wijk meer groen toegevoegd worden, ook in combinatie met woningbouw. De ruimte voor vergroening kan je in de buurten bijvoorbeeld vinden door rijbanen te versmallen, onnodige verharding weg te halen of door ongebruikte parkeerplaatsen te verwijderen. Daarnaast willen we versnipperde groenstroken meer aaneengesloten laten worden en zetten we in op de verbetering van de kwaliteit van het groen, voor mens en dier. Bij nieuwbouw kan onder of in het gebouw geparkeerd worden waardoor in de openbare ruimte meer ruimte vrij komt om te vergroenen en we zetten in op het maken van groene daken en gevels. Soms gaat nieuwe bebouwing ten koste van bestaand groen. In dat geval kan op andere verharde of bebouwde delen van de wijk waar geen bebouwing mogelijk is wel vergroend worden.
557	Als een bewoner van de wijk overvecht geef ik door dat ik niet tevreden ben met de omgevingsvisie van onze wijk overvecht. Ik woon in 10 verdieping flat op de kasaidreef, als ik van mijn balkon kijk zie ik alleen klein stukje groen en andere flat van 10 verdieping ik kan de lucht bijna niet zien, en jullie hebben een plan om meer te bouwen op de	Wij betreuren dat u niet tevreden bent met de omgevingsvisie Overvecht. Het toevoegen van bebouwing langs de Carnegiedreef heeft meerder doelen (zie hoofdstuk Overvecht 2040 in de omgevingsvisie). Nieuwbouw zal zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving met

Nr.	Reactie	Antwoord
	carnegiedreef, op dat moment wordt het slechter voor onze uitzicht en voor onze ogen. dat maakt ons serieus om ven de wijk weg te gaan. In de omgevingsvisie zie ik dat overvecht wordt eilanden elke eiland heef een ingang en een uitgang, dat is helemaal niet goede oplossing voor de verkeersveiligheid en de milieu, het kan met andere makkelijke manieren oplossen. Er naast er zijn veel mensen in de wijk met beperking wonnen die veel bezoek naar het ziekenhuis hebben, en veel medewerkers als vakmannen de moeten makkelijk naar hun werk rijden, met de nieuwe visie gaan ze meer snel rijden om hun werk op tijd te starten, we wonnen in het tijdperk van snelheid, waarom gaan we veel blokkeren.	bestaande bewoners, daarbij houden we o.a. rekening met een minimaal benodigde bezonning (met bezonningsstudies). Hoe en wanneer er gestart wordt met plannen maken is nog niet duidelijk. Wel is de ambitie om bij elke ingreep bredere wijkverbeteringsdoelen voor de bewoners inwoners te realiseren. Het kan inderdaad betekenen dat voor sommige mensen het uitzicht minder wordt. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
558	Ik vind het autoluwer, groener en leefbaarder maken van Overvecht een heel goed idee!!! Ga zo door! Hoe minder auto's hoe beter. Wel heb ik vragen bij de 'rode gebieden', is hier ook gekeken naar woningtype? Ik woon in rood gebied in een flat van 8 hoog met een niet megagroot plantsoen voor de deur. Hoeveel kan daar nog verdicht worden? Als ik 1 minuut naar het oosten fiets staan daar vervallen appartementje van 3-4 hoog, is daar niet meer kans voor verdichting?	Dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie Overvecht Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen .

Nr.	Reactie	Antwoord
559	Deze wordt verkocht als een prachtige transitie naar een mooi, groen en leefbare wijk. Dit zou ook allemaal met instemming van de bewoners zijn gedaan. Hier is niets van waar. Niemand in de wijk juicht dit toe! De plannen maken juist het zeer moeilijk om hier te leven. Veel straten gaan op de schop, wegen worden afgesloten of opgeheven, meer reistijd tijd, omleidingen, auto ver van huis enz enz. Dit is niet waarvoor ik in Overvecht ben komen wonen, gezin heb gesticht enz. De versmalling van Marnixlaan en de vertraging die dit veroorzaakt, langere reistijd en veel stilstaan, geeft al een inkijk hoe erger dit wordt. Ik ben eerder in Amersfoort, dan in Kanaleneiland. Dat kan toch nooit goed zijn voor het groen en milieu. Dichterbij werken is alsof men een keuze heeft. Daarnaast moet ik gemiddelde 3x per week mijn kinderen naar school brengen om de OV onbetrouwbaar is en vaak te laat komen. Ik heb gezinswoning gekocht waarbij in mij straat kan parkeren, camera's om mijn bezittingen in de gaten te houden. Dat wordt te niet gedaan. Betaald parkeren is die ingevoerd gaat worden is al een ramp aan zich. En dit maakt het niet beter op. Het lijkt er meer op dat de wijk getransformeerd wordt voor GroenLinksers en milieufanaten, want leefbaar wordt het niet. Ik pleitte al tijden voor drempels in mijn straat vanwege de hoge snelheid van busjes en jonge gastjes in snelle auto. Dat was allemaal onmogelijk. Er rellen een paar jochies bij het winkelcentrum en de volgende dag werden er daar een paar geplaatst. Hoezo leefbaar? Alleen wanneer het uitkomt?	Wij zijn ons ervan bewust dat sommige keuzes in de ontwerp omgevingsvisie grote zorgen geeft bij bewoners, zoals bijvoorbeeld het afsluiten van sommige doorgaande wegen. Wanneer mogelijk, is de ontwerp Omgevingsvisie aangepast op wat mensen in Overvecht belangrijk vinden. In het participatieverslag is te lezen hoe we daarmee zijn omgegaan. Soms zijn echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege stadsbrede belangen (bijvoorbeeld woningen bouwen tegen de woningnood). Of omdat vanuit onderzoek keuzes zijn gemaakt om de wijk toekomstbestendig te maken (bijvoorbeeld vergroening en verkeersveiligheid). Inzicht in wat Overvechters belangrijk vinden heeft geholpen om een weloverwogen belangenafweging te maken. Er is echter nooit sprake geweest dat de keuzes op basis van volledige instemming van bewoners gemaakt zouden worden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Alsjeblieft zeg! Dit is niet waarom we de leden hebben gekozen. Laat ons leven zoals we willen. Bouw een nieuwe wijk experiment daar. Men die daar komt wonen, kiest er dan zelf voor!	
560	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.	
4.	**Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
561	In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke,

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans	recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor	

Nr.	Reactie	Antwoord

passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele

Nr.	Reactie	Antwoord
	waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal

Nr.	Reactie	Antwoord
	industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
562	Wij willen graag reageren op de mogelijke gewenste wandel en fietsroute die in onderstaand figuur (Omgevingsvisie Overvecht 2040 d.d. april 2024, pagina 28) is weergegeven waarbij via een tunnelverbinding onder het spoor een wandel/-fietsroute wordt gecreëerd tussen Overvecht en Tuindorp (nabij het Rietveld College).	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	 De fietsroute zorgt ervoor dat er verkeersstromen tot gang komen vanuit Overvecht naar het Gerrit Rietveld college, Winkelcentrum de Gaard en het centrum van Utrecht. Deze fietsstromen ontstaan omdat de fietsroute dan bijna 3 minuten korter wordt. Vanuit die optiek is wat voor die tunnel te zeggen en lijkt het macro beleid waardoor deze tunnel er mogelijk komt, fietsvoordelen te bieden. Als je de situatie hier micro belicht zie je dat dit voordeel ten kosten gaat van woongenot en (fiets)veiligheid. Het woongenot wordt benadeeld doordat de nu rustige en kindvriendelijke wijk Tuindorp minder rustig en kindvriendelijk zal worden door het toenemend aantal fietsers. Als je de verkeersstromen ziet (Rietveld College en Centrum), zal dit hoofdzakelijk door jeugd worden gebruikt die veelal – zeker in groepen – luidruchtig kunnen zijn. En zich daarbij zowel op fietsen, fatbikes, brommers als scooters verplaatsen. Door deze potentieel grote verkeersstromen zal de veiligheid voor kleine kinderen, die in groten getalen in de wijk samen	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	buiten spelen, sterk afnemen. Het is de rust en kindvriendelijkheid van de wijk die ons heeft doen besluiten naar Tuindorp te verhuizen. De rust in de straat is echt een woongenot. Het is zo rustig dat kinderen regelmatig op straat spelen, wat voor ons een specifieke reden was om naar Tuindorp te verhuizen. Met het oog op onze kinderen, die bij ons in de straat en wijk veilig buiten kunnen spelen door het verkeer langs de wijk wordt geleid. Voor ons zijn dit daarom belangrijke punten, wat met een fietsroute door jouw wijk en straat verstoord wordt. Daarnaast is de fietsveiligheid er niet door gediend. Allereerst staan kleine, lange tunnels niet bekend als plaatsen waar je je sociaal veilig voelt. Op dit moment zijn er rondom Tuindorp mooie en brede fietspaden aangelegd; de fietsroute uit de tunnel gaat dan door een smalle straat waar een auto en fietser elkaar maar net kunnen passeren, wat een overduidelijk nadeel is voor de fietsveiligheid, en ook makkelijk zal leiden tot incidenten tussen fietsers, automobilisten en bewoners. Kortom: een investering van tientallen miljoenen en de nodige jaarlijkse exploitatiekosten levert een fiets voordeel van 3 minuten op, maar gaat ten koste van het woongenot van Tuindorp en de fietsveiligheid van de fietser zelf. Zowel in het belang van woongenot en belastinggeld dat ons inziens onevenredig besteed wordt, als in het belang van de fietsveiligheid, willen wij u vragen dit gedeelte van het plan te herzien.	
563	Als reactie op het document ‘Omgevingsvisie Overvecht’ wil ik graag mijn zorgen en bezwaar uiten als het gaat om het aanleggen van fietstunnels, zo ook ter hoogte van de Prof. Hugo de Vrieslaan. Overvecht een groener en prettiger woonwijk maken is natuurlijk een heel positief doel. Of een tunnel ter hoogte van de Prof Hugo de Vrieslaan, gelegen op een zeer korte afstand van het fietspad langs het Gerrit Rietveld college toevoegen hier veel aan bijdraagt, vraag ik mij af. Dat een beslissing van de gemeente betekent dat een wijk	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Tuindorp), waar de beoogde doelen al bestaan, namelijk een groene, rustige, veilige wijk (waar kinderen kunnen spelen op straat!) nu een route wordt richting het centrum en daarmee juist sterk achteruit zal gaan in woongenot en veiligheid is mij een groot raadsel. Mijn indruk is dat in Utrecht bewust juist centrale fietsroutes zijn, die het fijn en makkelijk maken per fiets naar andere stadsdelen te komen. Er zijn bestaande dergelijke fietsroutes langs de Eykmanlaan en Meester Tripkade, welke in mijn ervaring prima zijn om in of uit Overvecht te komen. Qua fietsafstand zou het heel weinig opleveren qua tijd/afstand met de extra tunnels te plaatsen, terwijl het grote negatieve gevolgen zal geven voor de Prof Hugo de Vrieslaan en straten eromheen. Een smalle rustige, kindvriendelijke straat gaat nu tegen het verkeer in (!) een route worden voor doorgaand fietsverkeer, en zo ook voor snelle en luidruchtige scooters- of bijv. fatbikes. Voor voetgangers meer doorsteek routes kan ik me meer bij voortellen. Zijn er geen andere, slimmere oplossingen te bedenken ter hoogte van station Overvecht, om van Overvecht naar Tuindorp te kunnen (alleen wandelen) zonder toegang tot het station te hebben? Een tunnel aanleggen lijkt me gigantische aanlegkosten hebben en maakt het ook mogelijk om scooters en hard rijdende fatbikes e.d. doorgang te geven, terwijl je die dus naar de centrale fietsroutes wilt hebben en niet dwars door je woonwijk. Ik ben bang dat er een kloof zit tussen wat er bedacht wordt en hoe het in de realiteit uitpakt. Ik snap het bedachte beeld van hoe mensen allemaal fijn aan het wandelen en fietsen zijn in een mooie rustige, groene omgeving. Ik vrees dat de realiteit op lokaal niveau voor onze straat wordt, dat er scooters en fatbikes door onze straat scheuren, met veel geluidsoverlast en onveiligheid voor kinderen op straat. Vooral wil ik nogmaals benadrukken hoe krom het voelt dat waar men probeert te werken aan rustige groene woonwijken, dat met dit plan juist wordt tegengegaan in Tuindorp. De wereld op zijn kop! Ik hoop dat de mensen die beleid maken oplossingen kunnen bedenken die positief zullen zijn voor alle bewoners, van alle wijken.	verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
564	Wij sluiten ons aan bij de zienswijze [indiener 514] (zie bijlage). In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “ Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en

Nr.	Reactie	Antwoord
	project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen. " De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.')	specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
565	Waarom is het belangrijk dat Ons Genot blijft op de huidige plek? - natuur/biodiversiteit. Door het biologische beleid van jaren en al het werk dat tuinders hebben verzet op hun eigen tuin en het algemeen deel van de vereniging, is er een grote diversiteit aan planten en dieren die hier leven. Wilde planten, inheemse planten, bomen en struiken die een voedingsbron vormen voor insecten en zoogdieren. Er worden steeds meer bijzondere soorten gezien. Op deze plek, zo vlak bij natuurgebied Oud Zuilen, is het een prachtig groen gebied als buffer naast de bedrijvigheid van Overvecht bedrijfsterrein. Sportvelden op deze plek zijn ook een bedreiging voor het natuurgebied Oud Zuilen. Licht, herrie, auto's, dat alles verstoort het	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten

Nr.	Reactie	Antwoord
	evenwicht dat er nu is. Om maar niet te spreken over wat plastic kunstgras doet met de bodem. -Gemeenschap. Dit is een plek waar we samen werken en recreëren met mensen die je niet vanzelf tegen komt als je in je bubbel blijft. Mensen van allerlei achtergronden, opleidingsniveau, culturen, leeftijden. Heel waardevol om zo vriendschappen te zien ontstaan die het leven in de stad versterken. - Vereniging. De vereniging is nu een goedlopend, georganiseerd geheel. Dat kun je niet zomaar optillen en verplaatsen zonder heel veel te verliezen. Met klem verzoek ik u om in het belang van de natuur die al zo onder druk staat, dit stukje te behouden.	maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
566	1.Utrecht bouwt niet bij. De stad Utrecht kent in Nederland al één van de hoogste bevolkingsdichtheden. De toename van 60.000 mensen in 2040 is gebaseerd op een trend waarvan de uitkomst ongewis is. De bevolkingstoename in Nederland is afhankelijk van verschillende nationale en internationale factoren die snel kunnen veranderen. Het is in eerste plaats beter deze vraagstukken aan het rijk voor te leggen. Een beleid op spreiding van de bevolking in Nederland is wenselijker om de regio’s waar krimp is leefbaarder te maken en de bevolkingsdruk en daarmee druk op de kwaliteit van leven in de Randstad af te laten nemen. 2.Het realiseren van meer groen, duurzaamheid, 5000 woningen en 3000 banen kan niet tegelijkertijd gerealiseerd worden aangezien vergroening en verduurzaming inherent vergen dat er niet meer, maar juist minder woningen (en daarmee samenhangend banen volgens de omgevingsvisie) gerealiseerd kunnen worden.3 De wijk Overvecht bevatte in 2023 een inwonertal van 34.910.4 Bij het realiseren van 5000 woningen zal dit inwonertal minimaal oplopen tot 39.910.5	1. Wij hebben kennis genomen van uw reactie. Voor de omgevingsvisie hebben we te maken met het huidige rijks-, provinciaal, en gemeentelijk beleid. De omgevingsvisie geeft hier verder invulling aan. 2. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen en 3.000 arbeidsplaatsen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht bevat 8,84 km2. Bij het realiseren van 5000 extra woningen zou dat betekenen dat er 4514 inwoners per km2 zouden komen te wonen. Dat houdt in dat Overvecht minimaal een bevolkingsdichtheid zou krijgen die negen keer hoger ligt dan het landelijk gemiddelde.6 Beter zou het zijn het te bouwen aantal woningen drastisch te verminderen om daarmee de duurzaamheidsdoelstellingen beter realiseerbaar te maken. 3.De meeste mensen in Overvecht zijn al werkzaam. Het probleem is niet banentekort maar een woningtekort. Voorzieningen voor werkgelegenheid in Overvecht zijn niet nodig. Mensen moeten kansen hebben te participeren in de Nederlandse economie, ook als ze in Overvecht wonen. Werkgelegenheid laat zich ook niet plannen door een Nederlandse gemeente omdat Nederland geen planeconomie heeft. De markt bepaalt waar er banen zijn en wat die banen behelzen. Flexibiliteit van de arbeidsmarkt is een van de succesfactoren voor de Nederlandse economie van het verleden en in de toekomst. Het geforceerd plannen van extra banen in de wijk staat daar haaks op. 4.Hoogbouw zoals voorzien in de hoogstedelijke en stedelijke buurten (tot 70 meter) is niet optimaal omdat die (uiteindelijk) sociaaleconomische zwakkere mensen huisvesten, omdat mensen uit de middenklasse niet in hoogbouw willen wonen. De middenklasse is instaat zich te onttrekken aan beperkingen in mobiliteit (bij realisering van de visie) en omdat deze groep zich niet neerlegt aan het inperken van hun welstand. Hoogbouw en de daarmee samenhangende congestie trekken criminaliteit aan. Al jarenlang blijken gebieden met hoogbouw in Overvecht, probleemgebieden te zijn. Het planologisch en sociaaleconomisch beleid moet zich derhalve richten op het verbeteren van de situatie met laagbouw als basis. 5.Hoogbouw bij station Overvecht zorgt voor meer verkeerscongestie waar in de huidige praktijk al problemen mee zijn, daarom is het beter af te zien van hoogbouw bij het station. Het toevoegen van extra hoogbouw in het stationsgebied, winkelcentrum en Overvecht-Noord zullen deze problemen verergeren.	Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Met de omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. Ook zien we verdichting als middel om voorzieningen in de wijk te behouden en te versterken. 3. We delen uw standpunt dat het woningtekort een probleem is. Over voorzieningen voor werkgelegenheid denken we anders. Juist door ruimte te reserveren en in te plannen voor voorzieningen voor werkgelegenheid, zorgen we dat bewoners van Overvecht, Utrecht en de regio in hun levensonderhoud kunnen voorzien en zich professioneel kunnen ontwikkelen. U stelt terecht dat we daarbij niet zonder de markt kunnen. De marktpartijen en bedrijven bepalen immers waar zij zich vestigen en waar zij uitbreiden. Utrecht heeft onder andere dankzij de

Nr.	Reactie	Antwoord
	6.Stedelijke verdichting zorgt voor een minder goede leefomgeving bij naburige straten. Mensen kunnen niet meer parkeren terwijl de mobiliteit cruciaal is om bij het werk te komen, werk dat vaak niet goed met het openbaar vervoer te bereiken is. Gevolg is dat deze mensen wegtrekken door de waardevermindering als gevolg van de verdichting (denk aan bevolkingsdruk, minder daglicht door hoogbouw et cetera). 7.Als alternatief voor meer huizen moet kwalitatief gebouwd worden in het zuidwesten van Utrecht, beter bekend als Rijnenburg.7 De planning is om in dat gebied zonnepanelen en windmolens aan te leggen. Zoals in punt 8 beschreven hoeven geen zonnepanelen in natuurgebieden gelegd te worden. Daarbij staat in het hoofdlijnenakkoord van de toekomstige regering dat wordt afgezien van de bouw van windmolens op land.8 Dat maakt ruimte vrij voor kwalitatieve woningbouw buiten Overvecht. 8.Alle benodigde zonne-energie opwekken op de daken van de huizen en flats in Overvecht. Bij de VvE Salomedreef/Othellodreef is een goedgekeurd plan klaar dat alle appartementen energie-neutraal kunnen worden door de aanleg van zonnepanelen op de gezamenlijke daken (dit is voor energie naast de stadsverwarmingsaansluiting). Hoogbouw maakt dat concept onmogelijk door schaduwwerking van flats hoger dan 70 meter en gebrek aan ruimte om alle huishoudens van voldoende elektrische energie te voorzien. 9.Het verkeersplan maakt de bereikbaarheid van de wijk slechter en daarmee worden de randgebieden te zeer belast. Technologieën om de extra verkeersstroom in goede banen te leiden zijn er niet en op termijn ook niet. Het verkeersplan beknot de inwoners in hun mobiliteit terwijl de behoefte om te recreëren in de wijk verder beperkt wordt indien er meer inwoners komen met hoogbouw. 10.Het geschikt maken van Overvecht voor de energietransitie is alleen mogelijk wanneer er niet extra woningen worden bijgebouwd zodat er ruimte ontstaat voor energieopslag, aanleg van zonnepanelen/kabelinfrastructuur en vergroening. De druk	goed opgeleide bevolking een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven. Door (groei)ruimte voor bedrijven op te nemen in de omgevingsvisie, behouden en versterken we dat. 4. Wij zien geen relatie tussen hoogbouw, sociaal economische klasse en criminaliteit. Ook mensen uit de middenklassen wonen graag in hoge gebouwen. Hoogbouw is nodig om meer woningen en werkplekken te kunnen bouwen én het levert een bijdrage aan het verbeteren van de buurt. Denk aan variatie aan woningtypen, prettiger verblijfsgebied. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Hiervoor geven we uitgangspunten in de omgevingsvisie, alsook voor een goede woonmix. 5. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gearceerde gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid, klimaatadaptatie en groen van de hele wijk en betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. 6. Het grootste deel van de verdichting is gesitueerd op plekken met hoogwaardig OV en zal moeten voorzien in minimaal zijn eigen parkeerbehoefte en soms ook ruimte moeten bieden voor het parkeren van bewoners elders in de buurt. De verwachting is dat als gevolg van deze en andere maatregelen in de omgevingsvisie de parkeerdruk in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	wanneer er meer woningen zijn. Het is beter hoogbouw en slechte huizenblokken te slopen en te substitueren voor minder maar kwalitatief betere woningen die passen in een overkoepelende visie en plan voor de infrastructuur na de energietransitie. 11.In de omgevingsvisie staat dat bij de groei van de stad Utrecht er net zoveel groen moet zijn voor elke inwoner in de toekomst, zoals dit naar de huidige stand van zaken is. Overvecht bevat in 2024 323 hectare groen/blauwstructuur. De doelstelling is om 74,5 hectare bij te bouwen waardoor het aantal hectares zal toenemen tot 397,5 hectare. De groenvoorziening blijft hierdoor echter niet hetzelfde, maar neemt toe. Overvecht had in 2023, 34910 inwoners. Bij effectuering van de huidige plannen zal dat toenemen tot 39910 (zie ook punt 2). In 2024 zijn er 108 inwoners per hectare groenstructuur. Bij de huidige prognose zouden er in 2040, 100 personen zijn per hectare groenstructuur. Om evenveel groen te behouden per inwoner in 2040, als in 2023, dan zou er rond de 369 hectare groenstructuur in Overvecht moeten zijn. Dat behoud een verschil van 28,5 hectare in vergeleken met de bestaande plannen. De 28.5 hectare die overblijft kan dan gebruikt worden voor parkeerplaatsen. 12.Wijzig de plannen voor het Noorderpark. Volgens de visie moet het Noorderpark zijn natuur en biodiversiteit behouden, maar tegelijkertijd plaats bieden voor meer recreatieve initiatieven en duurzame energieopwekking.9 Het één zal ten koste gaan van het andere. Beter is het om het onderhoud van het park op peil te houden en de gebruiksintensiteit niet te verhogen. Daarnaast de zoektocht naar de opwekking van duurzame energie te schrappen (zie ook punt 11). 13.In de omgevingsvisie staat dat de straten in Overvecht (te) ruim gedimensioneerd zijn wat ten koste gaat van de verkeersveiligheid.10 De oplossing zou dan het versmallen en afsluiten van straten zijn waarbij de Marnixlaan als voorbeeld wordt gegeven. De Marnixlaan kan beschouwd worden als een mislukt project.11 Conclusies zijn dat mensen door het versmallen van een weg niet sneller de auto laten staan. Versmalling van wegen bevorderd niet beter rijgedrag. De	bestaande woonstraten juist zal verminderen en er ruimte vrij komt om te vergroenen. Dit leidt normaliter tot een waardevermeerdering in plaats van tot een waardevermindering. 7. De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. In 2023 heeft de gemeenteraad van Utrecht is de “oplegger” bij de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) aangenomen. Hiermee is Rijnenburg toegevoegd als bouwlocatie in onze stad. Hier komt op termijn een betaalbare en duurzame wijk met ca. 25.000 woningen. Inmiddels is er een Programmatische Verkenning Rijnenburg (september 2024), onderdeel hiervan is grootschalige energieopwekking door drie of vier windturbines en circa 50 hectare zonnevelden (landschapspark Rijnenburg); Rijnenburg is geen alternatief voor bouwen in Overvecht. De woningbouwopgave in de stad is zo groot dat alle locaties nodig zijn. 8. De gemeente juicht het toe dat de VvE een goedgekeurd plan heeft om energieneutraal te worden. De exacte uitwerking van hoogbouw rond station Overvecht is nog niet bekent. Bij de uitwerking van de plannen wordt uiteraard rekening gehouden met de invloed op de omgeving. 9. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de

Nr.	Reactie	Antwoord
	hulpdiensten ondervinden hinder door de slechter begaanbare wegen. Net als op de Marnixlaan is het probleem niet de (te) ruime wegen, maar het gebrek aan handhaving van de maximumsnelheid en goed rijgedrag. Het is beter als de gemeente de meeste straten in Overvecht niet aanpast en inzet op handhaving van de verkeersregels. Een hogere pakkans verlaagd de kans op wederrechtelijk rijgedrag. 14.In de omgevingsvisie wordt voorgesteld om aan de ene kant meer te vergroenen door meer groene daken te maken, maar ook zonnepanelen op de daken te leggen voor opwekking van energie.12 Daken kunnen niet tegelijkertijd vegetatie bevatten als zonnepanelen (bij te veel zonnepanelen gaan de planten dood, bij te weinig zonnepanelen overleven de planten, maar is het rendement van de zonnepanelen te laag). Dat vergt een keuze waarbij de keuze voor zonne-energie de betere is. Daarnaast stelt de omgevingsvisie dat er 1000 trafohuisjes bij moeten in de wijk. Als er meer hectare aan groen in de wijk moet zijn naast 5000 woningen, dan is daar geen ruimte voor. Die ruimte is er ook niet als de traforuimtes in de huizen zelf komen, want dat gaat ten koste van woonruimte/woonvoorziening (zoals kelders). Daarbij is nog geen rekening gehouden met energieopslag, wat in de toekomst een rol gaat spelen.13 Door niet de 5000 extra woningen te bouwen blijft er meer ruimte over om op deze ontwikkelingen in te spelen.	verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 10. De omgevingsvisie gaat uit van efficiënt ruimtegebruik. Zonnepanelen komen op gebouwen. Infrastructuur voor de energietransitie komt in gebouwen. Vergroenen door het verminderen van verhard oppervlak in de openbare ruimte. Het is mogelijk om hoogbouw energieneutraal te ontwikkelen, de mogelijkheden worden per project onderzocht. Het verduurzamen van de bestaande woningen door deze te renoveren heeft de voorkeur. Als dat om goede redenen niet haalbaar blijkt, kunnen er woningen gesloopt worden om plaats te maken voor nieuwbouw. 11. De doelstellingen voor het aantal nieuwe woningen en het aantal hectare nieuw groen voor Overvecht zijn vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040). Het aantal hectare nieuw groen is niet alleen voor de nieuwe inwoners van Overvecht maar voor mensen uit de gehele stad. 12. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort

Nr.	Reactie	Antwoord
		Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. 13. De mogelijkheden voor inzetten van handhaving zijn beperkt. Daarom zetten we in op een duurzaam veilige inrichting van wegen, zodat (ook wanneer er geen handhavers in de buurt zijn) er minder hard gereden wordt. 14. Er bestaan systemen waarbij zonnepanelen gecombineerd worden met een groen sedumdak. Het kan per situatie verschillen wat de beste invulling is voor het benutten van het dak. Voor lagere daken die in het zicht liggen en bereikbaar zijn voor dieren kiezen we eerder voor groene daken. Voor hogere daken kiezen we voor zonnepanelen, deze daken hebben ook minder last van schaduw van omliggende gebouwen. Het grootste deel van de toe te voegen woningen is gepland in Overvecht Centrum, niet in plaats van kwalitatief groen. Het aantal van 1000 trafohuisjes geldt voor de hele stad, een deel daarvan zal in Overvecht

Nr.	Reactie	Antwoord
		komen. De trafohuisjes worden in de nieuwe gebouwen opgenomen. De ruimte die nodig is voor de infrastructuur (ook energieopslag in batterij of warmtebuffer) wordt opgenomen in de uitgangspunten van de projecten, het is een voorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen en gaat niet ten koste van andere functies. De meeste ruimte voor groen wordt gewonnen door het herinrichten van straten. Er is nu heel veel plek voor de auto, zowel de breedte van de rijbanen als het aantal parkeervakken wordt gereduceerd om ruimte te maken voor groen. Ook zijn er op veel plekken brede stoepen die versmald kunnen worden en groen kunnen worden ingericht. Energieopslag van warmte en koude vindt voornamelijk plaats in de ondergrond.
567	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
568	Bij de fietsroute over de Santa Cruzdreef door het park Vechtzoom naar de Vecht heb ik grote vraagtekens. Vooral het gedeelte door park Vechtzoom. De getekende fietsroute is waar nu (nog) een wandelpad	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	is. 300 meter verderop is het fietspad Belo Horizontedreef richting de Vecht. Het voorgestelde fietspad naar de Vecht lijkt me niet slim. Van het bestaande wandelpad of er naast wordt een geheel nieuw fietspad gemaakt. Aan het einde (richting Vecht) moet je stijl omhoog fietsen (flink klimmen) en even later op de rem staan om niet te hard naar beneden te roetsjen. Daarnaast kan deze route tot gevolg hebben dat nog veel meer fietsers over de wandelpaden gaan fietsen. En dan daar de brug over de Vecht, hoe hoog moet ie zijn, hoe vaak gaat ie open? Is bekend hoe vaak de Rode Brug open moet? Ik stel voor dat vanaf de Incadreef de fietsroute over de Pampadreef naar de Belo Horizontedreef, en vandaar daar naar de Vecht honderd keer aantrekkelijker wordt gemaakt. Eenmaal over de Belo Horizontedreef bij de Vecht aangekomen kun je langs de Vecht naar de Einsteindreef fietsen, en daar de al bestaande brug gebruiken. En de op- en afritten voor de fietsers maken we ook daar honderd keer aantrekkelijker. Je kunt dan lekker de brug afroetsjen en dan de Simonszde Rijkstraat in rijden, of andersom, de brug afroetsjen richting Overvecht en dan verder langs de Vecht, links naar de stad of rechts slingerend door Overvecht naar Park de Gagel. ruimte voor groei Heel mooi is dat de wens en het plan is dat het groen niet minder mag worden. ik herinner me op een andere plek in Utrecht dat gezegd werd dat de gemeenschappelijke binnentuin zou blijven, hij werd wel gehalveerd. Belangrijk is dat nieuw te bouwen huizen de sociale samenhang bevordert en goed ondersteunt. En dat ook rekening gehouden wordt met verandering van de behoefte van mensen. Ik las ergens: "De sociale en maatschappelijke kant moet de woonopgave bepalen." Een grote verandering is de enorme en aanhoudende groei van eenpersoonshuishoudens. Een aantrekkelijke woonvorm kan zijn	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Groen groeit mee is een belangrijk uitgangspunt in de stad en ook in Overvecht. Met de omgevingsvisie blijft de hoofdgroenstructuur grotendeels intact én we kunnen we bestaande buurten groener en meer leefbaar maken. De omgevingsvisie biedt ook handvatten om op woningtypen te sturen De ambitie om het groen te behouden is wat ons betreft geen loze belofte. Ten aanzien van de sociale samenhang in relatie tot de woningbouw zijn we het helemaal met u eens. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. Dit doen we door toekomstige bouwprojecten te toetsen op de bijdrage aan de gemeenschap, in en om het gebouw. Dit kan bijvoorbeeld door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen zoals een gemeenschappelijke tuin. Het klopt dat er al veel extra woningen zijn gebouwd in Overvecht in de afgelopen jaren. Dit is echter niet voldoende, de woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (RSU). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht, dat is het uitgangspunt voor deze Omgevingsvisie. Het terrein van het voormalig Vechthuis hoort ook bij de wijk Overvecht. Bij het opstellen van (her)inrichtingsplannen betrekken we altijd bewoners uit de buurt. We stimuleren betrokkenheid bij aanleg en onderhoud en waarderen inbreng van bewoners.

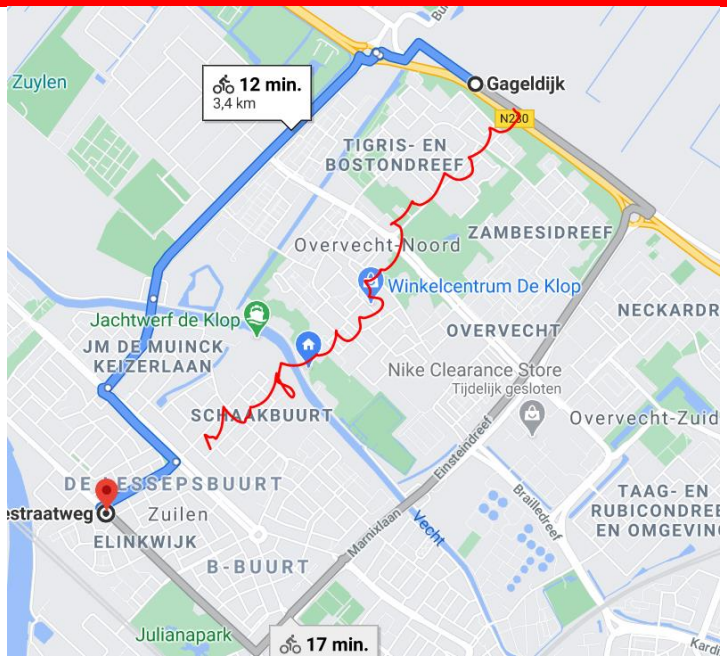
Nr.	Reactie	Antwoord
	kleine, individuele woningen met een gemeenschappelijke tuin, dat schept ook een sociale samenhang. Met het oog hierop raad ik u aan het artikel van Flip ten Cate (oud-directeur van de Federatie Ruimtelijke Kwaliteit) in het NRC van de dinsdag 14 mei ter harte te nemen: Investeer meer in wonen dan in bouwen. 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Meer huizen, aan 5.000 wordt gedacht, kan dat niet minder, zeker als je in ogenschouw neemt wat er de afgelopen twintig jaren bij is gekomen in Overvecht? Er zijn in de afgelopen jaren al heel veel woningen gebouwd op plekken waar eerst geen woningen stonden. Ik noem de plek van bijvoorbeeld de pakketdienst bij het Groot Winkelcentrum Overvecht, daar zijn vier blokken neergezet. Al wat eerder zijn tussen de Bruisdreef en de Brailledreef drie blokken gebouwd. Op het terrein van het ziekenhuis Overvecht zijn (jaren dertig) huizen gebouwd. Twee kantoren op de Kaap Hoorndreef zijn woningen geworden. Op de Maria van Hongarijedreef, Maria Theresiadreef en Jacoba van Beierenddreef stonden al woningen, daar zijn heel veel meer woningen gebouwd. Zoals ook nu bij de Vader Rijndreef. En onder welke wijk vallen de Rioolwaterzuiveringsinstallatie, en het terrein van het voormalig Vechthuis? Daar wordt nu ook flink gebouwd, waar voorheen geen woningen stonden. Het zit tussen de Brailledreef, Einsteindreef, Zandpad/Jagerskade en ligt aan de Overvechtkant van de Loevenhoutsedijk. groen verbeteren en versterken Ik hoop dat alle inwoners van Overvecht met verschillende achtergronden zich betrokken weten en voelen bij de plannen, bij de uitvoering en bij het instand houden van alle verschillende groenvoorzieningen. Een idee dat bewoners en kinderen wanneer planten in de aarde worden gezet dicht bij hun woning/speelveld, zij helpen bij het planten? Misschien ook de scholen hierbij betrekken? Wens ik u veel plezier en wijsheid bij het doornemen van alle reacties en de aanpassingen in de ontwerp-omgevingsvisie. Ik kan het niet laten	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en herhaal: 'Wonen impliceert samenleven en thuisvoelen'. Dat bij de visie, plannen en de uitvoering sociale samenhang voorop staat.	
569	Waarom een derde (!) brug naar het Vechtzoompark? Bijgevoegd een recente geluidsopname in het Vechtzoompark. U hoort bosuilen. Bosuilen hoor je niet neer als je tot ongeveer 100 meter nadert, dan zijn ze ineens muisstil. Dan vliegen ze liever weg. Dat is wat er gaat gebeuren als er hier een DERDE brug naar het Vechtzoompark komt. Ook de egels, ijsvogels, eekhoorns en andere schuwe soorten die hier nog een laatste thuis hebben in de stad staan niet te springen op de komst van meer licht, geluid en beweging dwars door hun park. Graag uw antwoord op mijn vragen. Waarom volstaan 2 bruggen naar 1 park niet? Wat is de toegevoegde waarde van een derde brug op dit korte stukje Vecht? De uilen en vleermzuien zijn de klap van de nieuwe nieuwe hockeyvelden op Sportpark Vechtzoom en het daar kappen van liefst 96 grote (uilnestwaardige) bomen nog niet te boven. Stapje voor stapje winnen we terrein op de natuur. Met deze keer een brug die, ook nachtelijk, verkeer door het park stimuleert. Ik dacht dat we inmiddels wijzer zouden zijn. Vandaar deze mail. Laten we van het Vechtzoompark een alles en iedereen verbindend natuurreservaat maken waar heel Utrecht trots op kan zijn, in plaats van het wederom met voeten treden van de rust in de laatste plukjes groen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Begin 2021 heb ik de informatiebijeenkomst over 'Mobiliteitsplan 2040 en de daarin opgenomen Vechtbrug (Zwanenvechtlaan)' bijgewoond. Er was toen geen sprake van inspraak- of inbrengmogelijkheden, het was toehoren en er was ruimte om vragen te stellen als je iets niet begreep. Ietwat bevreemdend schools van opzet. Ik had tijdens de bijeenkomst slechts één vraag: *uit welk onderzoek blijkt dat het bouwen van een brug ter hoogte van de Vechtdijk bijdraagt aan het oplossen van een (en welk?) al dan niet toekomstig probleem?* *dat is nog steeds mijn vraag.* **Er bleek dat er geen onderzoek naar gedaan is. "In de visie wordt een x-aantal bruggen ingetekend, of deze specifieke brug ook daadwerkelijk wenselijk/handig/nodig is zal nader onderzocht moeten worden in een project-fase."** Ik schreef in mijn bezwaarmail vervolgens, **31 jan. 2021 11:34**, *'Heeft het schrijven van dit bezwaar überhaupt zin, als er nog onderzoek naar de wenselijkheid van de brug in kwestie plaats dient te vinden?'* Wat blijkt een jaar later? Dat er nieuwe plannen gecommuniceerd worden met de betreffende brug erin, en dat nog steeds ZONDER onderzoeksgrond. Ik schreef daarover een uitgebreide mail op **29 nov 2021.** Het is een stevige belediging aan het adres van iedereen die zich inspant om überhaupt gehoord te worden in deze kwestie. Maar goed, laten we constructief blijven. Deze keer is er de mogelijkheid om wéér te reageren, dus ik doe wederom de moeite om gehoord te worden. Ik verwacht dat er deze keer wél serieus omgegaan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt met bezwaren en deze niet langer links blijven liggen in de ongetwijfeld vele visiestukken die nog zullen volgen. Indien u ervoor kiest om de bezwaren niet ter harte te nemen, en u de brug nog niet wil weggummen uit de geschetste plannen, dan zal er op een gegeven moment dat onderzoek moeten plaatsvinden. Laat me in het licht van dat aanstaand onderzoek (aangenomen dat er voorvechters van deze brug zijn (ik ken ze niet, en waag te betwijfelen of u ze kent)) de gemeente en de belastingbetalers een flinke som geld besparen. *Er is geen mobiliteitsbehoefte aan nóg een brug ter hoogte van de Vechtdijk.* Ten eerste: de recent geheel verbouwde (!) Marnixbrug en de uitstekend functionerende Muinck Keizerbrug verstaan hun vak perfect waar het mobiliteit betreft. Helaas veroorzaken beide bruggen wel overlast door hangjongeren ónder de bruggen - u begrijpt dat we niet staan te springen om nóg zo'n hangplek. Ten tweede: een doe-opdracht aan uw adres - pak de kaart van Utrecht. **Teken de voorgenomen brug in. Teken vervolgens een stip op een willekeurige plek op de Amsterdamsestraatweg en teken een stip op een willekeurige plek op de Gageldijk. In alle scenario's zul je zien dat de route per fiets, scooter, of te voet, in geen geval versneld wordt door de aanleg van de ongewenste extra brug.**	

Nr.	Reactie	Antwoord



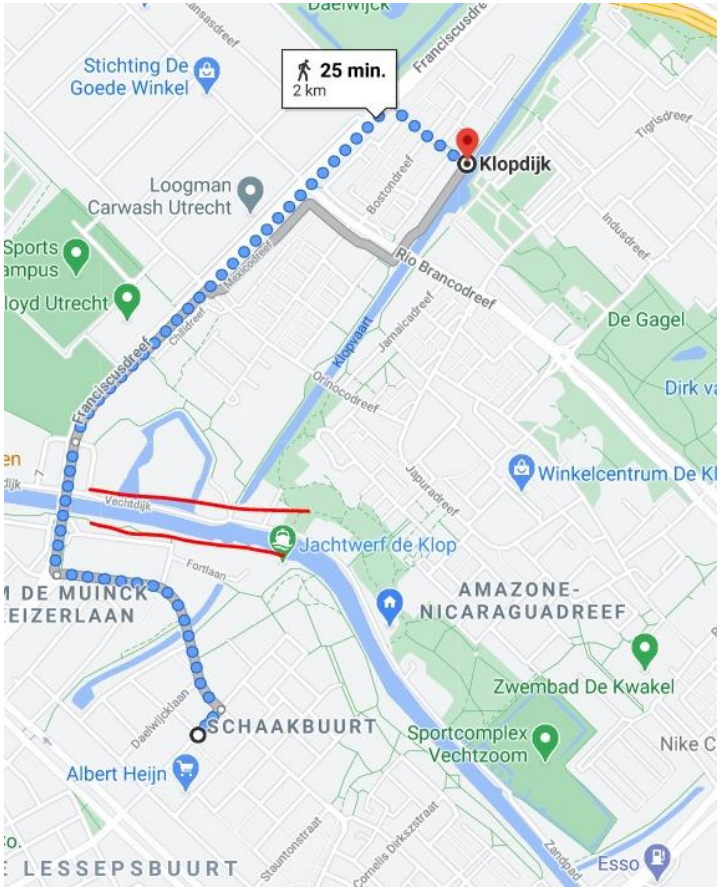
(ik neem het meest gunstige voorbeeld dat vóór een brug zou kunnen pleiten, maar het mag duidelijk zijn dat ook in dat geval er geen winst is, *tenzij iemand denkt dat onnodig lang door wijkjes zigzaggen sneller, wenselijker of veiliger is)*.

U mag hier ook enkele jaren komen wonen om te zien hoe de verkeersstromen door de wijken daadwerkelijk lopen, en hoe ze mogelijk nog te optimaliseren zijn. Of u neemt het woord van de huidige bewoners van de Vechtdijk aan.

Dat de brug bijdraagt aan stadsbrede bevordering van fiets(of niet-automobiel)verkeer is gebaseerd op een **aanname**.

Nr.	Reactie	Antwoord

Er is - ondanks dat het miljoenen zou kosten - simpelweg geen winst te behalen hier. Zelfs in het verbinden van korte routes tussen de Zwanenvechtlaan en de Klopdijk is de tijdsbeparing, als daar al sprake van is, totaal verwaarloosbaar. Zie het rode streepje:



Nr.	Reactie	Antwoord
	<- Afgezien van hoe relatief weinig mensen hier tussen **forensen**, want dat is waar het *in dit geval* om het gaat in de visie op 2040. De boodschappen doe je hier namelijk met de auto bij de AH in de schaakbuurt in Zuilen als je daar woont, of bij de Jumbo aan de Fansiscusdreef als je in Overvecht woont. Een brug hier brengt daar geen verandering in. Me dunkt verder dat er dringender zaken aan te pakken dan een brug op een plek waar omwonenden er hooguit overlast van hebben. Zet dat geld in voor sociale cohesie, milieu of veiligheid. *De Vechtdijk is sinds het verdwijnen van de Zandpaddames en het ontstaan van tweerichtsverkeer én de aanleg van de fietsbaan namelijk al stervensdruk - het is in amper 4 jaar tijd hier echt gevaarlijk geworden. Vandaag - 20 mei 2024 - is het een gevaarlijk stukje rijden met de auto vanaf Fort de Gagel; slalommend naar mijn huis op nummer 139.* Ik zie wekelijks meerdere wandelaars, fietsers en auto's botsen. En het aantal katten en andere dieren dat doodgereden wordt, is schrijnend. Ik stel de start van een bijna-dodelijke-ongelukken-dossier voor, zodat niemand zich straks kan verschuilen achter dat dit niet bekend was. **Afijn, zullen we die lokale Vechtdijkverkeersituatie éérst eens nuchter / objectief onderzoeken, voordat we gaan luchtfietsen over bruggen? Niemand heeft dit nog onderzocht - er is sinds 2018 immers sprake van een nieuwe situatie. Met wielrenners die met 50km/h oude van dagen van hun sokken rijden.** <- laten we daar vooral geen hordes scooters, en beschonken latelijk fietsende horecabezoekers, aan toevoegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn vraag herhaald: waarom onderzoeken we de verkeersdruk op de huidige Vechtdijk niet? Ook is het relatief rustige Vechtzoompark, waar spechten, egels, vleermuizen, uilen, ijsvogels en eekhoorns hun thuis hebben niet gebaat bij het verhogen van de druk op hun - al kleine - habitat, door scooterende jongens aan de mix toe te voegen. <- Ik stuur nu dagelijkse bommers uit het Vechtzoompark, wie gaat me helpen in die inspanning als die groter wordt? Krijg ik deze keer wel een antwoord op die vraag? Komt er is de tekentafellplannen ook een brug over de hondenspeelweide in het park, ter voorkoming van botsingen met in het park rennende honden? Tot besluit: ik woon hier nu bijna 25 jaar. Eerst in het Adriaan Menninckkwartier in Zuilen, nu op de Vechtdijk in Overvecht. Na 2 decennia denk ik dat ik een beetje namens beide kanten kan spreken. Mijn oud-buren komen hier maandelijks over de vloer en ik bij hun. Zelfs op deze microroute voegt de geplande brug in tijdswinst, per welk vervoersmiddel dan ook, niets toe. Het doet als betoogd eerder afbreuk aan de veiligheid (verkeersdrukte en overlast jongeren (*turft u svp ook het aantal aangiften van diefstal in Zuilen en Overvecht ter hoogte van de Vecht mee*)) én afbreuk aan de ecologische structuur (die met het kappen van honderden bomen bij de waterzuiveringsinstallatie in 2017 en de bomenkap bij de de voetbal-/hockeyclub op de Vechtdijk in 2020, gestaag doorzet - waar trekken we een grens?). Ik hoor dat moestuinvereniging Ons Genot nu ook onder vuur ligt van ontwikkelaars? Het is echt om te huilen. Ik mag meer verwachten van een gemeente die predenteert oog voor groen te hebben.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Minder en minder groen - en wel concrete overlast - in ruil voor netto geen winst. Waar hebben we het over? Misschien dat 10 of 20 huishoudens er blij mee zijn? Op 400.000 Utrechters in 2040. Het plan is in dit geval écht **de mijl op zeven.** Ik wens u allen veel wijsheid toe. En **wederom** benadruk ik graag dat ik wens te participeren straks in dat ***éérste*** *concrete kwalitatieve en kwantitatieve onderzoek naar wat het (huidige en/of toekomstige) probleem is dat de gemeente met de komst van* ***deze*** *brug beoogt op te lossen.* *Mijn vraag aan u is niet wat deze brug zoal 'oplost', ik vraag u wat het dringende probleem is? En of dat geld niet vele malen beter te besteden is.* Ik wens alle betrokken een paar minuten Google maps toe om zelf te zien dat er hier geen winst te behalen is. Op de kaart ziet u dan overigens ook dat hier het eerste beetje groen van de stad begint. Een krimpend beetje, maar iedere boom in de strijd tegen de slechtste luchtkwaliteit van zo'n beetje heel Europa, is een verademing. Tot zover mijn ervaring als sociaal geograaf en bewoner van dit stukje Utrecht. Ik ben overtuigd dat u met gedegen onderzoek tot dezelfde conclusie komt. Veel succes en als ik ergens bij van dienst kan zijn, hoor ik het graag. Met vriendelijke groet, ook namens een overweldigende meerderheid van mijn buren, [NAAM, ADRES, TELEFOONNUMMER]	

Nr.	Reactie	Antwoord
	PS Bijgevoegd hieronder de bezwaren de ik met mijn buren deel (u heeft een kopie hiervan waarschijnlijk al enkele keren ontvangen, ik voeg het bij omdat ik ieder punt expliciet onderschrijf): In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. Ontbrekende onderbouwing Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. Mobiliteit De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. Veiligheid Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. Natuur Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken	

Nr.	Reactie	Antwoord
	en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. Recreatie De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. Alternatieven Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden. Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van Omgevingsvisie Overvecht	
570	IEMAND HEEFT MIJN HUIS UITGEGUMD Stel je voor. Je komt vanavond thuis en er ligt een brief in je brievenbus. ‘Omgevingsvisie’ staat erop. Er zit ook een kaartje bij van je buurt. Je zoekt je eigen straat, je eigen huis. Daarop staat een donkerrood blok gekleurd. De legenda zegt: *‘… ruimte om veel bij te bouwen. Daarbij mag de bebouwing ook de hoogte in. Gebouwen van 6 verdiepingen met op sommige plekken*	De zorgen die u uitspreekt laten een diepe betrokkenheid zien bij Overvecht. Het gevoel dat uw huis uitgegumd is raakt aan een gevoel van onzekerheid en onrechtvaardigheid. Met de omgevingsvisie willen we onder andere ontwikkelingen in de wijk stimuleren zonder dat dit ten koste gaat van de bewoners die al zo lang in Overvecht wonen. De uitdaging ligt in het vinden van balans die wij bij de omgevingsvisie Overvecht gevonden denken te hebben.

Nr.	Reactie	Antwoord
	hogere gebouwen tot 50 meter…' En over de plek recht tegenover je huis: *'…gebouwen tot 70 meter mogelijk'.* Je leest door: *'… ook mogelijkheden voor sloop/nieuwbouw, maar alleen als … er grote aantallen woningen, voorzieningen en werkplekken gebouwd kunnen worden.'* Verder staat er dat de doorgaande weg die je elke dag gebruikt om naar je werk te gaan (en naar je vrienden, familie, sportschool enz) afgesloten moet worden. Net als een aantal andere wegen. '*Je moet omrijden',* zegt het plan. Hoe zou jij je voelen als je dit las? Ik schrok. En ik dacht voor het eerst in 30 jaar: op deze plek wil ik niet meer wonen. En dat terwijl er best een paar minpuntjes waren aan de plek waar ik woon. De wijk Utrecht Overvecht. Een wijk waar ik het normaal ben gaan vinden dat: • De mensen om mij heen gemiddeld veel problemen hebben, zoals ziekte, armoede, financiële problemen, taalachterstanden. • Veel mensen om mij heen niet erg sociaal begaafd zijn: er ligt altijd (grof)vuil op straat, er zijn vernielingen, hennepkwekerijen, schiet- en steekincidenten, autobranden, plofkraken, politie wordt door groepen jongeren bekogeld met eieren enzovoort. • Asielzoekerscentra komen en gaan (prima), met mensen die hun eigen problemen meebrengen. • Ik tot een minderheidsgroepering ben gaan horen en weinig sociale cohesie voel. • Ik de mensen in mijn eigen portiek niet meer ken, omdat ze te snel wisselen en elkaar niet meer opzoeken. Samengevat: de gebruikelijke problemen in een achterstandswijk waar veel mensen boven op elkaar gestapeld zitten.	De ingediende zienswijzen zijn redenen geweest om de omgevingsvisie op onderdelen aan te passen. De kaart "Ruimte voor Groei" geeft gekleurde vlakken aan die gekoppeld zijn aan spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Vooral de rode en oranje vlakken rondom HOV-knooppunten hebben geleid tot zorgen over sloop-nieuwbouw , te dicht bebouwde gebieden en nadelen van hoogbouw (uitzicht, licht, lucht, ruimte, te veel mensen bij elkaar). Het verhaal waarom we voor de wijkverbetering kiezen voor verdichten langs de Centrale as blijkt onvoldoende uit de verf te komen. Evenals de verschillen in de ruimtelijk-programmatische opgave per kleur gebiedstype. Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk.

Nr.	Reactie	Antwoord
	En daar moeten nu nog duizenden woningen bij. Niet tientallen, honderden, maar duízenden (denk nog even aan je eigen straat… duizenden!). De mensen die in die woningen komen zijn niet de mensen die nu in Tuindorp, rond het Wilhelminapark of aan de singels wonen. Die schrikken al als hun klinkerstraat in een rood fietspad verandert. Als er een fietserstunneltje komt dat aansluit op hun keurige wijk. Mijn vraag: waarom krijgen zij niet een keer een deel van hete aardappel te verstouwen? In plaats van wéér wij? Waarom vinden we het normaal om 'de paupers' van Overvecht uit hun huis te zetten en niet de keurige mensen met hun villa in Rijnsweerd? Of de mensen in hun fraaie (maar niet duurzame) jaren-30 woningen? Mensen die geld genoeg hebben om elders terecht te kunnen? Op hun plek passen heel veel hoge flats en je hoeft er veel minder mensen voor te onteigenen. Hoe lang wil je het elastiek oprekken van de mensen die proberen om Overvecht nog een beetje evenwichtig te houden? Is het eerlijk om de laatste goede kanten van deze wijk (groen, van je af kunnen kijken) nu ook nog weg te halen? Iemand heeft mijn huis uitgegumd. En ik voel me in de steek gelaten.	
571	Onderstaande tekst is door mijn buurman opgesteld. Middels deze mail wil ik graag laten weten dat ik mij aansluit bij onderstaande zienswijze. Ik kijk uit naar uw reactie. Bij voorbaat dank! Met vriendelijke groet, [NAAM] In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als "Transformatie in het groen". Met daarbij de toelichting: "De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar*	door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanleiding van inspraak, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
572	Bijgaande brief is verzonden door onze buurtbewoner. Ik verzoek u deze brief ook als de onze te beschouwen. Wij staan hier volledig achter. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende	aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen 'Transformatie in het groen.'	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’	

Nr.	Reactie	Antwoord
	(Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
573	Hierbij wil ik graag reageren op de zienswijze ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds november 2022 heb ik een tuin bij tuindersvereniging Ons Genot. Ik heb begrepen dat wanneer de plannen doorgaan, dit gebied (mogelijk) op de schop gaat. Nu ben ik ook voorstander van het bevorderen van sport en beweging, maar ik begrijp niet hoe dit past in een plaatje van 'Groene stad van de toekomst' zoals beschreven in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het nieuws dat deze plannen er lagen bereikte onze vereniging relatief laat; ik hoorde er pas van in maart van dit jaar. Had ik dit eerder geweten, dan had ik mogelijk andere keuzes gemaakt - ik heb inmiddels best wat tijd, energie en ook geld geïnvesteerd om van mijn tuin een plek te maken waar mijn gezin en ik tot rust kunnen komen. Voor de beeldvorming; mijn man en ik zijn beiden 47 en onze kinderen zijn 11 en 14. Ik woon zelf in Ondiep, niet echt een heel groene wijk. Het dichtsbijzijnde park is het Julianapark, en hier is het doorgaans te	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	druk voor ons (en het voelt er niet altijd veilig). Ik heb ook vrienden en vriendinnen met wie ik graag tijd in mijn tuin doorbreng; dit zijn allemaal mensen die in Utrecht wonen en zelf geen tuin (aan huis) hebben en die het daarom ook op prijs stellen dat er een rustige, groene plek is om naartoe te gaan. Naast het feit dat de tuinen in een behoefte voorzien, kleeft er nog een bezwaar aan de plannen om op deze plek sportvelden aan te leggen: de biodiversiteit gaat er op achteruit. In mijn tuin probeer ik vooral inheemse planten een plaats te bieden, het vijvertje in mijn tuin zit vol salamanders en kikkers, en ik ben geen vogelkenner maar ik kan wel zien dat er zich een grote verscheidenheid aan vogels en insecten tegoed doen (afhankelijk zijn van) de bloemen en vruchten in de tuinen. Die vinden ze niet op de grasakker pal naast de tuindersvereniging. Ik heb zelf ook heel lang in Overvecht gewoond, en begrijp zeker waarom het gebied verder ontwikkeld moet worden, maar ik vind het heel akelig als dit ten koste moet gaan van een vereniging met 183 tuinen die er al decennia geleden zijn aangelegd. Met die tuinen wordt voor de tuinders, hun families en vele andere Utrechters ook een voorziening geboden in de vorm van mentale rust en gelegenheid om buiten te verblijven (zonder daar een openbare ruimte voor op te moeten zoeken). Het verlies van mijn tuin zou voor mij een reden kunnen zijn om toch een andere woonplaats met meer groen te overwegen. Dit bedoel ik niet als 'dreigement' maar eerder als een signaal: ik hoop dat onze gemeente de impact op de Utrechters die hierdoor getroffen zullen worden in ogenschouw neemt.	
574	Bij mijn onderstaande kritiek beperk ik mij tot het aspect van de visie dat voor mij, als bewoner van de Professor Hugo de Vrieslaan (Tuindorp), het dichtstbij komt. Dat betreft de suggestie om vanuit Overvecht onder het spoor door naar ofwel de Van Bemmelenlaan ofwel de Hugo de Vrieslaan een fietstunnel te ontwikkelen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tijdens de inloop bijeenkomst werd mij verteld dat de reden voor deze suggestie is dat op die manier basisschoolkinderen die vanuit Overvecht één van de in Tuindorp gelegen basisscholen willen gaan bezoeken, die basisscholen makkelijker kunnen bereiken. Dat lijkt mij een onzin argument en een brug te er als het gaat om burgers te willen faciliteren. Er zijn al twee verbindingen tussen Overvecht en Tuindorp die beiden beschikken over een aparte fietsstrook, te weten de tunnel onder het spoor (mr Tripkade) en de spoorwegovergang aan de kant van Fort Blauwkapel. Wat is de winst als daar tussenin nog een fietstunnel wordt aangelegd? Voor een fietser die halverwege tussen de bestaande fietstunnel en de spoorwegovergang aan de Overvechtzijde woont is de tijdsbesparing maximaal anderhalve minuut. Het wil er bij mij niet in dat de gemeente bereid zou zijn voor zo'n te verwaarlozen tijdswinst een bedrag van 5 miljoen (de kosten voor een fietstunnel, zo werd mij gemeld) over heeft. Als die bereidheid er wel zou zijn, dan is dat een schoolvoorbeeld van onverantwoord bestuur, te meer gelet op de slechte financiële positie waarin de gemeente Utrecht zich bevindt. Dus: zonder meer schrappen die suggestie voor een fietstunnel onder het spoor en dat geld gebruiken voor andere, wel zinvolle aspecten in deze Omgevingsvisie of voor andere zinvolle projecten elders in Utrecht. Bovendien: voor de verbouwing van het NS-station lag er een fietspad van Overvecht naar Tuindorp ter hoogte van de tunnel onder het NS-station. De door dat fietspad ingenomen ruimte is er nog steeds (maar weggewerkt achter de muren van het station). Als er dan zo nodig een fietstunnel moet komen, open dan deze oude fietstunnel weer; is ook vast goedkoper.	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
575	**In zijn algemeenheid:**	**In zijn algemeenheid** Wij zijn het er niet over eens dat de omgevingsvisie niet voldoende naar de samenhang tussen problemen inde wijk en de kwaliteit van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	1. U constateert terecht dat de mensen in de wijk een probleem hebben: zij ervaren hun leven als veel onleefbaarder, ongezonder en onveiliger dan andere Utrechters. 2. De wijk zelf heeft last van negatieve beeldvorming waarin Overvecht synoniem lijkt te zijn geworden met negativiteit en mikpunt wordt van vreemdelingenhaat. Het is bekend uit onderzoek dat deze problemen samenhangen met de kwaliteit van de leefomgeving. In de omgevingsvisie mag veel explicieter vanuit die samenhang naar de toekomst worden gekeken. Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat u Overvecht blijvend ziet als overloopvat voor de problemen die elders in de stad niet gewenst zijn, bijvoorbeeld als u het openbaar vervoer in de wijk ziet als toegang tot de stad in plaats van als verbinding van de stad met Overvecht. **Verdelen van de lasten** - Ik ondersteun het belang van meer gevarieerd bouwen en met name te bouwen voor ouderen en voor andersoortige woonvormen. - Overvecht is de wijk waar Utrecht zijn sociale woningbouw heeft ondergebracht. Met sociale woningbouw zelf is niets mis en dit zou tot voorbeeld moeten strekken voor andere wijken in de stad, zeker gezien de wooncrisis. Maar sociale woningbouw is steeds meer de woonvoorziening geworden voor mensen met een indicatie en bijzondere doelgroepen. Dat belast onze wijk onevenredig en leidt tot segregatie. Het zou goed zijn om met die nieuwe functie van sociale woningbouw bij de visie op de toekomst rekening te houden en de vraag te stellen en te beantwoorden wat dat vraagt aan aanpassing van de gebouwde omgeving en de woningen. - ‘Verdunnen’ in de woonomgeving waarbij mensen die het ‘goed’ doen voorrang krijgen op mensen die het ‘minder goed’ doen is een heilloze strategie. Uit Kanaleneiland weten we dat dit leidt tot segregatie (gated communities) en uit andere steden (Rotterdamwet) weten we dat dit leidt tot ongelijkheid in de woningtoewijzing die ten koste gaat van de	leefomgeving is gekeken. Wij zijn Overvecht ook niet als overloopvat. Juist zetten we erop in om kansen te vergroten voor Overvechters en vinden het heel belangrijk dat Overvechters zich thuis blijven voelen in hun eigen wijk. Dat Overvecht ook Overvechts blijft: een wijk met herkenbare buurten in een groen raamwerk. Met het voorgestelde HOV zorgen we voor een snelle, frequente en herkenbare verbinding tussen Overvecht en andere delen van de stad. Dit betekent korter wachten en sneller en comfortabeler reizen. Het openbaar vervoer zien we daarbij niet als toegang tot de stad. **Verdelen van de lasten** In heel Utrecht wordt sterk ingezet op het vergroten van de voorraad sociale huurwoningen. Omdat het aandeel in Overvecht relatief hoog is, zetten we in Overvecht in op het verbeteren van kwaliteit van de voorraad in aansluiting op de behoefte. Ook de behoefte van bijzondere doelgroepen is daar onderdeel van. Sturing op toewijzing kan bijdragen aan meer menging in bestaande bebouwing van kwetsbare en minder kwetsbare doelgroepen. Tegelijkertijd wordt er juist ingezet op beter passende huisvesting voor kwetsbare doelgroepen, zodat het één niet ten koste gaat van het ander. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** Burezina is gelegen in een gebied dat in de omgevingsvisie is aangeduid als "woonbuurten." In deze gebieden zorgen we voor het verbeteren van de buurt en een betere woningmix. Transformatie en verdichting zoals in de stedelijke en hoogstedelijke gebieden is hier niet aan de orde. De aanduiding woonbuurten heeft geen relatie met het type bebouwing dat in het gebied staat, maar zegt iets over de ingrepen die hier mogelijk gemaakt worden. In de woonbuurt wordt voornamelijk ingezet op behoud

Nr.	Reactie	Antwoord
	kwetsbaarsten (institutionele discriminatie) zonder de problemen van die kwetsbaarsten op te lossen. **Bouwen in de hoogte in mijn buurt** - Bouwen in stedelijke en hoogstedelijk gebied kan volgens de conceptvisie de hoogte in. Bij de informatieavonden over de toekomst van Burezina (Berezinadreef) is door de buurt, die u in uw visie beschrijft als een 'versteende buurt', het bouwen in de hoogte afgewezen. De nabijgelegen woningen aan de Jeanne d'Arcdreef zijn zeer dicht tegen elkaar aan gebouwd en de open ruimte tussen deze woningen en de Berezinadreef geven de buurt nu enige ademruimte. Haal daarom Burezina uit het gebied waar stedelijke bebouwing en hoger bouwen mogelijk wordt en beloof niet hoger te gaan dan drie hoog, in overeenstemming met de naastliggende bouw. - Een woonomgeving met tien-hoogflats voelt anoniem voor de mensen die er wonen. Meer hoogbouw in Overvecht in die omgevingen draagt niet bij aan de leefbaarheid van de wijk. Ik zou zeggen beperk dat. - De verdeling van 'woonbuurt', 'stedelijke buurt' en 'hoogstedelijke buurt' voelt behoorlijk gekunsteld als ik zie dat de woonomgeving Jeanne d'Arcdreef, Cleopatradreef en Fortunadreef al vol staat met tien-hoog flats en in uw visie wordt aangeduid als 'woongebied voor laagbouw'. Dit ;ijkt op een vorm van wat ze in de Verenigde Staten 'Gerrymandering' noemen, bedoeld om te kunnen plannen ten eigen faveure. Voor de toekomst is het verstandiger om na te gaan hoe vernieuwing past in de omgeving en hoe dit vorm te geven, in gesprek met de bewoners. - Betaalbaarheid: bij de toekomst van Burezina is er gesproken over het plannen van woningbouw op de bovenste lagen van nieuwbouw, om de bouw van andere voorzieningen betaalbaar te maken. Dat lijkt me voor de toekomst van Overvecht een ongewenste constructie: woningbouw als melkkoe. Bouw woningen vanuit de behoefte en de draagkracht van de buurt en niet vanuit de tekorten op de begroting van de gemeente Utrecht. **Groen in de wijk**	door het openbaar gebied te verbeteren en sommige bestaande woningen aan te passen met kleine toevoegingen. Hoogbouw passen we zorgvuldig in. Hierbij houden we rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgen we voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. Bovendien geven we voor hoogbouw specifieke hoogbouwprincipes en volgen we de kwaliteitsprincipes en ambities van de Stedenbouwvisie. Sociale veiligheid en interactie (ipv anonimiteit), goede woningmix, en leefbaarheid zijn in de omgevingsvisie belangrijke uitgangspunten. **Groen in de wijk** Bedankt voor uw reactie. Jammer dat uw de groene voeg als niet prettig ervaart. Er zijn zeker nog kansen om de huizen beter bij het park(je) te betrekken. Op het moment dat we de openbare ruimte integraal gaan herinrichten kunnen we hier anders mee omgaan (zie ook de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040, profielen). Tot die tijd zou ik samen met uw buren zoveel mogelijk gebruik maken van het bestaande groen, eventueel ook als zelfbeheergroep. Op deze manier voelt het groen minder anoniem en het bevordert de sociale cohesie in de buurt. Voor het vergroenen van versteende ruimtes rondom uw huis verwijzen we graag naar het initiatievenfonds van het wijkbureau. **Verkeer** Fijn om te horen dat u het eens bent met de voorgestelde maatregelen. Overvecht is een belangrijk onderdeel van Utrecht en door goede verbindingen (zoals HOV) wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. **Recreatie**

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het klopt dat Overvecht een groene wijk is, maar dit groen heeft voor bewoners het karakter van ‘ver weg’. Het zijn ‘plukken groen’ in de wijk en de directe woonomgeving is versteend. In de visie spreekt u van ‘een groene voeg’ in mijn buurt (Donaudreef). Op papier ziet dat er mooi uit, maar de werkelijkheid ervaar ik niet zo. Dat is een verlaten en opgeknipt hondenveldje dat voor mij als buurtbewoner onveilig voelt en ontoegankelijk. Het zou goed zijn als groen dichter naar de huizen en de mensen wordt gebracht: bomen langs de straat en huizen met meer voortuin en achtertuin. Of verticaal groen zoals gebouwd wordt in het stationsgebied, waarmee de wijk zich kan onderscheiden. **Verkeer** De straten van Overvecht lijken soms een racebaan vanwege het verkeer dat er doorheen jaagt. Alle maatregelen om het ‘recreatief showrijden’ binnen de wijk te frustreren juich ik toe. Mijn ervaring van andere wijken in Utrecht is dat verkeersbeperkende en circulatieregulerende maatregelen voor wijkbewoners even wennen zijn, maar meestal ook niet meer dan dat, en dat dit het overlastgevend verkeer beperkt. Verder hoop ik dat parkeervergunningen (tegen laag tarief) snel worden ingevoerd als instrument om mensen die Overvecht zien als P+R gebied de wijk uit te krijgen. Goed/beter openbaar vervoer zoals HOV-lijnen juich ik toe, maar niet in functie van het idee dat Overvecht een toegangspoort is tot de stad.. **Recreatie** In Overvecht mag meer ruimte komen voor recreatie. Een mooi theater zodat mensen naar de wijk toekomen in plaats van er zo hard mogelijk doorheen rijden, restaurants, kroegen of een muziekcentrum of museum. En dan bij voorkeur niet een recreatieve functie waarin de bewoners zich zelf voortdurend moeten laten zien als anomalie (‘mensen met ervaring’, ‘mensen die anders zijn’, ‘toppers’, ‘mensen met cultuur’ etc. etc.)	Bedankt voor uw interesse in de culturele voorziening en het indienen van een zienswijze hierop. Wij zetten ons ervoor in dat de culturele voorziening past bij de wijk en aansluit op de behoeften van de inwoners uit Overvecht. Daarnaast willen we bereiken dat de culturele voorziening ook interessant is voor de rest van Utrecht en daarbuiten. Wij nemen uw zienswijze mee bij het maken van de plannen. Op een later moment gaan wij verder in gesprek met verschillende inwoners en makers uit Overvecht. Zo zorgen wij dat zij zich herkennen en welkom voelen in de nieuwe culturele voorziening.
576	Als bewoners van de Arubadreef in Utrecht willen wij graag onze zienswijze delen met betrekking tot de Ontwerp Omgevingsvisie	Wij begrijpen dat de aanduiding 'stedelijke buurten' onzekerheid creëert bij u en uw medebewoners. Dat betreuren wij. De omgevingsvisie schept

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht. In het bijzonder willen wij bezwaar maken tegen de voorgestelde toewijzing van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving. Het is begrijpelijk dat de stad Utrecht voor een grote bouwopgave staat en dat er behoefte is aan verdichting om aan de groeiende vraag naar huisvesting te voldoen. Echter, het toekennen van het label "stedelijk" aan een buurt die momenteel een mix van huur- en koopwoningen herbergt, creëert onzekerheid onder de huiseigenaren. Allereerst zal dit label de huizenprijs(ontwikkeling) in de buurt drukken, doordat niemand een woning zal willen kopen die in de nabije toekomst mogelijk gesloopt gaat worden. Bovendien behoren de vierkante meter prijzen momenteel al tot de laagste van de gemeente. Met vanwege de omgevingsvisie een kleine, doch reële kans op gedwongen verkoop in de nabije toekomst, zal het voor de huidige eigenaar-bewoners onmogelijk blijken te zijn om binnen de gemeentegrenzen naar een gelijkwaardige woning te verhuizen. Het toekennen van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en haar omgeving, enkel en alleen vanwege de nabijheid van een HOV-halte, brengt een hoop onzekerheid met zich mee voor de huiseigenaren in deze buurt. Het label suggereert namelijk een grotere focus op stedelijke ontwikkeling en verdichting, wat kan leiden tot veranderingen die de rechten en zekerheden van de huiseigenaren in gevaar brengen. In plaats van de Arubadreef te bestempelen als "stedelijk", pleiten wij er dan ook voor dat de gemeente Utrecht deze buurt het label “woonbuurt” toekent. Danwel dat het label “stedelijk” slechts voor nieuwe bebouwing geldt en expliciet vermeld wordt dat de bestaande woningen van eigenaar-bewoners ook bij sloop/herontwikkeling van huurwoningen, ongemoeid worden gelaten. Daarom verzoeken wij de gemeente Utrecht dringend om de voorgestelde toekenning van het label "stedelijk" aan de Arubadreef en omgeving te heroverwegen. Laten we in plaats daarvan streven naar een benadering die de diversiteit, stabiliteit en leefbaarheid van onze	ruimte en ambities voor ontwikkeling tot 2040, waaronder verdichting rond de Centrale as met HOV knooppunten. Uw gewaardeerde buurt is al eerder van rood "hoogstedelijk" naar oranje "stedelijk" veranderd. Wij zien namelijk wel kansen voor verdichting en buurtverbetering volgens de spelregels van de oranje "Stedelijke buurten" in het hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van de omgevingsvisie. Deze spelregels per gebiedstype zijn naar aanleiding van de participatie aangescherpt en verduidelijkt. Op de buurtkaarten hebben we eerste kansen voor ontwikkeling toegevoegd. Algemeen uitgangspunt van de Omgevingsvisie is dat we behouden wat goed is en vernieuwen waar nodig. We streven er naar dat elke ingreep bijdraagt aan bredere wijkverbeteringsdoelen voor de Overvechtse inwoners. Aspecten als diversiteit, leefbaarheid en gemeenschappen zijn daarbij uitgangspunten in de omgevingsvisie. Verdere uitwerking en afweging vindt plaats in deelplannen. We zijn daarbij altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Per plek is dit maatwerk en zullen de ruimtelijke mogelijkheden worden onderzocht en afgewogen. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	buurt waarborgt, zonder de eigenaar-bewoners tot 2040 en lang daarna in een continue staat van onzekerheid te laten verkeren.	
577	1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

Daarom stel ik voor:

- De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie.
- De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen.
- Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.

Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor

Nr.	Reactie	Antwoord

fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.

- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug.

Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen.

3. **Veiligheid**

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord

Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een

Nr.	Reactie	Antwoord
	verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische,	

Nr.	Reactie	Antwoord

ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven
Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
578	In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan De Gagel vernieuwt, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook vanwege dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig déjà-vu. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project Overvecht de Gagel Vernieuwt ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde	buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt (juni 2009). In hoofdstuk 3: Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak, paragraaf 3: Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: Bouwen in het groen staat onder C. Papyrusdreef: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het Startproduct deel A: visie, analyse en strategie en het Startproduct deel B: buurtprofielen. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van De Gagel vernieuwt, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie	

Nr.	Reactie	Antwoord
	opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
579	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor	

Nr.	Reactie	Antwoord
	fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger?	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. • In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.	
4.	**Natuur**	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. • Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. • Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. • De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. • Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. • Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot	

Nr.	Reactie	Antwoord
	beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde	

Nr.	Reactie	Antwoord
	toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
580	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de

Nr.	Reactie	Antwoord
	verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute. • Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans	bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. • Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. • Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. • Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. • De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor	

Nr.	Reactie	Antwoord

passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele

Nr.	Reactie	Antwoord

waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.
Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft.

Nr.	Reactie	Antwoord

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.
- Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden.

Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal

Nr.	Reactie	Antwoord
	industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	
581	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Ik ben van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Ik verzoek u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg zal ik mijn zienswijze met u delen. Nadat ik ben ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zal ik dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht

Nr.	Reactie	Antwoord
	om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stel ik voor: • De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. • De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. • Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord

2. **Mobiliteit**

De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt.
Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stel ik voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. • De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? • Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. • Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie	

Nr.	Reactie	Antwoord

opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren.

- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert.

4. **Natuur**

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.
Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat

Nr.	Reactie	Antwoord

u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt.

- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.
- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie.

5. **Recreatie**

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. • In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. • Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken. • Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. • De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. • Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stel ik voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt	

Nr.	Reactie	Antwoord
	intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: • De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. • De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. • De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. • Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
582	Als Werkplaats Overvecht, bestaande uit de corporaties Woonin, Portaal en Bo-ex, ontwikkelaars Era Contour, AM, BPD en Heijmans en beleggers Amvest, Syntrus Achmea en Wonam, dienen wij een zienswijze in op de ontwerp Omgevingsvisie Overvecht. Sinds 2018 zijn we actief in Overvecht. Samen met de gemeente Utrecht en de twee bewonersorganisaties Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht zijn in 2022 samenwerkingsafspraken voor de duur van 20 jaar vastgelegd in het Wijkakkoord Overvecht. Afspraken om samen de schouders eronder te zetten, elkaar te versterken en vaart te maken met integrale wijkverbeteringen. Het gaat om fysieke verbeteringen voor wonen, openbare ruimte en groen, voorzieningen, mobiliteit en wijkeconomie. Allen met als doel dat de huidige en nieuwe bewoners in Overvecht het beter krijgen. Het Wijkakkoord gaat uit van de huidige en toekomstige beleidskaders van de gemeente Utrecht. De Omgevingsvisie neemt de afspraken in het Wijkakkoord als vertrekpunt bij de uitvoering. De Omgevingsvisie is een sturend document met een integrale visie en uitvoeringstrategie. Wij zijn daarom ook positief dat de gemeente Utrecht een ontwerp Omgevingsvisie voor Overvecht heeft opgesteld met als uitkomst een ambitieuze visie voor Overvecht en een aanzet voor de uitvoeringstrategie. Wij zien punten ter verbetering die meegenomen kunnen worden in de verdere uitwerking. ***De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf*** Onze inzet is om de komende jaren te werken aan sterke buurten die samen een verbeterd Overvecht vormen, zowel met en voor de huidige en nieuwe bewoners. In de huidige visie zien we beperkt een buurtgerichte aanpak terug. Wat speelt er in de buurt, wat is er nodig en hoe realiseren wij dit gezamenlijk? In de buurtprofielen van ons Startproduct uit 2020 laten we zien hoe we dat willen aanpakken. Het is een combinatie van buurtprofielen met buurtoverstijgende thema's. Van	***De visie start vanuit hoofdstructuren en beperkt vanuit de buurten zelf*** De omgevingsvisie geeft de stip op de horizon voor de hele wijk en we hebben de grote structuren in samenhang bekeken op het gebied van bouwen, mobiliteit en groen. Wat dit betekent en waar de accenten liggen per buurt, is opgenomen op de buurtkaarten. We hebben nu niet zozeer van buurt naar wijk gewerkt, zoals dat wel in het startproduct van Werkplaats Overvecht is gebeurt. Uiteraard vraagt de omgevingsvisie verdere uitwerking. Uitwerking pakken we graag op met partners die actief zijn in de buurten, waaronder de Werkplaats Overvecht. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** De in het MER onderzochte alternatieven geven het speelveld van oplossingsrichtingen aan. De omgevingsvisie is geen keuze tussen één van de twee alternatieven, maar bevat onderdelen uit beide varianten en is op thema's geoptimaliseerd, waarbij de gekozen variant het meeste lijkt op het alternatief van geconcentreerde verdichting (zie ook de beleidsnota deel B7). Uw vraag om het tweede alternatief mee te nemen bij de verder uitwerking van de omgevingsvisie past niet bij het ingestoken proces van de omgevingsvisie. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt zijn in de omgevingsvisie en hoe die zich verhoudt tot het MER verwijzen wij naar de aanvulling MER. De ingediende zienswijzen waaronder de zienswijze van de Werkplaats heeft geleid tot een aanpassing van mobiliteitskeuzes waarbij de variant in de omgevingsvisie meer overeenkomsten vertoont met het in het MER onderzochte alternatief 2. De knips tussen de buurten waren in de ontwerp-omgevingsvisie opgenomen om doorgaand autoverkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de reacties blijkt dat veel mensen deze

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk naar buurten en van buurten naar plekken noemen we dit. De huidige visie wordt sterker door deze bottum-up benadering toe te voegen. Wij kunnen en willen onze bijdrage leveren om dit concreet te maken. ***Het gekozen verdichtingsscenario combineert lastig met de buurtgerichte aanpak*** Er is gekozen voor het scenario Gebundelde Verdichting. Een scenario waarbij de verdichtingsopgaven gecentreerd zijn aan een centrale HOV-as gecombineerd met een nieuw verkeersafwikkelingssysteem. In dit scenario wordt gewerkt met knips tussen de verschillende buurten en wordt tevens de hoofdgroenstructuur vastgelegd en versterkt. Deze keuzes bepalen in sterke mate wat er op buurtniveau aan wijkverbetering mogelijk is. Op sommige plekken betekent dit zeer vergaande ingrepen en op andere plekken juist minimale ingrepen. Deze ingrepen zijn veelal ingegeven door de buurtoverstijgende keuzes en in veel mindere mate vanuit de behoefte of kansen vanuit de buurt of het onderliggende vastgoed. Onze verwachting is dat daardoor het draagvlak bij bewoners beperkt zal zijn, zeker indien de meerwaarde vanuit de buurt niet overtuigend genoeg is. a.Aan het begin van het traject zijn twee scenario's als uitersten gepresenteerd. Naast scenario 1 Gebundelde Verdichting ook scenario 2 Verspreide Verdichting. Dit tweede scenario had onze voorkeur door een betere aansluiting op een buurtgerichte aanpak. Tijdens participatiemomenten met bewoner kwam ook naar voren dat Overvechters kiezen voor (elementen van) Variant 2. De keuze voor scenario 1 is door de gemeente relatief vroeg in het ontwerptraject gemaakt en het tweede scenario is vervolgens niet verder besproken in het participatietraject. Bij de MER zien we dat beide scenario's zijn meegenomen en dat de twee scenario's in de waardering dicht bij elkaar liggen. Waarom scenario 2 Verspreide Verdichting dan ook niet parallel aan scenario 1 verder ruimtelijk is uitgewerkt, is niet duidelijk.	autoknips te ingrijpend vinden en niet willen dat autogebruik minder aantrekkelijk/gemakkelijk wordt. We leggen de knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vast in de omgevingsvisie. Deze knips worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is. In de kaarten zijn enkele mogelijke locaties (Amazonedreef, Tigrisdreef en Neckardreef) opgenomen voor toekomstige maatregelen. Meer of andere locaties zijn ook mogelijk. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Om de integrale ambities te halen zijn samenwerkingen in groter projectverband nodig, zodat zoet en zuur kan worden verdeeld en het juiste programma op de juiste plek belandt. Opgaves van onder andere parkeren en groen zijn vaak ook niet per plot te realiseren en daarvoor is het nodig om op een hoger gebiedsniveau te bekijken. Dit is ook zo besproken tijdens de gesprekken die we gehad hebben met de woningcorporaties. *b. Groen* De uitgangspuntennotitie geeft zowel een kwantitatieve als ook een kwalitatieve opgave voor groen in de wijk. We laten in deze omgevingsvisie zien wat hiervoor nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 is beschreven welke kwalitatieve verbeteringen per groenstructuur en buurt wenselijk zijn. De ambitie is op visie niveau kwantitatief en kwalitatief beschreven. Bij projecten kan deze kwalitatieve ambitie aangescherpt worden. De meanderende lijn bij Park de Gagel is schematisch en staat voor een vloeiende overgang

Nr.	Reactie	Antwoord
	We vragen daarom om het tweede scenario alsnog mee te nemen bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie om de buurtgerichte aanpak een plek te geven. ***De haalbaarheid van de visie staat onder druk*** Er is hard gewerkt aan de complexe puzzel om alle thema's en ambities in de Omgevingsvisie een plek te geven en onderling te koppelen. Tegelijkertijd zien we ook een sterke samenhang met het gekozen ruimtelijke concept van de Gebundelde Verdichting. Hierin zien wij een risico. De benoemde voorwaarden t.a.v. groen, mobiliteit, wonen, werken en voorzieningen zijn nu zo opgeschreven dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, waardoor ze vooral kaderstellend zijn i.p.v. ruimte biedend. De koppeling van de thema's kan daardoor vertragend werken of de haalbaarheid verslechtert. Hieronder per thema kort een reflectie ter verduidelijking: *b.Groen* De groenambitie is hoog en vrij kwantitatief beschreven. De kwantitatieve omschrijving van extra groen per nieuwe woning is een voorbeeld. Hoe worden initiatieven straks beoordeeld? Het moet gaan om kwalitatief beter groen en niet altijd om meer. De ambitie moet naar ons idee meer kwalitatief beschreven worden en minder kwantitatief. In de visie is aangegeven waar groen behouden moet blijven en waar extra groen bij moet komen. Een voorbeeld is het Gagelpark. Bij het Gagelkwartier zien wij een vloeiende arcering die een meanderende parkrand suggereert die niet overeenkomt met de huidige situatie en arceringen voor de versterking van de parkranden veelal over particulier bezit. Transformatie is op deze plekken niet te verwachten, terwijl op andere plekken langs het park de mogelijkheden er wel zijn. Door de keuze voor extra m2 groen concludeert de Omgevingsvisie dat deze plekken niet mogelijk zijn. Dit beperkt demogelijkheden voor de beoogde kwaliteitsslag van het Gagelpark waaronder het oplossen van	tussen park en buurt zonder harde parkranden. Een kwaliteitsslag door het activeren van de plint aan de achterkanten is nog steeds wenselijk maar zal op gebouwniveau aangepakt moeten worden. *c. Mobiliteit* We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. *Parkeren* Wij erkennen dat de voorgestelde parkeeroplossingen financiële investeringen vereisen. Daarom wordt er actief gezocht naar financieringsmogelijkheden, afspraken en samenwerkingen met private partijen, ontwikkelaars en andere stakeholders. Ook wordt er gekeken naar subsidies en andere vormen van financiële ondersteuning vanuit provinciale, nationale en Europese fondsen. Aandachtspunten ten aanzien van de haalbaarheid zijn opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf over parkeren. *d. Financiële haalbaarheid* De uitvoering van de doelstellingen in de omgevingsvisie gaat gepaard met grote investeringsopgaven. De kosten van investeringen in de openbare ruimte zijn in beeld gebracht. Zie daarvoor de Beleidsnota omgevingssvisie Overvecht. De kosten en opbrengsten voor de gebiedsontwikkelingen zijn binnen de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht niet weergegeven onder meer

Nr.	Reactie	Antwoord
	achterkanten enorm. Dit is ons inziens een gemiste kans voor de beleving van het groen in de wijk. *c.Mobiliteit* De Omgevingsvisie gaat uit van grote veranderingen op het gebied van mobiliteit. Er wordt ingezet op de mobiliteitstransitie; meer ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame mobiliteit. Naast het autovrij maken van de Carnegiedreef, waar we voorstander van zijn, worden verschillende 'knips' gemaakt om autoverkeer door de wijk te beperken, waardoor het verkeer via de ring moet rijden. Vanuit bewoners zijn deze zorgen al naar voren gekomen. De Werkplaats is positief over de inzet op gezonde en duurzame mobiliteit in combinatie met het verbeteren van de verkeersveiligheid. Echter hebben we twijfels over de huidige oplossingen met knips, zeker in relatie tot de passendheid voor de wijk Overvecht. *Parkeren* De druk op de openbare ruimte is groot en dit wordt versterkt door de beoogde verdichting. Het huidige straatparkeren neemt relatief veel ruimte in en is ook een betaalbare optie voor de huidige bewoner. In de Omgevingsvisie vermindert het parkeren uit het straatbeeld. Voor nieuwbouw moet parkeren opgelost worden in nieuwe parkeeroplossingen. Bij de hoogstedelijke gebieden moet deze nieuwbouw ook de huidige parkeerplekken op straat oplossen. De consequenties van het opheffen van parkeerplaatsen wordt onvoldoende belicht. De Omgevingsvisie heeft geen ontwerpen of parkeerstudies opgenomen. Benoemd wordt dat in het vervolg een concreet onderzoeks- of ontwerptraject op de kleinere schaal nodig is. De Werkplaats voorziet dat het parkeren voor bestaande en nieuwe woningen niet opgelost kan worden met nieuwe parkeeroplossingen zonder grote financiële bijdragen. *d.Financiële haalbaarheid*	omdat de opbrengsten van de gebiedsontwikkeling en hoe deze zich verhouden tot de benodigde investeringskosten om de ambities van de Omgevingsvisie te kunnen realiseren nog niet in beeld zijn. Die is vanwege het abstractieniveau van de Omgevingsvisie en vanwege het gegeven dat de meeste mogelijke verdichtingslocaties niet in eigendom zijn van de gemeente.. Wij gaan graag hierover met u in gesprek. *e. Aantallen woningen en werkplekken* De omgevingsvisie gaat zeker niet alleen uit van bouwen op gemeentegrond, maar ook hetvernieuwen en transformeren van de bestaand bezit zijn net zo belangrijk om de doelstellingen te halen. Soms kan dat gaan om sloop, maar veel vaker gaat dat om maatregelen als aanbouwen of optoppen, of een extra gebouw in het openbaar gebied. Zo ook in de rood-oranje gebieden langs de centrale as. De grote aantallen moeten vooral gerealiseerd worden in Overvecht Centrum en Station. En in mindere mate langs de centrale as. Wij schatten in dat de aantallen haalbaar zijn. De keuze hiervoor hangt samen met de keuze voor mobiliteit. Dit worden de best bereikbare plekken met OV. 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto's en dus moeten er goede alternatieven zijn met OV en fiets. Een verspreide verdichting gaat niet samen met een goede mobiliteitstransitie en dit zal tot gevolg hebben dat de wijk niet meer bereikbaar en leefbaar zal zijn. ***e. Samen de schouders eronder te zetten*** Wij onderschrijven het belang van gezamenlijk met de corporaties en markt uitvoering te gaan geven aan deze omgevingsvisie. De ontwerp-omgevingsvisie hebben we op een aantal punten aangescherpt naar aanleiding van de zienswijzen. Zie hiervan hoofdstuk 2 van de omgevingsvisie. We komen niet op alle punten tegemoet die Werkplaats Overvecht in haar zienswijze heeft aangegeven. Zo houden we vast aan

Nr.	Reactie	Antwoord
	Er is veel geld nodig voor de uitvoering van de totale Omgevingsvisie. Zoals aangegeven in deel B van de uitvoeringstrategie zijn hier beschikbare middelen, subsidies en grondbeleid voor nodig. De grondwaarde onder de nieuw te bouwen woningen vormt hier ook een onderdeel van. De vraag is hoe groot het geschatte aandeel is dat is meegenomen in de visie en of dit realistisch is. Zijn daarbij ook de kosten voor de ambities ten aanzien van groen en parkeren meegenomen? En is rekening gehouden dat de te realiseren grondwaarden bij locaties waar corporaties overgaan tot sloop en nieuwbouw zeer beperkt zijn en financieel complex? De inzet van alle beschikbare subsidies zullen daarom nodig zijn. Hier willen we ons dan ook maximaal voor inzetten. *e.Aantallen woningen en werkplekken* Het vastgoed in Overvecht is veelal te goed om te slopen en veel corporatiewoningen zijn gerenoveerd of zijn binnenkort aan de beurt. De plekken waar nieuwbouw mogelijk is, liggen veelal op gemeentegrond. In de rode gebieden wordt gerekend met flinke aantallen nieuwbouw. Wij verwachten dat een deel lastig te realiseren is. Mocht blijken dat de aantallen lager worden dan ingeschat, dan biedt het huidige scenario van Gebundelde Verdichting geen alternatieven. Het tweede scenario Verspreide Verdichting biedt meer ruimte en flexibiliteit om op andere locaties te zoeken naar geschikte alternatieven. Daarom vragen we de gemeente om een uitwerking op te nemen met geschikte alternatieven indien de aantallen niet realiseerbaar blijken. ***e.Samen de schouders eronder te zetten*** De Omgevingsvisie laat een toekomstbeeld zien die enkel gezamenlijk gerealiseerd kan worden. Het omvat de hele wijk en heeft invloed op alle bewoners van Overvecht. Nu moeten we - zoals in het Wijkakkoord omschreven - samen de schouders eronder zetten, elkaar versterken	de gebundelde concentratie en kiezen niet voor verspreide verdichting. Desalniettemin hopen wij wel dat Werkplaats Overvecht met ons de schouders eronder blijft zetten. De samenwerkingsvorm met de woningcorporaties en andere partners vraagt nog verdere uitwerking. Dat proces starten we graag in het nieuwe jaar op.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en vaart maken met integrale wijkverbeteringen. De gemeente heeft de regie, maar bouwt niet zelf. Dat doen de corporaties en marktpartijen. Het is belangrijk om ontwikkelingen in samenhang te zien, zowel programmatisch en ruimtelijk. Er moeten integrale afwegingen gemaakt worden op gebiedsniveau, niet plot voor plot zoals bij nieuwbouwwijken of per thema's. De visie maakt zichtbaar hoe alles met elkaar verbonden is en hoe complex dit is. Bij de uitvoering van plannen zal dit nog complexer blijken, aangezien de praktijk weerbarstig is. Commitment voor de lange termijn is nodig, waardoor afspraken gemaakt kunnen worden over het zoet en zuur. Wij lezen dat de uitvoeringstrategie de gemeente en andere ontwikkelende partijen moet uitnodigen om tot een gezamenlijke, integrale aanpak te komen. Die handschoen pakken we uiteraard op. Vanuit de Werkplaats zijn we sinds 2018 actief in Overvecht. In 2022 zijn in het Wijkakkoord langjarige samenwerkingsafspraken met elkaar gemaakt over diverse onderdelen, zoals rolverdeling, scope en hoe om te gaan met gemeentelijke locaties. Graag zetten we gezamenlijk de volgende stap om als open alliantie toe te werken naar een langjarige samenwerking voor de gebiedsontwikkeling en wijkverbetering van Overvecht. Wij vragen de gemeenteraad om samen deze ontwerp-omgevingsvisie bij te stellen tot een visie die meer flexibiliteit biedt en bij de uitwerkingsstrategie uitdrukkelijk inzet op samenwerken, waardoor ambitieuze en haalbare plannen gerealiseerd kunnen worden die Overvecht en de Overvechters vooruit helpen. Graag gaan wij hierover met de gemeente in gesprek.	
583	Hierbij willen wij aangeven dat wij ons willen aansluiten bij de zienswijze van [indiener 514]. en dat deze zienswijze ook door ons nadrukkelijk als verzonden moet worden beschouwd. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot

Nr.	Reactie	Antwoord
	onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: “Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van	doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende ‘Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt’: ‘De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.’) Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers),	

Nr.	Reactie	Antwoord
	namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding	

Nr.	Reactie	Antwoord
	‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te	

Nr.	Reactie	Antwoord
	passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
584	Met deze brief wil ik mijn zienswijze kenbaar maken over het ontwerp van de Omgevingsvisie Overvecht. Ik ben sinds 2011 actief lid van amateurtuindersvereniging Ons Genot en maak mij ernstige zorgen over de negatieve gevolgen die de huidige opzet van deze visie heeft voor onze tuinvereniging en de bredere gemeenschap. **Historische en Biologische Waarde** Het complex van Ons Genot is van onschatbare historische en biologische waarde. Sinds de jaren 50 biedt het een thuis aan tuinders en sinds de jaren 60 staan er karakteristieke tuinhuisjes. Na jaren van bodemverbetering draagt het terrein aanzienlijk bij aan de biodiversiteit in Overvecht. Zo herbergt het broedende ooievaars, een bijenstal, een wormenhotel, een insectenmuur, een paddenpoel, een mussenhotel en de eerste zadenbibliotheek van Utrecht. De sloten van Ons Genot spelen een belangrijke rol in de wateropslag tussen het hoge Overvecht en de lager gelegen Bethunepolder, waar de natuurlijke oevers voor flora en fauna een ecologische verrijking vormen. De unieke	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	biodiversiteit die hier is ontstaan, kan niet eenvoudig worden verplaatst en zal jaren nodig hebben om zich elders te herstellen. **Sociaal en Educatief Belang** Ons Genot is meer dan een tuincomplex; het is een levendige gemeenschap van mensen uit alle rangen en standen. Het terrein is openbaar en toegankelijk voor iedereen, waardoor het een populaire plek is voor wandelaars, fietsers, en spelende kinderen. De vereniging biedt workshops, een tuinwinkel met biologische plantjes en een kantine met terras. Dit alles maakt het een belangrijke sociale en educatieve ruimte, waar kinderen en volwassenen leren over natuur en duurzaamheid. **Gezondheidsvoordelen** Tuinieren op Ons Genot biedt zowel lichamelijke als geestelijke gezondheidsvoordelen. Het is een oase van rust in een hectische tijd, en helpt mensen met stress, overspannenheid of burn-out klachten. Tuinieren is een toegankelijke manier om in beweging te blijven en te genieten van de buitenlucht, zonder de drempel van een sportschool. **Financiële en Emotionele Impact op Tuinders** Een mogelijke verplaatsing van het complex zou niet alleen de natuur schaden, maar ook de tuinders persoonlijk duperen. Velen hebben geïnvesteerd in huisjes (die eigendom zijn van de individuele tuinders) en het onderhoud van hun tuinen, waardoor deze plek zowel een financiële als een emotionele waarde heeft. Voor veel tuinders is het ondenkbaar om elders opnieuw te beginnen, wat de hechte gemeenschap die hier bestaat zou vernietigen. **Oproep tot Herziening** Gezien de bovengenoemde punten verzoek ik u dringend de huidige opzet van de Omgevingsvisie Overvecht te heroverwegen. Ik pleit	

Nr.	Reactie	Antwoord
	ervoor dat bestaande sportlocaties efficiënter worden benut, zodat het behoud van Ons Genot op de huidige locatie gewaarborgd kan blijven. Dit komt ten goede aan alle mensen, dieren en planten die nu van dit unieke tuincomplex genieten.	
585	**Brandenburchdreef/Dommeringdreef** Ik had u al eerder een vraag gestuurd over het complex Brandenburchdreef / Dommeringdreef. Ik zou mijn reactie graag uitbreiden. In de omgevingsvisie staat het wooncomplex Dommeringdreef/Brandenburchdreef niet duidelijk aangegeven. Op verschillende kaarten is op de plek van de wooncomplexen iets anders aangeven, zoals meer groen en een fiets/wandelpad. Dat er al een wooncomplex staat op die plek is niet duidelijk. Ik zou willen verzoeken om de Dommeringdreef/Brandenburchdreef als bestaande en belangrijke bebouwing op te nemen in de omgevingsvisie. Het is een gebouw in goede staat, met 160 woningen, recent verder geisoleerd, bewoners hebben de mogelijkheden gekregen om zonnepanelen te laten plaatsen, het zijn toegankelijke woningen en er is een bestaande sociale structuur met een activiteitenruimte die ook gebruikt wordt. De overlast is laag en de leefbaarheid is over het algemeen goed. In de inleiding wordt als uitgangspunt genoemd dat "We behouden wat goed is" en daar valt dit complex naar mijn mening onder. Ik denk dan ook dat het belangrijk is om dat ook te erkennen. Bij een onduidelijke status is de kans te groot dat men op zeker moment niet precies weet wat er gaat gebeuren, het onderhoud en de betrokkenheid teruglopen en dan kan iets wat nu goed loopt toch snel vervallen. Hoewel het duidelijk is dat er nu geen plannen zijn om iets te veranderen, denk ik	De ambitie in de omgevingsvisie is om de groenverbindingen robuuster te maken en minder versnipperd door hekwerken verharding en bestaande bebouwing. Mocht in de toekomst de gelegenheid zich voordoen dat de eigenaren besluiten dat de bebouwing weggaat, dan spreekt de omgevingsvisie de ambitie uit de bebouwing niet op deze manier op deze plek terug te laten komen. De kaarten 'nu, straks, later' zijn zeer abstract zodat de fasering in gebieden leesbaar is. Bebouwing valt hier onbedoeld wat weg. Met betrekking tot de overige complexen aan de Dommeringdreef/Brandenburgdreef en Werradreef binnen de groen-oranje arcering het volgende: In de aangepaste omgevingsvisie heeft het groen-oranje gebiedstype een nieuwe naam gekregen "Groene buurtranden" (in plaats van "Transformatie in het groen"). Deze gebiedsaanduiding heeft meer en beter groen tot doel. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Met de groen-oranje arcering maakt de omgevingsvisie daarom transformatie mogelijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar, en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding of kleiner bebouwd oppervlak. Hiervoor zijn spelregels aangegeven in het hoofdstuk "Ruimte voor groei", deze zijn aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbare ruimte. Zodra er een initiatief zich voordoet in dit groen-oranje "Groene buurtranden" gebied, dan zal er op deze manier geadviseerd worden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	dat het belangrijk is dat dat ook in de toekomst niet gebeurt, en dat de omgevingsvisie geen onduidelijkheid laat over dit complex. (Een vergelijkbare situatie geldt overigens voor de nog recentere woningen en gebouwen bij de Werradreef, daar zijn een gezondheidscentrum en zorgwoningen gebouwd (onder andere Nieuw Tamarinde), en die zijn veel te nieuw om daar nu weer andere keuzes over te maken.) **Knip op autowegen en bereikbaarheid** Ik ben hier in principe niet op tegen, maar ik zou in elk geval graag willen dat dit gekoppeld wordt aan het bieden van OV-alternatieven in de wijk die dicht bij de woningen komen (dus niet alleen de HOV-verbindingen maar juist ook de kleinere busverbindingen die wel aangegeven zijn als richting maar nog niet concreet zijn.) Anders wordt het voor mensen die minder goed ter been / ter fiets zijn wel heel erg ingewikkeld. Het afwikkelen van verkeer via de Ring heeft daarnaast als nadeel dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht afhankelijk wordt van de situatie op de ring, wat grotendeels niet-lokaal verkeer is en waar de gemeente Utrecht veel minder invloed op heeft. Dat zou Overvecht nog meer isoleren van zichzelf en de rest van de stad. Bij die verbinding met de rest van de stad zou ik bovendien willen vragen om de verbinding met het oosten van Utrecht te onderzoeken. Op dit moment sluit Overvecht bijvoorbeeld niet aan op de bussen van het Oorsprongpark of de U-link bussen. Ook in het centrum is de overstap erg onpraktisch en ontoegankelijk. Hierdoor is de mogelijkheid om activiteiten in het oosten van Utrecht te bezoeken beperkt. **Manege 't Hoogt** Op de kaarten staat op de locatie van Manege 't Hoogt sportvelden ingetekend. Maar Manege 't Hoogt is een manege, zorgmanege en onderneming die bovendien betrokken is bij Overvecht, waarvan ik	De maatregelen voor autoverkeer zijn inderdaad gekoppeld aan/ onderdeel van een breed pakket om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vanuit bereikbaarheid en leefbaarheid van Overvecht zetten we juist ook in op deze vervoerswijzen, zodat afhankelijkheid en nadelen van de auto minder groot worden. Voor de HOV verbinding kijken we zowel naar een verbinding met Noordoost/Oost/Utrecht Science Park als met Binnenstad/Utrecht Centraal. In deel A van de ontwerp omgevingsvisie Overvecht staat op de buurtkaart ‘Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel’ het icoontje ‘sport’ op de locatie van manege ’t Hoogt met daarbij de omschrijving ‘Zoeklocaties sport in het Noorderpark’. Deze aanduiding heeft geleid tot veel zorgen bij de eigenaren en gebruikers van de manege. Uit de meer dan 100 zienswijzen die hierover zijn ingediend, blijkt het belang van de manege voor ruiters en andere gebruikers. Het is niet de bedoeling om manege ’t Hoogt te vervangen door sportvelden. Het is ongelukkig dat het icoontje voor sport juist op deze locatie terecht is gekomen. Voorstel in de omgevingsvisie Overvecht is dat heel het Noorderpark zoeklocatie is voor de drie á vier benodigde sportvelden, als dit niet kan worden bereikt door herschikking/uitbreiding van de bestaande sportvelden in Overvecht. De manege is hierbij niet specifiek aangewezen als locatie. In de volgende versie van de omgevingsvisie Overvecht is dit aangepast.

Nr.	Reactie	Antwoord
	hoop dat ze er nog heel lang blijven. Voor sportvelden lijkt me dat geen goede locatie.	
586	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Hierbij willen we vragen zorgvuldiger te onderzoeken of en waar deze bruggen geplaatst worden, met name de brug ter hoogte van vechtdijk 354. Onze bezwaren willen we hierbij graag met u delen. - We voorzien een onveilige verkeerssituatie op de plek waar deze brug de Vechtdijk kruist. - Daarbij zorgt deze brug voor extra onrust in de doorgaans rustige plantsoenen aan weerszijden van de Vecht. In deze plantsoenen wordt veel gewandeld door oudere bewoners van het bejaardentehuis, mensen met honden en families met kleine kinderen. Een fietsroute op deze plek verandert het karakter van deze plantsoenen ingrijpend. - Een brug op deze locatie heeft bijzonder weinig aansluiting bij bestaande fietsroutes, de ingreep belast hierdoor het gebied onevenredig. - De parken zijn rustgebieden, met veel wachtende boten voor bruggen neemt de rust af naast toenemende belasting door uitlaatgassen. We verzoeken u dan ook deze brug uit de Omgevingsvisie te verwijderen.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
587	1. Binnen 30 meter van het spoor mag niet gebouwd worden ivm calamiteiten (Rijksoverheid). Ook moet er een redelijke afstand van het spoor tot de woning/flat/hoogbouw aangehouden worden ivm geluid en trillingen die het treinverkeer op het spoor veroorzaakt 2. .Trillingshinder tot 100 meter van het spoor: welke trillingsniveaus kunnen worden verwacht in de voorziene nieuwbouw? Aan welke eisen moet worden voldaan bij de te verwachte trillingsniveaus? Welke maatregelen kunnen getroffen worden om dit te bewerkstellingen? 3. .Het geluid van treinverkeer op de sporen tussen Utrecht - Overvecht en Tuindorp zal door hoogbouw aan de zijde van Overvecht weerkaatst worden en geluidsoverlast veroorzaken in Tuindorp. Wordt hier rekening mee gehouden? 4. .Is er in de omgevingsvisie rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen van Prorail/NS en het uitbreiden van het spoornet waardoor de bebouwing in Utrecht-Overvecht dichter bij het spoor niet wenselijk is? 5. .In de omgevingsvisie worden een aantal doorgaande wegen die Utrecht -Overvecht ontsluiten afgesloten dmv een knip. Dit heeft als gevolg dat het aantal autobewegingen zullen toenemen ipv afnemen omdat bewoners ver zullen moeten omrijden om bijvoorbeeld de (grote/wekelijkse) boodschappen te kunnen doen. 6. .Het afsluiten van toegangswegen maakt dat het ontsluiten van Utrecht-Overvecht verandert in het opsluiten van Utrecht-Overvecht: in combinatie met de plannen voor de Noordelijke Randweg Utrecht zijn er te weinig routes die manoeuvreren door de wijk en de wijkdelen mogelijk maken. Zeker mensen die veelvuldig hun auto moeten gebruiken, zoals wijkverpleging	1-3. Bij de verdere uitwerking zal bepaald worden welke maatregelen genomen moeten worden om de milieumaatregelen zo beperkt mogelijk te laten zijn. Bij de bouw van de woningen zal namelijk voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluidsreducerende maatregelen worden toegepast. Dit conform de Beleidsnota Geluid en Trillingen. 4. Wij werken nauw samen met Prorail/NS. Bij ons zijn geen plannen bekend voor het uitbreiden van het spoornet langs Overvecht. Bij de uitwerking van plannen in de buurt van de sporen wordt goed naar bijvoorbeeld eisen vanuit geluid en veiligheid gekeken. 5-6. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. 7. Wij begrijpen dat de kosten van openbaar vervoer in sommige gevallen hoger kunnen zijn dan die van autorijden, vooral voor (grotere) gezinnen. De gemeente Utrecht blijft zich inzetten om het openbaar vervoer toegankelijk en betaalbaar te maken voor iedereen. Dan doen we door het onderzoeken van mogelijkheden voor subsidies of kortingen voor specifieke groepen, daarnaast blijven we in gesprek met de vervoerders om tarieven en kortingen bespreekbaar te maken en bieden we alternatieve mogelijkheden zoals deelvervoer of verbeteren we de fietsinfrastructuur zodat het ook aantrekkelijke wordt om gebruik te maken van de fiets.

Nr.	Reactie	Antwoord
	en thuiszorg, zullen meer tijd in de auto doorbrengen dan dat ze daadwerkelijk zorg kunnen bieden.	8. De kaart is een schematische weergave van de functies die in het gebied moeten landen. Voor Park de Watertoren geldt dat sport- en speelfuncties een belangrijk onderdeel van de identiteit vormen. Op dit moment is er nog geen definitief ontwerp gemaakt voor inrichting van het park in de toekomst. In de Omgevingsvisie blijven de sport- en speelvoorzieningen die er nu al zijn onderdeel uitmaken van het park, mogelijk met aanpassing en/of uitbreiding. In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.
7.	.De belofte van HOV maakt niet dat openbaar vervoer goedkoper is dan autorijden. Zelf mét parkeren in de binnenstad (HC P1 €15 per dag via online reserveren) is een gezin van 5 personen goedkoper uit met de auto dan met de trein of bus.	
8.	.Zoals de HOV-lijn van Station naar winkelcentrum is ingetekend rijdt de bus dwars over het Cruyff veldje in Park de Watertoren. Wat gaat daarmee gebeuren?	
9.	.Het is heel fijn dat de parken meer aaneengesloten worden, maar hoe wordt de veiligheid daar gewaarborgd? Ook als daar doorgaande fietsroutes doorheen komen? (Of ben u Ilona Németh vergeten?)	9. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt in de omgevingsvisie. In 2040 zijn de Overvechtse straten en fietspaden aantrekkelijk, verkeersveilig, groen en sociaal veilig. Dit doen we door nieuwe bebouwing met de voorkant aan het groen te positioneren, meer levendige functies in de plint en daardoor meer ogen op het groen. Bij het planten van groen houden we rekening met de zichtbaarheid en sociale veiligheid. En voor recreatieve routes door het groen is altijd een sociaal veilige alternatieve route door de buurt.
10.	In de omgevingsvisie wordt gesproken over nieuwbouw én over ruimte aan Overvechters om wooncarrière te maken. Het zou fijn als dat daadwerkelijk zo is en dat er wel voor de Overvechter betaalbare koopwoningen gebouwd worden. Het beleid slaat de plank mis als er woningen gebouwd worden van €550.000kk (zoals the Mix, Ivoordreef, Antoniuskwartier). Voor een hypotheek van €400.000 heb je minimaal een brutojaarinkomen nodig van €77.500 tot €83.500 (hypotheekvisie.nl).	10. In de nieuwbouw wordt zowel in het sociale huursegment als in het middensegment als in het dure segment woningen toegevoegd. De grenzen voor de sociale huur en het middensegment (zowel huur als koop) worden door het Rijk vastgesteld. Binnen deze segmenten willen

Nr.	Reactie	Antwoord
		we doorstroming mogelijk maken, door bijvoorbeeld regelgeving in de sociale huur en in het middensegment op toe te laten passen. Maar ook door gericht te bouwen voor jongeren en ouderen, zodat zij binnen Overvecht een alternatief hebben.
588	In algemene zin ben ik als bewoner van Overvecht (al met al zo'n twintig jaar) blij dat er geïnvesteerd gaat worden in de wijk, in de leefbaarheid, veiligheid, het groen en zeker ook de economische kracht. En ik snap dat er woningen bij moeten komen vanwege de grote opgave in de stad - en in het land. Maar ik begrijp wel de zorgen van buren over de bereikbaarheid; het zou goed zijn als jullie daar een betere balans in vinden lijkt me. Ik heb wel een concretere reactie - en zorgen - bij het specifieke deel van het plan dat mijn eigen buurtje aangaat. Ik woon met mijn vrouw en jonge dochtertje sinds vorig jaar in een koophuis aan de Koeweitdreef (daarvoor woonden we op de Haitidreef). Een belangrijke reden was dat we hier in een fijn rustig straatje wonen, met achter ons huis ook een heel fijn afgeschermd binnenplaatsje voor de buurtkinderen om te spelen en met het groen in zelfbeheer van al de buren eromheen. In de omgevingsvisie Tigrisdreef duiden jullie het hele buurtje - ons huis en de aanpalende rijtjes aan - met een roze kleur, voor de zonering 'dienstencluster.' Er staat bij: 'We verbeteren het buurtcentrum. Er komen meer woningen en voorzieningen.' Ik heb zoals gezegd uitgebreid met uw medewerkers hierover gesproken. Ik begrijp dat er nog geen concrete plannen zijn maar dat met deze zonering wel een project ontwikkeld kan worden komende jaren. En dat geldt in principe voor het hele buurtje: de bestaande winkeltjes, de parkeerplaats met de garages eromheen, ons plantsoentje achter en al de rijtjeshuizen aan Koeweitdraaf, Minaretdreef en Bagdaddreef.	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu ook passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond de route. Algemeen uitgangspunt in de omgevingsvisie is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik heb er met meerdere mensen over gesproken en het lijkt jullie vooral te doen over het eerste deel aan de kant van de Gangesdreef. Ik probeer mij voor te stellen wat het dan zou kunnen worden. Ik zou het begrijpen en ik ben ook wel blij als het deel waar nu winkels zijn wordt vernieuwd en mogelijk ook uitgebreid met woningen. Ik begreep dat er tot twee bouwlagen woningen bij kunnen komen en dat is op die plek vast wel in te passen, in goede samenspraak met direct omwonenden. Op zich is vernieuwing/uitbreiding op de parkeerplaats met garages achter de winkels ook nog wel voorstelbaar wat mij betreft (het is een beetje kil pleintje en zeker 's nachts een beetje schimmig/onveilig), alhoewel ik me afvraag of de garage-eigenaren hun garages zouden willen afstaan. Maar uw medewerkers gaven aan dat de kans dat het plantsoentje achter ons huis zou worden ingepast erg onwaarschijnlijk is, omdat het nu al een functie heeft en er ook eigenlijk nauwelijks ruimte is om iets te ontwikkelen. Laat staan dat de omwonenden (en vooral ook de buurtkinderen) daar blij mee zouden zijn. Wij zelf in iedereen geval niet. Ik begrijp na alle gesprekken nog niet steeds zo goed waarom het hele gebied aangemerkt is als 'buurtcentrum' en er dus mogelijk (nieuwe) diensten en woningen zouden komen. Voor het grootste deel is het roze gebied nu een aantal rijtjes koophuizen met een woonfunctie. In gesprek met een buurvrouw realiseerde ik me ook dat onze huizen nu allemaal een onzekere status hebben - want in theorie zouden jullie als gemeente ook met een plan voor alle rijtjes kunnen komen. Die onzekerheid geeft mij eerlijk gezegd een onrustig gevoel - ik vind het onlogisch en onwaarschijnlijk (want het zijn koopwoningen), maar ik weet nu dus niet waar ik aan toe ben. En bovendien zou deze onzekere status dat de waarde van ons huis kunnen verminderen, omdat we die onzekerheid over de plannen de komende jaren houden. En dat schrikt potentiële kopers af. Dat geldt dan voor alle bewoners, gauw zo'n 40/50 huishoudens.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Mijn verzoek is dus of u de zonering 5 van Tigrisdreef e.o zou kunnen aanpassen: - Laat daar de rijtjeshuizen op Koeweitdreef, Minaretdreef en Bagdaddreef buiten beschouwing voor het 'dienstencluster.' Laat het de woonfunctie behouden die het nu heeft. - Laat het plantsoentje achter die rijtjes buiten beschouwing voor het dienstencluster. Laat het een rustig, groen speelplekje blijven voor de buurtkinderen.	
589	Waar het gaat om het groen, kan ik dit zeker ondersteunen. Ook ben ik het ermee eens dat er woningen bij moeten komen, de woningnood is groot en er zijn stukken in Overvecht waar prima gebouwd kan worden. Echter als het gaat om het stationsgebied kijk ik daar (deels) anders naar. Prima dat het parkeerterrein plaats maakt voor woningen (met parkeerruimte eronder), maar 1000 woningen en hoogbouw tot 70 meter is bizar. Dat is 23 - 25 verdiepingen. Dat er bij het centraal station dergelijke torenflats staan, kan ik begrijpen gezien de omgeving, bij station Overvecht vind ik dit buitenproportioneel. Voor de Katherijn van leemputdreef, de Albert Thaerlaan waar veelal eengezinswoningen staan en allerlei bewoners om de genoemde straten heen is dat een enorm kolos. In ontwerp deel A staat: "stedelijke laag van 6 lagen is de basis(lager indien nodig wegens bezonning)" Wat denken jullie dat een gebouw van 70 meter doet met o.a. bezonning? Verder ben ik van mening dat er niet eerlijk en open gecommuniceerd	De locaties voor hoogbouw zijn gekoppeld aan de knooppunten die in de RSU2040 zijn vastgelegd. Deze (nieuwe) knooppunten kennen een hoge dichtheid, waarbij hoogbouw als een van de middelen ingezet kan worden om deze dichtheid te bereiken. In de omgevingsvisie is het gebied rondom het station aangeduid als een hoogstedelijk gebied. Dit gebied leent zich vanwege de goede bereikbaarheid heel goed voor veel verschillende functies en ook grotere en hogere gebouwen om de groei van het aantal woningen, werkplekken en voorzieningen op te vangen. Hoe we dat doen en waar is nog niet duidelijk. In het hoofdstuk ”Ruimte voor groei” van de omgevingsvisie is een paragraaf opgenomen over hoogbouw waarin we uitleggen dat hoogbouw nodig is en hoe we dit zorgvuldig inpassen. Hoogbouw dient rekening te houden met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. De stedenbouwkundige betekenis en een goede ruimtelijke inpassing van het accent bepaalt de uiteindelijke hoogte, niet op elke plek is dezelfde hoogte passend. Vroegtijdig in het planontwikkelingsproces wordt er ontworpen aan een aangenaam microklimaat door middel van windonderzoek, bezonningsstudies en geluidsbelasting op gevels en in binnentuinen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van

Nr.	Reactie	Antwoord
	wordt. Geruime tijd geleden hebben we een brief ontvangen dat de parkeerplaats bij het station is aangewezen als optie voor het bouwen van 100 tijdelijke woningen. Ondanks de brieven die zijn verzonden hebben we er niets meer over gehoord. Nu is het tijdelijke verdwenen en kan het maar liefst 70 meter hoog worden. De inloopbijeenkomst wekte bij mij vooral veel ergernis op. De man die over de bouw "alles" wist, stond het m.i. allemaal vooral te bagatelliseren met uitspraken als: "het is maar een visie", "in een andere gemeente waar ik bij betrokken was, werd er op een zelfde stuk 2000 woningen gebouwd, dus het valt best mee", "er moet eerst nog een projectontwikkelaar zijn, die is er niet", "het is maar een visie, er is nog niets concreet" en meer van dat soort uitspraken. De bewoners van de Arnodreef moesten er zelf achter komen dat hun huizen blijkbaar worden gesloopt en plaats moeten maken voor hoogbouw. Ook daar laat de communicatie te wensen over! In een bijeenkomst die alsnog gehouden is met die bewoners is aangegeven, dat het parkeerterrein het eerste is waar gebouwd gaat worden en dat daar ook al plannen/tekeningen van zijn. Volgens de mijnheer bij de inloopbijeenkomst, was het "alleen nog maar een visie" niets zou concreet zijn, er zou geen planning zijn, etc etc. Kortom er is geen eerlijke, open communicatie. In de ene bijeenkomst wordt iets anders gezegd dan in de andere bijeenkomst.	eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar alle informatie te vinden was (online en fysiek). Een omgevingsvisie is een integraal document waarin alle ruimtelijke thema's terugkomen met een visie voor de langere termijn. Daarmee is de omgevingsvisie geen exact plan. Er zijn veel afhankelijkheden en dingen die we nu nog niet weten. Bijvoorbeeld: we willen dat er op bepaalde plekken meer woningen bij komen. Maar hoe hoog dat gebouw precies wordt en wanneer er wordt gebouwd, is afhankkelijk van de eigenaar, financiën en ontwikkelingen in de omgeving. Sommige dingen kunnen we als gemeente zelf doen, voor andere dingen zijn we afhankelijk van individuele eigenaren, het Rijk of de Provincie. We hebben met teksten, met beelden en kaarten en in gesprekken met Overvechters zo duidelijk mogelijk laten zien wat de voorgestelde keuzes kunnen gaan betekenen. Vanwege de onzekerheden en afhankelijkheden die bij een visie horen, is dit per definitie geen 100% duidelijkheid of garantie. De omgevingsvisie zal worden uitgewerkt in verschillende plannen. Soms is de gemeente eigenaar, vaak zal dat een andere partij zijn. In het geval van de P+R locatie is de gemeente eigenaar. Het ontwikkelen van een plan voor deze locatie - met mogelijk woningen - is hiermee dus één van de eerste plannen die op basis van de omgevingsvisie worden uitgewerkt. Bij deze planuitwerking worden uiteraard ook de buurt en andere belanghebbenden betrokken.

Nr.	Reactie	Antwoord
590	Ik huur sinds 2016 met veel passie en plezier een tuin, eerst alleen en al vrij snel samen met mijn partner. De tuinen van Ons Genot zijn een geweldige plek!! Het is niet alleen voor mij en mijn partner een “ hobby”, het is een manier van leven, een plek om te zijn, om in contact te zijn met mede tuinierders en om met trots te laten zien aan familie en vrienden. (die ook graag een dagje langs komen, mee helpen of een bakje koffie komen doen). Wij wonen in een appartementencomplex, dus in de zomer biedt Ons Genot ons de broodnodige verkoeling en frisse lucht. Ons Genot is een levendige actieve vereniging, er is sinds ik een tuin huur veel ontwikkeld. Om wat te noemen: de prachtige paddenpoel, wormenhotel, we maken zelf mest, snoeicursussen worden gegeven. En zo worden er nu ook stekjes verkocht, is er een tuinwinkel en sinds kort de zadenbieb. Er wordt circulair getuinierd, wij proberen de natuur en biodiversiteit te versterken en zowel jong als oud loopt hier rond. Mijn vrienden en familie zijn positief verrast door de schoonheid, de rust, de sfeer en het prachtige complex. Dit is naar mijn mening niet zomaar te verplaatsen!! Tuinieren, het “ op de tuin zijn “ , de contacten met mede tuinierders betekent enorm veel voor mij: ontspanning, beweging, een plek om buiten te zijn (ik woon in een appartement) en een stuk bijdragen aan het koesteren en behouden van natuur.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.
591	Wij zijn inwoners van de wijk Tuindorp en deze zienswijze heeft betrekking op de onderdelen van de ontwerp omgevingsvisie die deze wijk raken, te weten de aanleg van fietstunnels onder het spoor en de	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het

Nr.	Reactie	Antwoord
	knip in de Mr. Tripkade. In dat kader willen wij graag het volgende naar voren brengen. **Tunnels onder het spoor** In de ontwerp omgevingsvisie is opgenomen dat twee fietstunnels aangelegd zullen worden onder het spoor naar de Van Bemmelenlaan en de Prof. Hugo de Vrieslaan. Onze verwachting is dat dergelijke fietstunnel ervoor zullen zorgen dat de verkeersonveiligheid in de wijk aanzienlijk toeneemt. De fietstunnels zullen naar onze verwachting bijvoorbeeld leiden tot en doorgaande fietsroute door de wijk door de Prof. Ritzema Boslaan richting het centrum van de stad. - *Verkeersveiligheid* Wij zien in het ontwerp niet terug dat er deugdelijk onderzoek is gedaan naar welke gevolgen de toename van fietsverkeer, waaronder ook scooters, elektrische (bezorg)fietsen en (elektrische) fatbikes zullen vallen, voor gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid in de wijk. Het wegennet binnen Tuindorp is in onze optiek niet ingericht op een toename van het (fiets)verkeer: de smalle straten met eenrichtingsverkeer zijn niet toegerust op een toename van (fiets)verkeer. Met name het aantal bezorgers op elektrische fietsen leidt tot nu al tot een onveilige situatie. Met de aanleg van de tunnels zal het fietsverkeer en aantal fietsbezorgers dat door Tuindorp rijdt toenemen. Op dit moment neemt fietsverkeer met bestemming Overvecht de Mr. Tripkade of de Eijkmanlaan. Dit betreft beide wegen die ingericht zijn op de deze verkeersstromen, met gescheiden fietspaden van de weg. Verplaatsing van een deel van het fietsverkeer van Tuinwijk/centrum naar Overvecht naar het interne wegennet van Tuindorp leidt tot gevaarlijke verkeerssituaties in Tuindorp. - *Algemene veiligheid*	verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In de wijk Overvecht is statistisch gezien sprake van meer criminaliteit. De recente ‘rellen’ rondom het winkelcentrum Overvecht zijn daar een illustratie van. Als gevolgen van meer doorgangen van Overvecht naar Tuindorp bestaat er een aanzienlijke kans dat die criminaliteit zich zal verplaatsen naar de wijk Tuindorp. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie niet terug dat daar onderzoek naar is gedaan. - *Financiën* De aanleg van twee fietstunnels onder het spoor is een enorm kostbare aangelegenheid. In aanmerking genomen dat de gemeente Utrecht er financieel al bijzonder slecht voor staat, valt niet in te zien wat de meerwaarde is van de aanleg van deze fietsverbindingen. Bovendien zijn er bestaande verbindingen tussen de wijken Overvecht en Tuindorp die prima functioneren. Ons inziens de schaarse middelen die de gemeente tot zijn beschikking heeft beter aangewend worden voor zaken die wel een reële (althans hogere) opbrengst met zich brengen. **De knip in de Mr. Tripkade** Het aanbrengen van een knip in de Mr. Tripkade zal ons inziens tot gevolg hebben dat de verkeersdruk van autoverkeer met name in het oostelijk deel van de wijk Tuindorp toeneemt. Verkeer naar de ring Noord/Amsterdam gebruikt op dit moment 2 uitgangen uit de wijk Tuindorp: Eijkmanlaan en Mr. Tripkade. Bewoners van het oostelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Eijkmanlaan. Bewoners van het westelijk deel van de wijk gebruiken met de auto in principe de Mr. Tripkade. Het aanbrengen van de knip in de Mr. Tripkade zal tot gevolg hebben dat bewoners van het westelijk deel van de wijk Tuindorp met de auto door Tuindorp heen zullen rijden om via de Eijkmanlaan de wijk te verlaten. Dit brengt een aanzienlijke toename van autoverkeer is diverse straten in het midden en westen van de wijk Tuindorp met zich mee. En dat brengt weer verdere verkeersonveiligheid met zich omdat de straten daar niet op toegerust zijn. Een eventuele gedachte dat autoverkeer uit het westen van de wijk	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Tuindorp naar de Eijkmanlaan zal rijden via de Mr. Tripkade/Kardinaal de Jongweg/Eijkmanplein is niet reëel: dat kost deze bewoners onevenredig veel tijd met name omdat zij dan moeten omrijden en vier verkeerslichten moeten passeren. Wij zien in de ontwerp omgevingsvisie ook niet terug dat onderzoek is gedaan naar de verkeerkundige gevolgen van deze aanpassing en welke effecten dat heeft op de verkeersveiligheid.	
592	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil 'Gezond stedelijk leven voor iedereen'. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
593	Met deze zienswijze wil ik mijn bezorgdheid uiten over het voorgenomen plan om amateurtuindersvereniging Ons Genot te verplaatsen ten behoeve van de aanleg van nieuwe sportvelden. Ik ben van mening dat dit plan onwenselijk is vanwege de belangrijke rol die de tuindersvereniging speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het behoud van het naastgelegen Natuurgebied Zuilen. Deze zienswijze is gebaseerd op twee hoofdargumenten: het belang van biodiversiteit en de ecologische waarde van de locatie in relatie tot het natuurgebied. **1. Belang van Biodiversiteit**	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: "Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten

Nr.	Reactie	Antwoord
	De amateurtuindersvereniging Ons Genot draagt significant bij aan de biodiversiteit binnen de gemeente Utrecht. In de Omgevingsvisie Utrecht 2040 wordt benadrukt hoe belangrijk het is om biodiversiteit te bevorderen en te beschermen. De tuinen van Ons Genot bieden een gevarieerd landschap waar een breed scala aan planten en dieren kan gedijen. Deze groene oase draagt bij aan de ecologische diversiteit en fungeert als een toevluchtsoord voor diverse insecten, vogels en andere kleine dieren. Het verplaatsen van deze tuinen voor de aanleg van sportvelden zou een aanzienlijke vermindering van de biodiversiteit betekenen. Het is van groot belang dat de gemeente haar eigen visie op biodiversiteit naleeft door bestaande groene ruimtes, zoals die van Ons Genot, te behouden en te beschermen. **2. Ecologische Waarde en Verbinding met Natuurgebied Zuilen** Ons Genot grenst direct aan het Natuurgebied Zuilen, een waardevol en kwetsbaar ecosysteem. Dit natuurgebied staat bekend om zijn rijke flora en fauna en speelt een cruciale rol in het behoud van lokale biodiversiteit. De tuinen van Ons Genot fungeren als een bufferzone en verlengstuk van dit natuurgebied. Ze bieden extra habitat en voedselbronnen voor de dieren en planten die ook in het natuurgebied voorkomen. Het verlies van deze tuinen zou niet alleen de biodiversiteit in de tuinen zelf schaden, maar ook negatieve gevolgen hebben voor het aangrenzende natuurgebied. Door de tuinen te behouden, wordt de ecologische waarde van het gehele gebied versterkt en wordt een natuurlijke verbinding gewaarborgd, wat essentieel is voor de migratie en het voortbestaan van verschillende soorten. **Conclusie** Gezien de cruciale rol die amateurtuindersvereniging Ons Genot speelt in het bevorderen van biodiversiteit en het ondersteunen van het	maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Natuurgebied Zuilen, verzoek ik de gemeente Utrecht dringend om af te zien van het plan om deze tuinen te verplaatsen ten behoeve van sportvelden. In plaats daarvan zou de gemeente moeten zoeken naar alternatieve locaties voor de sportvelden die geen negatieve impact hebben op de biodiversiteit en de ecologische integriteit van de omgeving.	
594	Ik ben woonachtig in een appartement aan de Tiberdreef in de directe omgeving van het station, en maak een aantal van de bekende problemen in Overvecht aan den lijve mee; met name het vaak hard rijdende autoverkeer. Bij de informatieavond bleek een ander probleem minder bekend: het grote aantal automobilisten die (gratis) in Overvecht parkeert om het laatste stukje naar het centrum van Utrecht met de trein te gaan. De P+R parkeerplaats is elke dag vanaf een uur of acht vol, en ook de straten in de omgeving. In het algemeen ben ik positief over de groeiplannen m.b.t. het aantal woningen in Overvecht. Er is woningnood in Nederland, en vooral ook in Utrecht; ik heb hier zelf mee te maken omdat een dochter weer thuis is komen wonen omdat ze zelf geen woonruimte kan vinden. Ook ben ik positief over versterking van het grootsteedse karakter van stationsomgeving en winkelcentrum (enige tijd geleden was in het nieuws dat Utrecht verschillende 'stadscentra' zou gaan krijgen, waarvan dit gebied er één is). Hieronder noem ik een aantal punten die ik graag onder uw aandacht breng. **Verkeersstromen** Tijdens de informatieavond herkende ik in de visie voor mobiliteit in Overvecht de manier hoe Houten is opgezet, en de ambtenaar met wie ik sprak, bevestigde dat Houten een inspiratiebron is. Ik heb zelf zo'n	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Op dit moment wordt onderzocht hoe de noordelijke randweg (NRU) in de toekomst moet worden ingericht. Hierbij wordt ook gekeken naar de effecten van maatregelen in Overvecht. De P+R staat inderdaad op de nominatie om herontwikkeld te worden. Hoe het stationsgebied er verder uit komt te zien en welke beperkingen worden toegepast voor het autoverkeer moet nog worden uitgewerkt in concrete plannen. Bedankt voor uw positieve reactie over het groen in de omgevingsvisie. Volgens ons zijn uw opmerkingen in de lijn met wat er in de omgevingsvisie staat. De omgevingsvisie biedt beleidsmatig ruimte om verbeteringen in de stationsomgeving te realiseren. Als er initiatiefnemers projecten uitwerken of ontwikkelen voor dit gebied kan de gemeente medewerking verlenen aan verbeteringen zoals u voorstelt. Dit vraagt uitwerking tot concrete projecten door eigenaren en/of andere initiatiefnemers.

Nr.	Reactie	Antwoord
	16 jaar in Houten gewoond en ben erg positief over de opzet met (in de situatie van Houten) een rondweg voor autoverkeer, waardoor de fiets altijd de snelste optie is om binnen het stadsdeel van A naar B te komen. Ik denk dat dit in Overvecht heel goed kan werken, hoewel het voor veel mensen natuurlijk flink wennen zal zijn. Wel denk ik dat er extra aandacht zal moeten zijn voor de doorstroming op de noordelijke rondweg. Wellicht kan hier een scheiding worden gemaakt tussen verkeer binnen Overvecht en verkeer dat de wijk vooral voorbijrijdt. Ook pleit ik voor meer ongelijkvloerse oversteken voor voetgangers en fietsers: stoplichten zorgen voor veel oponthoud voor zowel snel- als langzaam verkeer. Ook pleit ik ervoor om specifieke maatregelen te nemen om verkeer van forenzen naar station Overvecht tegen te gaan. Ik begrijp dat de P+R plaats op de nominatie staat om te verdwijnen: goed idee. Zelf zou ik er last van hebben om moeilijker van mijn straat naar de snelweg vv te komen, wellicht is het mogelijk om alleen een 'kiss & ride' plek over te houden en het gebied verder te reserveren voor bestemmingsverkeer. **Groen** Ik ben positief over de plannen om verschillende groenstroken meer met elkaar te verbinden. Ik vind het belangrijk dat de fiets- en wandelpaden langs het spoor behouden blijven (bijv. van station naar fort Blauwkapel). Ik pleit er ook voor om het Noorderpark te behouden en te beschermen als groenzone voor de bewoners van Overvecht. De vestiging van een golfclub is een gemiste kans, deze ruimte had beter gebruikt kunnen worden om meer wandelpaden e.d. te realiseren. **Bedrijvigheid stationsgebied** De direct omgeving van het station is op dit moment bepaald geen visitekaartje voor de wijk: twee vestigingen van het Leger des Heils, een kantoor van de kinderbescherming, en een (anoniem)	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt. Het is ons bekend dat deze flats bijzondere reliefs hebben. Wij gaan hier zorgvuldig mee om.

Nr.	Reactie	Antwoord
	belastingkantoor. Het zou goed zijn om te investeren in betere voorzieningen, bijvoorbeeld in de plint van het CNV kantoor. Ook de opzet van de fietsenstalling is niet handig, omdat iedereen die op de fiets naar het station komt, op een anonieme plek uitkomt. **Verbinding Tuindorp** Het spoor is op dit moment een grote barrière tussen de twee wijken. Ik heb in de plannen al een of twee extra doorgangen gezien onder het spoor, en hier geldt: hoe meer, hoe beter. Bijvoorbeeld door de doorgang bij het station open te houden in plaats van afgesloten met poortjes. Betere bereikbaarheid van de Overvecht-kant van het station vanuit Tuindorp zorgt hopelijk tot meer draagvlak voor voorzieningen (winkeltjes, hippe koffietentjes en dergelijke). **Tannhauser dreef** Een klein puntje tot slot: de grote flats aan de Tannhauser dreef zien eruit alsof ze groot onderhoud nodig hebben. Deze flats beschikken over monumentale reliefs, die best wat meer aandacht mogen krijgen en vooral behouden moeten blijven. Niet slopen dus!	
595	Als verontruste mede-eigenaar van een tuin op het tuinencomplex van amateurtuindersvereniging Ons Genot, wilik u het volgende in overweging geven: Onze vereniging bestaat al 70 jaar. Velen die hier tuinieren, doen dit al tientallen jaren en behoren inmiddels tot de categorie ouderen. In mijn werk als Praktijkverpleegkundige Ouderen in een huisartsenpraktijk houd ik mij 0.a. bezig met het zo lang mogelijkfithouden van mensen boven de 75 jaar. Ik probeer hen te stimuleren dingen te ondernemen, contacten te leggen met anderen, te bewegen! Dit is niet alleen goed voor de lichamelijke conditie maar houdt ook het brein gezond. Dit draagt bij aan kwaliteit van leven en zorgt ervoor dat ouderen langer thuis kunnen blijven wonen.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Op onze tuindersvereniging wordt door iedereen hard gewerkt. Tuineren is zwaar maar bevredigend werk. Daarbij heb je veel contact met eigenaren van andere tuinen, men helpt elkaar bij het doen van zwaardere klussen en er is altijd genoeg stof tot praten/overleggen. En dit is juist wat ik als Praktijkverpleegkundige Ouderen graag zie! Dit houdt mensen fit en draagt bij aan levensvreugde. Het geeft mensen het gevoel dat ze ertoe doen! Dit gezegd hebbende is het natuurlijk ook zo dat tuindersvereniging Ons Genot een prachtig gebied is. Het is een oase aan de rand van een drukke stad. Ik verzoek u daarom dit prachtige stuk natuur niet te vernietigen maar het te behouden. Daar vaart iedereen wel bij!	
596	Ik schrok natuurlijk wel een beetje toen we te horen kregen dat manage t'Hoogt al een champagne bijeenkomst organiseerde, omdat ze schijnen te weten dat ze zelf niet de ongelukkige zijn waar de voetbalvelden gaan komen. Zal het waar zijn, is het een trucje? Hoe komt het dat de manege dit al weet? Allerlei vragen spoken door mijn hoofd. De andere plek is een volkstuinpark, zo te zien. Ik wilde eigenlijk helemaal geen mail sturen. Ik ben bang dat het op hele andere manieren wordt uitgespeeld. Het gaat dus (zo lijkt het) een volkstuinpark worden wat plaats moet maken voor 1 soort gras. Mijn dochter heeft op voetbal gezeten vorig jaar, er was heel snel een team en er zijn best verenigingen in de buurt te vinden waar ze terecht kon. Gelukkig stopte het en keek ze meer naar de vogels in de lucht, de sfeer op de vereniging was niet zo prettig. Langs de lijn werd er veel geschreeuwd. Ik reed vandaag door Noord - Holland langs velden vol met dezelfde bloemen. Gastarbeiders plukten ze vanaf 7 uur 's ochtends. 1 soort bloem, de hele dag. U weet net zo goed als ik hoe beroerd we er in Nederland voor staan, rondom diversiteit en bodemkwaliteit enzo. Mono -cultuur wint het van diversiteit.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	We vinden elkaar niet meer zo goed, de diversiteit in mensen die je ontmoet neemt af. Dat maakt volkstuinieren nou zo leuk. Oudere mensen ontmoeten mijn dochter, Turkse gezinnen twee huisjes verder. De hoek waar je naar toe kan lopen vanaf de vecht doet zo oud - hollands aan. Het lijkt soms wel even op de jaren 90. Wat een prachtig stukje bos richting slot Zuilen. Ik ben heel benieuwd wat Belle van Zuylen zou schrijven over de tijd die we nu met elkaar beleven. Benieuwd of haar proza gelezen zou worden. Ik dien dus dan toch maar officieel hierbij een bezwaar in. Tegen de komst van voetbalvelden in het algemeen. Ik zou het echt heel erg vinden als Ons Genot plaats zou moeten maken voor voetbalvelden.	
597	Ik wil graag mijn standpunt kenbaar maken en hoop dat mijn persoonlijke verhaal bijdraagt aan het uiteindelijk heroverwegen van de intentie het complex te laten ontruimen om plaats te maken voor voetbalvelden. Ik wil u dringend verzoeken een alternatieve locatie te vinden voor het realiseren van sportvelden. In deze roerige tijd van globalisering, polarisatie en verstedelijking is een groene oasis zoals die op Ons Genot een groot goed. Mensen van alle leeftijden en achtergronden ontmoeten elkaar en delen de passie van samen tuinieren. Ze delen kennis maar ook lief en leed. Ze zetten zich vrijwillig in, maken de stad groener en meer divers. Ik woon inmiddels al meer dan 20 jaar in Utrecht en ben ontzettend dankbaar voor alle kansen die ik hier heb gekregen. Ik heb me hier goed kunnen ontplooien. Als dochter van een Nederlandse vader (vrachtwagenchaffeur) en Indonesische moeder (huisvrouw) heb ik me nooit echt thuis gevoeld in het dorp waar ik opgroeide. Pas toen ik in	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen”.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Utrecht ging studeren, muziek ging maken en uiteindelijk ook mijn liefde voor het tuinieren heb ontdekt, kon ik me echt ontplooien en worden wie ik nu ben. Inmiddels heb ik een drukke baan en een gezin. Voor je het weet zit je in bubbel en ontmoet je alleen mensen die op je lijken, zit je vast op de route huis- werk- AH en school, ren je je rot en kom je tegelijkertijd geen stap verder. Toen in rond 2017 klachten van stress en oververmoeidheid ontwikkelde ben ik gaan tuinieren bij Ons Genot. Niet alleen het bezig zijn in de tuin maar ook alle waardevolle contacten hebben mijn leven en dat van mijn gezin ontzettend verrijkt. Inmiddels wonen ook mijn ouders in Zuilen. Zij hebben hun eengezinswoning verruild voor een kleine seniorenflat zonder tuin. Ik verleen mantelzorg en ook zij genieten ontzettend van de prachtige groene omgeving van het tuinencomplex, het tuinieren zelf en de nieuwe contacten die zij daar op hebben gedaan. De tuin die we samen verzorgen is door mijn voorganger meer dan 45 jaar onderhouden, er staan prachtige bomen en struiken op er leven veel verschillen dieren zoals eekhoorns, kikkers, salamanders en zelfs ijsvogels en we hebben de afgelopen twee jaar hard gewerkt aan een stukje moestuin waar we eetbare planten telen. Ik werk nu een jaar als vrijwilliger in de tuinwinkel waar ook regelmatig buurtgenoten langskomen die met hun kinderen in de speeltuin komen spelen of een vaste wandeling maken over het complex. Dit jaar bestaat de vereniging 70 jaar en we kijken uit om met zijn allen het glas te heffen op alle mooie initiatieven die we de afgelopen jaren hebben genomen (zelfs een zadenbieb) en alle initiatieven die de komende jaren gaan komen. Ik kan me niet voorstellen dat er over een aantal jaar sportvelden op deze bijzondere plek komen. Helemaal omdat het complex reeds omringd wordt door tennisvelden, voetbalvelden een atletiekbaan, een schaatsbaan en een boogschuttersvereniging.	

Nr.	Reactie	Antwoord
598	Let op: verwijzingen naar Utrecht monitor in tekst. **PlanMER** Allereerst gaan we in op de PlanMER. De PlanMER is opgesteld voorafgaand aan de Ontwerp Omgevingsvisie. In de PlanMER is sprake van twee alternatieven: • Gebundelde verdichting met een HOV-as • Gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk Een tekstuele opmerking: in het PlanMER worden de termen alternatief en variant door elkaar gebruikt. Dat is niet handig, omdat de betekenis van deze twee termen verschilt. “Variant” komt 5x voor, “alternatief” meer dan 500 keer. We pleiten voor een heldere keuze om in het PlanMER, de Omgevingsvisie en in bijlage B consequent één van beide woorden te gebruiken. In het PlanMER is uitgegaan van verdichting met 7.000 woningen, 4.300 arbeidsplaatsen in beide alternatieven. De alternatieven verschillen van elkaar v.w.b. de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt. In de Omgevingsvisie is de verdichting bijgesteld naar 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen. Na het opstellen van de Ontwerp Omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Kenmerken van Alternatief 1, gebundelde verdichting: • Centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto en HOV, inzet op totale mob transitie • Maximale inzet op OV • Carnegiedreef als centrale as • Autoluwe woonstraten met knips naar ontsluitingswegen Kenmerken van Alternatief 2, gespreide verdichting: • Bestaande structuur is uitgangspunt • Optimalisatie van bestaand OV aanbod • Auto maakt gebruik van bestaande verkeersstructuur	Alternatief 2 wordt hoger beoordeeld op het onderdeel sport en bewegen dan alternatief 1, omdat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene fiets- en wandelverbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Daarom wordt alternatief 2 hoger beoordeeld op dit onderdeel dan alternatief 1. Voor de onderbouwing van de keuzes die gemaakt worden in de Omgevingsvisie en hoe dit zich verhoudt tot het MER wordt verwezen naar de aanvulling MER. In de omgevingsvisie zijn diverse maatregelen opgenomen om fietsen te stimuleren en aantrekkelijker te maken. Met de omgevingsvisie richten we ons vooral op, ook door u aangedragen, ruimtelijke inrichting/maatregelen. Veel van de genoemde andere suggesties zijn terrecht (aanbieden van fietsen, lessen fietsrepareren, etc), maar zijn geen zaken die we met de omgevingsvisie kunnen regelen. Vanuit andere projecten/programma's werkt de gemeente hier wel aan De omgevingsvisie zet juist in op het verbeteren van de alternatieven voor de auto, waarbij de auto ruimte inlevert. Wij verminderen dus niet 'botweg' autoparkeerplaatsen. In deel B gaan we ook verder in op de strategie ten aanzien van het verminderen van autoparkeerplaatsen in de openbare ruimte. De door u aangehaalde maatregel voor het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto’s in de wijk te krijgen en de relatie met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer staat niet in de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Effecten van Alternatief 1, gebundelde verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Autoverkeer meer van wegen in de buurten naar gebiedsontsluitende wegen • Gunstig effect op verkeersveiligheid en leefbaarheid, oversteekbaarheid • Gunstig effect op CO2 door ontmoedigen gemotoriseerd verkeer Effecten van Alternatief 2, gespreide verdichting op mobiliteit, volgens het PlanMER: • Meer verkeer blijft in woonstraten • Negatief effect verkeersveiligheid t.o.v. referentie De kwaliteit van routes voor fietsers en voetgangers wordt in beide alternatieven in het PlanMER gelijk, en positief, beoordeeld. En dat is fijn! In het PlanMER wordt alternatief 2, gespreide verdichting, hoger beoordeeld op gezondheid voor wat betreft sport en bewegen. We denken dat dat niet klopt, als het effect van meer wandelen en meer gebruik van de fiets wordt meegerekend. Dagelijks lopen en fietsen dragen nog veel sterker bij aan een goede gezondheid dan onregelmatig (intensief) sporten. Bovendien leidt minder autoverkeer in de wijk tot minder herrie en minder stank en vieze stoffen in de lucht, ook dat draagt met zekerheid bij aan een betere gezondheid. Omdat in alternatief 1 veel meer dan in alternatief 2 wordt ingezet op vervanging van autoritten door actieve mobiliteit, denken we dat de gezondheidswinst in alternatief 1 duidelijk groter is dan in alternatief 2, zowel door meer beweging als door minder herrie en minder vieze stoffen in de lucht. We lezen in uw reactienota graag hoe u de gezondheidswinst van minder autoverkeer en meer lopen en fietsen in alternatief 1, in vergelijking met alternatief 2, in het PlanMER meeweegt.	omgevingsvisie. Elektrische auto's zijn geen oplossing voor minder gemotoriseerd verkeer, wel voor schoner gemotoriseerd verkeer. Hartelijk dank voor uw positieve reactie op de omgevingsvisie. Daarnaast lezen wij in uw reactie nog een aantal vragen/wensen/standpunten. Hieronder deze vragen/wensen/standpunten door ons samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. 1. Worden de wegen en straten in Overvecht ook aangepast aan de lagere snelheid zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgdrag van de automobilisten (zonder handhaving)? Antwoord gemeente: Ja, in de uitwerking (bij bijvoorbeeld herinrichtingen of groot onderhoud) worden de wegen en straten aangepast en ingericht conform de principes van duurzaam veilig voor een 30 km/u (of 15 km/u erf) weg. 2. Klopt het dat de VRI’s op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan? Kunnen ook andere VRI’s verdwijnen door de lagere snelheid en minder autoverkeer? Antwoord gemeente: Het is op dit moment nog niet duidelijk of en welke VRI’s in Overvecht kunnen worden verwijderd door de aanleg van de HOV-baan of andere herinrichting. Dat zal nader onderzoek aan moeten tonen als we aan de slag gaan met het ontwerp en de verdere uitwerking. 3. Bij de bouw van de VO-school wenst u een fiets- en wandelvriendelijke inrichting en auto’s moeten op (grote) afstand parkeren. Daarnaast moeten er bij de school een overdekte (liefst inpandig) stalling komen met voldoende veilig fietsparkeerplaatsen op eigen terrein en vanaf de stalling een directe toegang naar de ingang van de school.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Iets soortgelijks geldt voor sociale cohese: ook die waardeert het PlanMER in alternatief 2 hoger dan in alternatief 1, terwijl in alternatief 1 meer wordt gewandeld en gefietst. Fietsen en wandelen bieden veel meer mogelijkheden voor sociale interactie tussen weggebruikers dan autoverkeer; fietsen en wandelen dragen zo sterk bij aan het versterken van de sociale cohesie. Als mensen elkaar op het voetpad of fietspad tegenkomen, is het veel gemakkelijker om even contact te maken, elkaar aan te kijken, te groeten of zelfs een praatje te maken; dat lukt niet met mensen zich verplaatsen in auto's. Sociale interactie tussen automobilisten beperkt zich doorgaans tot het opsteken van middelvingers. Daarnaast is meermaals in onderzoek aangetoond dat mensen veel minder contact hebben met hun overburen naarmate een weg drukker is met autoverkeer en dus minder makkelijk oversteekbaar. Omdat alternatief 1 sterk inzet op een transitie van auto naar actieve mobiliteit, denken wij dat alternatief 1 veel sterker bijdraagt aan het versterken van de sociale cohesie dan alternatief 2. We lezen graag in uw reactienota hoe u hierover denkt. In het PlanMER worden mitigerende maatregelen genoemd. We gaan hier op enkele daarvan dieper in: • Het planMER stelt voor om het aantal parkeerplaatsen te verminderen. Volgens het PlanMER leidt dit tot minder autoverkeer. Naar ons idee gaat die vlieger niet op, dit is veel te kort door de bocht. Er zal juist meer zoekverkeer komen, op zoek naar de laatste beschikbare parkeerplek, zolang het aantal auto's niet vermindert. Om autoverkeer effectief te verminderen is naar ons idee beleid nodig om autobezit te ontmoedigen. Dat kan bijvoorbeeld door het instellen van een parkeertarief (is al een plan voor de hele stad). Daarmee wordt autobezit duurder gemaakt. Maar dat treft juist in Overvecht de mensen die toch al aan of onder het bestaansminimum zaten en zich nauwelijks een auto kunnen veroorloven. We vinden het botweg verminderen van autoparkeerplaatsen, zonder aanvullend beleid om alternatieven te stimuleren, een	Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. In de uitwerking van de locatie en ontwerp van het gebied rondom de VO-school en de VO-school zelf zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 4. Bij de nieuwe werkplekken wenst u een maximale fietstoegankelijkheid in de vorm van veilige routes en voldoende en veilige stallingen. Antwoord gemeente: De wensen die u heeft sluiten ook aan bij het beleid van de gemeente Utrecht. Bij de ontwikkeling van extra werkplekken zullen deze wensen zoveel mogelijk als eis worden opgenomen. 5. U geeft aan dat u graag ziet dat er geïnvesteerd wordt in voldoende en veilige stallingen bij het station en dat daarvoor de gesprekken met ProRail en NS tijdig opgestart moeten worden. Antwoord gemeente: Op dit moment lopen de gesprekken met ProRail en NS waarin we op zoek zijn naar een (haalbare) locatie bij het station waar extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Zodra de resultaten hiervan bekend zijn en gedeeld mogen worden, zullen we dat doen. 6. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen wilt u echt dat fietsen wordt gefaciliteerd. Antwoord gemeente: Wij delen uw standpunt en met de voorgestelde maatregelen in de omgevingsvisie v.w.b. lopen, fietsen, auto en OV willen we er ook voor zorgen dat de vervoersarmoede vermindert en de gezondheid verbetert. 7. U geeft aan dat er volgens u nu onvoldoende oostwestverbindingen voor de fiets door de wijk zijn. En u vraagt zich af

Nr.	Reactie	Antwoord
	buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen graag uw reflectie hierop. • Om de CO2 uitstoot van het plan te verminderen stelt de PlanMER voor om elektrisch vervoer te stimuleren. Het plan stelt dat dat kan worden gedaan door extra laadpalen te plaatsen en lokaal energie op te wekken. Net zoals het verminderen van autoparkeerplaatsen volgens ons niet zal leiden tot minder autoverkeer, zo zal ook het plaatsen van laadpalen in Overvecht niet leiden tot de aanschaf van elektrische auto's. Daarvoor zal het bezit van dure dergelijke auto's zal gestimuleerd moeten worden. En dat is in een wijk als Overvecht, waar veel mensen aan of onder het bestaansminimum leven, veel teveel gevraagd. Bovendien zet de gemeente met de omgevingsvisie in op minder autoverkeer. Wij vragen u: hoe verhoudt het plaatsen van laadpalen om meer elektrische auto's in de wijk te krijgen zich met het uitgangspunt van minder gemotoriseerd verkeer? Wij snappen het niet goed en vinden ook dit een buitengewoon slechte (mitigerende) maatregel. We lezen ook hierop graag uw reflectie. We stellen andere (mitigerende) maatregelen voor: stimuleer het bezit en het gebruik van alternatieven voor de auto: • Bied mensen een fiets aan: zorg dat iedere volwassene en elk kind een fiets heeft, dat geldgebrek daar geen drempel voor vormt; • Bied gemakkelijk toegankelijke fietsenstallingen bij de bestaande en nieuwe woningen; • Bied veilige fietsinfrastructuur in de hele wijk; • Bied fietsenstallingen dicht bij de werkplekken en (boven)wijkse voorzieningen (alle winkelcentra, scholen, gezondheidscentrum, zwembad, etc etc);	of op het kaartje het fietsnetwerk wordt weergegeven. Daarnaast vraag u zich af of de extra oost-west route door het groen op het kaartje, die aansluit op fietsbrug De Gagel klopt. Want dat zou volgens u positief nieuws zijn. Antwoord: het kaartje waar u aan refereert is inderdaad het fietsnetwerk zoals dat is gebruikt in de onderbouwing. Hierin is inderdaad een fietsverbinding opgenomen die aansluit op fietsbrug De Gagel. Echter, in de beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 geven we aan dat de oost-west verbinding door het park nog niet vastligt en dat het vooral om een zoekgebied gaat. Maar dát er een oost-west verbinding moet komen ligt inderdaad vast. 8. Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Antwoord gemeente: Bedankt voor uw suggestie. In de uitwerking van het centrumplan (zie Overvecht Centrum: plan maken | gemeente Utrecht) Overvecht zal worden ingegaan op de routes voor de fiets in en door het centrum (lokale routes). We nemen uw wens hier in mee. Vanuit de omgevingsvisie wordt er geen hoofdfietsroute of doorgaande fietsroute gefaciliteerd door het winkelcentrum. 9. Binnen onze mogelijkheden dragen we graag bij aan het stimuleren en faciliteren van lopen en fietsen, zoals in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. Antwoord gemeente: Wij waarderen uw bijdrage aan de fietscoalitie 'Heel Utrecht Fietst'. Ook gaan we in de uitwerking van de omgevingsvisie u

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Stimuleer fietsen met (financiële) beloningen, campagnes en andere prikkels en incentives; • Zorg dat mensen een aangepaste fiets kunnen uitproberen en lenen als een gewone fiets voor hen niet (meer) mogelijk is; • Bied ook een professioneel ingerichte plek met begeleiding waar mensen zelf hun fiets kunnen (leren te) repareren, we bedoelen zoiets als BikeKitchen op veel plekken in de wereld al doet. Zet daar grootschalig op in. En verleid inwoners hiermee om de fiets te gebruiken. We lezen in de reactienota graag wat u vindt van deze ideëen en hoe u dat in de Omgevingsvisie vormgeeft. **Omgevingsvisie** We zijn blij met de doelen van de Omgevingsvisie, om het 'groen' en het 'blauw' te versterken. In een groene omgeving is het prettiger fietsen. Het plan voorziet in minder autoverkeer door de parken; daar keert de rust weer en wordt het veel fijner om de fietsen, hard te lopen en te wandelen. Dat de parken met fiets- en wandelroutes met elkaar worden verbonden maakt de situatie veel beter voor actieve mobiliteit. We zijn ook blij dat de gemeente voorrang wil geven aan lopen, fietsen en OV. De auto domineert nu nog veel doorgaande wegen en buurtstraten in Overvecht, zowel stilstaand geparkeerd als (vaak te hard) rijdend over de Dreven. Dat beperkt de leefbaarheid en levendigheid in de wijk en zorgt ook voor verkeersonveiligheid. Betere (wandel- en) fietsroutes binnen de wijk en met rest van de stad maken het aantrekkelijker om te fietsen. We zijn er blij mee dat het plan er in voorziet dat de Carnegiedreef en Zamenhofdreef autovrij worden gemaakt, een ingrijpende maatregel die er voor gaat zorgen dat de overlast door herrie en stank in de omgeving sterk verminderen. Dat leidt, zoals hiervoor bij de PlanMER al beschreven, tot een betere leefbaarheid en gezondheidswinst. Er zijn voor de auto voldoende alternatieven en heel veel verplaatsingen in de	als fietsersbond betrekken. Dat doen we bijvoorbeeld nu al in het project 'Herinrichting Amazonekwartier'.

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijk én de stad zijn korter dan 7,5 km, die prima op de fiets gemaakt kunnen worden. De maximumsnelheid in de wijk wordt verlaagd naar 30 km/u (en op specifieke plekken tot 15 km/u). We willen dat er zo min mogelijk uitzonderingen komen op de verlaging naar 30 km/u. We zijn blij met de lagere snelheid, omdat een aanrijding van een fietser (of voetganger) door een auto bij deze snelheid veel gemakkelijker voorkomen kan worden, omdat er meer tijd is om af te remmen en omdat er minder tijd nodig is om tot stilstand te komen. En als er toch een aanrijding gebeurt, dan leidt dat tot veel minder ernstig letsel dan bij een hogere snelheid. *In Amsterdam is de maximumsnelheid stadsbreed in één klap verlaagd naar 30 km/u. We hebben met eigen ogen gezien dat in grote delen van de stad, ook op de grotere doorgaande wegen, de snelheid daadwerkelijk veel lager is geworden en er veel rustiger wordt gereden. Zelfs als maar een deel van de automobilisten zich er aan houdt, leidt dat tot grote navolging, omdat de mogelijkheden om in te halen heel beperkt zijn. De stad voelt veel vriendelijker aan.* We willen dat de inrichting van de wegen en straten in Overvecht wordt aangepast aan de nieuwe, lagere snelheid, zodat de inrichting vanzelf leidt tot een aanpassing van het rijgedrag van de automobilisten. Zodat de weg zonder handhaving al een V85 onder de 30 km/u heeft. En er indien nodig geloofwaardig gehandhaafd kan worden. Minder autoverkeer en de lagere snelheid in de wijk maakt dat volgens ons ten minste een deel van de verkeerslichten in de wijk kan verdwijnen. We gaan er vanuit dat de VRI's op de Carnegiedreef en Tigrisdreef verdwijnen met de aanleg van de HOV-baan. Er staan dan nog VRI's langs de NRU, de Einsteindreef, Franciscusdreef, Brailledreef en een enkele bij de goridaanse knoop naast het Overvecht Centrum. Op drukke kruispunten zijn verkeerslichten nodig om voldoende grote hiaten te maken in de kruisende verkeersstroom en een ordelijk verloop van het verkeer te borgen. Maar VRI's zijn niet nodig als het rustig genoeg is. Verkeerslichten zijn niet de meest veilige	

Nr.	Reactie	Antwoord
	kruispuntinrichting, zo liet de SWOV in eerder wetenschappelijk onderzoek zien. Uitzonderingen zijn onder meer verkeerslichten bij scholen waar grote groepen scholieren oversteken. Er dient afgewogen te worden of die helemaal weg kunnen, als oversteken ook zonder verkeerslicht voldoende veilig is (handhaaf het zebrapad), of dat het verkeerslicht tijdens de schoolspitsen moet blijven werken en daarbuiten uit (of op oranje knipperen) gezet kan worden. De Omgevingsvisie stelt voor dat een nieuwe VO-school wordt gebouwd. We willen dat de omgeving van de school fiets- en wandelvriendelijk wordt ingericht. Auto's in de nabijheid van de schoolingang leiden op veel andere plekken in de stad tot het gevoel dat het onveilig is om lopend of op de fiets naar school te komen. Daarom willen we dat auto's alleen op (grote) afstand van de ingang van de school mogen komen. En we gaan er vanuit dat, vanuit het hele principe van de Omgevingsvisie, de gemeente zorgt voor ruim voldoende en veilige fietsparkeerplekken op het terrein van de school. We lezen in de Omgevingsvisie dat het schoolplein buiten schooltijd openbare ruimte is, dat vraagt om extra aandacht voor (de veiligheid van) de stallingsmogelijkheden. We willen een overdekte stalling, liefst inpandig, met rekken met een aanbindmogelijkheid voor het slot van de fiets. Met een directe toegang vanuit de stalling naar de (hoofd)ingang van de school, zodat scholieren maximaal worden uitgenodigd om naar school te komen fietsen. Ook voor de nieuwe werkplekken in het gebied vragen we om maximale fietstoegankelijkheid. Veilige routes, voldoende en veilige stallingen moeten fietsen naar de werkplekken zoveel mogelijk faciliteren. Station Overvecht ligt ook binnen het gebied van de Omgevingsvisie. We willen veel betere mogelijkheden om fietsen te stallen. De inpandige stalling voelt nu onveilig en door zijn langgerekte vorm staan veel fietsen op grote afstand van de ingang van het station. Dat blijkt ook uit de grote aantallen fietsen die op het plein bij het station gestald staan. Dit biedt een rommelige en onverzorgde aanblik, dat maakt het	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gebruik van het station onaantrekkelijk. Laat hier zien dat u meent wat u in de Omgevingvisie opschrijft dat u inzet op het gebruik van het OV. Onze oproep: investeer in voldoende en veilige stallingen bij het station. Inpandig, verlicht, met veel doorzicht, bewaakt met menselijk toezicht, 24 uur gratis. Dit vraagt tijd en is de verantwoordelijkheid van niet alleen de gemeente. Er is nog best wat tijd tot het planjaar 2040, ga daarom nu al het gesprek aan met ProRail, de beheerder van de stationsomgeving. We vinden het belangrijk dat het autogebruik in Overvecht wordt ontmoedigd en het fietsgebruik wordt gestimuleerd. De wijk biedt een aanblik alsof “iedereen” het normaal vindt om “alles” met de auto te doen. Maar in Overvecht heeft maar 58% van de huishoudens een auto ter beschikking. Dat is minder dan gemiddeld in de hele gemeente (inclusief de binnenstad, waar autobezit nog veel lager is), 64% van de huishoudens in Utrecht heeft de beschikking over een auto. Dat het autobezit in Overvecht zo laag is, komt niet omdat het OV en de fiets een groot aandeel in de mobiliteit hebben, maar gewoon omdat auto’s duur zijn en de inkomens in Overvecht laag. Daardoor hebben Overvechters relatief veel last van vervoersarmoede. Daarnaast is de gezondheid van de bewoners van Overvecht gemiddeld veel slechter dan die van andere inwoners van Utrecht. De levensverwachting in goed ervaren gezondheid is in Overvecht slechts 56 jaar tegen 64 jaar gemiddeld in heel Utrecht. Problemen met rondkomen dragen sterk bij aan een lagere ervaren gezondheid. Als mensen geen auto nodig hebben, scheelt dat behoorlijk in de kosten en kunnen mensen hun geld aan andere zaken uitgeven. Daarnaast draagt voldoende beweging bij aan de gezondheid. Dat kan door bijvoorbeeld voor dagelijkse dingen de fiets te pakken. Beweging draagt bij aan het voorkomen en verminderen van o.a. diabetes, hart- en vaatziekten, depressie en diverse soorten kanker. Om vervoersarmoede te verminderen en gezondheid te bevorderen willen we dat fietsen echt wordt gefaciliteerd!	

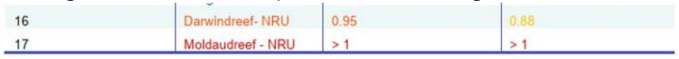
Nr.	Reactie	Antwoord
	We spreken veel inwoners van de wijk die niet durven te fietsen vanwege hun beleving van de verkeersonveiligheid. Dagelijks gebruik van het openbaar vervoer is voor een grote groep inwoners van de wijk te duur. We werken er met de fietscoalitie ‘Heel Utrecht Fietst’ al drie jaar hard aan dat meer Overvechters over een volwassen- of kinderfiets kunnen beschikken en veilig leren fietsen. Zonder fiets is je wereld te klein! Met de Omgevingsvisie ondersteunt de gemeente de doelen die we als fietscoalitie nastreven. We weten dat er weerstand bestaat vanuit een deel van de inwoners. Hun idee is dat ze afhankelijk zijn van de auto. Met het hoge autogebruik in de wijk beperken ze de ontplooiings- en ontwikkelingsmogelijkheden van andere inwoners, die niet (kunnen) beschikken over een auto. De Omgevingsvisie ondersteunt een verschuiving in dat beeld: ook inwoners zonder auto moeten zich veilig door de wijk kunnen verplaatsen. **Het fietsnetwerk** We zijn blij dat het fietsetwerk een upgrade krijgt. Met name oostwestverbindingen door de wijk zijn momenteel onvoldoende aanwezig. Tussen de Paranadreef en de Japuradreef staan nu geen fietsverbindingen ingetekend op de kaart in het Mobiliteitsplan. Bij de herinrichting van het gebied rond de Amazonedreef bleek dat het niet mogelijk is om een fietsverbinding in te passen op de Rio Negrodreef die aan de eisen voor een hoofdfietsroute voldoet. Stellen de kaartjes rechtsonderaan pagina 167 van deel B het fietsnetwerk voor? Daar zouden we heel enthousiast over zijn! We zien een extra oost-west route door het groen, die aansluit op fietsbrug De Gagel. En we zien in hetzelfde kaartje tussen de De Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug twee extra oeververbindingen over de Vecht. In de Omgevingsvisie deel A wordt expliciet aangegeven dat er een extra verbinding komt onder het spoor door en extra verbindingen over de Vecht. Dat vinden we hard nodig om Overvecht uit het isolement te verlossen én om ruimte te bieden aan het toenemend gebruik van de fiets.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Om het gebruik van de fiets te vergroten is het ook van belang dat het winkelcentrum (Overvecht Centrum) doorfietsbaar is. Zodat mensen van de ene hoek van het winkelcentrum naar de andere hoek kunnen fietsen. Het winkelcentrum wordt te groot om alles te voet te doen. Niet alleen wij vinden dat de verkeersveiligheid verbetert door knips in de doorgaande autowegen. Dat bevestigde ook de rechter, nadat wij bezwaar en beroep hadden aangetekend tegen het verwijderen van de bussluis in de Amazonedreef. De rechter gaf ons gelijk4: als de bussluis zou moeten verdwijnen (zoals een burgerinitiatief vroeg), zou de gemeente kostbare aanvullende maatregelen moeten nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren en de extra geluidshinder op de gevels van de woningen te beperken. Hiermee willen we aangeven dat ook volgens een onafhankelijke rechter knips in doorgaande autowegen bijdragen aan betere verkeersveiligheid en minder geluidhinder. Dat gunnen we de inwoners van Overvecht van harte en daarom ondersteunen we de knips die in de Omgevingsvisie worden voorgesteld. **Vervolg** Het vraagt moed en doorzettingsvermogen van de bewoners, ambtenaren, wethouder en raad om over de voorgenomen maatregelen in de Omgevingsvisie met elkaar het gesprek te blijven aan gaan. En met elkaar door te pakken om de Omgevingsvisie verder uit te werken en tot een succes te maken. Dat vraagt om een gedegen uitwerking van maatregelen. En dus niet, zoals hiervoor al betoogd, om het opheffen van parkeerplaatsen zonder een alternatief aan te bieden, want dat vergroot alleen de weerstand. En ook niet door elektrisch vervoer te stimuleren, want elektrische auto’s zijn voorlopig nog veel duurder dan gewone auto’s en de Omgevingsvisie wil juist minder gemotoriseerd verkeer. Publieke middelen kunnen veel beter besteed worden dan aan het subsidieren van “stekkerauto’s”. Start met het stimuleren van fietsen, met maatregelen zoals hiervoor in diverse bullets beschreven.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	In lijn met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie moeten juist fietsen en lopen worden gefaciliteerd en gestimuleerd. Begin daar nu al mee! Binnen onze mogelijkheden dragen we daar graag aan bij, in de fietscoalitie Heel Utrecht Fietst; daarnaast denken we natuurlijk heel graag mee over de uitwerking van de infrastructurele maatregelen. We blijven graag op de hoogte. En we kijken uit naar uw antwoorden in de reactienota op de hiervoor gestelde vragen.	
599	Bij deze willen we reageren op de omgevingsvisie voor Utrecht Overvecht en dan specifiek op de 2 tunnels voor voetgangers en fietsers tussen Overvecht en de wijk Tuindorp. Uit de visie volgt dat er betere verbindingen moeten komen tussen beide wijken maar of dat met dit voorstel ook wordt gerealiseerd naast de tunnels die er al zijn, wordt niet duidelijk. De punten die we zien en waar meer inzicht in moet komen om een afweging te kunnen maken zijn: • Welk probleem wordt er opgelost? De route de wijk uit kan nu al via de Tripkade en de Eykmanlaan. • Er is al grote drukte rondom schooltijden van de 3 scholen en twee extra aanvoer verbindingen maakt het minder veilig. • Op de plek waar de tunnels nu getekend staan, staan nu veel mooie grote bomen die het uitzicht op het spoor tegenhouden, het geluid van de treinen minder maken en helpen tegen fijn stof en milieuvervuiling. Het verwijderen van dit groen staat niet in verhouding tot het mogelijke voordeel van een tunnel. • Op andere plekken in Utrecht is nu al bekend hoe duur tunnels zijn, dergelijke kosten staan niet in verhouding tot het voordeel van de tunnel. • Daarnaast maken we ons ernstige zorgen om de overlast die tunnels kunnen veroorzaken voor de omwoners. Denk hierbij aan herrie, vuurwerk misbruik en licht van de tunnel die altijd aan moet staan. Nog afgezien van de vele jaren werk om ze te realiseren met veel bouwoverlast op al drukke punten.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Als eventuele oplossingen zien we dat bijvoorbeeld de spoorwegovergang bij de Eykmanlaan ongelijkvloers wordt gemaakt en daarmee veiliger en sneller wordt. En misschien kan onderzocht worden of de toegangspoorten van de huidige doorgang van de NS op betere plaatsen gesitueerd worden?	
600	Graag wil ik dat de leefbaarheid binnen de wijk Overvecht omhoog gaat en toekomstbestendig is. De ontwerp visie die ter inzage is gelegd geeft aan dit ook voor de bestaande bewoners van de wijk Overvecht te willen doen, alleen geven de ingediende documenten dit niet aan. Hiermee wil ik ervoor zorgen dat huidige bewoners, zoals ik, ook niet worden gedupeerd door nieuwbouw van 5000 woningen en 3000 werkplekken. Indien de gemeente de visie heeft dat in Overvecht deze aantallen woningbouw bij kunnen komen, moeten ze ook harde eisen en niet alleen de ondergrens van regelgeving opschrijven waar ontwikkelaars aan moeten voldoen en onderbouwen dat het geen negatieve effecten heeft en dat de ontwikkeling ten goede komt van de Wijk Overvecht Regelgeving is de ondergrens waar je aan moet voldoen, en Overvecht is al een wijk die afgeschilderd wordt als ondergrens van de samenleving om te wonen binnen Utrecht. Laten we nu met deze ontwikkeling ervoor zorgen dat de Wijk Overvecht een fijne omgeving wordt om te wonen voor iedereen. **Parkeren** Ik verzoek om te kijken naar de parkeernorm, u geeft aan dat dit volgens de parkeernorm gemeente Utrecht gaat. Dit betekent bij de bouw van 5000 woningen dat er maximaal 500 parkeerplekken gerealiseerd kunnen worden zonder reductie. , Hierdoor zullen parkeerproblemen ontstaan in andere straten dan de nieuwbouw waar huidige bewoners last van zullen krijgen. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat er afwijkend op de parkeernorm niet 0,1 maar minimaal 1 parkeerplek voor elke nieuwbouwwoning ongeacht de m2 of woonvorm die in Overvecht gebouwd wordt hieraan moet voldoen.	Wij begrijpen dat de leefomgeving en het wooncomfort voor u en andere bewoners van Overvecht van groot belang is. Het is essentieel dat nieuwe woningen zorgvuldig worden ingepast in de bestaande omgeving. De beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht biedt ons de kaders die nodig zijn om de toekomst van de wijk vorm te geven. Als bij de verdere uitwerking van de plannen blijkt dat bepaalde zaken niet kunnen of dat initiatieven in strijd zijn met de waarden die we hebben vastgesteld, zullen we zorgvuldig bekijken hoe maatwerk mogelijk is. De waarden en principes die in de beleidsnota zijn geformuleerd, zijn ons vertrekpunt en dienen als leidraad in ons streven naar een fijne en leefbare wijk voor iedereen. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. **Parkeren** Voor de nieuwe woon- en werkplekken geldt de gemeentelijke parkeervisie. Bij ontwikkelingen hanteren we de vastgestelde

Nr.	Reactie	Antwoord
	Betaald parkeren De documenten geven aan om de nieuwbouwplan gerealiseerd te krijgen moet er betaal parkeren worden ingevoerd. Dit beleid is niet voor de bewoners van Overvecht zoals wordt beweerd,, maar voor het maken van nieuwbouwplannen. Indien betaald parkeren word doorgevoerd mag er geen nadelig effect optreden voor de huidige bewoners. Aangezien de Ontwerp-omgevingsvisie het over verwijderen van parkeerplekken heeft om groen te creëren en maximaal 1 parkeervergunning per huishouden zodat nieuwbouw doorgang kan vinden. Het is niet reëel om te denken dat een huishouden van een grondgebonden woning met volwassen kinderen met 1 auto kan functioneren. Ik verzoek om in het parkeerbeleid en de Ontwerpomgevingsvisie op te nemen dat bestaande woningbouw gebouwd voor 2018 veen parkeervergunning kunnen opvragen met de eerste 2 auto's laag tarief van 12 euro p/m en dat de tarieven nog worden herzien ten gunste van de bewoners. Ook dit is niet voor de bewoners van Overvecht, terwijl gemeente Utrecht het tegenovergestelde beweerd. **Aantallen nieuwbouw** Welke garantie kunt u geven dat de onderzochte 7000 woningen en 4200 werkplekken in de rapportages niet in een later stadium toch worden gerealiseerd? Ik verzoek om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat er maximaal 5000 woningen en 3000 werkplekken bijkomen. **Stikstofberekening** Wij verzoeken om te kijken naar de stikstofberekening en vast te leggen dat er een nieuwe stikstofberekening wordt opgemaakt. Deze nieuwe berekening met de laatste versie van Aerius calculator, verkeersgegevens die niet ouder zijn dan 2 jaar en de nieuw parkeernorm van minimaal 1 i.p.v. 0.1 per woning,Het MER rapport gaat uit van verkeersgegevens uit 2015 die door Goudappel zijn bewerkt wat geen realistisch beeld geeft over de wijk Overvecht. Zo blijven de volgende vragen onbeantwoord: Zijn hier alle ontwikkelingen	parkeernormen. Meer informatie hierover kunt u vinden op: https://parkeernormen.utrecht.nl/ Voor de hoogstedelijke gebieden en langs de Centrale as gaan we uit van lagere parkeernormen. **Betaald parkeren** Informatie omtrent betaald parkeren kunt u vinden op https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/parkeren/aanpak-invoeren-betaald-parkeren-in-de-hele-stad . Invoer van betaald parkeren gaat stadsbreed en wordt niet met de omgevingsvisie geregeld. **Aantallen nieuwbouw** In Overvecht zoeken we ruimte voor tenminste 5.000 extra woningen. Deze woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. Als in de loop van de tijd blijkt dat er met behoud van de andere doelstellingen meer woningen gerealiseerd kunnen worden dan is dat niet uitgesloten. Hetzelfde geldt voor werkplekken. **Stikstofberekening** Voor de definitieve versie van de omgevingsvisie is geen nieuwe stikstofberekening uitgevoerd op basis van de laatste versie van de Aeriuscalculator. De stikstofberekening geeft een inschatting van de stikstofdepositie, maar bevat ook nog veel onzekerheden. Voor de afzonderlijke projecten worden te zijner tijd nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd in het kader van het omgevingsplan en de omgevingsvergunning op basis van de op dat moment meest recente versie van Aerius. Ook zullen dan de op dat moment geldende richtlijnen voor de stikstofberekeningen worden gehanteerd.

Nr.	Reactie	Antwoord
	opgenomen die tussen 2015 en heden al zijn gerealiseerd, wat doet economische groei en Welvaart met een wijk als Overvecht wat een voornamelijk laag inkomen wijk was waardoor er nu veel meer huishoudens zijn die een auto kunnen permitteren in de periode van 2015 tm heden? Wij verzoeken u om te verbieden gebruik te maken van 40% reductie vanwege “toekomst”. Dit is niet aantoonbaar en hierin niet realistisch om te gebruiken, graag andere vorm van onderb ouwing gebruiken om de stikstof depositie terug te brengen.Wij verzoeken u om te verbieden dat er zoals opgenomen in de stikstofberekening betaald parkeren gehele dag wordt uitgevoerd, dit is in strijd met het besluit gemeenteraad betaald parkeren van gemeente Utrecht. **Mobiliteit** Oud verkeersrapport ‘Veilig en verbonden Overvecht, afsluiting wegen’ geeft een negatief effect op de bereikbaarheid van bestaande woningen. Daarbij is het in de Ontwerp-omgevingsvisie niet aangetoond dat het creëren van eilanden geen problemen geeft bij verkeersincidenten wat een infarct met zich meebrengt door ontbreken van tweede uitweg. In de Ontwerp-omgevingsvisie vastleggen dat een ‘verkeersrapport’ niet ouder is dan 2 jaar en welke effecten de nieuwe verkeersstromen met zich meebrengt in verschillende scenario’s. De Ontwerp-omgevingsvisie geeft niet aan hoe de problemen bij de verkeerskruispunten worden aangepakt. Onderstaande geeft al een probleem aan terwijl dit theoretische benaderingen zijn. In u Ontwerp-omgevingsvisie opnemen dat alle kruipunten met een >0,8 worden aangepakt om toekomstige doorstroming te garanderen. Alle mitigerende maatregelen moeten voor startbouw van de 5000 woningen en 3000 werkplekken worden gerealiseerd.  16 Darwindreef- NRU 0.95 0.88 17 Moldaudreef - NRU > 1 > 1 Effect op bereikbaarheid hulpdiensten naar bestaande woningen bij afsluiten wegen is niet aangetoond. Wij verzoeken om in de Ontwerp-	Indiener benoemt "40% reductie vanwege toekomst". Wij gaan ervan uit dat de indiener doelt op het uitgangspunt van de inzet van 40% elektrisch bouwmaterieel. De gemeente Utrecht is aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB). Hiermee wordt stapsgewijs gewerkt aan de bouw emissieloos (en dus elektrisch) maken in 2030. Inzet van 40% elektrisch bouwmaterieel vinden wij daarom niet onrealistisch. Als input voor de Aeriusberekening zijn de verkeersgegevens uit het meest recente verkeersmodel VRU 3.4 gebruikt. Het basisjaar uit het verkeersmodel is 2015. De situatie van het basisjaar 2015 geeft een voldoende betrouwbare afspiegeling van de huidige situatie, omdat er tussen 2015 en 2024 geen grootschalige (infrastructurele) wijzigingen hebben plaatsgevonden in (de directe omgeving) van Overvecht. Er zijn in de tussentijd wel (woning)bouwprojecten gerealiseerd, maar dit zijn relatief kleine projecten die niet tot grootschalige wijzigingen leiden. **Mobiliteit** We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. **Natuur** De groenkaart in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 voor de groenberekening is niet de groenbeleidskaart van 2017. In de kaart laten we het huidige groen in de wijk zien. Hierbij maken we onderscheid of het groen in de hoofdgroenstructuur (conform beleids) valt of daar buiten. De doelen uit de omgevingsvisie zijn deels dezelfde als uit het groenbeleid

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie vast te leggen dat de inzet snelheid/aanrij tijden hetzelfde blijft of verbeterd voor alle woningen in Overvecht. Verminderen van parkeerplaatsen heeft het meeste effectieve effect om verkeer te verminderen en problemen met doorstroming te verminderen. Dit spreekt als een middel om te ontwikkelen en niet als een oplossing voor de bewoners van Overvecht. Wij verzoeken u om andere mogelijkheden te zoeken dan het inperken van de in Overvecht bewoners levensstijl. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen dat alle kruispunten worden onderzocht om hier doorstroming te verbeteren. Beginnen met de kruispunten die >0,8 zijn. alle mitigerende maatregelen moeten gerealiseerd zijn voor start met de ontwikkeling van de 5000 woningen en 3000 werkplekken. Wij verzoeken u om te verbieden de onderbouwing te gebruiken voor het mobiliteitsplan om sterke maatregelen te nemen om groei tegen te gaan met autoverkeer. Bereikbaarheid van de wijk Overvecht met de auto moet gegarandeerd blijven door de gehele wijk. Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen welke impact de groei Overvecht heeft van 1970 t/m 2022 als vertrekpositie te nemen in uw beoordeling. Deze periode is niet inzichtelijk gemaakt, is deze groei meegenomen op de reeds ontworpen wijk in 1970? Hierin hebben we een groei van 52 jaar wat niet wordt meegenomen in de ontwikkeling. **Natuur** Groenplan berekening gaat uit van een plan 2017, hierin is niet aangetoond dat de plannen in het plan van 2017 ook gerealiseerd zijn. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie een rapport bij te voegen dat aangetoond is dat de plannen uit 2017 ook gerealiseerd zijn. Daarbij ook de doelstelling groen herzien en bij nieuwe ontwikkelingen eisen meegeven dat groene gevels en Intensief groendak gebruikt moeten worden bij nieuwbouw. **Nieuwbouw** Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie aan te tonen wat 70m hoogbouw doet bij grondgebonden woningen die in de omgeving	maar zijn veel ambitieuzer. De ambitie vanuit de omgevingsvisie is ook dat alle nieuwe bebouwing natuurinclusief ontwikkeld wordt. Groene gevels en intensieve groene daken zijn hiervoor goede voorbeelden. **Nieuwbouw/schaduw** In de omgevingsvisie nemen wij geen norm op voor bezonning. Deze zijn al opgenomen in de stedenbouwvisie. Ten aanzien van bezonning staat hier: "Voor elke ontwikkeling moet de bezonning op omliggende woningen worden getoetst op basis van twee bezonningsuren per dag, met als toetsingsdatum 21 maart of 21 september. " In de omgevingsvisie volgen we deze kwalitatieve uitgangspunten. **Water & riolering** De gemeente spant zich in om schade als gevolg van wateroverlast te voorkomen bij een neerslag van 80 mm/u. Deze 80 mm kan als het ware alsvolgt worden verdeeld: - 15 mm kan worden geborgen in infiltratievoorzieningen (90 % van de jaarlijkse neerslag) - 20 mm/u wordt afgevoerd middels een hemel- of infiltratiewaterriool; - 45 mm wordt tijdelijk geborgen in het straatprofiel; Door de hoeveelheid verharding zo klein mogelijk te maken zal de hoeveelheid neerslag die tot afstroming komt ook verminderen. **Fasering bebouwing Overvecht** Het beperken van bouwhinder en het voorkomen van onveilige situaties is al vastgelegd in het Bouwbesluit. Hierin staan bouwtechnische voorschriften waaraan alle bouw- en sloopwerkzaamheden moeten voldoen. In een bouwveiligheidsplan worden afspraken vastgelegd over onder andere bouwverkeer en logistiek, het bouwterrein, geluid- en

Nr.	Reactie	Antwoord
	liggen. Profiel doorsnede van grondgebonden woning en parkwatertoren ontbreekt. Onderstaand afbeelding geeft aan dat de grondgebonden woningen aan de Lemnosdreef in een overgangszone zitten van hoogbouw. Aantonen wat de effecten zijn op de grondgebonden woningen en worden deze woningen uitgekocht om dit te realiseren? **Schaduw** Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen De 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november in midden vensterbank binnenkant raam of bij aanwezigheid van een buitenruimte tot 3m uit de gevel in die betreffende buitenruimte. Nergens in de Ontwerp-omgevingsvisie wordt aangetoond wat de nieuwbouw massa's voor schaduwwerking hebben op de bestaande omliggende woningen. **Water & riolering** Nieuws en metingen geven steeds meer verontrustende beelden. Aangehouden eis om minimale waterberging van 20mm indien er al gevallen zijn van 94mm per één uur neerslag en op één dag van 160mm. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat de eis voor waterberging eenmaal per jaar 50mm voor één uur moet zijn en 120mm eenmaal per 100 jaar in één uur. Riolering van mijn woning geeft nu al problemen bij hevige regenval wat bij meer woningen, verhard oppervlakte, alleen maar meer problemen gaat geven. Wij verzoeken om in de Ontwerp-omgevingsvisie vast te leggen dat voor realisatie van de nieuwbouw eerst mitigerende maatregelen moeten worden gerealiseerd voor starten van nieuwbouw werkzaamheden. **Fasering bebouwing Overvecht** Wij verzoeken u om in de Ontwerp-omgevingsvisie op te nemen als de bouwplannen worden uitgevoerd niet teveel hinder is bij uitvoering. Bouwmethodes zo vriendelijk mogelijk voor de omliggende bewoners. Vastleggen om trillingvrije methodes te gebruiken bij fundering, aanvoertransport geen hinder, belasting op bouwlocatie door modulaire	trillingsnormen, communicatie, werktijden. De bouwinspecteur van de gemeente ziet er op toe dat deze afspraken nageleefd worden. **Geur** Het rapport waar u naar vraagt is te vinden in de bijlage bij het betreffende bestemmingsplan: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01/b_NL.IMRO.0344.BPNPDSTROOKOVERVEC-VA01_tb7.pdf . Het aspect geur wordt, indien relevant, in de uitwerking van projecten meegenomen. In de omgevingsvisie Overvecht zijn er per gebiedstype spelregels opgesteld. Uit de zienswijzen maken we op dat er onduidelijkheid bestaat en er meer duidelijkheid en aanscherping nodig is: waarom, waar en wat gaat er veranderen? Daarom hebben we per gebiedstype deze opgave met bijbehorende spelregels aangevuld en aangescherpt: type ontwikkeling (inclusief uitspraak over sloop-nieuwbouw), bouwhoogten en hoogbouw, groen/openbare ruimte, parkeren en de woonmix. De omgevingsvisie Overvecht is geen basis voor een dergelijke procedure. Mocht in het vervolg van het proces blijken dat dit u het geval is, dan kunt u wellicht in de toekomst aanspraak maken op nadeelcompensatie. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	bouw in plaats van traditionele bouw om bouwperiode te verkorten en overlast te verminderen voor de wijk Overvecht. **Geur** Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije MER-beoordeling voor bestemmingsplan NPDstrook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis van onderzoek van onderzoeksbureau LBP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht. Graag wil ik u vragen dit rapport openbaar te maken en als bijlage bij te voegen. De Ontwerp-omgevingsvisie leidt tot alleen maar nieuwbouw en geen verbetering voor de wijk als er geen eisen aan de nieuwe ontwikkeling worden gesteld. Deze eisen en wanneer mitigerende maatregelen moeten worden doorgevoerd zijn in de Ontwerp-omgevingsvisie niet terug te vinden. Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie. Indien er geen rekening gehouden wordt met de huidige bewoners van Overvecht zal ik bezwaar indienen en een planschadeprocedure opstarten. Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie niet vast te stellen tot bovenstaande bezwaren inzichtelijk zijn gemaakt en onderbouwd voordat er door gemeente raad een definitief besluit wordt genomen.	
601	Als inwoner van Overvecht, zou ik langs deze weg willen laten weten dat ik tegen het Omgevingsvisie Overvecht 2040-plan ben. Wij (als Overvechters uit de wijk) willen onze bewegingsvrijheid beschermen en ik zie o.a. dat met deze planmakerij dit extreem ingeperkt wordt. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen daarom graag kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht. Al met al verzoek ik u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu

Nr.	Reactie	Antwoord
		aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. U kunt ook in de toekomst gebruik blijven maken van de auto en in de buurt van uw woning parkeren.
602	Hierbij wil ik een eerste reactie geven op de omgevingsvisie Overvecht. Ik ben zeker geen voorstander van het sluiten van wegen. De wijk moet gewoon open en bereikbaar blijven voor dagelijks verkeer, en met behoud van voldoende parkeerplekken. Diverse mensen zouden in een isolement komen doordat er minder bezoek komt, of dat je niet meer met de auto boodschappen kan doen etc.. Ik vind het een benauwend ideee. Verder zou door het sluiten van hoofdwegen het verkeer omgeleid worden. Dit betekent dat het verkeer nogal zal toenemen rond Overkapel, en de Wolgadreef. Om de snelheid van het verkeer te verlagen ben ik wel een voorstander van (50 - 30 kliometer), al vind ik 15 kilometer wel weer te ver gaan. Er wordt regelmatig veel te hard gereden (ook joyrijden Wolgadreef en Donoudreef), en er zou dan juist controle uitgeoefend moeten worden op deze automobilisten. Hoezo 5000 woningen erbij bouwen in Overvecht? Dit zal een benauwende boel worden, een prettige en rustige leefomgeving is toch echt van belang. Overvecht is een probleemwijk, de kans dat de leefomstandigheden zal verslechteren en de criminaliteit zal toenemen, is naar mijns inziens zeer groot bij het dicht bouwen van de wijk. Verder staat er dacht ik tot mijn schrik een rode vlak (stedelijk hoogbouw) bij de Wolgadreef, tegen over mijn huis op de Kastordreef. Dit blijkt dus volgen. [Medewerker gemeente Utrecht] die ik telefonisch heb gesproken een roze vlak te zijn. Dan nog is het niet duidelijk wat hier staat te gebeuren. Het verstuurde plan is niet concreet. Wat is de reden dat er niet voor gekozen is om de omringende bewoners hier meer in te betrekken. Wat is de reden dat niet iedereen in de gelegenheid is gesteld om een vragen lijst in te vullen. Bewoners hebben niet voldoende inspraak mogelijkheden gekregen. Ook denk ik dat het het omgevingsvisieplan door veel mensen niet word begrepen. Nogmaals:	We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De woningdichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per km2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat nieuwe woningen goed ingepast worden, er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. En dat kwaliteit en kwantiteit in balans zijn. Om de verdichting op een gezonde manier te doen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	het verstuurde omgevingsvisieplan is niet concreet, en de plannen benauwen mij nogal. Deze mail is dus een eerste reactie, en ik zou hier later nog op terug willen komen als er meer duidelijk is geworden.	De roze vlakken zijn bestaande danwel wenselijke voorzieningenclusters. Er was bij meerdere mensen verwarring over. We hebben dit aangepast: de aanduiding voor voorzieningenclusters is op de kaart met een arcering aangegeven zodat de kleur van het gebiedstype met de spelregels weer goed afleesbaar is. Per gebiedstypen kunt u de spelregels voor ontwikkeling lezen in hoofdstuk "Ruimte voor Groei". De gemeente heeft op meerdere momenten in het proces, op veel verschillende manieren (wijkberichten, online campagne, gesprekken in de wijk, publicatie in Dreefnieuws, etc.) Overvechters uitgenodigd om mee te denken over de omgevingsvisie. Veel Overvechters hebben hier gehoor aan gegeven en hebben hun mening gegeven in gesprekken, bij bijeenkomsten of via online enquêtes. Daar zijn we blij mee. We beseffen ons ook dat we mogelijk niet iedereen bereikt hebben en dat niet alle Overvechters prioriteit geven aan het delen van hun mening voor de omgevingsvisie. Uiteindelijk is dat ook ieders eigen keuze. Bij het maken van een omgevingsvisie zijn de ideeën en oplossingsrichtingen in het begin van het proces meer abstract en op wijkniveau. Later in het proces wordt de gekozen richting steeds meer uitgewerkt en waren de ideeën concreter op buurtniveau. Op veel verschillende manieren (bijeenkomsten, losse gesprekken, online enquête) zijn deze ideeën per buurt met Overvechters besproken en bij hen getoetst. Dit had op deze manier eerder in het proces niet gekund, omdat de ideeën toen nog niet zo op buurtniveau waren uitgewerkt. Bij de communicatie over de omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. We hebben in de communicatie altijd verwezen naar de plekken waar

Nr.	Reactie	Antwoord
		alle informatie te vinden was (online en fysiek).We zijn wel van mening dat we in de uitnodiging voor de bijeenkomsten van oktober en november 2023 duidelijker hadden kunnen zijn over de voorgestelde ideeën voor de buurten. Bij de bijeenkomsten tijdens de inspraakperiode is gekozen voor een inloop setting, zodat iedereen de mogelijkheid kreeg om voor het onderwerp van zijn/haar interesse vragen te stellen en informatie in te winnen. Door middel van een wijkbericht en film zijn de belangrijkste punten uit de ontwerp-omgevingsvisie toegelicht. Deze film was te zien bij de bijeenkomsten en ook online te bekijken.
603	Ik sluit me aan bij de zienswijze van [indiener 514], zoals attached. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld:	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit

Nr.	Reactie	Antwoord
	“Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo’n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: ‘Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.’ Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar aanleiding van inspraak*, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen.” De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep	op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als ‘Transformatie in het groen’, maar als ‘Ontwikkelingszone’ (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: “Wordt er in de parken gebouwd?”, met een al even kort antwoord: “We gaan niet in	

Nr.	Reactie	Antwoord
	de parken bouwen.” Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als “park” op de kaart aangegeven, maar als “Bebouwing aan het groen” (Wijkbericht), c.q. ‘Transformatie in het groen’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. ‘Ontwikkelingszone’ (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, “de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw.” Dat komt op sommige bewoners over als een ‘truc’ om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie ‘Transformatie in het groen’, dan wel ‘Ontwikkelingszone’. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
604	Bij deze wil ik aangeven dat ik en mijn vrouw aansluiten bij de zienswijze van onze buren [indiener 514] De zienswijze die zij hebben opgesteld en verzonden hebben is ook namens ons. Zie bijlage voor zienswijze. In april 2024 ontvingen wij het Wijkbericht over de omgevingsvisie voor Overvecht, buurt Zambesidreef e.o. Dat bevatte voor ons een onaangename verrassing. Ons deel van het park, meer precies het gedeelte van de noordelijke parklob van het Gagelpark dat is gelegen tussen Tigrisdreef en Papyrusdreef, is aangemerkt op de buurtkaart als “Transformatie in het groen”. Met daarbij de toelichting: “De omgevingsvisie Overvecht geeft de mogelijkheid om deze bebouwing	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar,

Nr.	Reactie	Antwoord
	aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dit is de derde keer in ongeveer vijftien jaar tijd dat dit deel van ons park wordt aangemerkt voor bebouwing. Dit terwijl er na de vorige twee keer telkens afspraken met de bewoners zijn gemaakt om dat alsnog niet te doen. Ik neem u graag even mee door de geschiedenis. Voor de eerste keer, in het kader van het gebiedsplan *De Gagel vernieuwt*, citeer ik graag uit een brief d.d. 6 december 2020, gericht aan de Werkplaats Overvecht en gemeenteraadsleden. Deze brief vindt u in bijlage 1, hier onderaan toegevoegd, en ik verzoek u deze brief als integraal onderdeel van deze zienswijze mee te nemen. Deze brief was namens 22 andere huishoudens wonend aan het park geschreven naar aanleiding van het feit dat we er bij toeval achter waren gekomen dat de Werkplaats bouwplannen voor ons parkdeel had ontwikkeld: "Voor de bewoners van de Papyrusdreef (en de andere straten rondom het park) was dat schrikken. Voor de bewoners die hier in de afgelopen jaren juist ook *vanwege* dit park zijn komen wonen, maar ook voor de bewoners die hier al langere tijd wonen. Voor deze laatsten zijn deze bouwplannen een akelig *déjà-vu*. Zo'n twaalf jaar geleden was er in het kader van het project *Overvecht de Gagel Vernieuwt* ook al bebouwing gepland in ons park. Naast onze constructieve medewerking aan dit project, dat veel goede elementen bevatte, hebben wij als omwonenden ook krachtig geargumenteerd voor het behoud van ons park. Daarbij vonden we toen gemeenteraadsleden en vervolgens ook de verantwoordelijke wethouder aan onze zijde. We kunnen ons nog de letterlijke woorden herinneren van de wethouder, na een schouw van onze buurt, terwijl we nog in het park stonden: 'Dit is écht een park! Ik snap dat hier niet zomaar gebouwd kan worden.' Ook de projectgroep zelf onderschreef vervolgens het belang van het behoud van ons park. De weerslag daarvan is te vinden in het zogenoemde *Tweekolommenstuk inspraak gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt* (juni 2009). In hoofdstuk 3: *Aanpassingen gebiedsplan naar*	doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.

Nr.	Reactie	Antwoord
	aanleiding van inspraak, paragraaf 3: *Papyrusdreef en Aleppodreef blijven groen* staat te lezen: De Papyrusdreef is meegenomen in het zoekgebied van Ramsesdreef en omgeving. Op grond van de verkenningen voor deze zone langs de Karl Marxdreef is besloten de bouwlocatie Papyrusdreef te laten vervallen. Het gaat om een beperkt aantal woningen met een beperkte impact op het wel of niet haalbaar maken van het gebiedsplan de Gagel, terwijl de groenvoorziening voor omwonenden veel betekenis heeft. En in hoofdstuk 4, paragraaf 4: *Bouwen in het groen* staat onder *C. Papyrusdreef*: Aan de raad wordt voorgesteld dit gedeelte niet te bebouwen." De gemeenteraad had indertijd dit advies van de projectgroep overgenomen. De bouwplannen voor ons park waren van de baan. (Aan ons bevestigd in een brief d.d. 23 november 2009 van H. Bosch, wethouder Wonen, kenmerk 09.110801, betreffende 'Vaststelling gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt': 'De raad heeft ingestemd met het gebiedsplan Overvecht de Gagel vernieuwt met de volgende wijzigingen: […] 3. Papyrusdreef en Aleppodreef: Op deze groenlocaties worden geen extra woningen gebouwd.') Vandaar onze verbazing toen vrijwel dezelfde bouwplannen in 2020 weer terugkwamen in de documenten van Werkplaats Overvecht (een consortium van woningcorporaties, projectontwikkelaars en beleggers), namelijk in het *Startproduct deel A: visie, analyse en strategie* en het *Startproduct deel B: buurtprofielen*. In onze voornoemde brief namens de andere bewoners aan het park hebben wij wederom argumenten aangedragen waarom ons inziens bebouwing van ons parkdeel geen goed idee was. Deze argumenten zijn goeddeels nog steeds van kracht. Ik wil u vragen om ervan kennis te nemen en ze mee te laten wegen (nogmaals: die brief vindt u in bijlage 1, onderaan deze zienswijze). Naar aanleiding van de brief hebben we gesprekken gevoerd met medewerkers van de Werkplaats	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Overvecht, gemeenteambtenaren, gemeenteraadsleden en wijkvertegenwoordigers. We hebben aan de Werkplaats ook een rondleiding gegeven door het park. Onze inbreng had twee gevolgen: Ten eerste: we konden de Werkplaats, net als indertijd de projectleiding van *De Gagel vernieuwt*, ervan overtuigen dat ons park gewoon park moet blijven. Op de volgende kaartjes die de Werkplaats publiceerde, maar ook op de kaartjes die we in de periode daarna zagen in het kader van de ontwikkeling van de Omgevingsvisie Overvecht, stond ons park weer gewoon als park ingetekend, en niet op enigerlei wijze als bouw-, ontwikkel- of transformatiezone. Ten tweede: mede naar aanleiding van onze inbreng heeft de gemeenteraad op 21 januari 2021 een motie (22/2021) aangenomen, waarin zij haar bezwaren kenbaar maakt tegen het bouwen in het groen. Deze motie vindt u in bijlage 2, onderaan deze zienswijze. Groot was dan ook voor de derde keer onze verbazing, toen we op het kaartje van het voornoemde Wijkbericht van april 2024 zagen dat ons gedeelte van het park aan de Papyrusdreef opnieuw was ingetekend als mogelijk te bebouwen ‘Transformatie in het groen.’ Bewoners rondom het park aan de Papyrusdreef zijn naar de verschillende inloopbijeenkomsten geweest (22, 23 en 25 april). Daar kregen ze verschillende interpretaties te horen van wat de aanduiding ‘Transformatie in het groen’ concreet voor ons park zou kunnen betekenen. Dat varieerde van enkel groenverbetering tot wel degelijk bebouwing. Kennelijk is de omgevingsvisie op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Deze ambiguïteit moet wat ons betreft uit het plan gehaald. En dan liefst op zo’n wijze dat recht gedaan wordt aan eerdere gemeentelijke besluiten met betrekking tot ons park, namelijk dat het gewoon park moet blijven en niet bebouwd mag worden. Wat ons betreft gebeurt dat door de kwalificatie ‘transformatie in het groen’ van dit parkdeel af te halen, en het weer te bestempelen als dat wat het is, namelijk park. Dat geeft dan nog steeds alle ruimte aan groenverbetering, maar niet aan bebouwing. We hebben immers als bewoners inmiddels tot twee keer toe (of drie keer, als ik deze ontwerp	

Nr.	Reactie	Antwoord
	omgevingsvisie meereken) ervaring met hoe gretig projectontwikkelaars naar ons mooie en geliefde park kijken als bouwgrond! Ruimte daarvoor mag de omgevingsvisie niet laten, wat ons betreft! Overigens is ons deel van het park in deel B van de Ontwerp Omgevingsvisie niet aangemerkt als 'Transformatie in het groen', maar als 'Ontwikkelingszone' (pp. 28/29, 32/33). Ook die kwalificatie zien we graag verdwijnen. Voorts merk ik op dat ons deel van het park aan de Papyrusdreef onderdeel is van de hoofdgroenstructuur, zoals vastgesteld in het Groenstructuurplan uit 2017. Reden te meer om ons park, park te laten. Nog weer anders gezegd: in het document *Veelgestelde vragen ontwerp omgevingsvisie Overvecht* staat de korte vraag: "Wordt er in de parken gebouwd?", met een al even kort antwoord: "We gaan niet in de parken bouwen." Dat klinkt geruststellend. Het enige is: ons stuk park wordt dus niet meer als "park" op de kaart aangegeven, maar als "Bebouwing aan het groen" (Wijkbericht), c.q. 'Transformatie in het groen' (Ontwerp Omgevingsvisie deel A) c.q. 'Ontwikkelingszone' (Ontwerp Omgevingsvisie deel B). En daar geeft, zoals gezegd, "de omgevingsvisie Overvecht de mogelijkheid om deze bebouwing aan te passen, door opbouwen, aan- of bijbouwen of sloop/nieuwbouw." Dat komt op sommige bewoners over als een 'truc' om alsnog in ons park te kunnen bouwen. Des te meer reden om te verlangen dat in de omgevingsvisie ons park wordt verlost van de kwalificatie 'Transformatie in het groen', dan wel 'Ontwikkelingszone'. Enige ruimte aan bebouwing mag de omgevingsvisie niet laten voor dit deel van het park. Tot slot wil ik aangeven dat deze hele gang van zaken wel iets doet met het vertrouwen van de bewoners aan het park in de gemeentelijke overheid. Tot twee keer toe hebben we het behoud van ons park bepleit en toegezegd gekregen. Nu wordt in deze Ontwerp Omgevingsvisie opnieuw voorbijgegaan aan deze eerdere toezeggingen, afspraken en	

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeenteraadsmoties. Ik hoop dat dat des te meer reden geeft de door ons bepleite wijziging met betrekking tot ons park over te nemen.	
605	**Geachte lezers** Graag begin ik met een introductie van mezelf. Waaruit zal blijken dat ik niet een anonieme bewoner ben die uit gewoonte overal tegen is, maar dat ik een weloverwogen mening heb. **Kennismaking** Mijn naam is [NAAM], ik ben hoog opgeleid en woon al 40 jaar in Overvecht, eerst in een flat en later in een eengezinswoning. Ik woon en woonde altijd met veel plezier in Overvecht en heb me regelmatig verdedigd tegen het negatieve image van de wijk. Mijn reactie was om dan alle pluspunten te benoemen zoals: ik heb een heel fijn huis met voor stedelijke begrippen een grote tuin, in no time kan ik wandelend of fietsende de natuur bereiken, in de winter ben ik heel dicht bij natuurijs en in de zomer bij de plassen om te recreëren. En waar ik ook naar toe wil of dat nu het noorden van Nederland is of het zuiden, Amsterdam, België of Duitsland, ik zit zo op de snelweg. Ook is het heel fijn is dat het centrum van Utrecht zeer goed per fiets bereikbaar is, want ik ben een groot liefhebber van alles wat de stad Utrecht te bieden heeft. Toen het echter tot mij doordrong wat de omgevingsvisie precies behelst - en dan heb ik het in eerste instantie over het voorstel voor een rigoureuze wijziging van het verkeersnetwerk met ongelofelijk veel beperkingen voor het auto verkeer- kantelde mijn gevoel totaal. Als dit werkelijk tot uitvoer wordt gebracht, wil ik subiet verhuizen. Immers ik wordt op gesloten in mijn eigen wijk! Weg is mijn vrijheid om zo te leven zoals ik zelf wil. Het zal duidelijk zijn dat ik zo meteen in mijn stuk kritiek zal leveren op de plannen, toch wil ik graag dat u van mij ook het volgende weet: ik vind dat we goed voor onze aarde moeten zijn, ook zeker voor	We vinden het heel belangrijk om in contact te zijn met bewoners van Overvecht en te horen wat zij belangrijk vinden voor de wijk. We waarderen daarom uw betrokkenheid en de moeite die u heeft genomen om naar bijeenkomsten te komen en uw mening te geven. We begrijpen dat sommige keuzes in het ontwerp van de omgevingsvisie zorgen kunnen oproepen. Een omgevingsvisie is een redelijk abstract plan voor de ruimtelijke indeling van de wijk. Eén van de uitdagingen was dan ook om de ideeën van bewoners te vertalen naar dit abstracte niveau. In het begin van het proces waren de ideeën en oplossingen meer algemeen en gericht op de hele wijk. Later in het proces werden deze ideeën concreter en meer gericht op specifieke buurten. Tijdens de tweede Visiedenkersbijeenkomst hebben we deze keuzes op buurtniveau besproken. Het afgelopen jaar hebben we op verschillende momenten de mogelijkheden, keuzes en afwegingen voor de omgevingsvisie met u gedeeld. Voor sommige thema’s, zoals meer groen en betere verbindingen, was er veel steun. Voor andere thema’s, zoals het afsluiten van doorgaande wegen, was dat minder het geval. Dit is ook terug te lezen in het participatieverslag. Waar mogelijk, hebben we het ontwerp aangepast aan wat belangrijk is voor de bewoners van Overvecht. In het verslag kunt u lezen hoe we dat hebben gedaan. Soms zijn er echter andere keuzes gemaakt, bijvoorbeeld vanwege bredere belangen in de stad of omdat experts dit nodig vinden om de wijk ook in de toekomst leefbaar te maken en houden. We zijn altijd open geweest over deze afwegingen.

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekomstige generaties. Ik ben voor het behalen van klimaatdoelen op diverse gebieden en manieren. Ik heb een aantal keren op de partij voor de dieren gestemd en ook wel eens op Groen links. Ik lever ook al mij eigen bijdrage: ik vlieg bijna niet, heb een goed geïsoleerd huis en zonnepanelen, ben altijd zuinig met water, ga bijna nooit met de auto naar het centrum en gebruik ook zo min mogelijke de auto voor korte afstanden. Wat mij betreft kan het auto gebruik in zijn algemeenheid zelfs ontmoedigt worden. Echter het is niet ok om dit zo extreem te doen voor een wijk als Overvecht. En de wijze waarop de gemeente Utrecht dit vorm probeert te geven en probeert door te drukken is ronduit schandalig te noemen. **Kritiek op de wijze waarop** De manier waarop de gemeente de omgevingsvisie presenteert (het blijkt een vervolg op het Omgevingsprogramma dat niet goed was verlopen) en hoe ze haar ideeën bij de Overvechtse bevolking probeert door te drukken is op vele manieren niet ok: Er is sprake van misleiding, er worden oneigenlijke en gelegenheidsargumenten gebruik, er worden inspraak momenten georganiseerd zonder dat die leiden tot werkelijke inspraak, mensen worden in enquêtes in een de richting gemanoeuvreerd die wenselijk is voor de gemeente, enzovoorts. Daarbij moet gezegd worden dat, ondanks de pogingen van de gemeente om de Overvechters op grote schaal te infomeren, dit absoluut niet gelukt is. Om met het laatste te beginnen: **Overvechters blijken een moeilijk te bereiken doelgroep** Tot voor kort denk ik dat meer dan 95% van de bewoners van Overvecht niet of nauwelijks van de omgevingsvisie op de hoogte was en zeker niet van de rigoureuze wijzigingen voor het autoverkeer. Ik heb dat enkele keren gepolst in de omgeving van waar ik woon (misschien dat de recente petitie, demonstratie en publiciteit daar nog iets aan veranderd hebben). Ik schat dat van de 35.000 mensen slechts enkele honderden (redelijk) goed op de hoogte zijn. Op grond van deze	Bij het maken van de ontwerp omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk bewoners te betrekken. Dit proces kende echter beperkingen, zoals beschikbare tijd en middelen. Binnen deze grenzen denken we voldoende bewoners te hebben gesproken om een goed beeld te krijgen van wat belangrijk is voor Overvechters en wat zij van bepaalde ideeën vinden. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Veel Overvechters hebben aangegeven het groen in de wijk erg te waarderen. Het groen zou volgens hen niet mogen verdwijnen voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	getallen kan de gemeente geen conclusies trekken over wat de Overvechters vinden en daarbij is het grootste deel zeker niet blij met alle plannen en is er veel kritiek. Diverse mensen hebben dit op diverse manieren en op diverse tijdstippen geuit. (zoals onder anderen het wijkplatform). De gemeente beroept zich op de resultaten uit een enquête, maar die was zo op gesteld dat er eigenlijk alleen antwoorden konden ontstaan die wenselijk waren voor de gemeente. Ik heb zelf 3x geprobeerd het in te vullen, maar kon mijn eigen mening en kritiek er absoluut niet in kwijt. *De gemeente gebruikt (of misbruikt) de enquête alsof de plannen voortkomen uit de Overvechters zelf. Zoals mevrouw van Hooijdonk tegen me zei over het veranderen van de infrastructuur voor auto's: de Overvechters willen dit, want bij hen staat veiligheid op nummer 1! Dat was haar conclusie over de ingevulde vragenlijst over de omgevingsvisie. Op de wijze van argumentatie kom ik nog terug…* Ik beaam dat Overvechters niet een gemakkelijk te bereiken doelgroep zijn, maar dat geeft de gemeente niet het recht onjuiste conclusies te trekken en op grond daarvan onjuiste informatie te verspreiden. Omdat de gemeente zich er wel van bewust is dat ze de meeste mensen niet bereikt heeft, zal ze daar dus meer haar best voor moeten doen. Dit door zich allereerst te realiseren wat voor mensen er in de wijk wonen en wat maakt dat er weinig reacties komen. Bij het her en der navragen hoorde ik het volgende: er wonen veel allochtone mensen die de taal niet goed beheersen en bovendien de cultuur van inspraak en invloed in Nederland niet kennen. Er zijn veel ongeletterden, veel mensen met psychiatrische problemen, veel gehandicapten, veel mensen met psychische problematiek, veel mensen die zo bezig zijn met overleven dat ze geen aandacht kunnen hebben voor iets dat buiten hen ligt, mensen die denken het zal mijn tijd wel duren (het is pas in 2040), mensen die denken toch geen invloed te	bijvoorbeeld woningbouw. En als er veel gebouwd wordt, dat er dan ook genoeg groen is voor huidige en nieuwe bewoners. Utrecht en Overvecht groeien en daarom is er ook meer groen nodig. Daarnaast is het belangrijk dat Overvecht zich aanpast aan het veranderende klimaat. Groen speelt daarin een belangrijke rol. In 2040 zijn er meer mensen die in de Overvechtse buurten wonen en ook zij hebben groen nodig om te ontmoeten, spelen en verblijven. We maken nieuwe parken en plantsoenen en we maken pleintjes en straten groener. Iedereen heeft straks groen voor zijn deur. Bestaande groene gebieden maken we beter, mooier of toegankelijker. Meer groen in de buurt draagt bij aan een betere gezondheid. Groen houdt regenwater vast waar het valt en zorgt voor verkoeling op warme dagen. Verschillende soorten beplanting dragen bij aan een wijk met meer biodiversiteit. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 staat in hoofdstuk 3 gedetailleerd uitgelegd hoe groen en blauw in Overvecht verbeterd en versterkt kan worden. Op dit moment blijkt dat circa 53% van alle verplaatsingen in Overvecht met de auto wordt uitgevoerd (zie de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040). Door de aanleg van o.a. de HOV verbinding en de maatregelen voor fiets en lopen in de omgevingsvisie daalt dit aandeel fors. Het aantal OV-reizigers ter hoogte van Overvecht centrum neemt naar verwachting toe met 14.500 - 17.000 reizigers. Door o.a. deze toename vinden wij dat het aanleggen van een HOV verbinding wel degelijk een verbetering is voor de mensen in Overvecht. Verder blijven alle voorzieningen, woningen en bedrijven met de auto bereikbaar. Ook blijft er parkeergelegenheid beschikbaar.

Nr.	Reactie	Antwoord
	hebben. Mensen die slechten ervaringen hebben met de gemeente of specifiek met mevrouw van Hooidonk. Zij zeggen de gemeente luistert toch niet naar bewoners bijvoorbeeld: In onze straat hebben we een paar jaar geleden gevraagd om drempels omdat er een paar gekken waren die steeds hier keihard reden, maar de gemeente heeft er op geen enkele manier gehoor aangegeven. Andere inwoners hadden gevraagd om extra stoplichten op bepaalde plekken na een ongeluk, dit gebeurde ook niet. Sommige mensen zeggen laten ze maar eerst mijn dak goed repareren of benoemen iets anders wat voor hen prioriteit heeft. Ondanks deze moeilijk te bereiken doelgroep is draagt gemeente toch de verantwoordelijkheid om de belangen van al haar inwoners te behartigen dus ook van deze wijk waarvan de bewoners dat zelf niet goed kunnen. Overvecht is in veel op zichten een kwetsbare wijk en daar moet ook goed voor gezorgd worden. *Opmerkelijk:* *In een gesprek met een raadslid van Groen links werd als verdediging van de niet effectief gebleken aanpak gesteld: 'Maar Overvecht is helemaal geen kwetsbare wijk'. Dat vond ik het stuitend. En niet getuigen van inlevingsvermogen of van besef welke grote invloed politieke besluiten hebben in de praktijk.* **Vraag is de gemeente wel echt geïnteresseerd in de mening van de Overvechters?** Ik was zelf een van de mensen die als 'Visiedenkers' waren benoemd. Er waren twee bijeenkomsten belegd, bij de eerste waren zo'n 80 mensen aanwezig en bij de tweede zo'n 50. Ik moet zeggen dat zeker de eerste keer alles heel goed georganiseerd was door een bureau. Allerlei onderwerpen kwamen aan bod en het leek net alsof iedereen kwijt kon was hij of zij wou. Het was de verwachting van de aanwezigen dat veel van wat gezegd was in de	Wij begrijpen dat u vindt dat de huidige fietspaden en wandelroutes in Overvecht voldoende zijn en dat extra investeringen op dit gebied wellicht overbodig lijken. Toch kiezen we voor uitbreiding en verbetering van de infrastructuur voor fietsers en voetgangers in de omgevingsvisie. Toekomstbestendigheid: De groei van de bevolking en de toename van het aantal fietsers en voetgangers vragen om een toekomstbestendige infrastructuur. We willen ervoor zorgen dat de routes ook op lange termijn voldoende capaciteit bieden, comfortabel en toegankelijk blijven, zonder congestie en met voldoende veiligheid voor alle gebruikers. Veiligheid en Comfort: Hoewel er momenteel diverse routes beschikbaar zijn, willen we de veiligheid en het comfort van deze routes verbeteren. Dit betekent bredere paden, betere verlichting, en veiliger oversteken, wat vooral belangrijk is voor kwetsbare groepen zoals kinderen en ouderen. Verbindingen en Toegankelijkheid: Nieuwe fiets- en wandelpaden kunnen betere verbindingen creëren tussen verschillende delen van de wijk en andere wijken, en toegang tot belangrijke voorzieningen zoals scholen, winkels en recreatiegebieden verbeteren. Duurzaamheid: Door het aanmoedigen van fietsen en wandelen willen we bijdragen aan een duurzamer en milieuvriendelijker vervoerssysteem, wat ook past binnen bredere doelstellingen van de gemeente op het gebied van klimaat en leefbaarheid. We begrijpen uw zorgen over de kosten van deze projecten. Het is echter belangrijk om te benadrukken dat investeringen in fiets- en wandelinfrastructuur vaak resulteren in brede maatschappelijke baten,

Nr.	Reactie	Antwoord
	toekomstige plannen terug te vinden zou zijn (en ooit terug te zien in de wijk). Echter bij de tweede bijeenkomst was er al niet veel meer over. De eerste keer had ik trouwen al stemmen gehoord die zeiden:' we kunnen hier wel van alles zeggen, maar het is toch al lang besloten'. Ik kom dat niet eerst niet geloven, maar nu wel. Alles stond in hoofdlijnen al lang vast, de input van bewoners gold slechts enkele details. De bijeenkomsten hadden ten doel om als gemeente te kunnen zeggen dat ze formeel aan alle procedures hadden voldaan. **Eigenlijk zijn we met zijn allen in de fuik gezwommen die de gemeente voor ons had klaar gelegd.** Dat begint al met de introductie van het plan: De omgevingsvisie zou ten doel hebben om van de wijk Overvecht te 'verbeteren', want schreef de gemeente: het wordt nog fijner, socialer, groener. En oja er moeten wel 5000 woningen bijgebouwd worden maar dat schept ook weer extra kansen voor Overvecht. Pas na verloop van tijd kwam ik erachter dat we niet alleen te maken krijgen met de ingrijpende toename van de bevolking met een kwart tot een derde, maar dat op slinkse wijze er ook in het plan vervat zit de hele wijk autoluw te maken. Dit als uitvloeisel van de politieke koers van Groen Links, wat door velen trouwens opgevat wordt als vooral de drijfveer en politieke ambitie van mevrouw van Hooijdonk, die wel erg strikt en rechtlijnig haar eigen koers volgt. Er werd continue gesuggereerd, bij verschillende bijeenkomsten aangaande omgevingsvisie, en ook bij de enquête dat van alles mogelijk zou zijn voor Overvecht. Maar in feite werd alles zo gemanipuleerd dat bij het verzamelen van informatie, via antwoorden op vragen, slechts twee antwoorden mogelijk waren. Bijvoorbeeld de vraag wordt gesteld: er moeten 5000 woningen worden gebouwd, wilt u dit in de vorm van laagbouw of hoogbouw? Het antwoord staat dan	zoals betere gezondheid, minder verkeersdruk, en een aantrekkelijkere leefomgeving.

Nr.	Reactie	Antwoord
	van te voren als vast en de gemeente krijgt het antwoord dat ze wil. Dat is hoogbouw, iedereen weet immers dat zoveel woningen niet te realiseren zijn in laagbouw. Ook wordt gebruikt gemaakt van een uitspraak dat als een mantra wordt gehanteerd: ‘niet bouwen in het groen’. Maar waar dan wel gebouwd moet worden en welke negatieve consequenties dit heeft, daarover spreekt men niet. Zoals verdichting volgens ontoelaatbare normen en absurde ideeën. Het zelfde gebeurt bij het onderwerp verkeersveiligheid in Overvecht. Het is een open deur dat iedereen een veilige wijk wil, dus je zegt ja, maar niet wordt benoemd dat dit antwoord leidt tot plannen die zeer ingrijpend zijn, die totaal over de top zijn, onnodig en absurd en op geen enkele manier in relatie staan tot het benoemde. Want hoeveel mensen zullen ervanuit gaan dat dit omgezet wordt in een verregaande maatregelen en zoals het afsluiten van meerdere hoofdaders voor verkeer, het instellen van bloemkoolwijken het overal omlaag brengen van de maximum snelheid naar 30 of zelf 15 km. Maatregelen die al het auto verkeer binnen Overvecht en naar buiten Overvecht zo goed als onmogelijk maken. Als het de gemeente **werkelijk** om verkeersveiligheid gaat, hadden ze 25 jaar geleden al moeten ingrijpen of 10 jaar geleden of 5 jaar gelden of **nu.** En dat is eerder op diverse manieren door diverse bewoners aangevraagd! Om de eigen zin door te kunnen drijven worden diverse gelegenheids- en **oneigenlijke argumenten** gehanteerd. Ik noem enkele: als argumentatie voor het afsluiten van de Carnegiedreef is genoemd: Voor de veiligheid (dat kan ook met minder ingrijpende maatregelen), het is een weg door een woonwijk (dit klopt niet er staan heel weinig huizen aan). Deze weg wordt gebruikt als sluipverkeer (dat lijkt mee niet	

Nr.	Reactie	Antwoord
	logisch want het is een route die vooral door Overvechters (en mensen die er werken) gebruikt wordt. En voor zover er wel wat (sluip) verkeer van de ringweg is, dan ontlucht dat de ringweg tenminste een beetje (de Carnegiedreef heeft van dat verkeer niet of nauwelijks last). **Niet is onderzocht: wat de consequenties zijn van alle auto maatregelen.** Het afsluiten van meerder hoofdaders en doorgaande routes, het instellen van bloemkoolwijken (met 1 in – en uitgang), snelheidsbeperking tot 15 of 30 km, het versmallen van wegen en het maken van eenrichtingswegen (dit is nu al een groot probleem bij de Marnixbrug). Het afsluiten van en van de twee belangrijke viaducten en essentiële verbinding met de stad bij station Overvecht. Dit alles zal tot een grote en onoplosbare verkeerschaos leiden. Want het verkeer dat geblokkeerd wordt kan nergens anders naar toe. De gemeente suggereert dat dit verkeer naar de rondweg moet, maar die staat nu al voor het grootste deel van de dag vol. Er gaat een zeer penibele en niet acceptabele situatie ontstaan dat je je eigen wijk niet meer in of uit kunt komen. Dat kan namelijk wel uren gaan duren! Hoe laat kom je dan op je werk aan of bij een(hulpverleners) afspraak. Hoeveel tijd gaat boodschappen doen kosten, het ophalen van kinderen en allerlei anderen zaken? *Kijk eens naar de verkeerschaos die in Amsterdam ontstond na het afsluiten van 1 weg.* *Dat kon nog terug gedraaid worden. Maar als de flats op de Carnegiedreef er eenmaal staan en de rest van weg in beslag wordt genomen door de hoge snelheidslijn, is dit **onomkeerbaar.*** Als argument om het autoverkeer zo goed als onmogelijk te maken in Overvecht wordt ook gebruikt dat Overvechters hun auto vaak gebruiken voor korte afstanden. Ik weet niet of dit klopt maar stel dat	

Nr.	Reactie	Antwoord
	het waar is, is het antwoord dan: foei dat mag niet daarom sluiten we voor straf alle wegen af?? **Wat zijn de verwachtingen eigenlijk van de gemeente?** Denkt de gemeente dat het voor mensen zo maar mogelijk is om van hun auto af te zien? Er zijn heel veel reden waarom de auto voor mensen belangrijk kan zij:. Voor hun werk, voor vervoer van anderen (kinderen), voor mensen die slecht ter been zijn (in Overvecht wonen heel veel ouderen), voor mensen die op een andere manier gezondheidsproblemen hebben. Voor als je spullen moet vervoeren of als je überhaupt niet kunt tillen, voor als je veel taken hebt en openbaar vervoer veel te veel tijd in beslag neem of als je mantelzorger bent. Als je naar moeilijk bereikbare bestemmingen gaat of op vakantie. Voor als het slecht weer is, of je heel moe bent. Ook is auto verkeer nodig voor de mensen die met gehandicapten vervoer of regio taxi's worden op gehaald. Openbaar vervoer kost zijn algemeenheid (zeker bij overstapsituaties) heel veel meer tijd en is ook best heel duur. *Een voorbeeldje: van de week moest ik met openbaar vervoer van een locatie in Ede naar mijn huis in Overvecht dat is 53 km. Het heeft mij 3 uur gekost, 2 uur voor de reis zelf, maar omdat ik moest wachten op iemand die mijn naar het station (in Lunteren) wilde brengen nog een uur extra.* Dus je kunt wel willen dat mensen hun auto laten staan, maar veel mensen zullen daar niet toe in staat zijn en/of niet toe bereid. En wat als over enkel jaren alle auto's elektrisch rijden??? **Mensen worden misleid door te beginnen met prachtige woorden en beloften.** We worden in de diverse vormen van berichtgeving (waaronder de omgevingsvisie zelf) gepaaid met boodschappen als: het wordt groener in Overvecht. En mocht er wat groen weg gaan door nieuwbouw dan komt het elders terug. Dat klink wellicht aanlokkelijk maar wat is dit voor rare belofte? Hoeveel Overvechters hebben geklaagd dat ze te weinig	

Nr.	Reactie	Antwoord
	groen ervaren? We staan juist bekend weliswaar als een flatten-wijk maar wel met veel groen. Op enkele plekken waar dit niet zo is; lijkt het me geen probleem om het daar wat groen toe te voegen. En weer is hier de fuik: **als je het groener wilt dan moeten er wel parkeerplaatsen weg**. Maar waarom? Er is nog ruimte genoeg in de ooit heel ruim opgezette wijk.? **Wat is de verwachting van hoge snelheidslijn?** Blijkbaar leeft het idee bij de gemeente (verantwoordelijken van de totstandkoming van de omgevingsvisie) dat op dit moment heel veel mensen de auto gebruiken om naar het centrum te gaan (stad of station) en dat als de hoge snelheidslijn er is ze dit niet meer zullen doen. Maar om hoeveel mensen zou dit nu **werkelijk** gaan? Wie gaan er nu dagelijks met de auto naar het centrum of het station? Ik denk dat dit maar heel weinig mensen doen. Bijna iedereen gaat nu ook al met de fiets of het openbaar vervoer. Daar zal met een HSL weinig verandering in komen. Wat kan dan het rendement worden van die nieuwe lijn?. Zo'n lijn zal heel veel geld kosten maar niet tot veel meer passagiers leiden. Dus wat kan de HSL opleveren en voor wie is dit een verbetering? Wellicht wordt gedacht dat de nieuw inwoners (van de nog te bouwen huizen), massaal van de HSL gebruik gaan maken en geen auto meenemen naar Overvecht. Maar zullen ze dat gaan doen? Denkt de gemeente echt dat ze mensen min of meer kunnen dwingen tot het uitsluitend gebruik van het openbaar vervoer? Zullen mensen dat die een (vaak) duur huis kopen ermee akkoord gaan dat ze hun auto hier praktisch niet kunnen gebruiken? **Gemeente luistert niet echt naar haar inwoners** Ik vind het ernstig dat de gemeente continu doet of ze de mening van haar bewoners belangrijk vindt, maar keer op keer laat zien dat ze er niet of nauwelijks naar hen luistert. Ik heb dit zelf ook al meerdere keren meegemaakt. Ik heb diverse brieven geschreven waarin ik mijn kritiek heb verwoord, diverse keren	

Nr.	Reactie	Antwoord
	heb mevrouw van Hooidonk aangesproken op de plannen (tijdens bijeenkomsten). Ook heb ik heb een gesprek geregeld met wethouder Streefland. Ik word aangehoord, maar verder gebeurt er niets. Ik moet het doen met algemene ontkennende en afwijzende en vage antwoorden zoals: we kunnen nou eenmaal niet iedereen tevreden houden.. **Een recent voorbeeld van het niet luisteren naar de bewoners.** Ik woon in een doodlopende straat. Er zijn parkeerplekken in de straat die dwars op de onze staat. Hier waren al 2 laadpalen voor auto's, om de hoek zijn nog twee en nog iets verder nog eens twee. Toen we als bewoners hoorde dat er nog 2 laadpalen bij geplaatst zouden worden hebben we daar tegen geprotesteerd met goede redenen: Van de acht palen wordt vaak niet eens gebruikt. Soms staat 1 auto te laden en een keer zag ik dat het er twee waren (ik controleer dit bijna dagelijks). Toen we de gemeente hiermee confronteerde en vroegen waarom nog meer laadpalen geplaats werden, kregen we te horen dat er wel iemand daar wel gevraagd zou hebben. (een leugen). Naar onze bezwaren werd niet of nauwelijks geluisterd en er is in elk geval niets mee gedaan. Omdat de wijk deze parkeerplekken nog niet kan missen zoeken de bewoners alternatieven: ze parkeren hun auto in hun kleine (betegelde) voortuintjes, of schots en scheef in de doodlopende weg. Dit brengt de speelplek van kinderen in gevaar, die bijna geen plek meer hebbben en het achteruitrijden is zeer risicovol voor de kinderen (en zeer lastig voor een aantal bewoners). Dit geeft geen vertrouwen in de gemeente. **Vertrouwen** Wat ook niet vertrouwenwekkend is, is dat in 2019 bewoners te horen kregen dat Overvecht van het aardgas af moest en dat ze hun huis moesten isoleren en een warmtepomp moesten aanschaffen (en dat dit hen 30.000 tot 60.000 zou kosten. In een latere fase werd de wens van de bewoners niet gevolgd om het een hybride pomp te laten zijn. Daarna zou het een aansluiting op het warmtenet worden. En nu blijkt het warmtenet niet door te kunnen gaan zegt van Hooijdonk in een	

Nr.	Reactie	Antwoord
	interview op tv en is het op eens zorgelijk is dat zoveel mensen een warmte pomp hebben….. **Ook nog een voorbeeld van een prachtige belofte:** Er komen allemaal fiets paden en wandelpaden bij (‘kijk toch een hoe fijn Overvecht wordt’.) Maar ook dit is een onderdeel van de fuik. De nadruk wordt gelegd op iets positiefs om te verhullen waar de negatieve impact van het totale plan zal zijn. Er is geen gebrek of probleem op dit onderwerp, want je kunt nu ook al prima door Overvecht fietsen en overal naar toe. Ik denk dat ik minstens op 6 verschillende manieren naar de stad kan fietsen, waaronder best leuke routes (zoals langs de Vecht). Voor wandelen geldt het zelfde. Er zijn diverse mogelijkheden en langs parken, door de boomgaard, langs de vecht, door de weilanden enzovoort. Wellicht kan er nog iets hier een daar iets toegevoegd worden maar een groot fietsen of voetgangersplan is onnodig en echt zonde van het geld . **Tot slot** Ik pleit er voor dat de voorgenomen ingrijpende verkeersmaatregelen die de auto moeten verdrijven uit Overvecht allemaal niet doorgaan. Dat goed doordacht wordt wat wel mogelijk is. En ik doe een beroep op alle betrokkenen van de gemeente, de burgemeester wethouders en de raadsleden om zich bij hun plannen goed in te leven in de mensen die te maken krijgen met deze maatregelen. En dat zij er zelf voor zorgen dat ze de consequenties van al deze maatregel afzonderlijk en ook gezamenlijk overzien. Het mag toch echt niet kunnen dat met name het politieke programma van met name een partij en wellicht zelfs van een persoon in het bijzonder, in zo’n grote mate het dagelijks leven van een hele grote groep mensen (ter grootte van een heel dorp) gaat bepalen en zij ernstig beperkt gaan worden in hun dagelijks leven en vrijheid en geïsoleerd raken van hun omgeving.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	Deze plannen zoals verwoord in de omgevingsvisie zij extreem ingrijpend en moeten als onaanvaardbaar worden beschouwd. Ik hoop dat de inspanningen van de mensen die een zienswijze hebben ingediend niet voor niets is geweest.	
606	Wij, de bewoners van Overvecht, zijn tegen het plan genaamd Omgevingsvisie Overvecht 2040. Bij deze willen wij kenbaar maken dat wij tegen deze plannen zijn. Wij willen onze bewegingsvrijheid beschermen en zien o.a. dat deze extreem ingeperkt wordt door dit plan. Wij voelen ons enorm benadeeld en willen bij deze u kenbaar maken dat dit plan massaal geen draagvlak geniet in Overvecht en verzoeken u om af te zien van deze plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. De inperking van uw bewegingsvrijheid heeft alleen (en beperkt) betrekking op het gebruik van de auto. Alle bestemmingen blijven bereikbaar met de auto, alleen inderdaad soms via een andere/langere route. Deze ingrepen hebben voor de bewegingsvrijheid lopend, fietsend of met het openbaar vervoer en de leefbaarheid sterk positieve effecten.
607	[indiener 514] heeft namens bewoners een brief verzonden aan u, zie mijn bijlagen In deze bijlage staat een visie verwoord waarin ik mij geheel kan vinden. Daarom wil ik dat deze visie ook als namens mij verzonden wordt beschouwd.	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot

Nr.	Reactie	Antwoord
		doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
608	Helaas kon ik niet naar de bijeenkomsten die jullie in april hadden georganiseerd (in een eerder stadium heb ik me wel laten informeren op het winkelcentrum). Op de RTV Utrecht app zag ik dat er nog deze week gereageerd kan worden op de plannen.	Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	De plannen voor het centrum zelf (qua woningen, een plein etc) zien er mooi uit. Wel wil ik benadrukken dat er zoveel mogelijk bomen behouden zouden moeten worden. Dat de Carnegiedreef aangepakt gaat worden verbaast me. Het is een mooie laan die (volgens mij) goed functioneert. Goed hoe racegedrag wordt tegengegaan. Handig voor een tussendoor route als je naar de jumbo of Karwei gaat en een keer de auto nodig hebt. Wat als een ieder via de Einsteindreef en buitenring moet (Waar het nu al verschrikkelijk druk is op bepaalde momenten). Zeker voor oudere mensen lijkt het me fijn als er een tussendoormogelijkheid blijft. Succes met het verwerken van alle opmerkingen en verder bouwen aan de plannen.	ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden.
609	1. Tussen mijn woning aan de Tannhauserdreef (eerste verdieping, woonkamer aan de Winterboeidreef) en het spoor zijn er plannen voor hoogbouw. Voor mij een verschrikking: als er iets voor mij belangrijk is, is het zonlicht, en ik zou het heel erg vinden als dat door (hoog)bouw wordt weggenomen. Extra minpunt: wij betalen hier verplicht veel geld voor de verwarming(stadsverwarming) en dat wordt 's winters voor een deel gecompenseerd door de zon: als die schijnt (de woonkamers liggen hier op Zuid-Oost) is de woning toch redelijk opgewarmd. 2. Ik heb nooit anders gehoord, dan dat het bestemmingsplan voor de spoorzone is: groen, met daarin plaats voor utilitaire gebouwen zoals scholen, kerken en moskee's. Geen woningen. Laat dat alstublieft zo blijven.	De omgevingsvisie voorziet de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Hoogbouw is daarbij een ruimte-efficiënt middel, zodat er zoveel mogelijk ruimte en groen overblijft. Het gebied rondom het station is aangeduid als 'hoogstedelijk'. In het hoogstedelijk gebied zijn hoogte accenten mogelijk, mits die zorgvuldig worden ingepast. Hoogbouw houdt rekening met de specifieke kwaliteiten van de plek, met licht, lucht en ruimte en zorgt voor een prettige omgeving. Zon-, licht- en windstudies zijn vanaf het begin onderdeel van het ontwerpproces. De omgevingsvisie geeft hier uitgangspunten voor. De beoogde verdichting geeft draagvlak voor goede voorzieningen, een HOV-buslijn, nieuwe werkplekken en levendige ontmoetingsplekken. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, daarvan zullen minimaal

Nr.	Reactie	Antwoord
	3. Er wordt gesproken over winkels. Van de winkels die er nu zijn, lopen er maar een paar goed: (Marokkaanse) bakker en groenteboeren/slagers. Ik heb er geen vertrouwen in dat winkels het hier goed gaan doen en dan krijg je leegstand en verloedering. Het Groot Winkelcentrum Overvecht (zo heet het in de volksmond nog steeds, maar officieel is het Shopping Center Overvecht) is hier op loopafstand en daar doen de mensen hun boodschappen (op drie drie genoemde winkels na). 4. Als ik mij de plannen voorstel (vier torenflats hier ertussen) zie ik dat er veel groen verdwijnt, en dat op het stukje rond de vijver/sloot/Cléophasschool straks niet tien, twintig of dertig mensen gaan recreëren, zoals nu, maar driehonderd, vierhonderd of vijfhonderd. Daar is uiteraard geen plaats voor op dat kleine stukje. Weg leefbaarheid. 5. Overvecht is al een wijk die veel zorgen geeft. Waarom moet nu juist Overvecht ook weer de prijs betalen van hoogbouw bij het station Overvecht? Ik vermoed namelijk dat u de wijk Tuindorp met rust laat. Ik zie geen enkel voordeel voor onze wijk, alleen veel nadelen. Ik hoop dat u in uw wijsheid zult besluiten deze groenstrook met rust te laten. Ook fijn voor de bezoekers van de moskee en de scholen.	5.000 woningen landen in Overvecht (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken. In de planuitwerking van de van de omgevingsvisie krijgt groen een belangrijke plek. Dit gebeurt wel op verschillende manieren in de verschillende kleuren gebiedstypen. De mate waarin dat kan, op welke manier en wanneer (omgevingsvisie is tot 2040) is een vervolgstap om te onderzoeken. Daarbij is slim en meervoudig gebruik van de ruimte noodzakelijk. De opgave bij verdere verdichting van het stationsgebied is het inpassen van een robuuste recreatieve en ecologische verbinding door het stationsgebied. Op de kaart zijn hiervoor groenpijlen aangegeven. Hoe en waar deze precies loopt en of er ruimte is voor uitbreiding van de Spoorzoom zal uit het nader onderzoek moeten blijken.
610	Het enige argument wat ik heb gehoord is dat er een verbinding tussen deze twee wijken moet komen. De reden hiervoor en wie hier om gevraagd heeft is mij niet duidelijk geworden. Verder heeft het me onaangenaam verrast dat er geen communicatie is geweest met de bewoners van de betrokken wijk, zeker omdat de gemeente Utrecht burgerparticipatie zeer belangrijk vind.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik wil graag helderheid op de volgende vragen: Welk probleem denkt de gemeente op te lossen met het realiseren van deze tunnels? Wat ligt er op de tafel bij de gemeente waarom ze vinden dat deze tunnels gaan bijdragen aan een verbetering van de woonomgeving voor de bewoners van de betrokken wijken Overvecht / Tuindorp? Wat maakt dat verbetering van woonomgeving niet gerealiseerd kan worden in de bestaande structuur? Wat is het alternatief voor aanleggen tunnels, welke opties zijn er nog meer die niet in dit visieplan zijn opgenomen? Ik uit hierbij mijn bezorgdheid en teken bezwaar aan tegen de beoogde fiets/wandel tunnels onder het spoor door tussen Overvecht en Tuindorp, met name met betrekking tot de geplande locaties waar deze tunnels zouden moeten uitkomen omdat: Binnen een straal van maximaal 1500 meter bestaan reeds drie uitstekende passages. Via het NS-station is er een prima looproute onder de sporen door, compleet met lift- en OV-chip mogelijkheden. Daarnaast zijn er nog twee veilige en snelle fietsroutes via de onderdoorgang Tripkade en de bewaakte spoorwegovergang bij de Eykmanlaan, die niet alleen aansluiting bieden op het fietsnet richting stad en/of sciencepark (via De Berenkuil) maar ook een veilige verbinding bieden naar het Rietveld College en Speeltuin De Pan. De verbinding met Overvecht voor onder andere het winkelcentrum en de donderdagmarkt is ook via deze passages makkelijk, snel en veilig te bereiken. Mijn voornaamste bezwaar betreft de geplande uitgangen van deze tunnels bij de Van Bemmelenlaan en de Hugo de Vrieslaan. Het ontbreekt hier aan een logisch vervolg van de fietsroutes, er is geen aansluiting op een fietsroute naar elders. De tunnels komen uit in een woonwijk zonder voorzieningen zoals winkels, cafés of openbare voorzieningen, zodat er geen doel is voor	bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	de fietsers en wandelaars. Bovendien komen deze uitgangen uit op eenrichtingsstraten waar aan beide zijden auto's geparkeerd staan, wat de situatie nog gecompliceerder maakt. Als de tunnels in Tuindorp uit komen, zou dit op de kruising met de A.Thaerlaan moeten zijn. Echter, dit brengt meerdere problemen met zich mee. Ten eerste is er geen ruimte voor de uitgangen, en ten tweede kan dit in conflict komen met de groenstrook langs de gehele A.Thaerlaan, die mede door bewoners wordt onderhouden en belangrijk is in de groenvisie van Tuindorp. Tijdens de begin-en eindtijden van de 3 basisscholen neemt de verkeersdrukte toe. Zowel op de Magnuslaan (beide kanten) als A.Thaerlaan staan auto's geparkeerd waardoor de ruimte smal is. Hierdoor is het zicht op de verkeerssituatie Magnuslaan, A.Thaerlaan en verdere straten die hier op uitkomen zeer beperkt. Tegemoetkomende auto's kunnen elkaar niet passeren en voor fietsers (veel kinderen) ontstaan gevaarlijke situaties. Ik maak me ook ernstig zorgen over de veiligheid van de wijk Tuindorp. De tunnels zullen snel plekken worden waar criminaliteit ontstaat, geen toezicht is en geluidsoverlast gaat optreden. Het is niet ondenkbeeldig dat inbraak, diefstal en vernielingen van auto's toenemen. Tuindorp is hier nu al 'gevoelig' voor en het risico dat handhaving lastiger wordt door deze tunnels (vluchtroutes) is te verwachten. Het aanleggen van deze tunnels zal een grote investering worden. Gezien de financiële situatie van de gemeente Utrecht maak ik mij, als burger die gemeentebelasting betaalt, ernstig zorgen over de besteding. Waar vind ik de verantwoording van deze investering?	
611	Met deze e-mail/brief wil ik u mijn mening geven over de ontwerp omgevingsvisie Overvecht, met name in mijn directe omgeving (Zambesidreef e.o.). Ik ben boos en verdrietig en maak me ernstig zorgen over de ontwerp omgevingsvisie en wat die met Overvecht zou kunnen gaan doen.	<u>Groen</u> De Carnegiedreef ligt midden in de de wijk en is nu een groene verkeersader. In 2040 kan de Carnegiedreef een aantrekkelijke en levendige groene autovrije promenade zijn die de bestaande en nieuwe

Nr.	Reactie	Antwoord
	Groen Overvecht is de groenste én mooiste wijk van Utrecht, we hebben mooie parken (Park de Gagel en Park De Watertoren) én Het Groene Lint (de groenstrook langs de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef). Bovendien zijn de "binnentuinen" tussen de hoogbouw (10-hoog flats) langs de Carnegiedreef heel mooi groen nadat deze onlangs zijn opgeknapt. Er wordt nu gesproken om van de Carnegiedreef een “levendige groene promenade" zonder autoverkeer te maken. Overvecht lijkt mij geen geschikte wijk voor een promenade, dat is meer iets voor in bijvoorbeeld de wijk Rijsweerd of Tuindorp En bovendien loopt "Het Groene Lint" er al langs. De Carnegiedreef en Zamenhofdreef zijn belangrijke verbindingswegen voor Overvecht, dus autovrij maken is niet praktisch. Veilig en verbonden Het plan om meerdere dreven af te sluiten (waaronder de Carnegiedreef en Zamenhofdreef i.v.m. de promenade) voor alle autoverkeer vind ik onbegrijpelijk. Dit zou onder het mom van de verkeersveiligheid zijn en zou betekenen dat automobilisten om moeten gaan rijden via de Zuilense Ring die al zo goed als iedere dag vast staat met verkeer. Naar mijn idee heeft Overvecht vooral last van snelheidsovertreders, als daar harder tegen opgetreden zou worden dan zou het al een heel stuk veiliger zijn. Als je overal goed uitkijkt, dan zijn alle wegen in Overvecht goed te doen (als men zich dus aan die maximum snelheid houdt). De maximum snelheid zou dus gehandhaafd moeten worden. Van heel Overvecht een 30km zone maken zou ook een oplossing zijn. Ik kom dagelijks (met de auto, fiets of lopend) op de Carnegiedreef en Zamenhofdreef en ervaar dit nooit als een probleem. Indien nodig zouden verkeerslichten een oplossing kunnen zijn op punten waar regelmatig ongevallen voorkomen.	buurten met elkaar verbindt. De ruggengraat van Overvecht van noord naar zuid, met goed openbaar vervoer en nieuwe hoogstedelijke bebouwing. In de definitieve versie van de Omgevingsvisie omschrijven we hoe de centrale as in de toekomst gaat functioneren. Veilig en verbonden Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. De Centrale as (Carnegiedreef-Zamenhofdreef-Moezeldreef) zien wij als hart van de ontwikkeling van Overvecht. In de omgevingsvisie hebben we dit nu beter beschreven en uitgewerkt. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat

Nr.	Reactie	Antwoord
	Een oplossing voor de verkeersveiligheid is naar mijn idee niet het afsluiten van zoveel dreven of het versmallen van dreven. Een slecht voorbeeld van wegversmalling is de Marnixlaan (ook) bedacht door wethouder L. van Hooijdonk. Deze weg is een drama met dagelijks file's en gevaarlijke situaties. De Marnixlaan is onbegaanbaar voor de hulpdiensten, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden omdat zij niet op tijd ter plaatse kunnen zijn bij een ongeval of brand. Zo'n weg als de Marnixlaan wil ik niet voor Overvecht. Ook lijkt het mij niet goed voor Shopping Center Overvecht om alles autovrij te maken. Op deze manier creëer je dat er minder mensen naar het Shopping Center Overvecht kunnen komen. Het gevolg hiervan is minder omzet en inkomsten voor de winkeliers. Wat als er hierdoor winkelpanden leeg komen te staan? Dan verdwijnen er werkplekken in plaats van dat er meer gecreëerd worden! Betaald parkeren invoeren en dan ook nog parkeerplaatsen weghalen lijkt mij niet erg praktisch. Ben ik straks genoodzaakt een parkeervergunning aan te schaffen en dan kan ik niet eens meer bij mij in de buurt parkeren omdat er te weinig parkeerplaatsen zijn. Dat zou in mijn geval (en zo zijn er meerdere) betekenen dat ik 's nachts om 3.15 uur een stuk moet lopen om bij mijn auto te komen. Dat vind ik geen fijn idee. Er zou volgens de omgevingsvisie meer gebruik moeten worden gemaakt van het OV. Momenteel is het OV in Utrecht onbetrouwbaar. Er vallen dagelijks ritten uit i.v.m. personeelstekort. Dit zal vast niet verbeteren. Persoonlijk heb ik i.v.m. mijn vroege werktijden niets aan het OV, rond mijn begintijd rijdt er namelijk nog geen OV. Dus ik ben afhankelijk van mijn auto en met mijn vele anderen. En dat wordt vergeten. Ik begrijp niet dat er constant nieuwe plannen bedacht worden om de auto te verbannen, het is niet realistisch om Utrecht (Overvecht) autovrij te maken.	ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Er is geen sprake van dat Overvecht autovrij wordt. Autogebruik blijft mogelijk. Niet al het parkeren verdwijnt uit de buurten. Het aantal straatparkeerplekken dat per buurt kan worden opgeheven, is afhankelijk van meerdere factoren. Meer informatie over parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040. De auto wordt niet verbannen en Utrecht of Overvecht wordt niet autovrij gemaakt. Het gebruik van de auto blijft gewoon mogelijk. Wel zetten we in op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van openbaar vervoer, fietsen en lopen. <u>Ruimte voor groei</u> De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen, waarvan minimaal 5000 in Overvecht. Dat heeft de gemeenteraad besloten met de vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht in 2021. Overvecht heeft een woningdichtheid van ongeveer 35 woningen per hectare. Dat is vergeleken met andere wijken in de stad een redelijk gemiddelde woningdichtheid. Sinds de bouw van de wijk is de woning bezetting afgenomen en tegelijk het percentage kwetsbare mensen in de wijk gegroeid. Verdichting kan zorgen voor

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ruimte voor groei Waarom is Overvecht de aangewezen wijk in Utrecht voor de bouw van 5000 woningen en voor het creëeren van 3000 werkplekken? Overvecht is mede door de vele hoogbouw (10 hoog-flats) al een erg dichtbevolkte wijk. Waardoor er in het verleden met enige regelmaat problemen in de wijk waren. Door de vele projecten en subsidies in de afgelopen jaren is Overvecht net van het slechte imago af. En als er nog eens 5000 woningen bijgebouwd gaan worden, dan gaat dat vast weer voor problemen zorgen, ik vind het dus geen goed plan. 5000 is gewoon veel te veel. Ik begrijp dat er een tekort aan woningen is, maar Overvecht lijkt mijn niet de aangewezen wijk voor zoveel woningen erbij. Ik woon ruim 37 jaar met enorm veel plezier in hetzelfde appartement. Ik ben tevreden met mijn leefomgeving, de ruimte, mijn uitzicht, het groen, de voorzieningen en ik wil hier dus ook écht niet weg. Na ontvangst van het Wijkbericht in april 2024 heb ik dan ook slapeloze nachten gehad toen ik zag dat mijn appartementencomplex in de rode kleur van hoogstedelijk gebied staat, wat mogelijke sloop kan betekenen.... Na renovatie (achterstallig onderhoud) in 2011 en 2014 voldoet mijn appartement prima. Ik zou het echt vreselijk vinden als mijn flat gesloopt zou moeten worden. Ik moet er niet aan denken. Het zou o.a. ook betekenen dat ik in een duurdere (en vast ook kleinere) woning terecht kom in een andere buurt. Meer huur, hoe moet ik dat betalen? Als ik mijn woning uit zou gaan dan is dat omdat ik daar zelf voor zou kiezen en niet omdat ik gedwongen word. Flats slopen is overigens slecht voor het milieu (meer C02 uitstoot) en duurder. Dan zou (indien nodig)renoveren een goedkopere optie zijn en dus ook beter voor het milieu. De huidige appartementen eventueel verkleinen zodat er meer woningen komen vind ik ook geen goed idee, ik wil mijn ruimte niet kwijt.	behoud van voldoende draagvlak voor de voorzieningen en daarmee de aantrekkelijkheid van de wijk te vergroten en kan zorgen voor verbetering vd leefbaarheid. De ambitie is om met de woningbouw de anonimiteit in de wijk te verminderen en de sociale veiligheid te vergroten. De nieuwe woningen moeten bijdragen aan de doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen, voor Overvechters om door te stromen en om andere woningzoekenden een plek te bieden. In de omgevingsvisie is bewust gekozen voor grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). De mate waarin dat kan, de manier waarop en of daarbij sloop - nieuwbouw aan de orde is, vraagt nader onderzoek. In principe zijn we terughoudend met sloop/nieuwbouw. We stellen dit alleen voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdragen aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af. We gaan daarbij uit van het behouden wat goed is en aanpakken wat beter kan. De locaties die u noemt in het centrum behoren ook tot de 'rode gebieden' en komen dus ook in aanmerking voor verdichting.

Nr.	Reactie	Antwoord
	In mijn buurt is veel hoogbouw, dat wist ik toen ik hier kwam wonen, dus de omgevingsinvloeden (drukte e.d.) die daarbij horen heb ik geaccepteerd. Maar als er nu meer hoogbouw bij zou komen brengt dat meer drukte met zich mee, dat lijkt mij niet wenselijk voor mij als huidige bewoner. Als er in de buurt van Shopping Center Overvecht gebouwd zou worden op bijvoorbeeld de locatie van de (leegstaande) Karwei Bouwmarkt of de (al jaren leegstaande) Honders Garage dan zouden de nieuwe bewoners daar weten dat een winkelcentrum in de nabijheid meer drukte geeft en dat zouden zij dan accepteren. Dat zouden trouwens 2 ideale locaties voor nieuw(hoog)bouw zijn. En {Is er dan toch gebouwd zou moeten worden langs de Carnegiedreef (voor mijn flat) dan is een soortgelijk gebouw zoals studentenhuis THE FIZZ op de Jonkvrouw Sanderijndreef een goede optie denk ik, trapsgewijs zodat er nog (zon)licht overblijft voor mijn flat. Ik wil ook nog vermelden dat bij de informatie- stand in Shopping Center Overvecht in november 2023 er niets is gemeld over eventuele sloopplannen van mijn flat. Als dat het namelijk het geval was geweest, had ik al eerder gereageerd. Overigens begrijp ik niet hoe het komt dat wethouder L. van Hooijdonk nog zoveel invloed heeft bij de gemeente. En dan met name nu wat betreft de plannen voor Overvecht. Heeft één persoon zoveel invloed? Door de ideeën van wethouder L. van Hooijdonk zijn al verschillende projecten op een fiasco uitgelopen. Zoals ' t Goylaan, Marnixlaan, betaald parkeren, betaald parkeren app. Het kan toch niet zijn dat de huidige Overvechters uit hun vertrouwde mooie wijk verdreven worden door dit (extreme) plan van wethouder van Hooijdonk? Ik hoop dat u mijn argumenten/bezwaren mee laat wegen in de beslissing over Overvecht, maar vooral dat mijn flat niet gesloopt gaat worden.	
612	Ten aanzien van het Centrum Overvecht plan zijn de uitingen van de gemeente die nu gepresenteerd worden in optimistische zin enorm	Uw reactie vatten we samen in de volgende punten:

Nr.	Reactie	Antwoord
	overdreven. Er wordt geen realistisch beeld gegeven van wat hier staat te gebeuren. Op grond van deze schets ontstaat een vals uitgangpunt. Immers: We hebben hier te maken met een heel klein stukje Overvecht waarop duizenden woningen zouden moeten worden gerealiseerd. De suggestie dat dat een vrolijke boel wordt met pleintjes en leuke straatjes is onzinnig. Zeker in combinatie met de enorme hoogbouw. Te zien is hoe de straatjes ongeveer net zo breed zijn als de straatjes tussen de onlangs in hetzelfde gebied gerealiseerde flats. Ga daar eens tussen staan en probeer je vrolijk te voelen. Tel er daarna nog 10 verdiepingen bij op. Pleinen? Mercado? Groen? Het zal in de praktijk allemaal klein, donker en tochtig prutswerk worden als je tegelijkertijd duizenden woningen in hoogbouw realiseert op dit piepkleine stukje Overvecht. De moodboard-achtige afbeeldingen zijn echt onzinnig icm de ambitie. Maar misschien is dat nog niet het ergste aspect van dit plan. Het plan gaat voorbij aan de enorme extra belasting die de dichtbevolkte (probleem)wijk van Utrecht (Overvecht) opnieuw in de schoenen geschoven krijgt. 5000 nieuwe inwoners op een oppervlakte van 200x400 meter. Tel daar de bezoekers van het WC die van buitenaf komen bij. Als we vandaag dit aantal personen verdelen over het betreffende oppervlak ziet het er uit als een goed bezochte demonstratie op het Museumplein. Een probleemwijk is er nooit beter van geworden als de bevolkingsdichtheid wordt vergroot. Dit plan wrijft in een vlek. Utrecht gaat met dit plan voor laaghangend fruit. Een matig lopend winkelcentrum dat nodig een upgrade nodig heeft en relatief weinig eigenaren kent die mee moeten in het plan. Hier valt een betrekkelijk eenvoudige deal te maken waarvoor de bewoners van Overvecht weer even in moeten schikken. De wijk die langzaam weer wat op adem	1. Waarom zoveel verdichting in Overvecht? 2. Kan de wijk dat wel aan? 3. Uw bedenkingen bij het Masterplan Overvecht Centrum (te krap, donker, hoogbouw, voorzieningen) 4. Sloop-nieuwbouw. Hieronder geven we per onderdeel antwoord: - Waarom zoveel verdichting in Overvecht? De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. - Kan de wijk dat wel aan? De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de

Nr.	Reactie	Antwoord
	begon te komen wordt weer opgeschud en krijgt er (in totaal) nog eens rond de 10.000 inwoners bij. Daarover wordt niet gesproken. In plaats daarvan zien we vrolijke tekeningetjes. In vals perspectief getekende torenflatjes en praten we over gezellige pleintjes en groene boompjes tussen gebouwen van 70 meter. Uiteraard kan het WC een upgrade gebruiken. En dat er iets meer terugkomt dan er staat is logisch in deze tijd. Een flinke torenflat op de parkeerplaats naast C&A zou volkomen logisch zijn en slechts zeer weinigen in de weg staan. Er is best iets te realiseren. Maar het huidige plan kan onmogelijk uit de koker van bewoners van Overvecht zijn gekomen, dan wel met hun instemming tot stand zijn gekomen. Dus als de vraag van de Gemeente Utrecht (zoals onlangs geformuleerd) is 'wat hebben we gemist?': gezond verstand, inlevingsvermogen, inzicht in de consequenties, realistische tekeningen, de ambitie om Overvecht niet weer op te zadelen met extra mensen en problemen. Als Overvecht opnieuw een bijdrage moet leveren bij de oplossing van een Utrechts probleem dan moet dat ingekaderd zijn binnen grenzen van de sociale haalbaarheid. Hoeveel veerkracht heeft deze wijk nog te bieden. Daarbij moet gekeken worden naar artsen (groot verloop), thuiszorg, handhaving, sociale voorzieningen, opvang voor ontsporende jongeren etc etc. Hoewel ook van belang, moet deze discussie niet starten bij de slagschaduw van een flatgebouw of het aantal boompjes dat overleeft tussen 70 meter hoge torenflats. De discussie moet starten bij het absorptievermogen van Overvecht. Kan Overvecht deze ambitie aan? Zijn dit soort megalomanie plannen, 5000 nieuwe inwoners op 200x400 meter binnen een probleemgebied, realistisch?	mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. Algemeen uitgangspunt daarbij is: we behouden wat goed is en vernieuwen waar kan. Met wijk- of buurtverbetering bedoelen we aspecten zoals: verbeterde woningmix, aanvullende woningtypen, betere ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, aangenaam openbaar gebied en andere buitenruimten, bouwen aan gemeenschappen (ontmoeten), voorzieningen, werkplekken, klimaatbestendigheid en vergroenen, verduurzaming, alternatieve gebouwde parkeeroplossingen. De uitwerking hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. - Masterplan Overvecht Centrum In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (in 2023 door de gemeenteraad vastgesteld) staat de visie van de gemeente op de toekomst van de stad. Behalve in Overvecht, willen we op veel andere plekken in de stad zorgen voor meer woningen, groen, werkplekken en voorzieningen. Zo willen we zorgen dat Utrecht een fijne stad blijft om in te wonen. Voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Wie dit plan ondanks alles toch wil realiseren moet vele woningen slopen. Dat kan ook elders. Dat hoeft niet op Overvecht. Twee voor de hand liggende suggesties: Tuindorp, een zeer inefficiënte wijk. Een logistiek drama gekenmerkt door auto's op alle stoepen, met slecht geïsoleerde, 90 jaar oude, woningen. Bewoners die voor uitkijken op hun auto en achter uitkijken op hun schutting. Ondanks dat trotse bewoners met slagkracht en denkkracht. Lastig te doen met al die blije eigenaren daar natuurlijk. Maar waarom eigenlijk niet? De eigenaren die boven het WC wonen willen ook niet weg! Niet kijken naar de sloop in verouderde wijken, maar wel kijken naar Overvecht is meten met twee maten. Tuindorp te moeilijk? Denk dan eens aan de goudkust op Oost. In oppervlak groter dan het Winkelcentrum met omliggende parkeerterreinen. Een stuk of 150 vooral oude villa-woningen. Zeer lage bevolkingsdichtheid. Uitstekende ligging nabij de Uithof en snelwegen. Wie dat onrealistisch vindt moet uitleggen waarom het wel realistisch is in een dichtbevolkte wijk als Overvecht huizen te slopen en er zo veel voor terug te bouwen. De uit Oost verdreven bewoners zijn overigens van harte welkom in kostbare penthouses boven het WC Overvecht, te realiseren in een nieuw plan. Het huidige plan is een plan waar we, na realisatie, enorme spijt van krijgen. Slecht doordacht, te belastend voor de omgeving en het gaat ook nog eens niet brengen wat nu wordt voorgespiegeld. Daarmee timmert het hard aan de weg als het gaat om de onbetrouwbare overheid. Het zou fijn zijn als alle pr en reclame-jongens en meisjes het podium nu verlaten zodat we een realistische discussie kunnen hebben over de implicaties die dit plan heeft. Een dergelijke discussie kan eigenlijk alleen goed starten als we aan de start daarvan het huidige plan in zijn volledigheid ten grave dragen en met een schone lei beginnen. Ik bied mij graag aan als ceremoniemeester voor de plechtigheid…	gemeente is Overvecht Centrum een belangrijk onderdeel van de verdere groei van de stad. Overvecht Centrum is door de gemeente aangewezen als een belangrijke verdichtingslocatie voor de stad Utrecht als een nieuw stedelijk knooppunt van de wijk, met veel nieuwe woningen en voorzieningen. Hierdoor kan Overvecht Centrum in de toekomst een veel aantrekkelijker gebied gaan worden met meer voorzieningen, betere verblijfskwaliteit, hogere (sociale) veiligheid en meer woningen voor mensen uit Overvecht en Utrecht waar veel behoefte aan is. In het Masterplan Overvecht Centrum onderzoeken we hoe dit kan en hoe we met deze uitgangspunten tot het beste plan kunnen komen. Voor het Masterplan Overvecht Centrum wordt een aparte formele inspraakperiode gehouden waarbij u een formele zienswijze kunt indienen. Daarbij kunt u ervoor kiezen om aan te geven dat we uw brief van 28 maart 2024 gebruiken of ervoor kiezen om op dat een nieuwe brief in te sturen met betrekking tot het Masterplan Overvecht Centrum. - Sloop-nieuwbouw In hoofdstuk "Ruimte voor Groei" van deel A van de Omgevingsvisie is aangegeven dat we terughoudend zijn met sloop-nieuwbouw. We stellen alleen sloop-nieuwbouw voor als we ervan overtuigd zijn dat dit nodig is voor een substantiële verbetering van de buurt of bijdrage aan de stadsbrede opgave zoals het tekort aan woningen. We hanteren bij deze afweging de 'Utrechtse Leidraad bij sloop en nieuwbouw'. Per kleur gebiedstype leggen we uit bij het kopje 'ontwikkeling' wanneer we sloop-nieuwbouw nodig of wenselijk is om de doelstellingen te halen. Zo is bijvoorbeeld in Overvecht Centrum sloop-nieuwbouw nodig en geldt in de gele woonbuurten "geen sloop, tenzij..." Per plek is dit maatwerk en wegen we dat zorgvuldig af en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten. Een initiatiefnemer moet in de

Nr.	Reactie	Antwoord
		plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering.
613	Vorige week is tijdens twee inloopmomenten het toekomstplan voor Overvecht Centrum voor het eerst gepresenteerd. Hierbij maak ik bezwaar tegen de wijze van communicatie over het plan en tegen het plan zelf. **Communicatie en informatie** Op dinsdagavond 12 maart 2024 was ik, als omwonende op een afstand van 300 meter van het gebied, aanwezig bij een van de twee 'inloopmomenten' in café Oproer, waar borden met de plannen op tafels stonden. Ook was er een maquette die voor het eerst getoond werd en goed liet zien hoe het plan eruit komt te zien. Ik ben geschrokken van de massale bouw van de talloze flats in dit plan. De maquette is overigens en voorzover bekend niet zichtbaar in de wijk: niet in het wijkbureau, niet in de bibliotheek, niet in het winkelcentrum en ook niet online. Hierdoor krijgen omwonenden geen goed beeld in hoeverre het gebied van het huidige winkelcentrum wordt volgebouwd. Bij het inloopmoment stonden naast de borden ongeveer 10 ambtenaren aan wie bewoners vragen konden stellen. Ik maak bezwaar tegen deze vorm van presentatie en inspraak. Normaliter wordt voor een bouwplan door de gemeente op een plenaire informatieavond duidelijk uitgelegd wat het plan omhelst. Na afloop kunnen aanwezigen plenair vragen stellen en vervolgens is er nog ruimte om met ambtenaren individueel in gesprek te gaan. Nu is het gehele plenaire gedeelte weggehaald. Hierdoor is er geen eenduidige informatieoverdracht en verschilt de toelichting per persoon en missen de aanwezigen de totaalvisie. Ook vragen of verduidelijkingen zijn niet plenair uitgevoerd, waardoor de aanwezigen geen totaalbeeld krijgen. Op deze wijze wordt de informatie en inspraak bewust versnipperd en gefrustreerd. Het verbaasde me overigens dat wethouder Van Hooijdonk, die bestuurlijk verantwoordelijk blijkt voor dit project, met de jas aan als een medebewoner tussen de bewoners stond en niet, zoals de overige	In uw brief noemt u verschillende onderdelen van het toekomstplan voor Overvecht Centrum waartegen u bezwaar maakt: 1. U heeft bezwaren tegen de manier waarop de gemeente over het toekomstplan communiceert. 2. U heeft kritiek op de organisatie en de opzet van de informatiebijeenkomsten die u heeft bezocht. 3. U heeft grote inhoudelijke bezwaren tegen de mate van verdichting en u vreest de gevolgen hiervan voor de wijk Overvecht. Inmiddels heeft u in een brief van 6 mei 2024 antwoord ontvangen van ons op bovengenoemde punten. Met betrekking tot punt 3 geven wij antwoord vanuit de Omgevingsvisie voor heel Overvecht: De woningnood is groot in Utrecht. Te veel mensen kunnen geen passende woning vinden. In heel Utrecht moeten er daarom tot 2040 60.000 woningen bij komen (Ruimtelijke Strategie Utrecht, vastgesteld 2021). Daarvan zullen minimaal 5.000 woningen landen in Overvecht. We willen ‘groeien in balans’, dat betekent dat ook bijvoorbeeld de werkplekken (3000), voorzieningen en groen mee moeten groeien. En dat op een gezonde, leefbare en toekomstbestendige manier. Deze omgevingsvisie geeft aan hoe we deze doelen kunnen bereiken in Overvecht. Om de verdichting op een gezonde manier te realiseren en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving (de rode en rood-oranje gebieden). Op deze manier kunnen we het groene raamwerk versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de

Nr.	Reactie	Antwoord
	medewerkers van de gemeente met een button zichtbaar was als iemand van de gemeente en op die wijze verantwoordelijkheid draagt voor dit plan. Pas later na het inloopmoment, eenmaal thuis, begreep ik dat zij de wethouder was. In folders en op de site zegt u dat de inwoners kunnen reageren. Maar als ik wil reageren, word ik via diverse links naar de 'denk mee'-pagina geleid waar ik alleen een korte opmerking kan invoeren op een detailplek op een plattegrond, nadat ik eerst ben ingelogd. Nergens is een (email)adres te vinden waar ik een reactie zoals deze naar toe kan sturen. Hierdoor belemmert u de inwoners en omwonenden om op een toegankelijke manier te reageren op dit plan. Dit rigoureuze plan om het enorme aantal van 2.500 woningen te bouwen in dit centrumplan is het meest ingrijpende bouwplan dat vorige week ooit voor Overvecht is gepresenteerd. Er staat niets over in de media: niet het Utrechts Nieuwsblad, niet in het wijkblad Op dreef, niet op de posters op de prikborden in het wijkbureau en niet in de bibliotheek. **Geen Manhattan** Maar liefst 6800 woningen worden er in Overvecht de komende 16 jaar bijgepland, bovenop de 16.000 bestaande overwegend flatwoningen. Relatief het grootste deel van die woningen, zo'n 2.500 stuks, worden in uw centrumplan bij elkaar gepropt op een stukje grond van 400 bij 300 meter. Het huidige winkelcentrum en omgeving wordt hiervoor gesloopt en ervoor in de plaats komen talloze torenflats met hoogtes van 70 meter, 20 meter hoger dan het hoogste gebouw van Overvecht: The Fizz dat er onlangs is gebouwd. De bouwoverlast kan zomaar tien jaar duren, werd duidelijk in de uitleg op het inloopmoment. Overvecht, de wijk die volstaat met tienhoogflats, krijgt er gewoon een Manhattan bij. Nergens in Utrecht, nergens in Nederland worden zoveel woningen zo dicht en zo hoog op zo'n kleine oppervlakte bij elkaar gebouwd.	héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen. Dit betekent een verschuiving naar ruimte-efficiënte, gezonde en duurzame oplossingen voor bebouwing, mobiliteit, parkeren en buitenruimte. We stimuleren het gebruik van openbaar vervoer, deelmobiliteit, fietsen en lopen om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen. Hierdoor kunnen wegen versmallen, parkeerplaatsen verdwijnen en het openbaar gebied vergroenen. En gaan we over naar hogere, compacte bebouwing. In het plangebied van het Masterplan Overvecht Centrum samen met het stationsgebied denken we zo'n 55-60% van de totale opgave voor Overvecht te kunnen realiseren in een aantrekkelijk en gezonde nieuwe hoogstedelijke setting voor bewoners van Overvecht en andere woningzoekenden. Ruimtelijk gezien is het mogelijk om 5.000 extra woningen goed in te passen, op een manier waarbij het groene karakter blijft en verbeterd wordt. Daarbij is het belangrijk dat er een goede mix van woningen komt met passende voorzieningen en waarbij ook de openbare ruimte verbeterd wordt. De dichtheid in Overvecht is 4.158 inwoners per 1 km2 (Utrecht in cijfers, 2024). Dit is vergelijkbaar en zelf iets lager dan in Leidsche Rijn waar het gemiddeld 4.379 inwoners per m2 is. Met de Omgevingsvisie hebben we de verdichtingsopgave zoveel mogelijk als kans gegrepen voor algehele wijkverbetering. De uitwerking en impact hiervan verschilt per plek of kleur gebiedstype, hiervoor geven we in de omgevingsvisie spelregels en uitgangspunten. In de omgevingsvisie is het totale Overvecht Centrum opgenomen als hoogstedelijk gebied, waarbij wordt verwezen naar het aparte planontwikkelingstraject van het Masterplan. Mocht er voor u nog aanleiding zijn om een zienswijze in te dienen over het Masterplan

Nr.	Reactie	Antwoord
	Ik maak bezwaar tegen dit bouwplan, omdat: - de massaliteit van de flats en torenflats de troostelooshеid van deze flatwijk verder versterkt - er geen voldoende ruimte en licht meer is, zoals het geval is bij het huidige winkelcentrum - de talloze flats veel (zon)licht wegnemen - de flats zorgen voor plek waar het altijd maar waait, zo is de ervaring al bij de bestaande tienhoogflats - de CO2 voetafdruk op deze kleine ruimte enorm zal zijn - deze massale woningbouw in deze wijk helemaal niet past - de verkeers- en parkeeroverlast door de 2500 woningen en de winkels extreem zal toenemen - de luchtvervuiling hierdoor zal toenemen - de flats niet bij een spoorzone zijn gebouwd, waar juist hoogbouw plaatsvindt om zo de verkeersstromen door auto's te beperken - de enorme en jarenlange bouwoverlast voor omwonenden onacceptabel is **Overvecht heeft genoeg (van) flats** Overvecht wordt al decennia gekenmerkt door grote sociale problemen. De leefbaarheidsscore is de laagste van Utrecht, er sprake van veel armoede, het is de wijk met de grootste achterstand in gezondheid en ook in alle andere probleemstatistieken bungelt deze probleemwijk steevast onderaan. We hebben deze problemen de afgelopen 30 jaar dat we hier wonen, dagelijks kunnen ervaren. De stedenbouwkundige opzet met de troosteloze flats blijkt een sociaal drama. En wat doet U? U bouwt deze flatwijk nog meer flatwoningen en torenflats die meer dan twee keer zo hoog als de bestaande tienhoogflats zullen worden. In deze kwetsbare wijk worden tussen duizenden en duizenden flats nog eens duizenden flatwoningen bijgepropt: dat 'verdichten' moet volgens u het medicijn zijn voor deze zieke wijk die maar niet gezonder wil worden. De huidige inwoners van Overvecht ervaren sinds drie jaar met eigen ogen en oren wat dat 'verdichten' in de praktijk betekent: ze hebben bij Winkelcentrum Overvecht The Fizz voor hun deur gekregen, een megalomaan complex van 50 meter hoog waar 639 studenten op	Overvecht Centrum specifiek, dan kunt u gebruik van maken van de aparte formele inspraakperiode van het Masterplan.

Nr.	Reactie	Antwoord
	elkaar wonen, het hoogste gebouw in de verre omgeving. Deze monsterlijke flats nemen niet alleen het zicht weg, we horen de studenten ook vooral, als ze in de weekenden 's nachts om 03.00 uur dronken vanaf de balkons vanaf hun speciaal aangelegde feestterras over de buurt schreeuwen en wij weekenden achtereen niet kunnen slapen. Wat Overvecht nodig heeft, is dat die flats eruit gaan, maar uw plan lezend, kiest Utrecht voor een hele andere route: we krijgen er nog veel meer flats bij: nog meer, nog hoger. Wat heeft Overvecht dan wel nodig in de toekomst? Wellicht kunt u eens in de omgeving rondkijken: in een soortgelijke probleemwijk in Nederland, de Bijlmer in Amsterdam, hebben ze wel begrepen hoe je een monotone flatwijk waar soortgelijke grote sociale problemen speelde, wél kunt kantelen. Daar zijn vele flats gesloopt en zijn fraaie afwisselende woningen, voorzieningen, groen en ruimte om te bewegen voor teruggekomen. En met succes: de Bijlmer veert in alle opzichten op. Ik wil u vragen om af te zien van dit absurde plan om de meest kwetsbare wijk van Utrecht op te zadelen met nog eens duizenden extra flats. Overvecht waar de problemen al zo groot zijn, dient gewoon niet op deze manier gekozen te worden als 'verdichtingslocatie'. Niet in deze aantallen en niet in deze vorm. Als de aantallen en de vorm met minstens de helft worden teruggebracht, kan het winkelcentrumgebied een toekomst tegemoet met een menselijke maat.	
614	Wellicht nog op de valreep Helaas eerder geen tijd gehad te reageren Ik sluit me volledig aan bij onderstaande zienswijze van [indiener 514]. Het is betreurenswaardig dat deze plannen steeds weer uit de koelkast worden gehaald en dat er niets geleerd wordt van de zetten uit het verleden Het moge duidelijk zijn dat de wijk in zijn algemeenheid en wij als buurt heel specifiek absoluut niet achter de voorgestelde plannen van de	Het groen aan de Papyrusdreef maakt deel uit van het groen-oranje gebied "transformatie in het groen". Het doel van de groen-oranje gebieden is juist deze gebieden te vergroenen waar kan. We hechten veel waarde aan de parken en de groene overgangszones naar de buurten. Deze groen-oranje gebieden hebben meer en beter groen tot doel. De groen-oranje gebieden betekenen niet dat er woningen bijkomen ten koste van groen, maar dat er transformatie is mogelijk is ten

Nr.	Reactie	Antwoord
	gemeente kunnen staan om waar dan ook woningen of andere bebouwing te realiseren in bestaand groen. Wij zullen er dan ook alles aan doen dit te voorkomen.	gunste van groen. Transformatie is alleen wenselijk, mits dit zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan een verbetering van de groeninrichting binnen dit gebied: meer groen, beter beleefbaar, doorwaadbaar en behoud van de ecologische structuur. Bijvoorbeeld door een andere indeling (=herstructurering) en omgang van parkeren, minder verharding en/of kleiner bebouwd oppervlak. In de omgevingsvisie hebben we de spelregels aangescherpt en aangevuld met spelregels voor parkeren, groen en openbaar gebied. Aangezien de naam "transformaties in het groen" verwarring bracht, noemen we dit groen-oranje gebiedstype nu "Groene buurtranden". De abstractie van de omgevingsvisie maakt dat de vlek wat ruimer is genomen inclusief het groene parkdeel. Aangezien we hier meer en beter groen beogen is dit op de kaarten niet gewijzigd. Met het woord "ontwikkelingszone" in deel B is er wellicht een verkeerd beeld ontstaan. De omgevingsvisie voorziet juist in het behouden en versterken van de groene lobben van de parken en de groene buurtranden. Per locatie is het maatwerk: ingeval van concrete planvorming zullen de (on)mogelijkheden nader worden onderzocht en betrekken we belanghebbenden. Voor de uitvoering zijn we altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. Een initiatiefnemer moet in de plannen aangeven hoe hun plan bijdraagt aan de beoogde wijkverbetering en specifiek hier vergroening. Over ieder plan of initiatief zal apart worden besloten.
615	Om het maar gelijk over de zienswijze te hebben, in de meegenomen toekomstige ontwikkelingen met tuinders vereniging Ons Genot gelegen aan de 2e Polderweg. De kans dat Ons Genot moet gaan verhuizen is behoorlijk in mijn gezin aangekomen. Natuurlijk is er bij besluiten vaak emotie niet uit te sluiten dus ook met ondergetekende niet.	De over Ons Genot ingediende zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van de formulering in de omgevingsvisie. Ons Genot wordt niet meer specifiek genoemd. De tekst is aangepast naar: “Voor de langere termijn zoeken we ruimte voor de inpassing van een sportcomplex met 3 à 4 velden. Het Noorderpark is hiervoor de eerste beoogde zoeklocatie. We zoeken daarbij naar innovatieve mogelijkheden

Nr.	Reactie	Antwoord
	Het is een oase van rust, zeer afwisselende biodiversiteit zeer veel kleuren groen, waar vooral vele Utrechters en daarbuiten dagelijks te vinden zijn in alle seizoen van het jaar. De tuin met huisje die ik heb, kijk uit op de 2e Polderweg en over het weiland. Op dit complex kom ik zo'n 61 jaar dus als kind aan papa's handje het complex is begin jaren 60 ingericht. Toen kaal zo ook een groot gedeelte daaromheen. Mijn ouders hebben daar 45 jaar getuinierd (de weckpotten moesten vol natuurlijk.) met huisje. Uiteindelijke hebben vele gezinnen en ook wij gezin met 6 kinderen onze jeugd daar doorgebracht. In de schoolvakantie sliepen we, dat was onze vakantie! Ikzelf heeft degenen van mijn vader, inmiddels zelf ook 40 jaar actief op mijn tuin 6. Gehuwd, in principe zijn onze 3 kinderen daar ''geboren'' tig vakanties doorgebracht waarbij wij de kantine van onze vereniging 15 jaar hebben gerund. Mijn vader was terreinmeester van de daarnaast gelegen 16 sportvelden die later is ingekrompen voor uitbreiding industrieterrein. Als laatste wat ik had verwacht in deze op handen zijnde ontwikkelingen is de Ons Genot nu plaats moet maken voor de 4 sportvelden! (Ik had eerder verwacht dat industrieterrein ermee zou uitgebreid worden). Natuurlijk de wijzen waarop tuinen tegenwoordig van Ons Genot in beheer worden geven verschilt nogal in mijn tijd. Vele van de overige 14 tuincomplexen zijn voorzien van riool en elektra, Ons Genot heeft anno 2024 dat niet. Aanleg daarvan zou in mijn ogen voordeliger zijn, dan dit complex te laten verhuizen. Vandaar dit schrijven met mijn kijk op het geheel (met de nodige emotie). Ik probeer ook mee te denken; als er toch sportvelden moeten komen in deze regio. Is er wel eens aan gedacht om Flora's Hof te	om de velden, lichtmasten etc. in te passen met oog voor de cultuurhistorische waarde van de omgeving. Als het in het Noorderpark niet lukt, gaan we opnieuw integraal naar heel Overvecht kijken voor de inpassing van sportvelden. Dat zal betekenen dat we keuzes moeten maken die mogelijk ten koste gaan van andere functies zoals bijvoorbeeld openbare ruimte, parken en volkstuinen".

Nr.	Reactie	Antwoord
	verplaatsen? Natuurlijk daar zitten ze ook niet wachten op een verhuizing. Dit park is relatief nog jong te noemen zo'n 35 jaar. Voor rust en beleving van flora & fauna is dit niet een fijne locatie de Zuilensering ligt er direct aan. Sportvelden daar lijkt mij een beter (voordelige) locatie, in het verlengde van de bestaande sportvelden lijkt het mijm efficiënter.	
616	Namens de ondernemers van Winkelcentrum De Gagelhof schrijven we deze brief op de plannen welke er nu liggen wellicht anders in te vullen, we begrijpen heel goed dat we met z'n allen onze leefomgeving anders moeten inrichten, lees meer groen, minder bewegingen op fossiele brandstoffen. Ons winkelgebied heeft dermate een functie in "onze" omgeving naast de dagelijkse behoeften ook de verbinding met elkaar, in de plannen welke er nu liggen is de "verbinding" anders in te delen. We gaan er dan ook vanuit dat de Gemeente Utrecht ook meedenkt en oog heeft voor de werkelijke impact welke dit zal hebben op bepaalde wijken en ondernemers. U kunt ons altijd bereiken wanneer er vragen zijn, sterker nog wij nodigen u uit om met ons de plaatselijke argumenten te bespreken.	Dank voor uw aanbod om in geval van concrete projecten in uw omgeving uw kennis en ervaring in te brengen namens de buurt. We hebben zeker oog voor de impact van plannen op buurten in Overvecht en gaan daar als dit zich in uw buurt aandient graag verder met jullie over in gesprek.
617	Ik schrijf u naar aanleiding van de recent ontvangen plannen voor de verbetering van verkeersveiligheid en groenvoorziening in de Wolga en Douna omgeving. Allereerst wil ik mijn enthousiasme uiten over deze plannen, die ongetwijfeld een positieve impact zullen hebben op onze buurt. Echter, na het bestuderen van de ontvangen plannen, wil ik graag een aanvullend voorstel ter verbetering van de verkeerssituatie inbrengen. Het betreft het lang gerekte parkje / weg dat loopt van de Katharijne van Leemputdreef naar de Anna van Burendreef, zoals aangeduid op Google Maps als fietspad.	Hartelijk dank voor uw compliment, fijn om te horen dat u de plannen ziet als een verbetering voor de wijk. Het genoemde parkje valt niet binnen het plangebied van de herinrichting Donaudreef. We nemen uw suggesties om van het langgerekte 'Parkje' tussen de Anna van Burendreef en Katherijn van Leemputdreef een verkeersveiligere omgeving te maken mee bij een toekomstige aanpak van deze locatie.

Nr.	Reactie	Antwoord
	Dit weggetje wordt momenteel gebruikt door verschillende fietsers, brommers en flitsbezorgers die met hoge snelheid door het gebied rijden. Naar mijn mening is de bestrating primair bedoeld voor bewoners om toegang te krijgen tot hun achterom, wat ook te voet kan gebeuren. Het huidige gebruik van het weggetje door snelle fietsers leidt tot gevaarlijke situaties, vooral gezien het feit dat er veel kinderen spelen en mensen met honden wandelen in het gebied. Ook zijn er veel zakelijke wandelaars te vinden die een blokje om tijdens het werk maken. Het weggetje vormt bovendien een belangrijke verbinding naar de groenvoorziening van de Kronosdreef. Daarom zou het een fantastische aanvulling zijn om de volgende punten op te nemen in de plannen: Vervanging van de groene paaltjes/ balken (afrastering) door houtwerk met versmalling, soort zigzag, waardoor fietsers moeten afstappen om er doorheen te komen. Dit zal de snelheid van fietsers verminderen en de veiligheid voor andere gebruikers van het weggetje vergroten. Het weggetje niet langer als fietspad aan te merken, zodat het niet meer gebruikt kan worden door flitsbezorgers, scooters en opgevoerde e-bikes. Het aanvullen van het bestaande groen en er een prettig parkje van maken. Ik ben ervan overtuigd dat deze aanpassingen de verkeersveiligheid in onze buurt aanzienlijk zullen verbeteren en tegelijkertijd het groene karakter van het gebied zullen behouden.	

Nr.	Reactie	Antwoord
618	Hierbij geef ik mijn BEZWAAR op en ben TEGEN de plannen omgevingsvisie Overvecht als bewoner van Overvecht! Dit zal een hele boel mensen BENADELEN!	Dank voor uw zienswijze. Deze is echter te globaal om op te antwoorden. Afzien van vaststelling van de hele omgevingsvisie Overvecht is niet aan de orde.
619	**Waarom de Verkeersplannen van Wethouder Lot van Hooijdonk voor Overvecht tot Verstikking van de Leefsituatie zullen leiden** Wethouder Lot van Hooijdonk heeft ambitieuze verkeersplannen gepresenteerd voor de Utrechtse wijk Overvecht. Hoewel deze plannen gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame mobiliteit, zullen ze in werkelijkheid leiden tot verstikking van de leefsituatie in deze wijk. Hier zijn de belangrijkste redenen waarom deze plannen problematisch zijn: **1. **Verkeersdrukte en Congestie** **a. Versmalling van Hoofdwegen** - Het plan omvat het versmallen van belangrijke verkeersaders om ruimte te maken voor fietspaden en openbaar vervoer. Dit leidt onvermijdelijk tot verhoogde verkeersdrukte op de resterende rijstroken, wat resulteert in langere reistijden en meer files. **b. Vermindering van Parkeerplaatsen** - Door het aantal parkeerplaatsen te verminderen zonder adequate alternatieven te bieden, zullen bewoners en bezoekers langer rondrijden op zoek naar parkeerplekken. Dit verhoogt niet alleen de verkeersdrukte, maar ook de uitstoot van schadelijke stoffen. **2. **Toegenomen Luchtvervuiling****	1. Verkeersdrukte en congestie Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Met de omgevingsvisie zetten we juist ook in op de alternatieven voor de auto. 2. Toegenomen luchtvervuiling

Nr.	Reactie	Antwoord
	a. Meer Stilstaand Verkeer - De versmalling van wegen en het verhogen van verkeersdrukte zullen leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer. Auto's in de file stoten meer schadelijke stoffen uit, wat de luchtkwaliteit in de wijk aanzienlijk zal verslechteren. **b. Gezondheidseffecten** - Overvecht is al een wijk met gezondheidsuitdagingen, en een toename van luchtvervuiling zal deze problemen verergeren. Bewoners, vooral kinderen en ouderen, lopen een groter risico op aandoeningen zoals astma en andere luchtwegaandoeningen. **3. **Negatieve Impact op Lokale Economie** **a. Bereikbaarheid van Bedrijven** - Lokale ondernemers zijn afhankelijk van de toegankelijkheid van hun winkels en bedrijven. Verkeersbeperkingen en verminderd parkeren kunnen klanten ontmoedigen om naar Overvecht te komen, wat de lokale economie schaadt. **b. Vermindering van Bevoorradingsefficiëntie** - Het moeilijker maken voor vrachtwagens om te leveren, door beperkingen op wegen en parkeermogelijkheden, zal de efficiëntie van bevoorrading verminderen en de operationele kosten voor lokale bedrijven verhogen. **4. **Sociaal-Economische Gevolgen** **a. Verhoogde Ongelijkheid** - Overvecht is een diverse wijk met veel bewoners die afhankelijk zijn van de auto voor hun werk en dagelijkse activiteiten. Het beperken van autoverkeer zonder voldoende alternatieven treft vooral de lagere inkomensgroepen, die minder toegang hebben tot flexibele mobiliteitsoplossingen.	Wij begrijpen uw bezorgdheid dat de versmalling van wegen kan leiden tot meer stilstaand en langzaam rijdend verkeer, wat een negatieve impact kan hebben op de luchtkwaliteit in de wijk. De gezondheid en het welzijn van de bewoners van Overvecht staan centraal in onze plannen en om die reden zetten we in de uitwerking in op de volgende maatregelen: - We implementeren in de uitwerking daar waar mogelijk geavanceerde verkeersmanagementsystemen om de doorstroming van verkeer te optimaliseren en files te minimaliseren. Dit helpt om stilstaand verkeer en de bijbehorende uitstoot te verminderen. - Door betere en efficiëntere openbaar vervoersopties aan te bieden (zoals HOV), willen we het gebruik van de auto verminderen. Minder auto's op de weg betekent minder uitstoot en betere luchtkwaliteit. Het verbeteren van de fietsinfrastructuur moedigt meer mensen aan om de fiets te nemen in plaats van de auto, wat eveneens bijdraagt aan een schonere lucht. - We willen meer bomen en planten toe voegen langs wegen en in de wijk, wat kan helpen om de luchtkwaliteit te verbeteren door het absorberen van schadelijke stoffen. 3. Negatieve impact op lokale economie We zullen in de uitwerking maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat de door uw genoemde aspecten niet negatief worden beïnvloed door de nieuwe plannen. Zo blijven bijvoorbeeld alle voorzieningen met de auto bereikbaar en blijft het mogelijk om te parkeren op een acceptabele loopafstand van de voorziening. Het is op dit moment nog niet duidelijk of bijvoorbeeld knips ook gaan gelden voor het bevoorradingsverkeer. Dat zal in de toekomst verder onderzocht moeten worden. Maar ondanks dat, wordt ook ingezet op het implementeren van slimme logistieke oplossingen om de

Nr.	Reactie	Antwoord
	b. Sociale Onrust - Veranderingen die het dagelijks leven van bewoners verstoren zonder hun betrokkenheid en instemming, kunnen leiden tot sociale onrust. Het gevoel dat beslissingen van bovenaf worden opgelegd zonder rekening te houden met de lokale behoeften, kan tot verzet en onvrede leiden. **5. **Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen** **a. Beperkte Openbaar Vervoersopties** - Hoewel het stimuleren van openbaar vervoer een nobel doel is, zijn de huidige openbaar vervoersopties in Overvecht mogelijk niet voldoende om de vraag op te vangen. Zonder significante verbeteringen in frequentie en bereik, blijft het openbaar vervoer een ontoereikend alternatief. **b. Inadequate Fietsinfrastructuur** - Het is niet realistisch om aan te nemen dat alle bewoners zullen overstappen op fietsen, vooral gezien de diverse bevolkingsgroep en de specifieke behoeften van ouderen en gezinnen met jonge kinderen. **Conclusie** De verkeersplannen van wethouder Lot van Hooijdonk, hoewel goedbedoeld, zullen leiden tot aanzienlijke problemen voor de bewoners van Overvecht. De toename in verkeersdrukte en luchtvervuiling, de negatieve impact op de lokale economie en de sociaal-economische ongelijkheid die deze plannen met zich mee zullen brengen, zullen de leefsituatie in deze wijk verstikken. Het is essentieel dat de gemeente Utrecht de plannen heroverweegt en kiest voor een benadering die echt rekening houdt met de behoeften en wensen van de bewoners van Overvecht, en die duurzame mobiliteit bevordert zonder de negatieve bijwerkingen die nu dreigen.	bevoorradingsefficientie te bevorderen. Zie bijvoorbeeld het uitvoeringsprogramma Goederenvervoer --> https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/20718e1c-5108-4413-8ec1-a5e5d893b54e a) De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. Zeker voor bewoners die bijvoorbeeld voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. b) we hebben ons best gedaan om zo veel mogelijk mensen te bereiken, maar zijn ons ervan bewust dat niet iedereen gesproken is. Vanuit alles wat we hebben opgehaald tijdens de participatie, hebben we keuzes moeten maken voor de toekomst van Overvecht. Daarbij hebben we lokale behoeften meegewogen, maar keuzes die gemaakt zijn, zullen niet altijd ten goede komen aan individuele belangen. 5. Onvoldoende Alternatieve Mobiliteitsoplossingen Om de vraag op te vangen wordt bijvoorbeeld ingezet op een HOV verbinding. Een HOV verbinding is in de praktijk een verbinding waarbij de frequentie en het bereik groter is dan nu het geval. Het doel is ook niet om iedereen over te laten stappen op de fiets. Utrecht wil ‘Gezond stedelijk leven voor iedereen’. De omgevingsvisie bevat daarom veel maatregelen om lopen, fietsen en het openbaar vervoer te verbeteren. De gewenste mobiliteitstransitie wil niet zeggen dat de auto niet meer welkom is in Overvecht. We zorgen ervoor dat ondanks de groei alles ook met de auto bereikbaar blijft. Juist de verschuiving naar lopen, fietsen en openbaar vervoer geeft ruimte om

Nr.	Reactie	Antwoord
		ook de auto in de toekomst te kunnen blijven gebruiken als dat nodig is. In de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 hebben we nu aangegeven hoe verschillende maatregelen bijdragen aan de mobiliteitstransitie.
620	**Tigrisdreef e.o.** **Buurtwinkels Gangesdreef.** In mijn visie zouden alleen de huidige winkels op de Gangesdreef als voorzieningencluster moeten worden aangeduid en niet het gehele blok met (koop-) woonhuizen én het aan de overkant van de straat gelegen huizenblok aan de Gangesdreef. De reden hiervan is dat in de omgevingsvisie staat dat er de wens is om meer betaalbare (koop-)woningen neer te zetten. Waarom dan déze woningen, en al helemáál de afzonderlijke rij aan de overkant van de weg van de buurtwinkels, aangeven als voorzieningencluster? Het betreffen allemaal koopwoningen, dus de eigenaren van deze woningen zouden om deze plannen te kunnen realiseren moeten worden uitgekocht of het onroerend goed zou moeten worden onteigend. Er wordt in de concept omgevingsvisie aangegeven dat dit niet de intentie is, maar niet dat dit uitgesloten is. Betekent dit dan ook dat er geen voorkeursrecht van de gemeente Utrecht op deze woningen wordt gezet? Kunt u hierover duidelijker zijn? Daarbij wil ik aangeven dat deze koopwoningen worden bewoond door mensen van allerlei etnische achtergronden en dat juist zij een voorbeeld zijn voor anderen wat er wél mogelijk is, wat je kan bereiken én dat het mogelijk is om goed te kunnen samenleven.	U heeft gelijk dat de roze vlek "voorzieningencluster" te groot was ingetekend en dat er wellicht ook te veel concrete roze vlekken waren getekend. We hebben dit aangepast in de visie. Het beoogde doel van de omgevingsvisie is een levendige route te creëren tussen de twee winkelcentra en naar de HOV halte, met ruimte voor andere passende voorzieningen. Dit doel hebben we nu anders passender weergegeven op de kaart "Verschillend en Iedereen", namelijk door middel van een stippelzone rond der route. In eerste instantie wordt het ontwikkelen van een locatie overgelaten aan de eigenaren of een ontwikkelaar/investeerder (met instemming van de eigenaren). Indien de initiatiefnemers en de eigenaren niet tot overeenstemming komen over de planvorming dan kan de gemeente regie nemen voor de verdere planvorming. Kan de gemeente een publiekrechtelijk vastgesteld plan niet op haar eigen grond uitvoeren en de eigenaar kan het niet zelf realiseren, dan wil de gemeente de woning(en)/bedrijfspand graag kopen. Natuurlijk probeert de gemeente altijd op vrijwillige basis met een grondeigenaar/-gebruiker tot overeenstemming te komen. Als de gesprekken niet tot overeenstemming leiden over een aankoop dan kan de gemeente eventueel overgaan tot onteigening. Gezien de ingrijpende gevolgen voor de eigenaar gelden bij een onteigening strikte wettelijk vastgelegde procedures, het kan bijvoorbeeld alleen als aangetoond wordt dat er sprake is van algemeen belang, noodzaak en

Nr.	Reactie	Antwoord
	Daarnaast zijn de eigenaren/bewoners door dezelfde gemeente Utrecht de afgelopen periode aangezet tot het verduurzamen van hun woning in het kader van de energietransitie 2030 en hebben daarvoor geïnvesteerd in hun woningen. Dat zijn écht investeringen voor de lange termijn en niet tot 2040! Als de inkleuring van de woonhuizen niet wordt aangepast van roze (voorzieningencluster)naar geel (woonbuurten) dan verwacht ik hierdoor een verlaging van de waarde van de woningen. Als dit niet wordt aangepast zou ik geïnformeerd willen worden over de wijze waarop planschade kan worden ingediend. In de omgevingsvisie worden de huidige buurtwinkels als een buurtcentrum gekwalificeerd terwijl dat het niet is. Er staat: 'We verbeteren het buurtcentrum'. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit moet worden aangepast naar: We willen van buurtwinkels een voorzieningencluster maken. Er komen meer woningen en voorzieningen. Dit is NIET bij de participatie bijeenkomsten besproken. Wél hebben de buurtbewoners aangegeven de bestaande buurtwinkels te willen behouden en dat de panden een opknapbeurt kunnen gebruiken. Er is niet gesproken over het willen wijzigen van het bestemmingsplan van buurtwinkel naar buurtcentrum. **Knip Tigrisdreef.** In mijn visie is de knip Tigrisdreef ongewenst. Het is voor bewoners van Overvecht Noord dan niet meer mogelijk om, zonder gebruik te maken van de NRU, met de auto naar winkelcentrum Overvecht te gaan. Het is een centrale plek voor héél Overvecht en niet alleen voor Overvecht Zuid. De NRU is nu al een probleemweg met files en met de toename van het aantal woningen en bedrijven wordt dit alleen maar erger.	urgentie. De omgevingsvisie biedt geen mogelijkheid tot een onteigeningsprocedure. Hiervoor zijn altijd andere besluiten nodig. De omgevingsvisie op zich geeft geen basis voor nadeelcompensatie. Dit is pas mogelijk als dit verder is uitgewerkt in een vastgesteld omgevingsplan. Met betrekking de wettelijke regeling Nadeelcompensatie kunt u dit inzien op het Informatiepunt Leefomgeving https://iplo.nl thema nadeelcompensatie. Wij zijn het ermee eens dat de huidige tekst en dan met name het begrip 'buurtwinkelcentrum' niet goed aansluit bij de huidige situatie. We zullen de term 'buurtwinkelcentrum ' aanpassen. We hebben de visie ten aanzien van de eerder voorgestelde knips aangepast. Zie hiervoor hoofdstuk 2 van de reactienota en de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht 2040 in de paragraaf Veilig en verbonden. Het noorderpark is een uniek gebied voor Overvechters en de hele stad. Het slagenlandschap, de forten en dijken zijn net zoals Fort Blauwkapel deel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, die in 2021 tot UNESCO werelderfgoed benoemd is. In het gebied ligt een mix van sportvoorzieningen, recreatieplekken en waardevolle natuur en het is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Het hele gebied is een zoeklocatie voor verschillende stedelijke functies zoals duurzame energie opwek (wind en zon), wateropvang, recreatie en sport(velden). Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met de huidige waarden en toekomstige doelstellingen van het gebied. Nader integraal onderzoek met onze partners is nodig om te bepalen of deze functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden. Hierbij houden we ook rekening met de bestaande waarden als bestaande bomen en de

Nr.	Reactie	Antwoord
	Aangezien een oplossing op korte termijn nog niet voorhanden is vind ik de voorgestelde optie geen goed idee. Een tweede route om de wijk uit te kunnen lijkt me geen overbodige luxe. Zeker niet in geval van calamiteiten. **Nieuw Overvecht e.o. en Noorderpark, Ruigenhoek en Fort Blauwkapel.** In mijn visie zou de tweede optie om géén sportvelden aan te leggen in het Noorderpark, maar deze bij de overige sportvelden op het industrieterrein Nieuw Overvecht e.o. toe te voegen de voorkeur hebben. Het aanleggen van sportvelden in het Noorderpark zal zorgen voor meer autoverkeer, benodigde parkeervoorzieningen aan het Noorderpark. Dit zal beter passen bij het gebied Nieuw Overvecht waarbij gebruik gemaakt kan worden van (parkeer-)voorzieningen die ook voor de uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk zullen zijn of die er al zijn. Er zal voornamelijk buiten de openingstijden van het bedrijven gebruik gemaakt worden van de sportaccommodaties. De volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark of het gebied tussen de bedrijven achterin lijken me gezien de visie op dit gebied meer voor de hand liggend. De volkstuinen in het Noorderpark betreffen minder verplaatsbeweging en vooral mensen die of met de fiets kunnen komen of gebruik kunnen maken van de parkeergelegenheid bij Fort de Gagel. Wellicht is het dan gelijk een optie om ook de hondenvereniging een plek te geven in het Noorderpark bij het losloopgebied voor honden achter fort de Gagel, maar niet te dicht bij het Gagelbos. De oversteek voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Torontodreef, de Rio Brancodreef en de sportvelden zal verbeterd	zichtlijnen op het open landschap. Samen met particuliere eigenaren gaan we het gebied en de kavels langs de Gageldijk vergroenen en herstellen we de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten. Een beveiligde hub voor bedrijfsauto's is een interessante, maar waarschijnlijk kostbare oplossing. Daarbij is het de vraag of mensen bereid zijn om hun (bedrijfs)auto die men vaak elke dag nodig heeft verder van huis te zetten. De bereidheid om iets verder van huis te parkeren is waarschijnlijk hoger bij mensen die hun auto relatief weinig gebruiken. We hebben dit idee nu niet verder onderzocht. In De Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040 zijn de kaarten aangepast en staan de locaties voor het Gagelkwatier op de goede plek met de aanduiding G. Het (op termijn) autovrij maken van de Carnegiedreef heeft inderdaad tot gevolg dat de Gangesdreef geen in-/uitgang meer is voor autoverkeer. Dit is in de kaart aangegeven met de 'autovrije zone'. In de definitieve versie van de omgevingsvisie is een icoontje voor sport geplaatst bij de Vechtsebanen. Zwembad de Kwakel en gezondheidscentrum Amazonedreef hebben geen apart icoon gekregen. Dit betekent echter niet dat wij deze voorzieningen niet waarderen. Vanwege de veelheid aan voorzieningen in Overvecht, hebben wij een keuze moeten maken wat wel of niet op de kaart te zetten. We weten dat een typische ‘participatiebijeenkomst’ past bij een bepaalde groep bewoners, en lang niet voor iedereen een aantrekkelijke manier is om mee te denken. Bij de bijeenkomsten was de diversiteit aan culturele achtergronden – zoals verwacht - niet groot. Daarom hebben

Nr.	Reactie	Antwoord
	moeten worden. Het huidige hek belemmert loopt te ver door waardoor het zicht op de Franciscusdreef wordt beperkt. Het neerzetten van Windturbines in het Noorderpark is in mijn visie niet wenselijk. Het staat gepland in een natuurgebied dat juist is aangelegd voor recreatieve en ontspanningsdoeleinden met rust en ruimte. Het is juist zo fijn als je even uit het drukke, lawaaierige Overvecht kan ontsnappen. Windturbines dragen aan dit gevoel niet bij. Is het een optie om het bedrijventerrein Nieuw Overvecht van een beveiligde Hub voor bedrijfsauto's te voorzien, zodat deze niet meer in de woonwijk hoeven te parkeren. Dit zou zorgen voor meer parkeerruimte voor bewoners/bezoekers. **Naar aanleiding van mijn vraag/opmerking over** **Tigrisdreef e.o**. • het haalbaarheidsonderzoek Gagelkwartier en uw antwoord dat deze niet juist zijn gepositioneerd neem ik aan dat de aanduiding G bij de definitieve versie wordt aangepast. • de knip ter hoogte van huize Rosendael kreeg ik een antwoord over de knip van de Carnegiedreef. In deel B lees ik dat het Gagelpark doorloopt over de huidige Gangesdreef. Dat zou betekenen dat er een knip komt ter hoogte van huize Rosendael en dat het Gagelpark daar gaat doorlopen. Als dat het geval is dan zou er ook een knip getekend moeten worden bij huize Rosendael. **Vechtzoom-Zuid** • Zwembad de Kwakel en Gezondheidscentrum Amazonedreef. Uit uw antwoord blijkt dat zwembad de Kwakel en het gezondheidscentrum (op dezelfde locatie) blijven. Beiden staan op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Vechtzoom-	we gekozen voor een brede mix van manieren dat bewoners mee konden denken. Bijvoorbeeld plaats- en tijdonafhankelijk via online enquêtes en in via een meer ‘outreachende’ aanpak op straat en met gesprekken in de wijk. De diversiteit bij de gesprekken in de wijk was groter dan de diversiteit bij de grote bijeenkomsten organiseerden. Ten behoeve van het vergroten van de diversiteit hebben we o.a. geflyerd bij de Omar-al-Farouk moskee en het winkelcentrum. Daarnaast waren de wijkberichten vertaald in het Arabisch en Engels. Tijdens het flyeren kregen wij vaak de reactie dat het wijkbericht goed ontvangen was. Terugkijkend was nog meer inzet op de al gevoerde 250 gesprekken in de wijk en aansluiten bij bijeenkomsten en evenementen waar Overvechters van diverse achtergronden aanwezig zijn, een overweging waard. Toch denken we met de opbrengst die er nu ligt dat we een goed beeld hebben van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorstellen uit de ontwerp Omgevingsvisie ze goed of juist niet goed vinden. Bij de communicatie over de ontwerp Omgevingsvisie is steeds een afweging gemaakt tussen zo goed mogelijk informeren, zonder mensen te overladen met (teveel) informatie waardoor mensen afhaken, binnen de beschikbare middelen. We beseffen dat sommige Overvechters deze informatie nog niet uitgebreid, inspirerend of wervend genoeg vonden, terwijl andere Overvechters dit juist al (te) veel vonden. Het is hierbij altijd zoeken naar een balans. We hebben vernomen dat sommige kaarten onduidelijkheden bevatten. Dit passen we aan in de definitieve versie. In het participatieverslag is te lezen wat met alle inbreng uit het participatieproces is gedaan in de omgevingsvisie. We hebben inderdaad geen overzicht van alle wijzigingen tussen de kaarten van oktober/november 2023 en april 2024 laten zien. Dat had achteraf nog

Nr.	Reactie	Antwoord
	Zuid niet aangeduid met de daarbij behorende respectievelijke legenda Sport en Zorg. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Nieuw Overvecht e.o.** • Schaatsbaan Vechtse Banen. Uit uw antwoord blijkt dat de schaatsbaan Vechtsebanen op dezelfde locatie blijft gehuisvest. Deze staat op de gepresenteerde concept omgevingsvisie Nieuw Overvecht e.o. niet op die locatie aangeduid met de legenda Sport. Ik neem aan dat dit bij de definitieve versie wordt aangepast. **Algemene opmerkingen:** • **Zowel bij de participatiebijeenkomsten als bij de inloopavonden was er een lage opkomst van mensen met een niet Nederlandse achtergrond.** • Wijkberichten verspreiden op algemene plekken zoals een bibliotheek, kinderboerderij, buurtcentra, per e-mail niet voldoende! Het is bekend dat er nog al wat mensen in Overvecht zijn die geen computer hebben. • Wijkberichten worden op een (te) korte termijn voor de bijeenkomsten verstuurd en vaak rondom (school-)vakantie periodes. Dit zorgt ook voor een lagere opkomst en minder reacties. • Overzichtskaarten gebieden onduidelijk door het te weinig aangeven van de straatnamen. Het kunnen lezen van de overzichtskaarten vraag kennis van zaken en/of een studie. Sommige kleurcodes scheppen verwarring. Bijvoorbeeld roze is gebruikt voor het aangeven van een voorzieningencluster, maar ook voor hoe hoog er kan worden gebouwd.	meer duidelijkheid gegeven in gemaakte keuzes. In deze reactienota is wel een overzicht van wijzigingen opgenomen van de voorliggende omgevingsvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie. Wij zorgen ervoor dat in de definitieve versie van de omgevingsvisie de verschillende delen op elkaar afgestemd zijn. Dit is een goede suggestie om het wijkbureau langer open te stellen tijdens de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvisie en er een betere plek voor in te richten. Dit hebben wij niet gedaan, maar nemen wij mee als optie bij toekomstige projecten. Wel hebben we onze contactgegevens beschikbaar gesteld voor vragen. Via deze weg hebben wij van meerdere mensen de vraag gekregen om de fysieke exemplaren (tijdelijk) thuis in te kunnen zien. Hier hebben wij gehoor aan gegeven. Tijdens formele en informele gesprekken tussen ambtenaren en Overvechters zijn veel vragen gesteld vanuit beide kanten. Veel open vragen, maar wellicht ook suggestieve vragen. Hierbij was geen sprake van een sturende strategie, maar om een compleet beeld te krijgen van wat Overvechters belangrijk vinden en welke wensen en zorgen zij hebben. Nadat het college heeft besloten de definitieve omgevingsvisie voor te leggen aan de raad, worden alle stukken openbaar gemaakt, ook de reactienota met alle zienswijzen en onze reactie daarop. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, wordt hiervan op de hoogte gesteld. De stukken zijn dan te vinden op de website van de gemeente Utrecht. We weten nog niet of huidige of toekomstige bezuinigingen van invloed zijn op de omgevingsvisie. Voor het merendeel van de ambities zijn nu

Nr.	Reactie	Antwoord
	• Niet inzichtelijk wat er is aangepast naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten. • Deel A en deel B sluiten niet altijd op elkaar aan. Zou wel moeten. • De omgevingsvisie fysiek raadplegen buiten de openingstijden van het wijkbureau niet mogelijk. Ik had verwacht dat deze tijdens deze, in ieder geval gedurende de periode van inzien, ook op de zaterdag en koopavond open zou zijn geweest. Het is bekend dat lang niet altijd iedereen over een computer beschikt. Eén exemplaar per locatie is erg weinig. De locatie op de Zamenhofdreef is niet geschikt gemaakt om de boeken langdurig te raadplegen. • Tijdens de inloopavonden werden er suggestieve vragen gesteld onder ander over de ervaring van de veiligheid achter de buurtwinkels op de Gangesdreef. Dit hadden open vragen moeten zijn om een accuraat beeld te krijgen van de situatie. **Algemene vragen:** • Wordt er nog gecommuniceerd wat er aan de concept visie wordt aangepast en dan niet alleen over hetgeen jezelf hebt aangegeven, maar ook wat er is aangegeven door anderen? Hoe en wanneer? • Waar wordt dit gedocumenteerd? In te zien? • In de zomer van 2024 wordt bepaald waarop de komende periode wordt bezuinigd. Hoe en wanneer wordt bekend gemaakt welke invloed dit heeft op de Omgevingsvisie Overvecht 2040.	nog geen middelen beschikbaar. We gaan de komende jaren dan ook op zoek naar structurele (beheer) en incidentele (realisatie) financiële middelen. Ook verkennen we de mogelijkheden die rijks- en provinciale subsidies bieden. Projecten kunnen pas starten als hiervoor financiële middelen voor beschikbaar zijn. Voor uitvoering van de verschillende ambities en maatregelen zijn veel verschillende partijen nodig. Samenwerking tussen deze partijen op gebiedsniveau is essentieel om tot een kwalitatieve, integrale ontwikkeling te komen. Niet alles zal gerealiseerd kunnen worden maar de gemeente ziet voldoende kansen en mogelijkheden om richting 2040 de ambities te verwezenlijken. Wanneer de bijeenkomsten van de raad zijn en welke onderwerpen op de agenda staan, staat op de website van de gemeente Utrecht: https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/gemeenteraad/hoe-werkt-de-raad/raadsinformatiebijeenkomst/ . Hier staat ook hoe u zich kunt aanmelden. Hoe we omgaan met parkeren is opgenomen in de Verdieping omgevingsvisie Overvecht 2040.

Nr.	Reactie	Antwoord
	• De gemeenteraad kan een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) organiseren. Hoe en wanneer worden we daarvan op de hoogte gesteld? In de omgevingsvisie is de Hub uit de eerdere versie niet meer terug te vinden. Betekent dit dat deze er niet meer komt of valt deze onder een andere onderdeel van de legenda? Hubs aan de rand van de woonwijken voor bewoners/bezoekers niet gewenst.	
621	Om zoveel geld te steken in een tunnel lijkt mij volledig onnodig en een geldverspilling. Immers er zijn al twee verbindingen binnen de 900m. De smalle straten in Tuindorp zijn niet geschikt voor een extra verkeersstroom van fietsers. Er zijn prima al verbindingen naar de Uithof of het centrum. Voor wandelaars is er meer groen in Overvecht dan in Tuindorp, waar er slechts straten zijn. Hopelijk bekijkt u de situatie nog eens met een wat kritischer blik.	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.
622	Op dit moment ligt de Omgevingsvisie Overvecht ter inzage. In dit ontwerp zijn mogelijke bruggen over de Vecht in de buurten Vechtzoom-Noord en Vechtzoom-Zuid opgenomen. Wij zijn van mening dat een dergelijke brug schadelijk is voor Overvecht. Wij verzoeken u dan ook deze bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. Via deze weg delen wij zienswijze met u. Nadat wij zijn ingegaan op de ontbrekende onderbouwing in de Omgevingsvisie, zullen wij dat doen aan de hand van de thema's Mobiliteit, Veiligheid, Natuur en Recreatie om te eindigen met een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact. 1. **Ontbrekende onderbouwing** Er zijn op eerdere plannen voor een Vechtbrug meer dan 100 reacties en bezwaren van buurtbewoners ingediend. Deze reacties zijn slechts	Wij hechten veel waarde aan goede verbindingen tussen Overvecht en andere delen van de stad. Door goede verbindingen wordt Overvecht beter verbonden met de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om het verminderen van de barrières en het verbinden van verschillende gebieden vooral voor voetgangers en fietsers. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. In de kaarten zijn de verbindingen bij het spoor, de Vecht en de NRU ingekort en aangegeven als zoekgebied. Ook in de tekst is dit verduidelijkt.

Nr.	Reactie	Antwoord
	op hoofdlijnen beantwoord en ook in de Omgevingsvisie die nu voorligt wordt minimale onderbouwing gegeven van het nut en de noodzaak van een brug over de Vecht. Tijdens een participatiebijeenkomst in november 2021 is gemeld dat een Vechtbrug ervoor dient om de reistijd voor fietsers aanzienlijk te verkorten. Nergens valt in de Omgevingsvisie te lezen welke routes met welke reistijd ingekort worden. Ook Deel B van de Omgevingsvisie waarin een technische onderbouwing bij de gemaakte Mobiliteitskeuzes opgenomen zou zijn, geeft geen uiteenzetting van het doel en de voor- en nadelen van verschillende varianten en keuzes met betrekking tot de Vechtbrug. De onderbouwing ontbreekt niet enkel voor het doel en nut van de voorgenomen bruggen, maar ook voor de gevolgen voor het milieu. In planMER is ervoor gekozen de effecten van de brug op de omgeving niet te onderzoeken. Dat de haalbaarheid van de bruggen nog onderzocht moet worden staat ook als risico in de Omgevingsvisie zelf. Het is onmogelijk om een besluit te nemen over een mogelijke brug of een gedetaileerde zienswijze in te dienen wanneer de positieve en negatieve effecten niet onderzocht en benoemd zijn. Daarom stellen wij voor: · De positieve effecten van een brug over de Vecht op reistijd voor fietsers feitelijk te onderzoeken en op te nemen in de Omgevingsvisie. · De negatieve effecten van een brug over de Vecht op de omgeving middels een milieueffectrapportage te bepalen. · Of bij gebrek aan deze informatie de bruggen over de Vecht uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 2. **Mobiliteit** De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug doet afbreuk aan de waarde van deze (recreatieve) Hoofdfietsroute.	De verbindingen over de Vecht zijn indicatief en worden in een later stadium verder uitgewerkt. Dat geldt zowel voor de locatiekeuze als ook voor de inpassing. Het klopt dat een nieuwe fiets en/of voetgangersverbinding met aanlandingen lokaal effect kan hebben op het groen. Groen heeft naast ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarde. De verbindingen hebben voornamelijk een toegevoegde waarde in het verbeteren van de bereikbaarheid van bestaande groene gebieden ook voor bewoners van aangrenzende buurten en een sterk fiets en wandelnetwerk binnen en buiten de wijk om beweging en duurzame mobiliteit te stimuleren. Door het verbinden van de twee groene gebieden aan weerszijde van de Vecht ontstaat er een groter aaneengesloten parkgebied. Uiteraard gaan we bij de inpassing van een verbindingen integraal onderzoeken hoe dat zo goed mogelijk past bij de bestaande ecologische ook landschappelijke, recreatieve, klimaat en cultuurhistorische waarden.

Nr.	Reactie	Antwoord
	· Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren wanneer dit tot nieuwe kruispunten leidt. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de Vechtdijk wordt ingericht volgens deze uitgangspunten en niet wordt uitgebreid met nieuwe kruispunten. · Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt. Ook de aansluiting op nieuwe (H)OV-verbindingen is afwezig. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie duidelijk aangeeft hoe nieuwe fietsvebindingen met een brug door de wijk lopen en wat hier de voordelen zijn ten opzichte van huidige routes. · Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn. Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Omdat de positieve effecten op mobiliteit ontbreken, stellen wij voor de bruggen uit de Omgevingsvisie te verwijderen. 3. **Veiligheid** Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide	

Nr.	Reactie	Antwoord
	wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren. · De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen. Hoe maakt het toevoegen van een brug de verkeerssituatie veiliger? · Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbreken van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten. In de Omgevingsvisie wordt wel gemeld dat de drukte af zal nemen, maar de onderbouwing daarvoor ontbreekt vooralsnog. Ik stel voor dat u die onderbouwing en gebruikte modellen toevoegt. · Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe de veiligheidsdiensten van Utrecht de plannen voor een brug over de Vecht beoordelen en aangeeft hoe u de risico's op verslechtering van de veiligheid gaat mitigeren. · Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren. · De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de	

Nr.	Reactie	Antwoord
	directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan. · In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren. Daarom stel ik voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt hoe u de bereikbaarheid voor hulpdiensten garandeert. 4. **Natuur** Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creeren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu. Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving. · Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd, gegraven of verhard. Daarnaast is het beschermd gebied als Unesco Wereld Erfgoed, als rijksmoment, als natuur en als ecologische hoofdroute. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie vaststelt dat u aan deze uitgangspunten vasthoudt en niet in het gebied bouwt. · Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord. · De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving. · Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Op de Vecht is veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op	

Nr.	Reactie	Antwoord
	een verantwoorde manier te doen, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's. · Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft. De hierboven beschreven negatieve gevolgen moeten onderzocht worden voordat tot besluitvorming kan worden overgegaan. Wanneer dit niet wordt onderzocht kan een brug over de Vecht geen onderdeel zijn van de Omgevingsvisie. 5. **Recreatie** De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken. · In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water. Ik stel voor dat u in de Omgevingsvisie opneemt dat de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke lijn die door de Vecht gevormd wordt behouden blijft. · Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.	

Nr.	Reactie	Antwoord
	· Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen. · De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken. · Sinds kort is de Vechtse Roeivereniging Zuilen aan de Vecht gevestigd. Een brug maakt het roeien voor deze sporters lastig en gevaarlijk en doet afbreuk aan de recreatie mogelijkheden. Omdat de negatieve gevolgen voor recratie groot zijn stellen wij voor dat u aangeeft op welke gebieden de recreatieve mogelijkheden door een brug verslechteren en hoe dit opweegt tegen de voordelen van een brug over de Vecht. **Alternatieven** Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt zijn wij trots op onze wijk en buurt en vinden wij het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen en past deze niet in de Omgevingsvisie. Graag denken wij met u mee en stellen wij alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven: · De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute. · De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische	

Nr.	Reactie	Antwoord
	vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn. · De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers. · Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.	



Omgevingsvisie Overvecht

PlanMER

21 maart 2024

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Verantwoording

Titel	Omgevingsvisie Overvecht, PlanMER
Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Projectleider	Joost de Jong
Auteur(s)	Huub van Geldorp
	Bas Alferink (Goudappel)
	Jacob Keizer (Goudappel)
Tweede lezer(s)	Joost de Jong
	Eefje van Empel
	Sven van den Bos
	Vincent Sanders
	Michiel Wilhelm
	Christiaan Kwantes (Goudappel)
	Cor Koopmans (Goudappel)
	John de Groot (Felixx)
Kenmerk	R001-1289309HLG-V03-efm-NL
Aantal pagina's	253 (exclusief bijlagen)
Datum	21 maart 2024
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking.
	Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

TAUW bv
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
T +31 30 28 24 82 4
E info.utrecht@tauw.com

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Inhoud

1 Samenvatting 6
1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER 6
1.2 Methode planMER 6
1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven 7
1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 8
1.5 Mitigerende maatregelen 12
1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 13
1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 15
1.8 Aanbevelingen voor het vervolg 24
2 Inleiding 26
2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht 26
2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht? 26
2.3 Beschrijving mer-procedure 27
2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving) 27
2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport 27
3 Omschrijving Overvecht 29
3.1 Ligging van het plangebied 29
3.2 Belangrijkste functies van de wijk 29
3.3 Historische ontwikkeling 31
3.4 Overvecht anno 2023 35
4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht 40
4.1 Beleids- en wettelijk kader 40
4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht 40
4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht 41
4.4 Participatie 43
4.5 Masterplan Overvecht Centrum 43
5 Onderzoeksmethode 45
5.1 Onderzoeksthema’s 45
5.2 Referentiesituatie 48
5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER 48

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten 59
5.5 Beoordelingswijze doelbereik 59
6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven 62
6.1 Verkeer 62
6.2 Geluid 85
6.3 Luchtkwaliteit 100
6.4 Natuur en biodiversiteit 112
6.5 Gezondheid 129
6.6 Bodem en water 140
6.7 Klimaatadaptatie 159
6.8 Omgevingsveiligheid 170
6.9 Archeologie en cultuurhistorie 173
6.10 Ruimtelijke kwaliteit 182
6.11 Energie 192
6.12 Circulariteit 199
6.13 CO2-uitstoot 203
6.14 Conclusie milieueffecten 209
7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven 213
7.1 Verkeer 213
7.2 Geluid 213
7.3 Luchtkwaliteit 214
7.4 Natuur en biodiversiteit 215
7.5 Gezondheid 216
7.6 Bodem en water 216
7.7 Klimaatadaptatie 216
7.8 Omgevingsveiligheid 216
7.9 Archeologie en cultuurhistorie 217
7.10 Ruimtelijke kwaliteit 217
7.11 Energie 217
7.12 Circulariteit 217
7.13 CO2-uitstoot 218
7.14 Conclusie mitigerende maatregelen 218

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven 219
8.1 Groen Overvecht 220
8.2 Verbonden Overvecht 221
8.3 Compact Overvecht 223
8.4 Inclusief Overvecht 224
8.5 Toekomstbestendig Overvecht 226
8.6 Vertraagd Overvecht 227
8.7 Conclusie doelbereik 228
9 Conclusie onderzoeksalternatieven 230
9.1 Conclusie milieueffecten 230
9.2 Conclusie mitigerende maatregelen 232
9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven 233
10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie 235
10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie 235
10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie 241
10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie 243
11 Aanbevelingen voor het vervolg 257
12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie 259
12.1 Leemten in kennis en informatie 259
12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie 259

Bijlage 1 Beleids- en wettelijk kader voor de omgevingsvisie
Bijlage 2 Uitdraai NDFF Overvecht
Bijlage 3 AERIUS-berekening alternatief 1: 2029
Bijlage 4 AERIUS-berekening alternatief 1: 2034
Bijlage 5 AERIUS-berekening alternatief 1: 2039
Bijlage 6 AERIUS-berekening alternatief 1: 2040
Bijlage 7 AERIUS-berekening alternatief 2: 2029
Bijlage 8 AERIUS-berekening alternatief 2: 2034
Bijlage 9 AERIUS-berekening alternatief 2: 2039
Bijlage 10 AERIUS-berekening alternatief 2: 2040
Bijlage 11 Green calculation Felixx

1 Samenvatting

In de samenvatting van het planMER van de omgevingsvisie Overvecht wordt eerst kort stilgestaan bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie parallel aan het planMER en de wisselwerking tussen beide documenten (paragraaf 1.1). Vervolgens wordt toegelicht welke onderzoeksmethode is toegepast voor het opstellen van het planMER. In paragraaf 1.3 wordt een beschrijving gegeven van de onderzoeksalternatieven. Paragraaf 1.4 en paragraaf 1.5 beschrijven de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven en de mitigerende maatregelen om negatieve effecten te beperken. Vervolgens gaat paragraaf 1.6 in op de ontwerp-omgevingsvisie en de milieueffecten daarvan. Paragraaf 1.7 beoordeelt het doelbereik van de omgevingsvisie en paragraaf 1.8 geeft aanbevelingen voor het vervolg.

1.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht en planMER

Eind 2022 is de gemeente Utrecht gestart met het opstellen van een omgevingsvisie voor de wijk Overvecht. Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

De omgevingsvisie Overvecht stelt dus kaders voor de ontwikkeling van de wijk. Deze ontwikkelingen kunnen (mogelijke) relevante milieugevolgen hebben. Om die reden is de omgevingsvisie Overvecht plan-mer-plichtig: dit betekent dat er een planMER1 moet worden opgesteld om de mogelijke effecten van de ontwikkelingen te onderzoeken en in beeld te brengen. Om (mogelijke) relevante milieugevolgen tijdig in beeld te brengen en een onderdeel te maken van het ontwerpproces van de omgevingsvisie, is er gekozen voor een iteratief proces tussen de omgevingsvisie en het planMER. Dit betekent dat het planMER niet is opgesteld nadat de omgevingsvisie klaar was, maar dat het onderzoek met tussenfases en in overleg met het ontwerpteam van de gemeente Utrecht is opgesteld. Op die manier zijn (mogelijke) relevante milieugevolgen in een vroeg stadium aangekaart om sturing te geven aan de omgevingsvisie. Er is om die reden gewerkt met meerdere tussenversies van de omgevingsvisie, die door TAUW en Goudappel geanalyseerd zijn. Dit planMER legt verslag van de effecten van de onderzoeksalternatieven en van de ontwerp-omgevingsvisie.

1.2 Methode planMER

Voor het planMER is gekozen om twee onderzoeksalternatieven voor de omgevingsvisie te onderzoeken: gebundelde verdichting met een HOV-as en gespreide verdichting met een fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht. Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht en zijn als volwaardige opties in het planMER onderzocht. Dit betekent dat voor beide onderzoeksalternatieven in beeld is gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn, eventuele mitigerende maatregelen om deze te voorkomen en wat het doelbereik van de omgevingsvisie is

met gebundelde verdichting met HOV-as of gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht.

Naarmate het proces rond de omgevingsvisie vorderde is door de gemeente, mede op basis van de resultaten uit de participatie, verder gewerkt met het eerste onderzoeksalternatief: gebundelde verdichting met HOV-as. In dit planMER is met een reflectie op de uiteindelijke omgevingsvisie in beeld gebracht wat de te verwachten milieueffecten zijn en wat hiervan het doelbereik is. In de onderstaande twee paragrafen worden de resultaten qua milieueffecten en doelbereik van beide onderzoeksalternatieven gepresenteerd, en de reflectie op het milieueffect en doelbereik van het voorkeursalternatief (de ontwerp-omgevingsvisie). Voor de beoordeling van het doelbereik wordt aangesloten bij de ambities uit de uitgangspuntennotitie van de Omgevingsvisie Overvecht. De ambities zijn: Groen Overvecht, Verbonden Overvecht, Compact Overvecht, Inclusief Overvecht, Toekomstbestendig Overvecht en Vertraagd Overvecht. De uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht is op 16 mei 2023 vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht.

1.3 Beschrijving van de onderzoeksalternatieven

Beide alternatieven gaan uit van een verdichting van 7.000 woningen en 4.300 arbeidsplaatsen. De alternatieven verschillen van elkaar in de mobiliteitsstructuur en de plekken waar de verdichting plaatsvindt.

Alternatief 1

Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van ‘knips’ naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.



Figuur 1.1 Verdichting in alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)



Figuur 1.2 Verdichting in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Alternatief 2
In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief gebruik van de bestaande verkeerstructuur.

1.4 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In tabel 1.1 staat een overzicht van de milieueffecten van de onderzoeksalternatieven. De effecten die het meeste opvallen lichten wij hieronder toe.

Mobiliteit
Alternatief 1 zorgt er voor dat er relatief meer verkeer zich verplaatst van wegen in de buurten naar de gebiedsontsluitende wegen. Dit heeft ook een positief effect (+) op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de buurten. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Beide alternatieven hebben een negatief effect op de doorstroming op kruispuntniveau. De gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) worden in de autonome situatie (zonder de plannen uit de omgevingsvisie) al drukker. Het extra verkeer als gevolg van de verdichting van Overvecht zorgt ervoor dat er met name op de kruispunten van de Einsteindreef en Franciscusdreef problemen ontstaan met de doorstroming op kruispuntniveau.

Geluid
Langs de Franciscusdreef, de Rio Brancodreef, de Einsteindreef en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef worden bij alternatief 1 significante toenames van geluidbelasting verwacht als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is al sprake van een relatief hoge geluidsbelasting (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Daarnaast worden bij alternatief 1 er circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de

geluidscontouren van het spoorweglawaai. Bij alternatief 2 zijn er op de Einsteindreef en de aansluitende inprikkers ook significante toenames van geluidsbelasting te verwachten, maar op de Franciscusdreef niet. Bij alternatief 2 worden er circa 350 woningen binnen de zone van het spoorweglawaai gerealiseerd.

Groen
Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 in de hoeveelheid groen die kan worden gerealiseerd is beperkt (circa 41 ha versus circa 45 ha). In de uitgangspuntennotitie staat een beoogde groenopgave van 80 ha. Deze wordt in beide onderzoeksalternatieven dus niet gehaald. In de uitwerking van de omgevingsvisie is daarom onderzocht welke extra mogelijkheden er zijn om de groenopgave wel te halen. Hieruit blijkt dat het weghalen van parkeerplaatsen in de woonstraten bepalend is voor het halen van de groenopgave. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha.

Natuur
Beide alternatieven zorgen als gevolg van de toename van verkeer voor een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving. Het grootste effect is op Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen (0,24 mol/ha/jaar in 2039). Er is geen significant verschil in effecten tussen alternatief 1 en alternatief 2. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten.

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen ervoor dat voor beide alternatieven een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op

Gezondheid
Gezondheid is beoordeeld op basis van de mate waarin de omgeving sport en beweging bevordert, het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) en de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Alternatief 2 wordt beter dan alternatief 1 beoordeeld. In alternatief 2 worden meer groen-blauwe routes toegevoegd dan in alternatief 1. In alternatief 2 is ervan uitgegaan dat er gespreid verdicht gaat worden. Waardoor op meer plekken woningen en maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Er komen daardoor ook meer plekken voor ontmoeting in de wijk. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor o.a. groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Omgevingsveiligheid
De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht Overschrijding van de het groepsrisico zal door de toegenomen woningdichtheid in een toekomstige situatie waarschijnlijker zijn. Bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in

Overvecht nabij potentiële risicobronnen dient expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid te zijn. Er is daarbij geen verschil tussen alternatief 1 en 2.

Ruimtelijke kwaliteit
In alternatief 2 wordt gespreid verdicht zodat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie. Alternatief 1 heeft een neutraal effect op de ruimtelijke kwaliteit. De gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de woongebieden.

CO2-uitstoot
Sloop- en bouwwerkzaamheden hebben bij zowel alternatief 1 en 2 een sterke toename aan CO2 uitstoot tot gevolg. De verbetering van openbaar vervoer heeft bij beide alternatieven een positief effect op de CO2 uitstoot. Bij alternatief 1 is er een positiever effect door het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer.

Overige thema's
Voor de thema's bodem en water, klimaatadaptatie, cultuurhistorie en archeologie, energie en circulariteit zijn de alternatieven gelijk beoordeeld. De effecten op bodem en water en klimaatadaptatie zijn overwegend positief. De vervangingsopgave gaat helpen de afvalwaterstromen te scheiden door een gescheiden systeem en daarnaast kan we de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aanpassen waardoor de kans op wateroverlast afneemt.

De uitwerking van de onderzoeksalternatieven is nog te abstract om te kunnen uitsluiten dat cultuurhistorische waarden worden aangetast. Daarnaast is geconstateerd dat de verdichtingsgebieden deels in een gebied met een archeologische verwachting liggen.

Als gevolg van de toename van het aantal woningen in de wijk neemt het totale energieverbruik toe. Om aan deze energievraag te voldoen is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht.

Tabel 1.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting	-	0

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)		
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

1.5 Mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. De mitigerende maatregelen zijn:

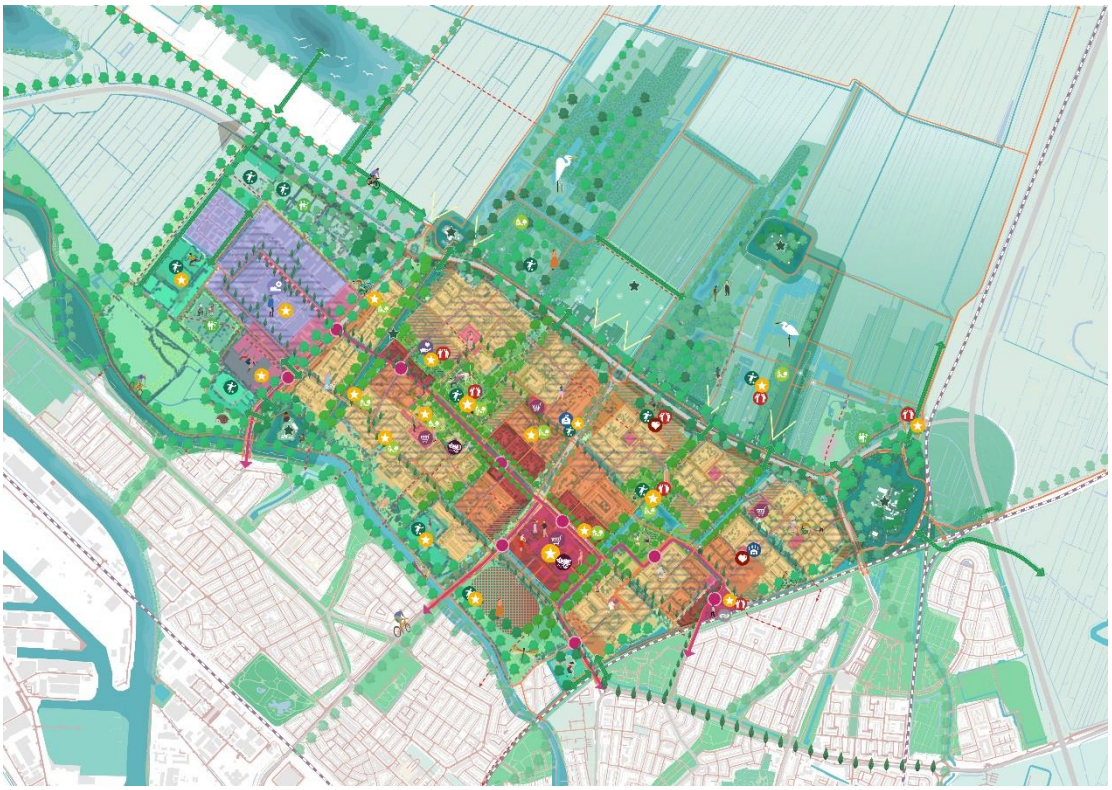
- Het verminderen van het aantal parkeerplaatsen in Overvecht is de meest effectieve maatregel om de hoeveelheid verkeer in Overvecht te verminderen en de problemen met de doorstroming te verkleinen.
- Geluidwerende maatregelen aan de woningen zijn de meest effectieve maatregel om geluidbelasting voor nieuwe bewoners te beperken. Maatregelen aan de bron (stil asfalt) of overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen) zijn beperkt effectief of stedenbouwkundig niet in te passen.
- Natuurinclusief ontwerpen is een mitigerende maatregel om negatieve effecten op beschermde soorten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen. Ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen.
- Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.
- Om eventuele aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te

nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

- Bij een hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Een maatregel die kan bijdragen is zonnepanelen op de gevel.
- Om mogelijk negatieve effecten op circulariteit te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen.
- De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden. Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen.

1.6 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

Nadat de beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. De ontwerp-omgevingsvisie sluit het meest aan bij alternatief 1. Deze paragraaf geeft daarom aan in hoeverre de effectbeoordeling van de omgevingsvisie afwijkt van alternatief 1.



Figuur 1.3 Visiekaart ontwerp-omgevingsvisie Overvecht (bron: Posad Maxwan)

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast krijgen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Op het bedrijventerrein Overvecht worden geen woningen toegevoegd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van de realisatie van minimaal 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen en is daarmee lager dan in de onderzoeksalternatieven.

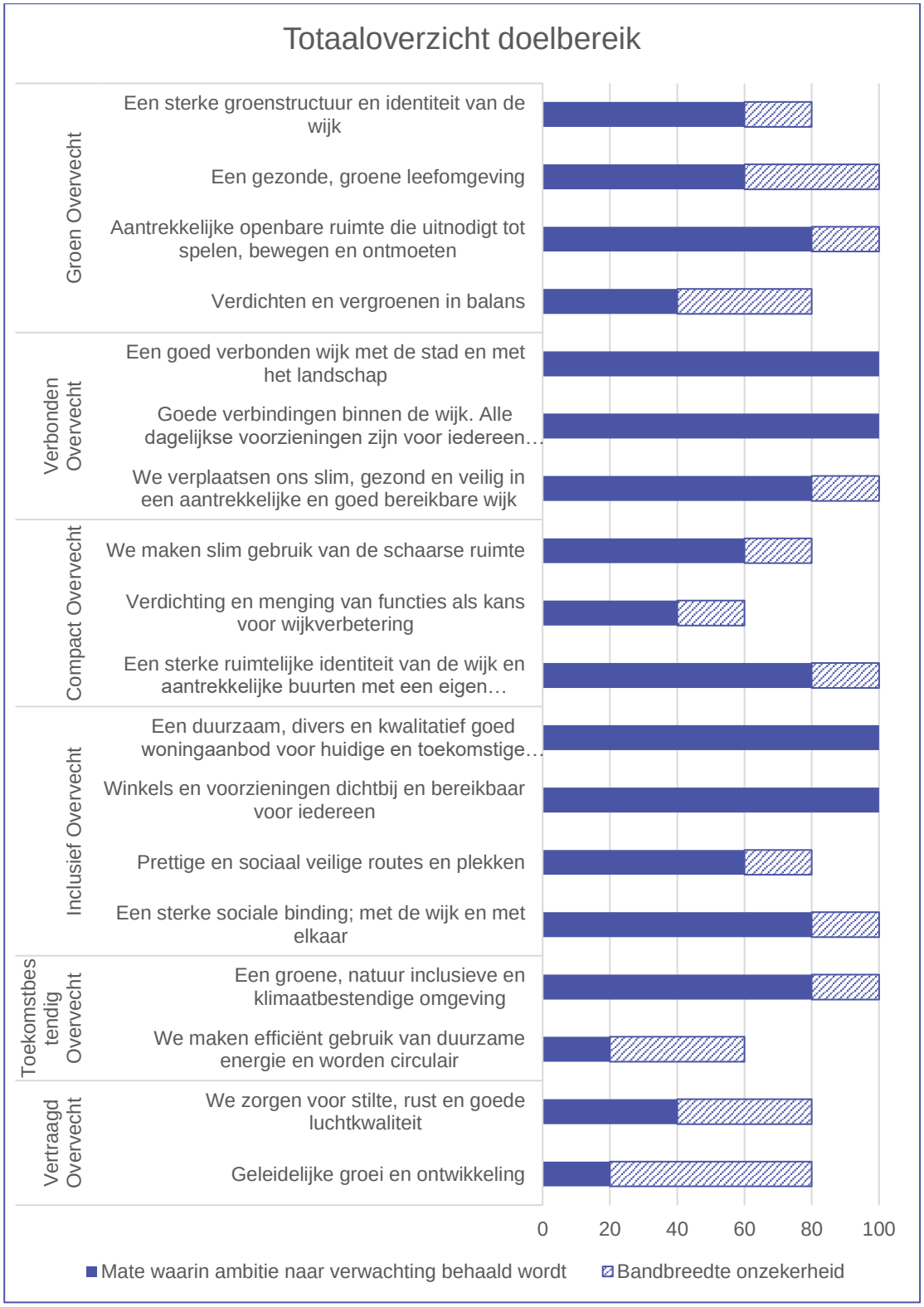
Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De belangrijkste verschillen in effecten zijn:

- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt een groter oppervlak park en landschappelijke verbindingen gerealiseerd. Dit zorgt voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van planten en dieren. In combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.
- De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn.
- De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van minder woningen, maar een groot aandeel van deze woningen komt wel nog steeds op plekken met een hoge geluidsbelasting of potentieel meer risico’s voor omgevingsveiligheid. Voor de thema’s geluid en omgevingsveiligheid verandert de beoordeling ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 daarom niet.

- In de ontwerp-omgevingsvisie wordt er meer groen toegevoegd dan in alternatief 1. De bandbreedte voor de hoeveelheid toe te voegen groen is circa 6,6 ha – 14,6 ha en is afhankelijk van hoeveel parkeerplaatsen uit de woonstraten worden verwijderd.
- Voor de overige thema's is er geen verschil in de effectbeoordeling tussen de ontwerp-omgevingsvisie en alternatief 1.

1.7 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.



Figuur 1.4 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

Tabel 1.2 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
Groen Overvecht	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
	Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
	Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
	Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Wel is het aannemelijk dat hiervoor voldoende kwalitatief groen op andere plekken wordt gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.
Verbonden Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. Met de keuze voor een HOV-as door de wijk zal deze ambitie naar verwachting tot stand komen met de ontwerp-omgevingsvisie.
	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar (“10-minuten-stad”). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
	We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.
Compact Overvecht	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
	Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het mengen van functies kan wel leiden tot overlast van geur en stof en geluidhinder. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
	Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.
Inclusief Overvecht	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
	Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
	Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer 'ogen op straat' zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
	Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.
Toekomstbestendig Overvecht	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogte naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
	We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.
Vertraagd Overvecht	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit.
	Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie

Ambitie-thema	Ambitie	Doelbereik
		beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars, woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.

1.8 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht.

- Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.
- De bestaande vervangingsopgaves in de wijk zijn een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.
- Het is mogelijk om meer bergingscapaciteit in de wijk te realiseren door het vervangen van bestaande duikers. Daarnaast kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging.
- De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit

erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

- Aanbeveling voor het vervolg is om in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van ‘bio based’ materialen.
- Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

2 Inleiding

2.1 Ontwikkeling omgevingsvisie Overvecht

Een omgevingsvisie is de integrale langetermijnvisie van een bestuursorgaan voor de hele fysieke leefomgeving en haar grondgebied. De omgevingsvisie is, onder de Omgevingswet, een verplicht instrument voor het Rijk, provincies en gemeenten.

De gemeente Utrecht heeft gekozen voor een driedelige omgevingsvisie. De omgevingsvisie van de gemeente Utrecht bestaat uit de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties. Het gebiedsbeleid wordt vastgelegd in omgevingsvisies op wijkniveau: hiertoe behoort de omgevingsvisie Overvecht.

De omgevingsvisie Overvecht is sinds eind 2022 in ontwikkeling. In de omgevingsvisie Overvecht komt beleid voor thema's zoals groen, vervoer, verdichting en het klimaat te staan voor alle (bouw)plannen in Overvecht tot 2040.

2.2 Waarom een planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht?

Een milieueffectrapportage (mer)-procedure is een procedure die wordt gevolgd bij de besluitvorming over projecten die mogelijk nadelige effecten kunnen hebben op het milieu. Het doel van de procedure is om de milieueffecten van een project in kaart te brengen en te beoordelen, zodat deze in de besluitvorming kunnen worden meegewogen.

De mer-procedure is verplicht voor bepaalde categorieën van projecten, zoals grootschalige industrie, infrastructuur, en ruimtelijke ontwikkeling. Voor deze projecten moet eerst een milieueffectrapport worden opgesteld, waarin de milieueffecten van het project worden beschreven en beoordeeld. De Omgevingsvisie voor Overvecht wordt kaderstellend voor toekomstige ontwikkelingen met (mogelijke) relevante milieugevolgen en is daardoor plan-mer-plichtig.

De Omgevingswet stelt ook een planmer verplicht voor een omgevingsvisie als deze kaderstellend is voor opvolgende besluiten die op zich zelf mer-beoordelings- of mer-plichtig zijn.

Onderscheid mer en MER
In voorliggend document worden de afkortingen mer en planMER gebruikt. Mer (kleine letters) duidt de procedure van milieueffectrapportage van begin tot einde aan, zoals het onderzoek, zienswijzen en alle bijkomende adviezen. De afkorting MER (hoofdletters en zonder punten ertussen) staat voor het milieueffectrapport, dat is het rapport waarin de effecten op het milieu beschreven staan.

2.3 Beschrijving mer-procedure

Voor de totstandkoming van het planMER is als eerste een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. De NRD beantwoordt de vraag: welke milieueffecten worden in het planMER onderzocht en op welk detailniveau gebeurt dit? De NRD is de eerste stap in de procedure van milieueffectrapportage (mer). De NRD heeft ter inzage gelegen van 28 juli tot en met 15 september. Hierbij zijn vier zienswijzen ingediend, door een omwonende, hoogheemraadschap Stichtse Vecht, Veiligheidsregio Utrecht en de Fietsersbond. De gemeente heeft hiervoor een nota van antwoord opgesteld. Naar aanleiding van de zienswijze van het hoogheemraadschap is ten opzichte van het beoordelingskader in de NRD de indicator waterveiligheid toegevoegd en is de indicator waterkwantiteit en -kwaliteit onderscheiden in twee losse indicatoren.

Na de vaststelling van de NRD zijn de milieueffecten van de omgevingsvisie onderzocht. De uitkomsten van het planMER dienen als input voor opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Wanneer een ontwerp-omgevingsvisie is opgesteld wordt deze samen met het planMER aangeboden aan het college van burgemeester en wethouders (college van B&W). Het planMER wordt na vrijgave door het college van B&W samen met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegd. Dan is er voor eenieder gelegenheid om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd wordt het planMER voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (verder Commissie mer).

2.4 Wisselwerking mer en omgevingsvisie (procesbeschrijving)

Bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie Overvecht wordt het planMER gebruikt om sturing te geven aan de invulling van de omgevingsvisie. De omgevingsvisie wordt opgesteld door een team van de gemeente Utrecht, samen met stedenbouwkundig bureau PosadMaxwan. TAUW stelt met Goudappel het planMER op, dat het team van de gemeente en PosadMaxwan helpt strategische keuzes te maken om de milieueffecten van de omgevingsvisie te minimaliseren.

In het proces wordt gewerkt met twee versies van het planMER. Als eerste wordt een contour-planMER opgesteld. Dit is een eerste versie van het planMER dat het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan inzicht geeft in de milieueffecten van hun strategische keuzes tot dat punt. In het contour-MER worden twee alternatieven voor de omgevingsvisie onderzocht (zie 4.3 Effectbeoordeling omgevingsvisie en alternatieven in het MER). Vervolgens kan door het projectteam van de gemeente en PosadMaxwan aan ‘knoppen’ worden gedraaid, met mogelijk effect op de milieueffecten. Zo kan bijvoorbeeld meer groen worden toegevoegd, of meer worden ingezet op openbaar vervoer om autoverkeer te doen afnemen. De tweede versie van het planMER wordt aangevuld met extra informatie over de referentiesituatie en de nieuwe stand van zaken van de omgevingsvisie. Deze versie vormt de definitieve versie van het planMER.

2.5 Opbouw van dit milieueffectrapport

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van het plangebied: de wijk Overvecht. De wijk wordt beschreven, de belangrijkste functies van de wijk komen aan bod en de historische ontwikkeling van Overvecht wordt toegelicht. Hoofdstuk 3 ligt de omgevingsvisie Overvecht nader toe. De voorgenomen activiteit wordt puntsgewijs toegelicht, de uitgangspunten worden

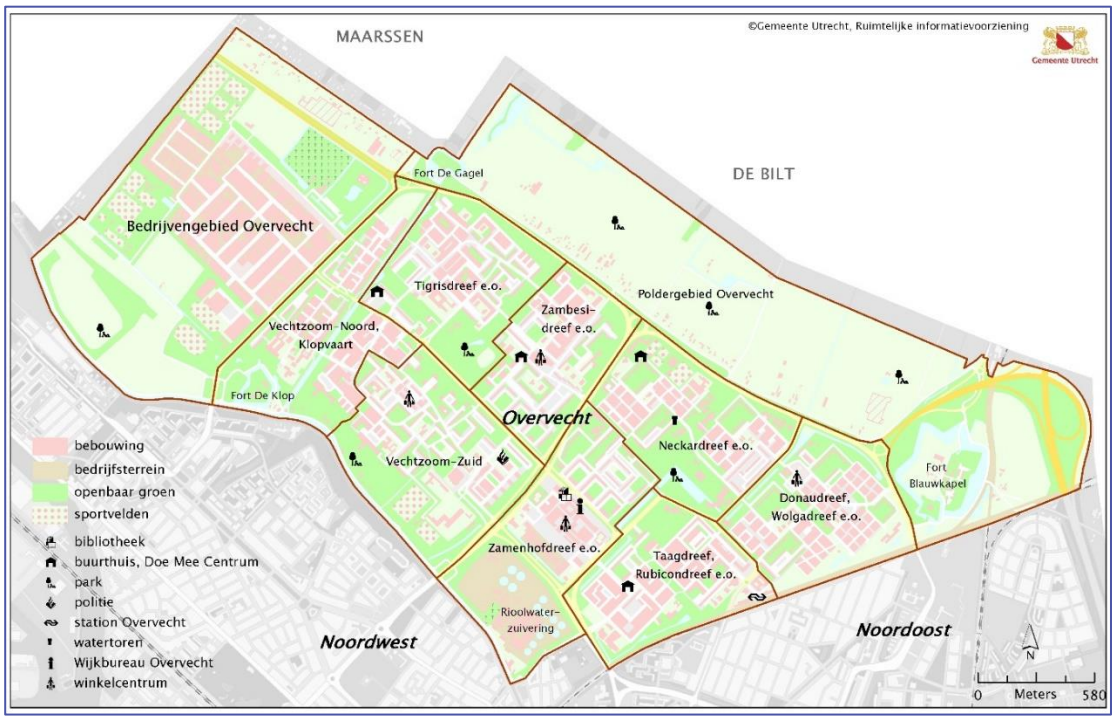
beschreven en er wordt een overzicht gegeven van het relevant beleids- en wettelijk kader. Hoofdstuk 4 gaat in op de methodiek van het planMER. Hier komen de onderzoeksthema's aan bod, wordt toegelicht wat in het planMER beoordeeld wordt (de referentiesituatie en de effecten van de omgevingsvisie) en wordt de beoordelingswijze uitgelegd. In hoofdstuk 5 worden vervolgens de milieueffecten beoordeeld. Hierna wordt in hoofdstuk 6 het doelbereik van de ambities in de omgevingsvisie beoordeeld. In hoofdstuk 7 komen de conclusies van de beoordeling op milieueffecten en doelbereik aan bod. Ten slotte worden in hoofdstuk 8 de leemten in kennis en aanzet voor monitoring en evaluatie behandeld.

3 Omschrijving Overvecht

In dit hoofdstuk wordt een omschrijving van de wijk Overvecht gegeven. Hierbij wordt in paragraaf 2.1 ingegaan op de ligging van het gebied. Vervolgens worden in paragraaf 2.2 de belangrijkste functies in de wijk beschreven. Ten slotte wordt in paragraaf 2.3 de historische ontwikkeling van de wijk omschreven.

3.1 Ligging van het plangebied

Het plangebied van de Omgevingsvisie Overvecht is de wijk Overvecht. Overvecht is een groene, ruim opgezette naoorlogse wijk met relatief veel gestapelde bebouwing en biedt veel voorzieningen: zo zijn er meerdere parken, een groot wijkwinkelcentrum, een bedrijventerrein, een bibliotheek en een treinstation. Ook een deel van het recreatiegebied Noorderpark behoort tot het plangebied. Onderstaand kaartbeeld geeft een overzicht van de wijk.



Figuur 3.1 Kaart van Overvecht

Het studiegebied is het gebied waar effecten van de voorgenomen ontwikkelingen kunnen optreden. Dit betreft het plangebied én de omgeving daarvan. Het is afhankelijk van het milieuaspect tot hoever de grenzen van het studiegebied reiken. In de milieuonderzoeken die worden uitgevoerd ten behoeve van het planMER is per milieuthema het studiegebied bepaald.

3.2 Belangrijkste functies van de wijk

Station Utrecht Overvecht

In Overvecht-Zuid ligt station Utrecht Overvecht. Station Utrecht Overvecht opende in 1968 en is in 1992 volledig vernieuwd, waarbij onder andere het spoor werd verdubbeld. Het station ligt op het tracé Utrecht-Zwolle en is een belangrijke verbinding richting het centrum van Utrecht. Dagelijks maken 6.472 reizigers gebruik van het station (2022)[1]. Het station wordt ontsloten door vier stadsbussen (1, 6, 11 en 30), een streekbus (122) en een nachtbus (N20). Het station is daarmee goed bereikbaar voor de wijk.

Winkelcentrum Overvecht Centrum
In 1970 opende winkelcentrum Overvecht Centrum. Dit winkelcentrum is sindsdien meerdere malen gerenoveerd en uitgebreid. Anno 2023 is Overvecht Centrum een belangrijk voorzieningencentrum in de wijk, met vele winkels en een bibliotheek, dat ook wel het ‘derde centrum van de stad’ genoemd wordt. Het winkelcentrum ligt in Overvecht-Zuid en is goed bereikbaar met de auto. Anderzijds is het winkelcentrum verouderd, erg versteend en heeft het geen goed imago[2].

Rioolwaterzuiveringsinstallatie
De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is in verschillende fases gebouwd. De originele installatie is gebouwd in de jaren '30 van de vorige eeuw en was gelegen aan de Vecht in de buurt van de Oudegracht. In de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw werd de installatie uitgebreid en gemoderniseerd, en verhuisde naar de huidige locatie aan de Brailledreef . In de jaren '90 van de vorige eeuw werd de installatie opnieuw uitgebreid en gemoderniseerd om te voldoen aan de toenemende eisen op het gebied van waterzuivering en milieubescherming.

In 2019 is een nieuwe installatie opgeleverd die het werk van de oude zuivering heeft overgenomen. Dagelijks wordt hier zo’n 65 miljoen liter afvalwater gezuiverd. In 2021 is gestart met de sloop van de oude installatie in het zuidoostelijke deel van het terrein. De sloop is inmiddels afgerond. Ook wordt op de locatie van de oude installatie een warmtepomp gebouwd[3]. Het relatief warme gezuiverde afvalwater kan zo opnieuw gebruikt worden voor de levering aan het warmtenet in Utrecht.

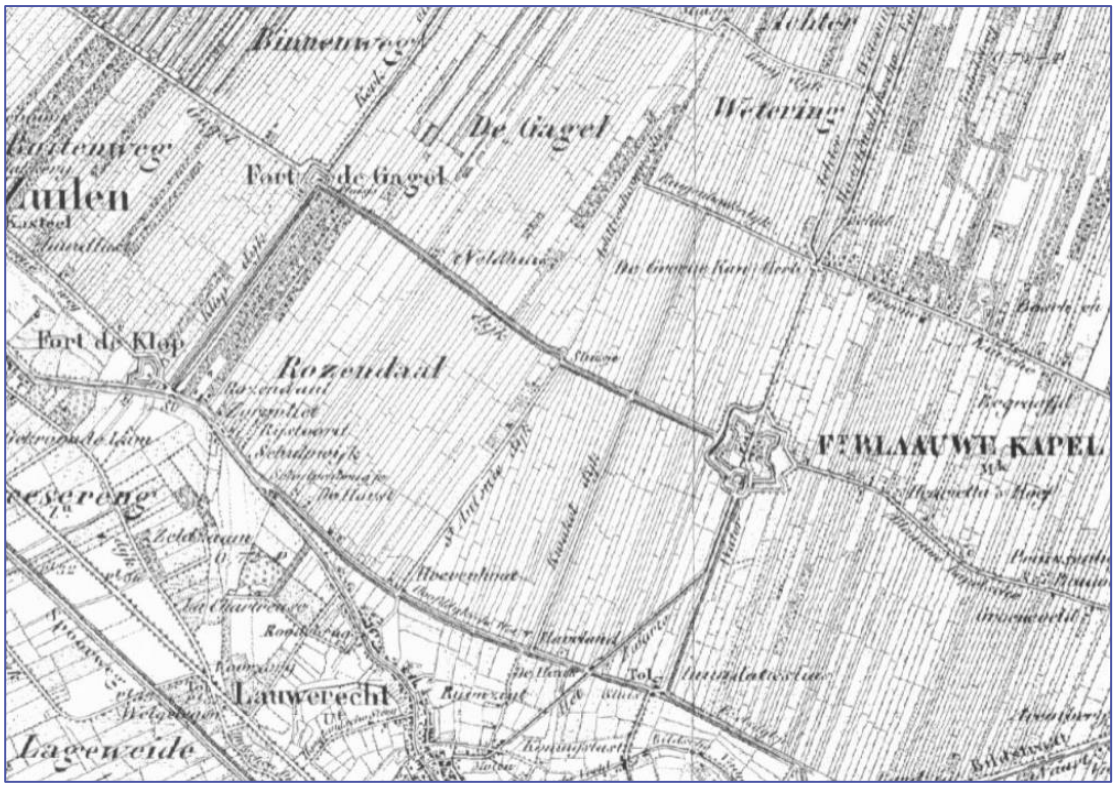
Bedrijvengebied Overvecht
In de jaren ’60 en ’70 werd in het noordwesten van Overvecht Bedrijvengebied Overvecht aangelegd. In de jaren ’90 is dit uitgebreid. Anno 2023 bestaat dit bedrijventerrein grotendeels uit bedrijfshallen met showrooms en kantoren. Het bedrijventerrein wordt omgeven door sportvelden, de ijs- en atletiekbaan, begraafplaats Daelwijck en een groot groen gebied aan de Vecht waar ook het rijksmonument Toernooiveld Zuilen deel van uitmaakt.

Bedrijvengebied Overvecht kent verschillende namen in openbare documenten: Nieuw Overvecht, Bedrijventerrein Overvecht, Bedrijvengebied Overvecht, enzovoorts. In dit planMER zal naar het gebied worden gerefereerd met de naam Bedrijvengebied Overvecht.

[1] Dashboard Reizigersgedrag 2022: Utrecht Overvecht
[2] Gebiedsopgave voor Overvecht Centrum: terugblik en samenvatting (2022)
[3] Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden: Start bouw grootste warmtepomp van Nederland (2022)

3.3 Historische ontwikkeling

De geschiedenis van de wijk Overvecht gaat terug tot de middeleeuwen. Het gebied dat nu bekend staat als Overvecht was oorspronkelijk een uitgestrekt veengebied met een aantal kleine dorpjes en boerderijen. In de 12e eeuw werden er dijken aangelegd om het gebied te beschermen tegen overstromingen van de rivier de Vecht. Aan de ligging ten opzichte van de Vecht dankt de wijk ook zijn naam. Tussen 1818 en 1821 werden, in wat nu Overvecht heet, drie forten gebouwd als onderdeel van de Hollandsche Waterlinie: Fort de Gagel, Fort aan de Klop en Fort Blauwkapel. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is Unesco werelderfgoed (zie figuur 2.3).

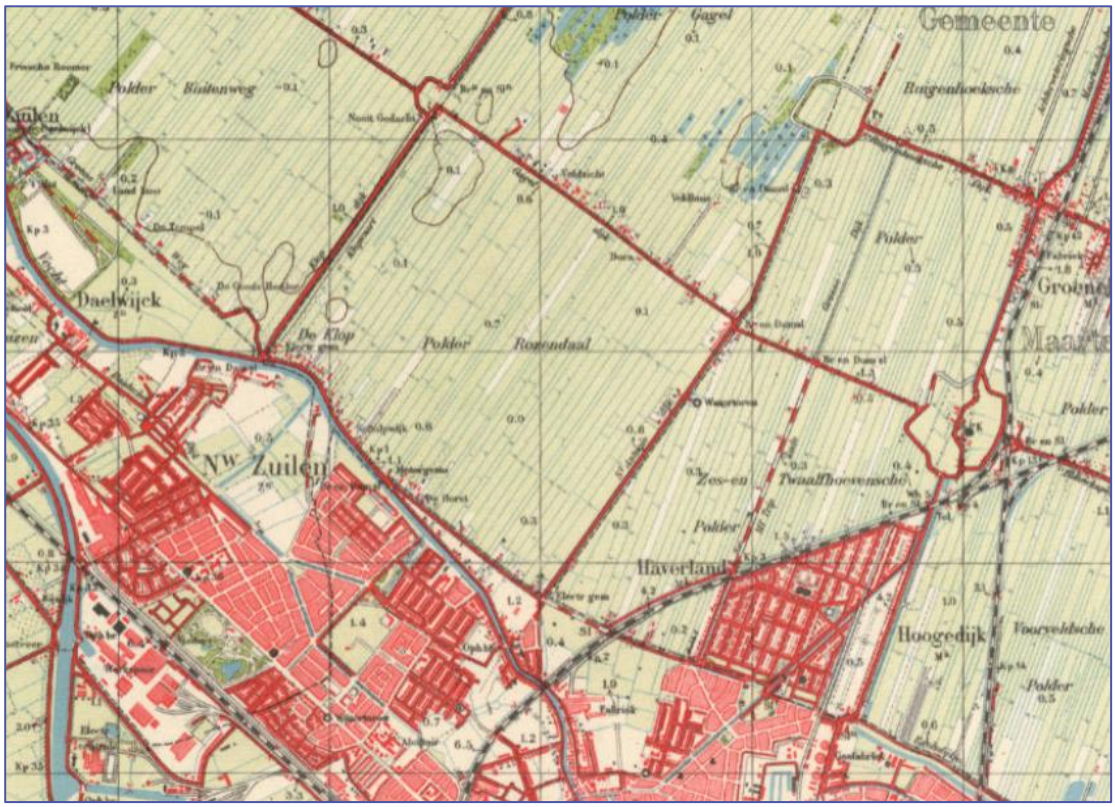


Figuur 3.2 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1850 (bron: Topotijdreis)



Figuur 3.3 Nieuwe Hollandsche Waterline (bron: Fort aan de Klop)

Na een gemeentelijke herindeling gingen de gronden, nu bekend als Overvecht, over van de voormalige gemeenten Maartensdijk, Achttienhoven en Westbroek naar Utrecht. In 1961, ten tijde van grote woningnood in Nederland, werd besloten om deze gronden, die werden gebruikt als weiland, te transformeren tot een woonwijk. De 800 hectare die Overvecht beslaat werd voor 420 hectare gebruikt voor de bouw van woningen voor 45.000 mensen.

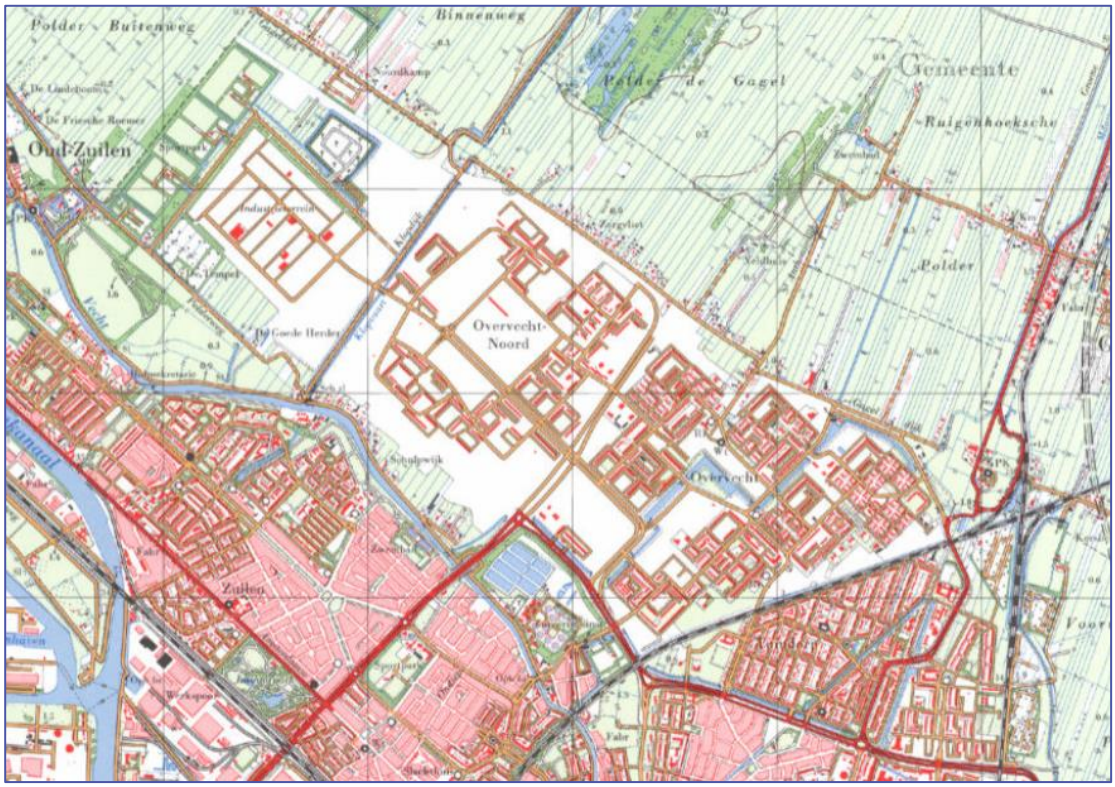


Figuur 3.4 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1950 (bron: Topotijdreis)

Overvecht werd in verschillende delen ontwikkeld. De buurten in Overvecht-Zuid dateren uit het begin van de jaren ’60 en zijn gelegen in een groen raamwerk. Er zijn van oorsprong acht verschillende woonbuurten (de 'stempels'), met een variatie aan typen woningen: grondgebonden laagbouw met koopwoningen of sociale woningbouw, middelhoogbouw met vooral koop en vrije sector huur en hoogbouw met vooral sociale woningbouw. Overvecht-Zuid bestaat uit vier buurten: Taagdreef/Rubicondreef, Zamenhofdreef en omgeving, Donaudreef/Wolgadreef, en Neckardreef en omgeving.

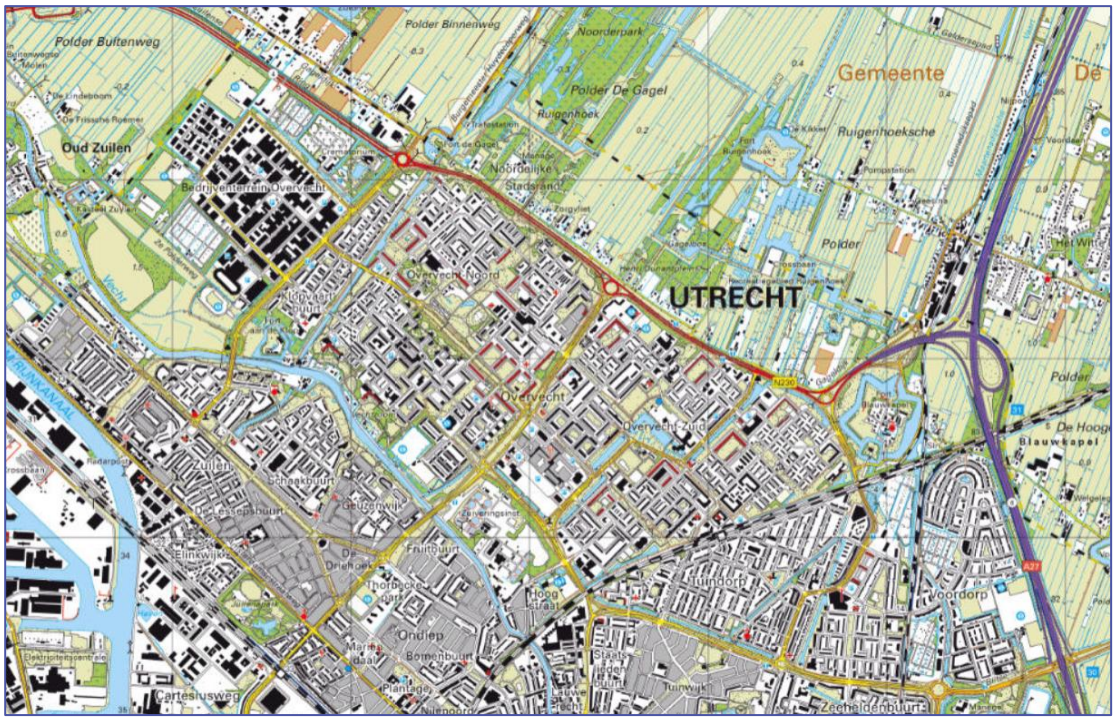
Overvecht-Noord is enkele jaren jonger dan Overvecht-Zuid. Overvecht-Noord is grotendeels gerealiseerd aan het einde van jaren ’60. Er zijn buurten met relatief veel middelhoogbouw. De hoogbouw bevindt zich vooral langs de grote infrastructuur. Daarachter liggen buurten met laagbouw. Een groot deel van de middelhoogbouw, evenals de hoogbouw is sociale woningbouw.

In Overvecht-Noord zijn voorzieningen op wijkniveau aanwezig. Tevens ligt in Overvecht-Noord zwembad de Kwakel, één van vier Utrechtse zwembaden.



Figuur 3.5 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 1970 (bron: Topotijdreis)

In de jaren ’80 werden op verschillende plekken in de wijk woningen bijgebouwd. Toentertijd werden met name grondgebonden eengezinswoningen gerealiseerd, in tegenstelling tot de jaren ’60 en ‘70. Vanaf de jaren ’80 kreeg Overvecht te maken met een imagoprobleem: er was veel media-aandacht voor de criminaliteit in de wijk. Ook stond Overvecht in 2007 op de lijst van minister Ella Vogelaar van Wonen, Wijken en Integratie. Op deze lijst stonden veertig wijken die een stapeling van sociale, fysieke en economische problemen kende. Vanaf 2010, na het vijftigjarig jubileum van de wijk, zijn er vele renovatiewerkzaamheden en nieuwbouwprojecten in Overvecht gestart om de sociaaleconomische situatie en gezondheid van bewoners in de wijk te verbeteren.



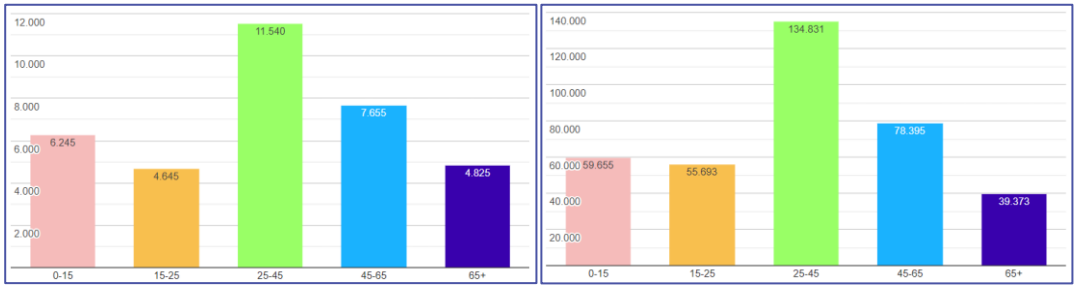
Figuur 3.6 Topografische kaart van Overvecht uit het jaar 2023 (bron: Topotijdreis)

3.4 Overvecht anno 2023

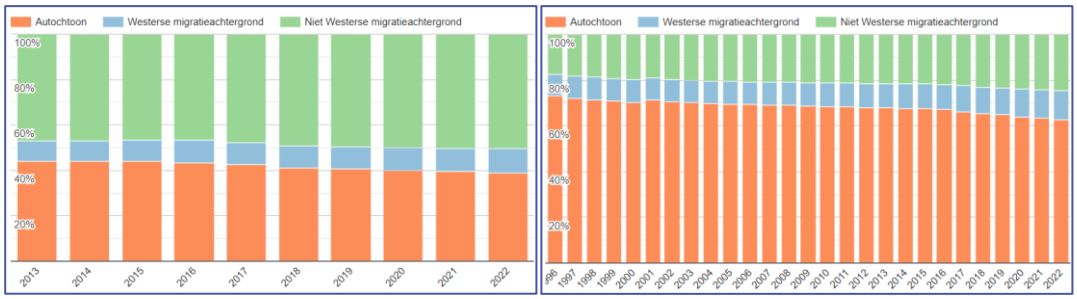
Om een beeld te krijgen van Overvecht anno 2023 wordt een beeld gegeven van verschillende aspecten van de wijk. Veelal komen deze ook aan bod in de omschrijving van de referentiesituatie van de effectbeoordeling (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Om de omschrijving van de wijk compleet te maken wordt dit ook hier toegelicht.

3.4.1 Bewoners

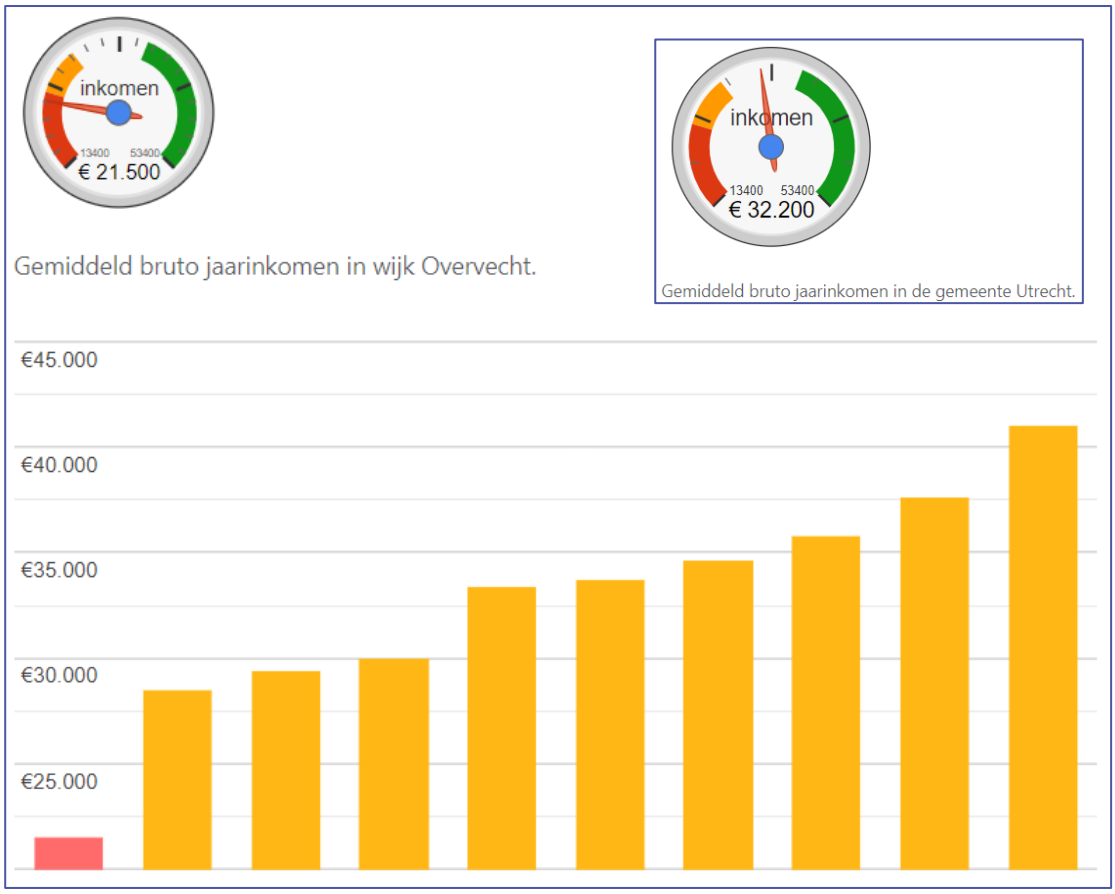
Om een beeld te krijgen van de bewoners van Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de inwoneraantallen, de leeftijdsopbouw van de bewoners, migratieachtergrond, het gemiddelde inkomen in de wijk, opleidingsniveau en enkele gezondheidsaspecten die ook in het planMER aan bod komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



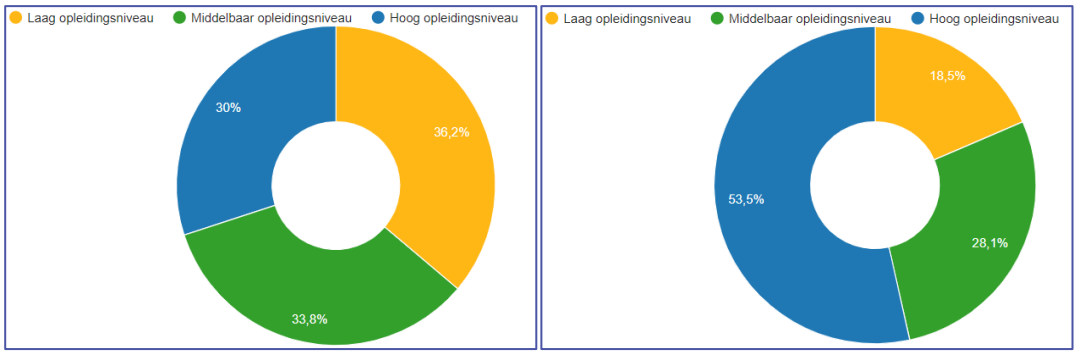
Figuur 3.7 Bevolking Overvecht naar leeftijdsgroepen (links Overvecht, rechts Utrecht)



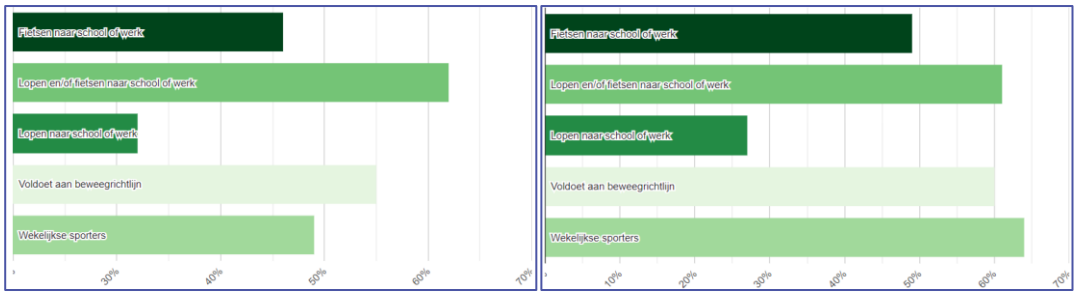
Figuur 3.8 Verhouding autochtone bevolking en bevolking met migratieachtergrond (links Overvecht, rechts Utrecht)



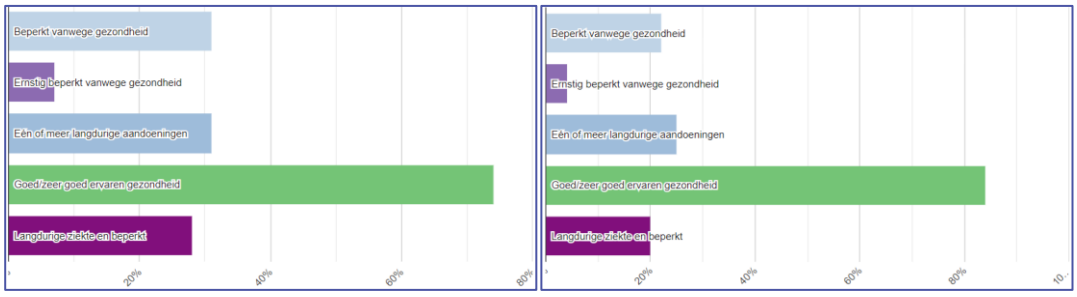
Figuur 3.9 Gemiddeld bruto jaarinkomen Overvecht vergeleken met andere wijken in Utrecht (Overvecht is rood)



Figuur 3.10 Opleidingsniveau van inwoners (links Overvecht, rechts Utrecht)



Figuur 3.11 Sporten en bewegen in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)



Figuur 3.12 Lichamelijke gezondheid in Overvecht (links) en Utrecht (rechts) (bron: Gezondheidsmonitor RIVM)

Kijkend naar bovenstaande grafieken kan Overvecht omschreven worden als een wijk die qua leeftijdsopbouw erg lijkt op de rest van de gemeente Utrecht. De grootste afwijking zit in het lagere percentage 65-plussers en een groter aandeel in de categorie 45 tot 65 jaar oud. Overvecht wordt gekenmerkt door een hoog aandeel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond. Een groot deel hiervan (38,9%) heeft een Marokkaanse achtergrond.

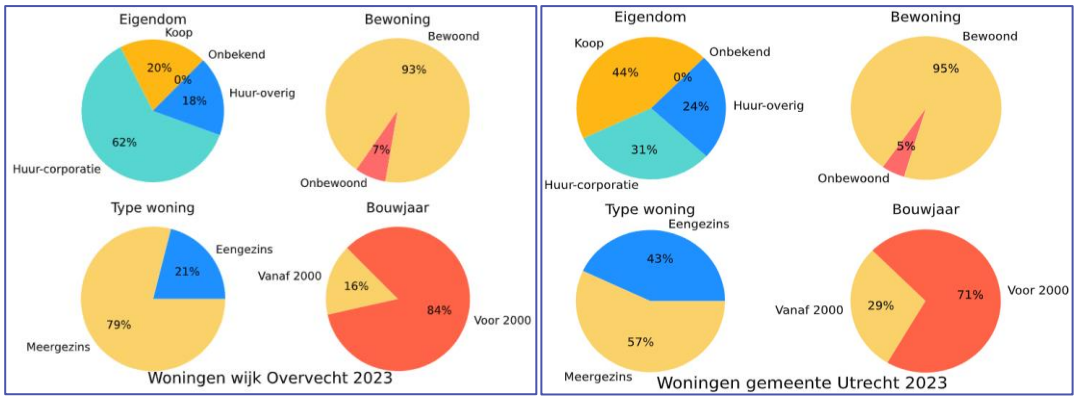
Qua inkomen blijft Overvecht achter op de rest van Utrecht. Het gemiddeld bruto jaarinkomen ligt ruim 7.000 euro lager dan de eerstvolgende wijk (Zuidwest) en ruim 10.000 euro op het gemiddelde bruto inkomen in Utrecht. Ook zijn inwoners van de Overvecht minder vaak hoogopgeleid dan gemiddeld in Utrecht.

Wanneer wordt gekeken naar statistieken over sporten en bewegen valt op dat een relatief klein deel van de inwoners van Overvecht wekelijks sport – een verschil van bijna 20% op het

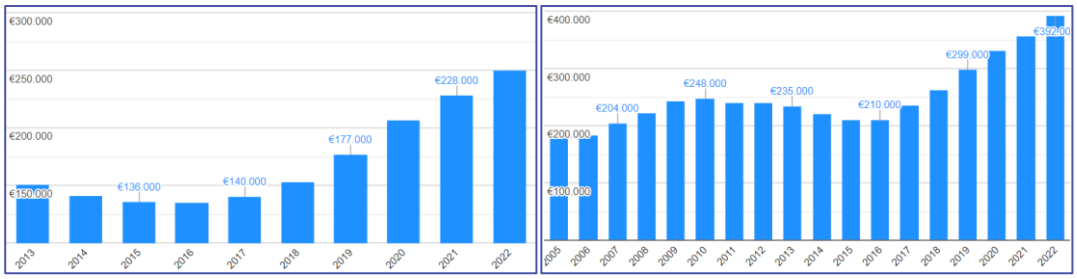
gemiddelde in Utrecht. Ook voldoet een kleiner aandeel van de bewoners van Overvecht aan de beweegrichtlijn. Daarnaast is een relatief groot deel van de inwoners van Overvecht (ernstig) beperkt vanwege de gezondheid of langdurig ziek.

3.4.2 Bebouwing

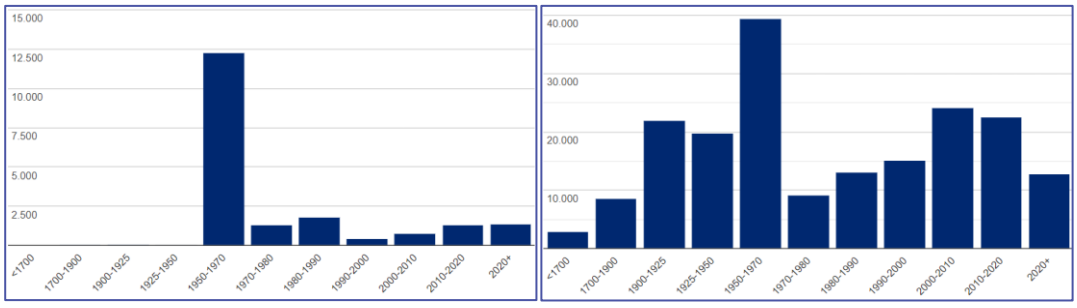
Om een beeld te krijgen van de bebouwing in Overvecht wordt in dit onderdeel gekeken naar de woningkenmerken, de gemiddelde WOZ-waarde en de bouwperiode van de woningen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van openbare bronnen.



Figuur 3.13 Woningkenmerken (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.14 Gemiddelde WOZ-waarde (rechts Overvecht, links Utrecht)



Figuur 3.15 Bouwperiode van panden

Als wordt gekeken naar de eigendomssituatie van woningen vallen grote verschillen op tussen Overvecht en de gemeente Utrecht. Zo is het aandeel huur-corporatie in Overvecht veel hoger

dan gemiddeld in de gemeente en is de koopsector relatief klein. Ook het verschil in woningtypologie valt op. In Overvecht betreft slechts een relatief klein deel van het woningaanbod eengezinswoningen. Ook loopt de WOZ-waarde van woningen in Overvecht achter op de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in de gemeente.

Zoals eerder beschreven is Overvecht een relatief jonge wijk, die grotendeels tussen 1950 en 1970 is aangelegd. Daarna is in beperkte mate bijgebouwd. De bouw van Overvecht tussen 1950 en 1970 speelde een belangrijke rol in de toename van woningen in Utrecht in die periode. De sterke piek die in de gemeente te zien is in die periode is voor ruim een kwart het gevolg van de aanleg van Overvecht.

3.4.3 Bereikbaarheid

Overvecht wordt gekenmerkt door een zeer goede autobereikbaarheid. Ten tijde van de aanleg van de wijk werd de auto steeds dominanter in het straatbeeld, waardoor een groot deel van de infrastructuur op de auto is afgestemd. Dit betekent dat brede, rechthoekige lanen het straatbeeld domineren aan de randen van de buurten. In het noorden wordt de wijk ontsloten door de N230, welke toegang geeft tot de A27 in het oosten en A2 in het westen.

Ook met het OV is de wijk goed bereikbaar. Station Utrecht Overvecht wordt meermaals per uur aangedaan door sprinters uit de richting van Utrecht Centraal en Bilthoven. Als eerder benoemd rijden zes bussen door de wijk: stadsbussen 1, 6, 11 en 30, streekbus 122 en nachtbus N20.

4 Toelichting omgevingsvisie Overvecht

Voor het opstellen van de omgevingsvisie zijn verschillende stappen doorlopen. In dit hoofdstuk wordt hierbij stilgestaan, om grip te krijgen op het totstandkomingsproces van de omgevingsvisie. Hierbij wordt gekeken naar het beleids- en wettelijk kader waarin de omgevingsvisie is opgesteld, de startnotitie die voor de omgevingsvisie is opgesteld, de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie Overvecht en hoe participatie heeft plaatsgevonden. Ten slotte wordt het masterplan Overvecht Centrum toegelicht, dat parallel aan de omgevingsvisie Overvecht wordt opgesteld.

4.1 Beleids- en wettelijk kader

Op Europees, rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau zijn er diverse (beleids)kaders die relevant zijn voor de ontwikkeling van de omgevingsvisie, en waarmee de omgevingsvisie rekening heeft te houden. Per milieuthema is het meest relevante beleid in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 5 beschreven. Verder zijn de beleidskaders benoemd in bijlage 1.

4.2 Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

De voorgenomen activiteit waarvoor het planMER wordt opgesteld is de Omgevingsvisie Overvecht. In deze Omgevingsvisie komen verschillende concrete doelen aan bod, die benoemd worden in de Startnotitie Omgevingsvisie Overvecht van de gemeente Utrecht. Deze doelstellingen, te vinden onder ‘Opgaven en programma voor Overvecht uit de RSU 2040’, zijn opgedeeld in programma’s voor werken, wonen, groen en voorzieningen. Dit programma komt in deze paragraaf aan bod.

Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid.
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieve broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies.
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3.000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht.

Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1.800 woningen in Overvecht.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5.000 woningen. Waaronder Winkelcentrum 2.000, Stationsgebied 1.000, Overvecht Zuid 500, Overvecht Noord 1.500.

Groen

- Uitbreiding Noorderpark (circa 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (circa 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare).

Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden).
- Onderwijs: Zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht.
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex.
- Cultuur: Zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht.



Figuur 4.1 Kaartbeeld Overvecht uit de Startnotitie omgevingsvisie Overvecht

4.3 Uitgangspunten omgevingsvisie Overvecht

Na het opstellen van de startnotitie heeft de gemeente Utrecht een notitie opgesteld met daarin uitgangspunten voor de omgevingsvisie Overvecht. De gemeente Utrecht stoelt de uitgangspunten onder meer op bestaand Utrechts beleid, dit betreft:

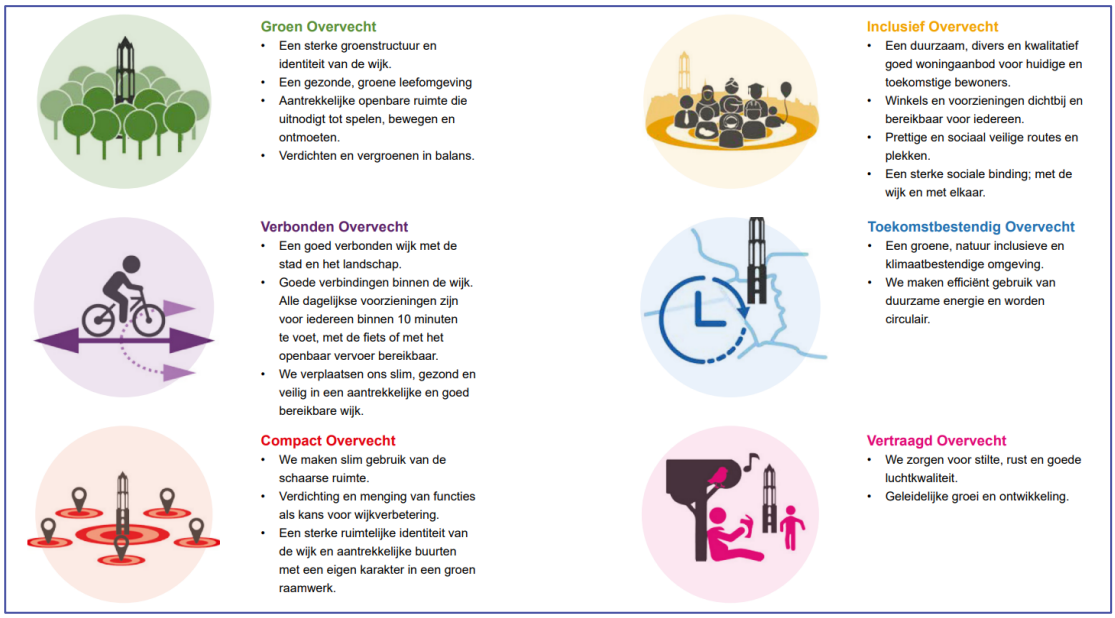
- Omgevingsvisie Utrecht met de koersdocumenten;
  - de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
  - het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen, en
  - het volksgezondheidsbeleid 2019-2023
- Ambitiedocument en actieprogramma ‘Samen voor Overvecht’ (2019)
- Woonvisie: ‘Utrecht beter in balans‘ (2019)
- Economische Agenda Utrecht 2012-2018
- Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021
- Mobiliteitsplan 2040 (2021)

- Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012 (2012)
- Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden (2007)
- Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 (2018)
- Visie Klimaatadaptatie (2022)
- Visie Water & Riolering (2022)
- Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020)
- Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid 2019-2023 (2019)

De uitgangspuntennotitie benoemt daarnaast aanvullende opdrachten waar de omgevingsvisie aan moet voldoen.

- De kwalitatieve en kwantitatieve invulling van de woningopgave voor Overvecht inclusief bijzondere woonconcepten zoals bijvoorbeeld wooncoöperaties en woonvormen voor ouderen en studenten
- De uitwerking van de mobiliteitstransitie waaronder de toekomstige HOV-verbinding
- De manier waarop we structuur en de kwaliteit van het groen en de openbare ruimte kunnen versterken in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteitsstructuur
- De manier waarop de toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht
- De manier waarop in de ontwikkeling van Overvecht rekening gehouden wordt met en maatregelen genomen worden voor het tegengaan van de biodiversiteits- en klimaatcrisis

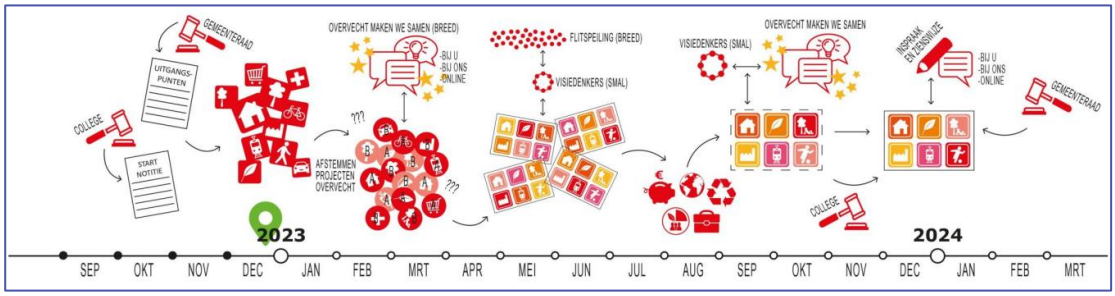
Naast het beleid waarop de omgevingsvisie gestoeld is en de deelopdrachten die zijn meegegeven, zijn ook de ambities voor de omgevingsvisie toegelicht. De ambities in de omgevingsvisie zijn op hoofdlijnen ingedeeld in zes thema’s. Deze thema’s heten ook wel stadsprofielen. Er zit er geen verschil tussen de ambities in de uitgangspuntennotitie en de omgevingsvisie. Wel werkt de omgevingsvisie de manier waarop de ambities gehaald worden verder uit.



Figuur 4.2 Ambities voor de omgevingsvisie uit de uitgangspuntennotitie

4.4 Participatie

Voor de totstandkoming van de omgevingsvisie zijn twee inspraakmomenten geweest, rond mei 2023 en oktober 2023. Dit participatietraject is uitgevoerd onder de naam ‘Overvecht maken we samen’. Onderstaande figuur uit de uitgangspuntennotitie geeft een overzicht van het proces en wanneer participatie heeft plaatsgevonden.



Figuur 4.3 Tijdlijn van het proces dat de omgevingsvisie heeft doorlopen en participatie

4.5 Masterplan Overvecht Centrum

Parallel aan de omgevingsvisie Overvecht werkt de gemeente Utrecht aan het masterplan Overvecht Centrum. Het masterplan is een ruimtelijk functioneel én sociaal toekomstkader voor het gebied. Het geeft vorm aan de gemeenschappelijke doelen en de gebiedsopgave en brengt samenhang tussen verschillende projecten en acties in het gebied. Het document legt vast wat moet en laat vrij wat kan. De ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van een gebiedsontwikkeling worden in het masterplan uitgewerkt. Het masterplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld.

De omgevingsvisie Overvecht gaat ook uit van een herontwikkeling van Overvecht Centrum, maar in het masterplan worden de ruimtelijke en programmatische mogelijkheden van de gebiedsontwikkeling concreter uitgewerkt.

In 2023 is een mer-procedure gestart voor masterplan Overvecht Centrum. Van 3 februari – 17 maart heeft de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) voor masterplan Overvecht Centrum ter inzage gelegen en heeft eenieder hier een zienswijze op kunnen indienen. In verband met de ruimtelijke samenhang tussen de omgevingsvisie en het masterplan is besloten om de mer-procedure en het MER-rapport voor Overvecht Centrum samen te voegen met de mer-procedure voor de omgevingsvisie Overvecht. In een aanvulling op dit planMER worden de effecten van masterplan Overvecht Centrum beschreven.

5 Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksthema's van het planMER uiteengezet. Hierbij wordt per thema gekeken naar de indicatoren, beoordelingsparameters en het type onderzoek dat is uitgevoerd. Vervolgens wordt uitgelicht wat de referentiesituatie inhoudt en welke raakvlakprojecten de omgevingsvisie kent. In paragraaf 4.3 worden de onderzoeksalternatieven van het planMER toegelicht. Ten slotte worden in paragraaf 4.4 en 4.5 de beoordelingswijze van de milieueffecten en het doelbereik toegelicht.

5.1 Onderzoeksthema's

In deze paragraaf worden de in het planMER onderzochte thema's toegelicht. Het beoordelingskader is in afstemming met de gemeente Utrecht opgesteld. Dit heeft vervolgens ter inzage gelegen, zodat belanghebbenden input konden leveren. Hierop zijn enkele aanvullingen gedaan aan het beoordelingskader. In paragraaf 4.1.2 wordt kort stilgestaan bij niet verder beschouwde thema's.

5.1.1 Beschouwde thema's

In tabel 5.1 is het beoordelingskader voor dit planMER opgenomen. Het beoordelingskader geeft aan op welke manier de effecten van de omgevingsvisie in beeld worden gebracht. In de tabel zijn alle thema's opgenomen die in dit planMER worden behandeld, in de eerste kolom. In de tweede kolom is aangegeven welke indicatoren per thema in beeld worden gebracht. In de derde kolom is voor iedere indicator de beoordelingsparameter opgenomen. Met de beoordelingsparameter wordt de mate waarin het effect optreedt gemeten.

Tabel 5.1 Beoordelingskader planMER omgevingsvisie Overvecht

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van verkeer	Kwantitatief
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	Kwantitatief
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	Kwantitatief
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	Kwalitatief
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Kwalitatief

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Kwalitatief
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Kwalitatief
Luchtkwaliteit	*Luchtkwaliteit*	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Kwalitatief
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Kwalitatief
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Kwantitatief
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Kwalitatief
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	Kwalitatief
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	Kwalitatief
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Kwalitatief en kwantitatief
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Kwalitatief
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	Kwalitatief
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	Kwalitatief
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Kwalitatief
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit en oppervlaktewater	Kwalitatief
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	Kwalitatief

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Type onderzoek
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	Kwalitatief
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	Kwalitatief
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	Kwalitatief
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	Kwalitatief
Omgevingsveiligheid	Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Kwalitatief
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	Kwalitatief
		Identiteit	Kwalitatief
		Herkenbaarheid	Kwalitatief
	Gebruikswaarde	Samenhang	Kwalitatief
		Diversiteit aan functies en aanbod	Kwalitatief
		Bruikbaarheid	Kwalitatief
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	Kwalitatief
		Totaal energieverbruik	Kwalitatief
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	Kwalitatief
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	Kwalitatief
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	Kwalitatief
		Openbaar vervoer	Kwalitatief
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Kwalitatief
		Verduurzamen woningen	Kwalitatief

5.1.2 Niet verder beschouwde thema's

Naast wateroverlast, hitte en droogte is overstromingsrisico een indicator die soms wordt beoordeeld in het kader van klimaatadaptatie. Gezien het geringe risico voor overstromingen in Overvecht is dit niet als indicator opgenomen in dit MER.

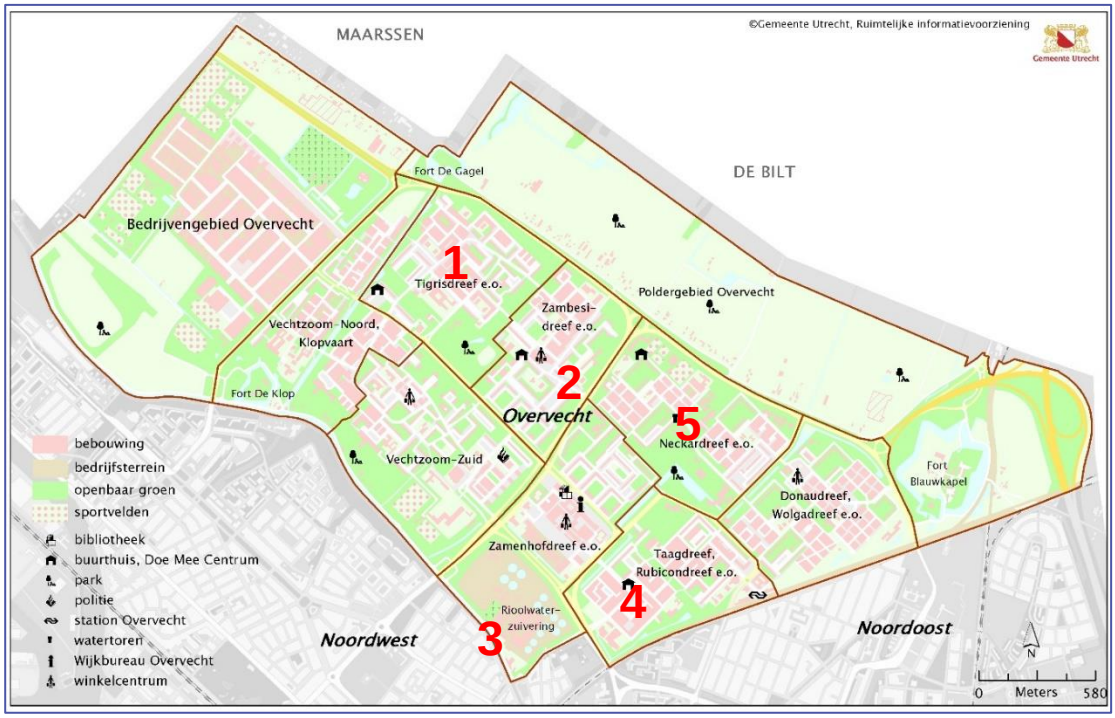
Ook geur is niet meegenomen als indicator in het MER. De RWZI, gelegen in het zuidoosten van Overvecht, is een potentiële bron van geuroverlast. In de vormvrije mer-beoordeling voor bestemmingsplan NPD-strook, Overvecht (onherroepelijk vastgesteld op 7 juni 2018) is echter opgenomen dat op basis van onderzoek van onderzoeksbureau BP Sight geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht voor de woningbouw op die locatie in Overvecht

Centrum. Voor de ontwikkelingen die de Omgevingsvisie Overvecht mogelijk maakt wordt dit ook zo verwacht.

5.2 Referentiesituatie

In het planMER worden de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie: de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. In de referentiesituatie wordt de huidige situatie van het plangebied en omgeving beschreven en wordt aangegeven wat de zogenaamde autonome ontwikkelingen zijn. Voor het planMER is concreet gekozen voor projecten die in 2030 gerealiseerd zijn als autonome ontwikkelingen. Dit betreft de onderstaande ontwikkelingen, die zijn gebaseerd op de kaart met ruimtelijke projecten van de gemeente Utrecht. Deze ontwikkelingen zijn ook meegenomen als autonome ontwikkelingen in de verkeersberekeningen voor dit planMER.

1. Indusdreef 5 – 344 woningen
2. Ivoordreef – 354 woningen
3. Jagerskade 13/15 – 67 woningen
4. Camera Obscuradreef – 181 woningen
5. Watertoren – 4 woningen



Figuur 5.1 Autonome ontwikkelingen op de kaart

5.3 Onderzoeksalternatieven in het MER

Voor het planMER voor de omgevingsvisie van Overvecht zijn twee alternatieven onderzocht. In beide alternatieven worden 7.000 nieuwe woningen gerealiseerd. Door hetzelfde aantal woningen

voor beide onderzoeksalternatieven te hanteren, kan het effect van het verdichtingsmodel goed getoetst worden.

Beide onderzoeksalternatieven komen voort uit de opgaven en ambities geformuleerd in de Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht. De basis voor de omgevingsvisie wordt gevormd door de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040. In de RSU is voor Overvecht een ondergrens vastgesteld van 5.000 woningen. Gezien het woningtekort in de regio en de gemeente Utrecht is in dit planMER onderzocht wat de milieu-/omgevingseffecten zijn indien meer woningen gerealiseerd worden. De beschikbare ruimte in Overvecht zou het mogelijk maken om, bovenop de 5.000 woningen die de RSU voorschrijft, nog 2.000 extra woningen te realiseren. Daarom is ervoor gekozen om in het planMER in beide alternatieven uit te gaan van 7.000 woningen.

Binnen beide alternatieven zullen woningen gesloopt moeten worden om aan de verdichtingsopgave tegemoet te komen. Voor beide alternatieven geldt dat er, conform de Uitgangspuntennotitie, zo min mogelijk woningen gesloopt dienen te worden. Voor veel van de woningen geldt dat deze bouwkundig nog in goede staat zijn (mits wordt gerenoveerd in het kader van verduurzaming) en dat er vanuit sociaaleconomisch oogpunt of ruimtelijke kwaliteit onvoldoende aanleiding is om te kiezen voor sloop. Voor beide alternatieven geldt daarom dat een goede onderbouwing voor eventuele sloop nodig is, op basis van de volgende criteria:

1. Sloop kan significant bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk
2. Sloop maakt het mogelijk serieus te verdichten op de gesloopte locatie

Sloop gebeurt bij voorkeur alleen op locaties met optimale OV-bereikbaarheid. In beide alternatieven is gedeeltelijke sloop noodzakelijk om (rekening houdend met andere ambities) tot de gewenste toevoeging van tenminste 5.000 woningen te komen.

De onderzoeksalternatieven zijn tot stand gekomen in overleg tussen het omgevingsvisieteam en het team dat het planMER opstelt. Hierbij is gekozen om de onderzoeksalternatieven te doen verschillen in de verdichtingsstrategie, de mobiliteitsoplossing, het parkeerregime en hoeveelheid extra groen. Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de verschillen tussen de onderzoeksalternatieven.

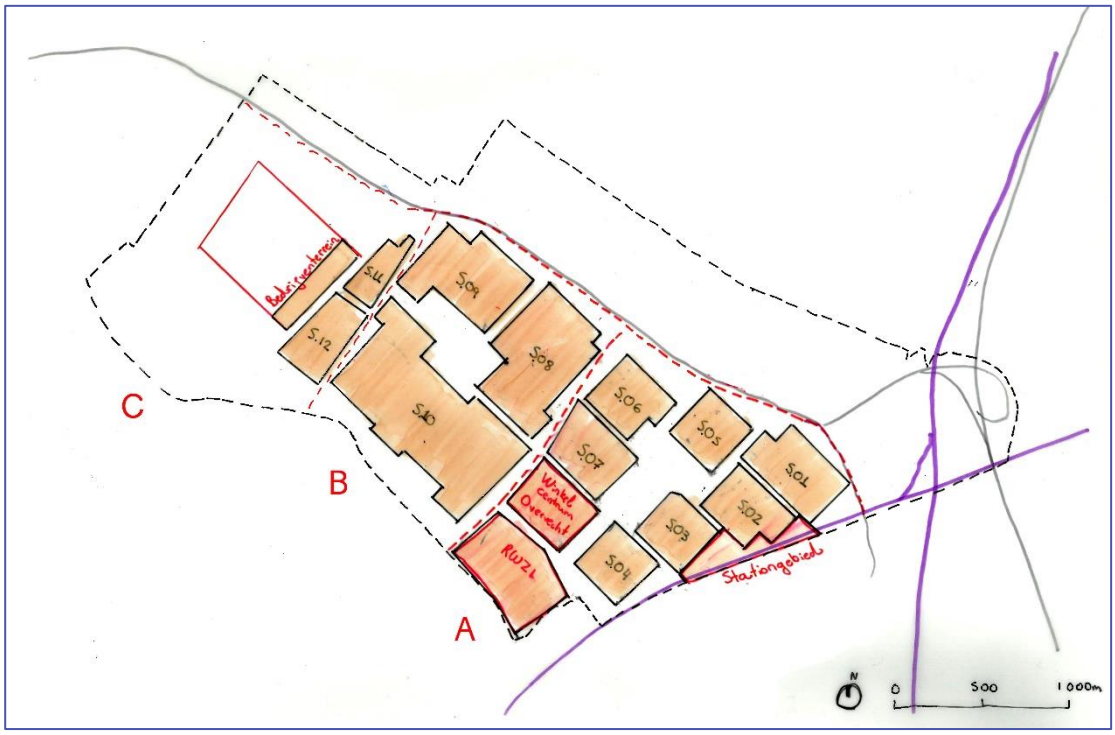
Tabel 5.2 Verschillen tussen de onderzoeksalternatieven in het planMER

Onderwerp	Onderzoeksalternatief 1	Onderzoeksalternatief 2
Verdichting	Gebundelde verdichting	Gespreide verdichting
Mobiliteit	HOV-as door centrum van de wijk en fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk	Fijnmazig mobiliteitsnetwerk door de hele wijk
Parkeren	Hantering van lage A-norm en jaarlijkse sanering van 1% van straatparkeerplaatsen	Hantering van B-norm en jaarlijkse sanering van 0,5% van straatparkeerplaatsen
Groen	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 47 ha • Groenblauwe routes: 2,17 ha • Buurt- en wijkgroen: 14,25 ha	Mogelijke hoeveelheid extra groen • Parken en natuurgebieden: 48 ha • Groenblauwe routes: 6,05 ha • Buurt- en wijkgroen: 13,68 ha

In het vervolg wordt in het planMER naar de onderzoeksalternatieven verwezen als ‘Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as’ en ‘Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht’. In onderstaande paragrafen worden beide onderzoeksalternatieven verder toegelicht. Per onderwerp wordt gekeken naar de invulling voor beide onderzoeksalternatieven.

5.3.1 Verdichting

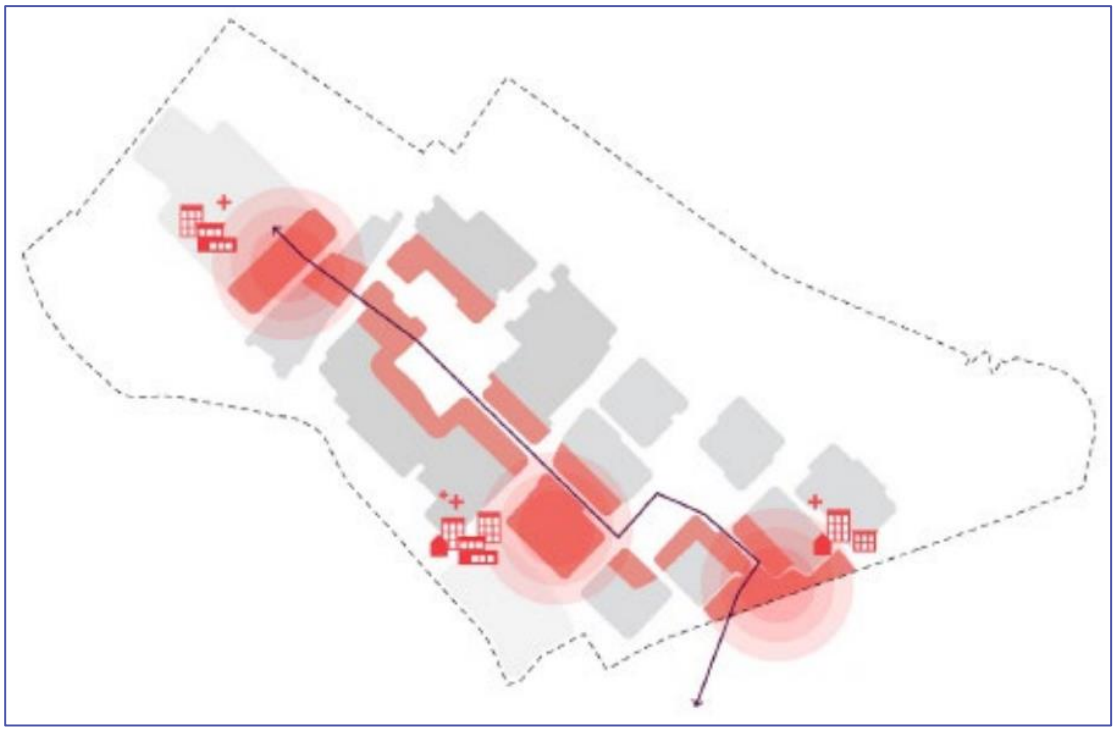
In beide alternatieven wordt voorzien in de realisatie van 7.000 woningen. De woningen zijn verspreid over zogenaamde stempels en ‘specials’, die te zien zijn in onderstaande figuur.



Figuur 5.2 Stempels en specials in Overvecht (bron: PosadMaxwan)

De stempels zijn de bouwblokken die in Overvecht te vinden zijn. Dit zijn veelal monofunctionele woonblokken. De specials zijn blokken in de wijk die een bijzondere of een aanvullende functie naast wonen hebben. Tot de specials behoren het winkelcentrum Overvecht Centrum, het stationsgebied rond station Utrecht Overvecht, de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as



Figuur 5.3 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 1: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 1 met name gerealiseerd wordt rond de centrale noordwest/zuidoost-as in Overvecht. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening die door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 1. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.300 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

Tabel 5.3 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 1

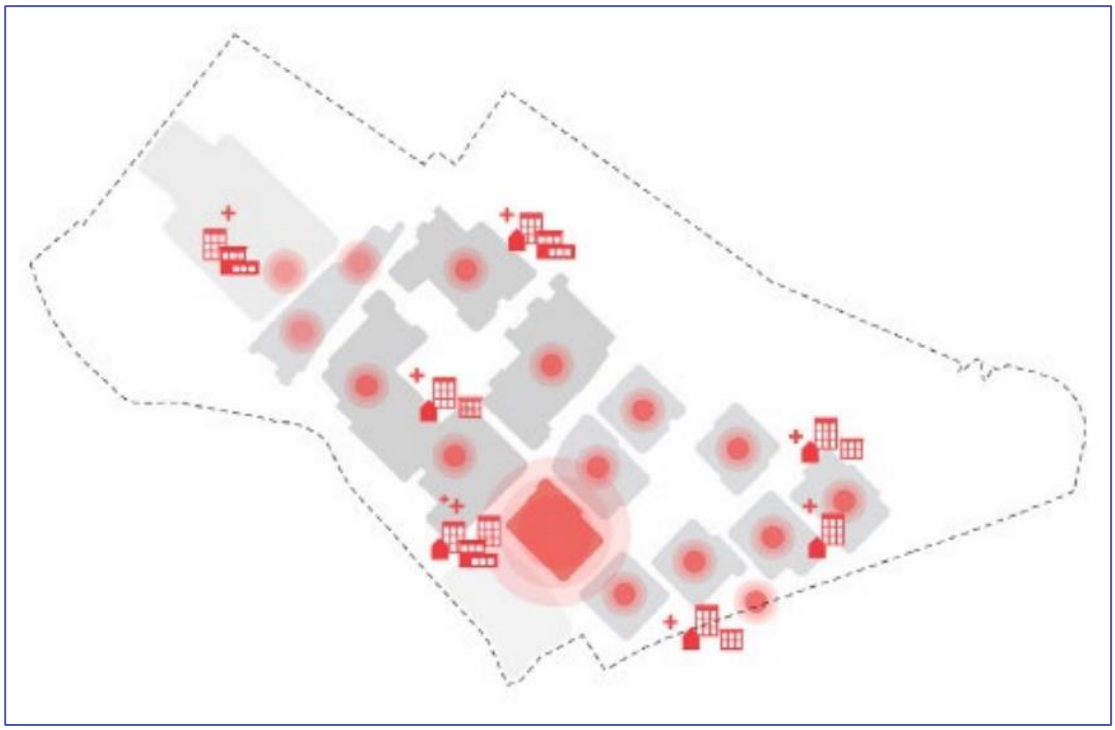
Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.600	21,0%	79,0%
Stationsgebied	1.000	12,5%	87,5%
Stempel 1	0	0,0%	100%
Stempel 2	200	0,0%	100%

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	200	12,5%	87,5%
Stempel 4	0	0,0%	100%
Stempel 5	0	0,0%	100%
Stempel 6	0	0,0%	100%
Stempel 7	500	12,5%	87,5%
RWZI	350	12,5%	87,5%
Stempel 8	400	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	200	0,0%	100%
Stempel 11	0	0,0%	100%
Stempel 12	0	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[4]	1.300	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**6,8%**	**93,2%**

Om de verdichtingsplannen van alternatief 1 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 1 wordt sterk verdicht rondom de HOV-haltes, waardoor een aantal woningen op deze plekken zal moeten worden gesloopt om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. Rond het station zullen een aantal voorzieningen worden gesloopt om ruimte te maken voor herontwikkeling. Dit betreft circa 3.600 m² aan voorzieningen. In dit alternatief worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om 7.000 woningen te kunnen realiseren.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

[4] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.



Figuur 5.4 Schets van verdichtingsstrategie in alternatief 2: in grijs de bestaande bouwblokken en in rood waar de nadruk op nieuwbouw ligt (bron: PosadMaxwan)

Op bovenstaande figuur is te zien dat woningbouw in alternatief 2 gespreid over de stempels en specials gerealiseerd wordt. Onderstaande tabel laat zien hoeveel woningen worden gerealiseerd binnen dit alternatief per stempel en special. Deze onderstaande tabel is gebaseerd op een berekening door PosadMaxwan is gemaakt voor onderzoeksalternatief 2. Met deze berekening wordt een schatting gemaakt van de hoeveelheid woningen die per stempel wordt gerealiseerd in dit onderzoeksalternatief. Naar deze berekening wordt verder verwezen als het programma voor onderzoeksalternatieven.

Opmerking bij onderstaande tabel is dat in de special Bedrijvengebied Overvecht weliswaar 1.000 woningen zijn benoemd in de tabel, maar dat deze woningen niet in het bedrijventerrein zelf worden gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen van het bedrijvengebied en langs de Manitobadreef. In principe hoeven geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.

Tabel 5.4 Onderverdeling per stempel en special in alternatief 2

Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Winkelcentrum Overvecht	2.300	21,0%	79,0%
Stationsgebied	400	12,5%	87,5%
Stempel 1	250	12,5%	87,5%
Stempel 2	200	12,5%	87,5%

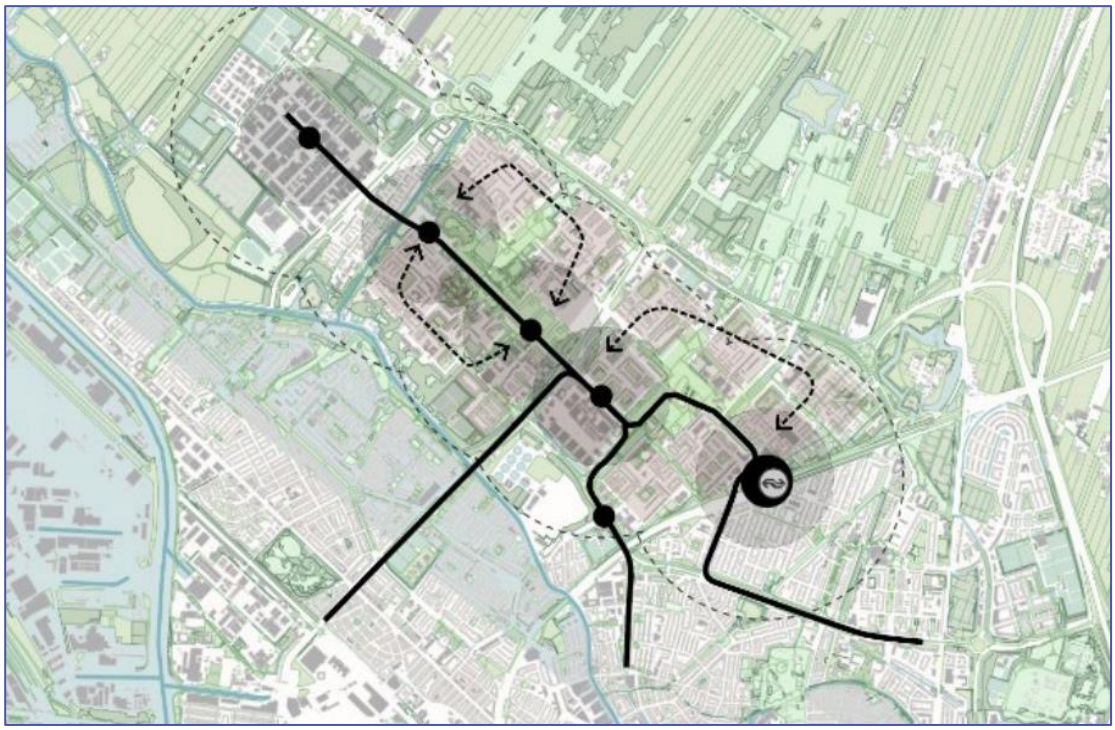
Stempel of special	Aantal woningen	Percentage grondgebonden	Percentage appartement
Stempel 3	350	12,5%	87,5%
Stempel 4	200	12,5%	87,5%
Stempel 5	100	12,5%	87,5%
Stempel 6	150	12,5%	87,5%
Stempel 7	150	12,5%	87,5%
RWZI	0	0,0%	100%
Stempel 8	750	12,5%	87,5%
Stempel 9	250	12,5%	87,5%
Stempel 10	800	12,5%	87,5%
Stempel 11	50	0,0%	100%
Stempel 12	50	0,0%	100%
Bedrijvengebied Overvecht[5]	1.000	12,5%	87,5%
Totaal	**7.000**	**10,7%**	**89,3%**

Om de verdichtingsplannen van alternatief 2 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Omdat de nieuwbouw in een minder hoge dichtheid (dus minder de hoogte in) zal gebeuren dan in alternatief 1, is de verwachting dat de sloop van een groter aantal woningen nodig is: circa 1.350 tot 1.550 woningen worden gesloopt om 7.000 nieuwe woningen te kunnen realiseren.

5.3.2 Mobiliteit

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as

[5] In het Bedrijvengebied Overvecht zelf worden geen woningen gerealiseerd. Woningbouw vindt plaats aan de randen en langs de Manitobadreef. In principe hoeven zodoende geen bedrijven te verdwijnen van het bedrijventerrein om plaats te maken voor woningbouw.



Figuur 5.5 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 1 (bron: Goudappel)

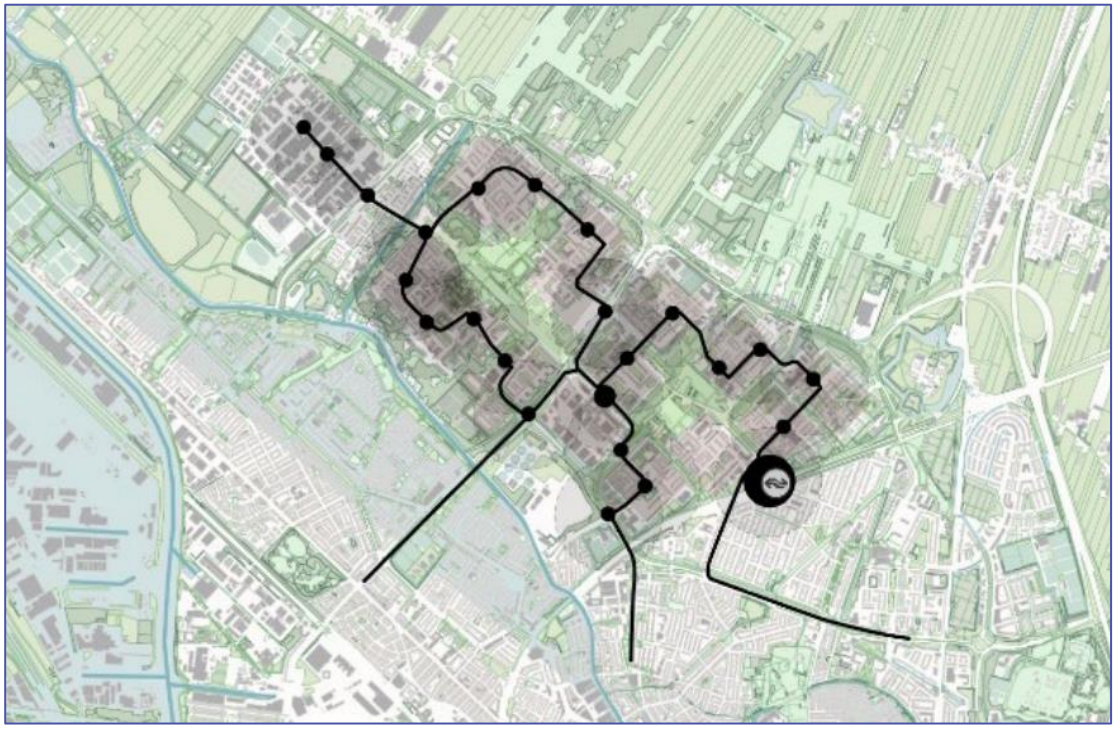
Op bovenstaande afbeelding is de mobiliteitsoplossing van alternatief 1 geschetst. In alternatief 1 loopt door Overvecht een HOV-verbinding als ruggengraat door de wijk. Vanuit de gewenste mobiliteitstransitie (in de gehele stad) en de ambities voor Overvecht (forse verdichting als inbreiding) is hoogwaardig OV een randvoorwaarde als hoogwaardig alternatief naast fietsen en deelmobiliteit. Het huidige OV systeem in Overvecht is ingericht als één ‘fit for all’ product voor heel verschillende doelgroepen. Voor keuzereizigers is het systeem eigenlijk te langzaam, en voor mensen die niet ver kunnen lopen is het wellicht te veel als ‘standaard OV’ ingericht. Daarmee is dit product niet optimaal richting de toekomst en de ambities in Overvecht. Een principekeuze voor meer ‘OV op maat’ lijkt het meest passend voor dit gebied. De transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit uit te voeren. Met één centrale HOV-as vermindert de reistijd en kunnen er meer reizigers vervoerd worden met minder exploitatiekosten. Zodat er daarnaast budget is voor meer buurtgericht OV. De Carnegiedreef is het meest logisch hiervoor, want die ligt centraal in Overvecht (even ver lopen en fietsen naar de OV-halte vanaf de randen van de wijk) en de transitie naar een autovrije Carnegiedreef is een enorme kans om dit hier uit te voeren.

Voor de HOV-verbinding is uitgegaan van een busverbinding en niet van een tram of lightrail. Uit modelberekeningen komt naar voren dat het aantal OV-reizigers toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030. Enerzijds komt dit door de toename aan huishoudens, maar anderzijds ook door de snellere OV-verbindingen met de rest van de stad, waardoor OV een interessantere optie wordt. De reizigersaantallen voor onderzoeksalternatief 1 tonen aan dat op de meeste trajecten waar wordt ingezet op HOV er tussen de 7.500-10.000 reizigers per dag zijn. Enkel op

het stuk rondom het winkelcentrum zit het aantal reizigers boven de 15.000 (een aantal waarbij je een lightrail systeem kan overwegen). Daarmee zorgt het inzetten op een HOV as tussen Overvecht Noord en USP/Utrecht Centraal voor een verwacht aantal reizigers wat het best bij een busverbinding past en dus niet bij een lightrailsysteem. Dit biedt ook voldoende capaciteit voor verdichting van 7.000 woningen in Overvecht.

In figuur 4.6 is de mobiliteitsoplossing van alternatief 2 geschetst. In alternatief 2 is sprake van een fijnmazig busnetwerk dat door heel Overvecht loopt. Dit betreft een klassiek busnetwerk dat tussen het overige wegverkeer rijdt.

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht



Figuur 5.6 Schets van de mobiliteitsoplossing in alternatief 2 (bron Goudappel)

5.3.3 Parkeren

Overvecht is op dit moment sterk gericht op automobiliteit, met uitgebreide mogelijkheden om dicht bij huis te parkeren. Hoewel dit de bereikbaarheid vergroot, heeft de dominantie van de auto ook nadelige effecten: het parkeren van auto’s op maaiveld neemt veel ruimte in, wat ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en de beschikbare ruimte voor groen, langzaam verkeer en verdichting. Om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en de mogelijkheden voor verdichting te vergroten, is voor beide alternatieven het uitgangspunt om parkeren niet op het maaiveld in de openbare ruimte te realiseren, maar gebouwd en uit het zicht. Dit kan zowel gedaan worden door parkeren in ontwikkelingen te integreren met (half) verdiepte parkeervoorzieningen of

parkeerplekken op maaiveld onder een (gedeelde) binnentuin, maar ook door geclusterde parkeerhubs te maken in de wijken.

Verder is het de ambitie om ook de bestaande parkeerdruk te verminderen. Daartoe wordt (net als in heel Utrecht, zoals benoemd in de uitgangspuntennotitie) betaald parkeren ingevoerd en wordt in beide alternatieven de parkeernorm aangescherpt. Daarnaast dient in nieuwe ontwikkelingen te worden onderzocht of het mogelijk is om een overmaat in parkeerplekken te maken, zodat deze ook ruimte bieden voor het huidige straatparkeren van de omliggende buurten. En daarmee dus deels gaan fungeren als parkeerhub voor de rest van de wijk.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Bij de gebundelde verdichting van alternatief 1 zullen de meeste woningen worden geconcentreerd op een kleiner oppervlak rondom de nieuwe HOV-haltes. De gebouwde parkeeroplossingen zullen daarmee ook op een compacter oppervlak moeten worden ingepast, in de (hoog)stedelijke bouwblokken. Vanwege de optimale OV-bereikbaarheid en het hoogstedelijke milieu, wordt in deze ontwikkelingen een lage A-norm gehanteerd. Aanvullend hierop wordt jaarlijks 1% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 1:

- Invoeren betaald parkeren gehele dag (en avond)
- Alleen de eerste auto krijgt vergunning (huidige bewoners overgangsregeling bij meerdere auto’s per huishouden)
- Bij verhuizing vervalt vergunning op straat voor huidige bewoners, nieuwe aanvragen op wachtlijst (lager wordend vergunningenplafond)
- Jaarlijks 1% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen lage A-norm, parkeren op eigen terrein of hub en worden uitgesloten van vergunning
- Randvoorwaarde is de maximale inzet op wandel-, fiets en OV-verbindingen en deelmobiliteit

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Ook bij de gespreide verdichting van alternatief 2 wordt het parkeren geïntegreerd in de nieuw te ontwikkelen bouwblokken. In dit alternatief wordt een B-norm gehanteerd. Jaarlijks wordt een 0,5% van de straatparkeerplaatsen gesaneerd. De volgende uitgangspunten voor parkeren horen bij alternatief 2:

- Invoeren betaald parkeren van 6:00 tot 11:00 uur
- Geen beperking op aantal parkeervergunningen huidige bewoners (tweede en derde vergunning wel substantieel duurder)
- Jaarlijks 0,5% aan straatparkeerplaatsen saneren
- Nieuwe ontwikkelingen krijgen B-norm, parkeren op eigen terrein of hub en worden uitgesloten van vergunning

5.3.4 Groen
Binnen beide onderzoeksalternatieven moet de hoeveelheid groen in Overvecht toenemen. De vergroeningsopgave is voor beide alternatieven dan ook gelijk: 470.000 m² in parken en

natuurgebieden, 100.000 m² aan groenblauwe routes en 230.000 m² aan buurt- en wijkgroen. Bij het opstellen van de alternatieven is in beeld gebracht wat het oppervlak is van enkele ruimteclaims met een onderverdeling van woningen, woningtypen en groen. Voor groen is gekeken naar parken en natuurgebieden, groenblauwe routes en buurt- en wijkgroen. Dit overzicht is opgenomen als bijlage bij het planMER.

Alternatief 1: Gebundelde verdichting met HOV-as
Binnen alternatief 1 is in totaal 634.214 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 165.786 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald. De verdichting in alternatief 1 resulteert in een compactere buitenruimte, waardoor minder ruimte is voor onder meer groen-blauwe routes in deze buurten dan in alternatief 2. Door gespreid te verdichten in alternatief 1, kan de verdichting in geheel Overvecht beter samengaan met het vergroenen van de buitenruimte.

Tabel 5.5 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 1

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal (m²)	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in het programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m² groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

Alternatief 2: Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
Binnen alternatief 1 is in totaal 677.344 m² beschikbaar voor de vergroeningsopgave. Dit is 122.656 m² minder dan de vergroeningsopgave van 800.000 m². Voor parken en natuurgebieden wordt de vergroeningsopgave naar verwachting behaald.

Tabel 5.6 Groenprogramma voor onderzoeksalternatief 2

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De exacte hoeveelheid buurt- en wijkgroen in de huidige situatie is niet vastgesteld in programma voor de onderzoeksalternatieven. Wel is duidelijk hoe groot park de Gagel en park de Watertoren zijn, die onderdeel uitmaken van het onderdeel buurt- en wijkgroen. Park de Gagel is 210.000 m²

groot en park de Watertoren is 184.000 groot. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel een indeling gemaakt naar groentypologieën in Overvecht. In dit planMER wordt een reflectie op het onderdeel groen in de ontwerp-omgevingsvisie gegeven (hoofdstuk 9).

5.4 Beoordelingswijze milieueffecten

Voor de vergelijking van de alternatieven worden de effecten met plussen en minnen op een vijfpuntschaal beoordeeld (van ++ naar --, zie tabel 5.3) ten opzichte van de referentiesituatie. Per thema wordt in de betreffende paragrafen van hoofdstuk 5 beschreven wanneer een effect beoordeeld wordt als zeer positief tot aan zeer negatief.

Tabel 5.7 Beoordelingsschaal effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

Zeer positief effect	Positief effect	Geen/beperkt effect	Negatief effect	Zeer negatief effect
++	+	0	-	--

5.5 Beoordelingswijze doelbereik

Het doelbereik van de omgevingsvisie wordt beoordeeld aan de hand van de onderstaande zes overkoepelende ambitiethema's in de omgevingsvisie, die voortkomen uit de uitgangspuntennotitie:

- Groen Overvecht
- Verbonden Overvecht
- Compact Overvecht
- Inclusief Overvecht
- Toekomstbestendig Overvecht
- Vertraagd Overvecht

De centrale vraag hierbij is: hoe ver komt de gemeente Utrecht met de gestelde ambities, met het beleid dat zij in de omgevingsvisie schetsen. Om hier iets over te zeggen worden de ambities binnen de zes bovenstaande ambitiethema's beoordeeld voor de twee onderzoeksalternatieven (hoofdstuk 7) en voor de ontwerp-omgevingsvisie (paragraaf 9.4). In onderstaande tabel komen deze ambities aan bod.

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.	Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk Een gezonde, groene leefomgeving Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten Verdichten en vergroenen in balans
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht	Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap

Ambitiethema	Toelichting	Ambities
	vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.	Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
		We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.	We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
		Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
		Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen	Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
		Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
		Prettige en sociaal veilige routes en plekken
		Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.	Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
		We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.	We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
		Geleidelijke groei en ontwikkeling

6 Milieueffecten onderzoeksalternatieven

In dit hoofdstuk komen de milieueffecten van de omgevingsvisie Overvecht aan bod. Per onderzoeksthema komt als eerst een overzicht van de effecten van beide onderzochte alternatieven aan bod, gevolgd door het beleid en het toetsingskader dat voor dat onderzoeksthema geldt. Hier volgt een omschrijving van de referentiesituatie. Vervolgens wordt de effectbeoordeling van de omgevingsvisie toegelicht. Wanneer sprake is van een (zeer) negatief effect, komt aan bod hoe dit eventueel gemitigeerd kan worden.

6.1 Verkeer

6.1.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema verkeer.

Tabel 6.1 Beleidskader verkeer

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	In 2050 een goede en betrouwbare infrastructuur als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Voor Overvecht betekent dit inzetten op toekomstbestendige oplossingen in mobiliteit.
Provinciaal	
Mobiliteitsplan 2014-2028	Provincie wil zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets, OV en auto in een gezonde omgeving. Dit versterkt de economie en bevordert een duurzame leefomgeving.
Gemeentelijk	
Mobiliteitsplan 2040	Om de groeiende stad gezond en bereikbaar te houden zet de gemeente Utrecht in op schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen; oftewel lopen, fietsen en OV. Daarnaast is Overvecht onderdeel van het Wiel met Spaken, een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen. De gemeente wil de rol van Overvecht in dit netwerk optimaliseren.

Wijze van onderzoek

Voor het bepalen van de verkeerseffecten zijn drie scenario's doorgerekend met het meest actuele regionale verkeersmodel VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht). Dit betreft de autonome situatie en twee alternatieven waarin ontwikkelingen en maatregelen zijn toegepast. De resultaten geven inzicht in hoeveel verkeer waar rijdt en welke modaliteit voor de verplaatsing wordt gekozen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.2 Toetsingskader verkeer

Indicator	++	+	0	-	--
Verschuiving van verkeer	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de ontsluitingswegen in en rond het plangebied en afname van doorgaand verkeer op woonstraten in Overvecht	Effect neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht	In zeer sterke mate sprake van verschuiving doorgaand verkeer naar de woonstraten in Overvecht
Doorstroming op kruispuntniveau	Verzadigingsgraad afname meer dan 7 procentpunten	Verzadigingsgraad afname 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toe- of afname neutraal	Verzadigingsgraad toename 1 tot 7 procentpunten	Verzadigingsgraad toename meer dan 7 procentpunten
De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	In zeer sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	In enige tot sterke mate sprake van verschuiving in wijze van verplaatsing	Effect op verschuiving in wijze van verplaatsing neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verschuiving in wijze van verplaatsing
Routes fiets en voetganger	In zeer sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	In enige tot sterke mate sprake van verbetering ontsluiting langzaam verkeer	Effect op ontsluiting langzaam verkeer neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer	In zeer sterke mate sprake van verslechtering ontsluiting langzaam verkeer
Verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	In enige tot sterke mate sprake van verbetering verkeersveiligheid	Effect op verkeersveiligheid neutraal	In enige tot sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid	In zeer sterke mate sprake van verslechtering verkeersveiligheid

6.1.2 Omschrijving referentiesituatie

6.1.2.1 Huidige situatie

Verkeersafwikkeling

De wijk Overvecht is gelegen tussen de Vecht, de spoorverbinding Utrecht-Amersfoort en de NRU. Op de NRU rijden in 2015 (basisjaar verkeersmodel) circa 48.800 motorvoertuigen per etmaal. Hiermee is de NRU de drukste weg die langs Overvecht loopt. Daarnaast bestaat de hoofdstructuur van Overvecht uit een aantal gebiedsontsluitingswegen die de verbinding vormen tussen de woonstraten, de NRU en naastgelegen wijken. Wegen die deze rol vervullen zijn de Franciscusdreef ende Einsteindreef.



Figuur 6.1 Overzicht intensiteiten Overvecht in 2015 op diverse wegvakken (mvt/etm)

Kruispunten

Voor een zestiental kruispunten is de verzadigingsgraad in beeld gebracht. De verzadigingsgraad biedt inzicht in de verhouding tussen intensiteit en capaciteit op een kruispunt. Een verzadigingsgraad van minder dan 0,8 betekent een goede afwikkeling. Tussen de 0,8 en 0,9 spreken we van een matige verkeersafwikkeling. Bij een verzadigingsgraad tussen 0,9 en 1,0 is de kans op filevorming groot. Boven de 1,0 is sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Bij een drietal kruispunten is reeds in de huidige situatie (op basis van doorrekening referentie) sprake van een doorstromingsprobleem. Dit betreffen de kruispunten:

1. Rio Brancodreef – Franciscusdreef (avondspits)
2. Carnegiedreef – Gangesdreef – Marowijnedreef
3. Moldaudreef – NRU (avondspits)

Figuur 5.2 geeft een overzicht weer van de met het verkeersmodel doorgerekende kruispunten. De nummers corresponderen met de kruispuntnummers in tabel 6.3. Deze tabel geeft een overzicht van de verzadigingsgraad van de kruispunten (groen is goed functionerend, geel is matig, oranje is aandachtspunt, rood is knelpunt).



Figuur 6.2 Beschouwde kruispunten aan de hand van modelintensiteiten

Tabel 6.3 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten in 2015 (basisjaar verkeersmodel)

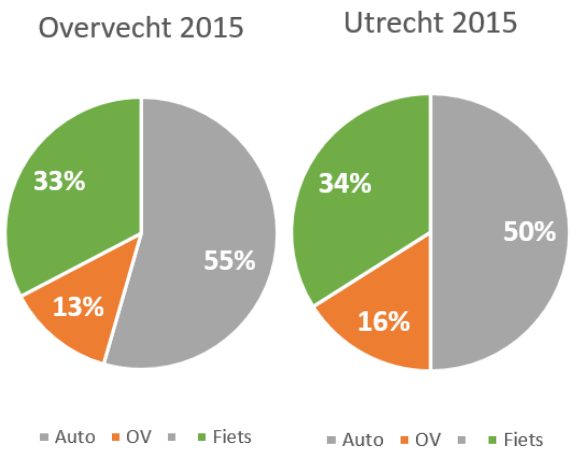
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits	Avondspits
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1

In 2015 doen zich op het gros van de relevante kruispunten van Overvecht geen knelpunten voor (I/C hoger dan 0,9). Wel zijn er in de avondspits relatief veel kruispunten met een matige verkeersafwikkeling. Op de kruispunten Einsteindreef – Brailledreef, Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef – NRU staat de afwikkeling onder aanzienlijke druk tijdens het drukste piekmoment. Op kruispunten Franciscusdreef – Rio Blancodreef, Franciscusdreef - NRU en Moldaudreef - NRU doen zich in minimaal één van de spitsen knelpunten voor. Er is hier sprake van een structureel doorstromingsprobleem. Om deze knelpunten op te lossen, zal gekeken moeten worden naar een integraal maatregelenpakket in combinatie met de inrichting van de NRU. Deze weg heef een grote invloed op de ontsluiting en doorstroming van het verkeer in en rond Overvecht.

Wijze van verplaatsing

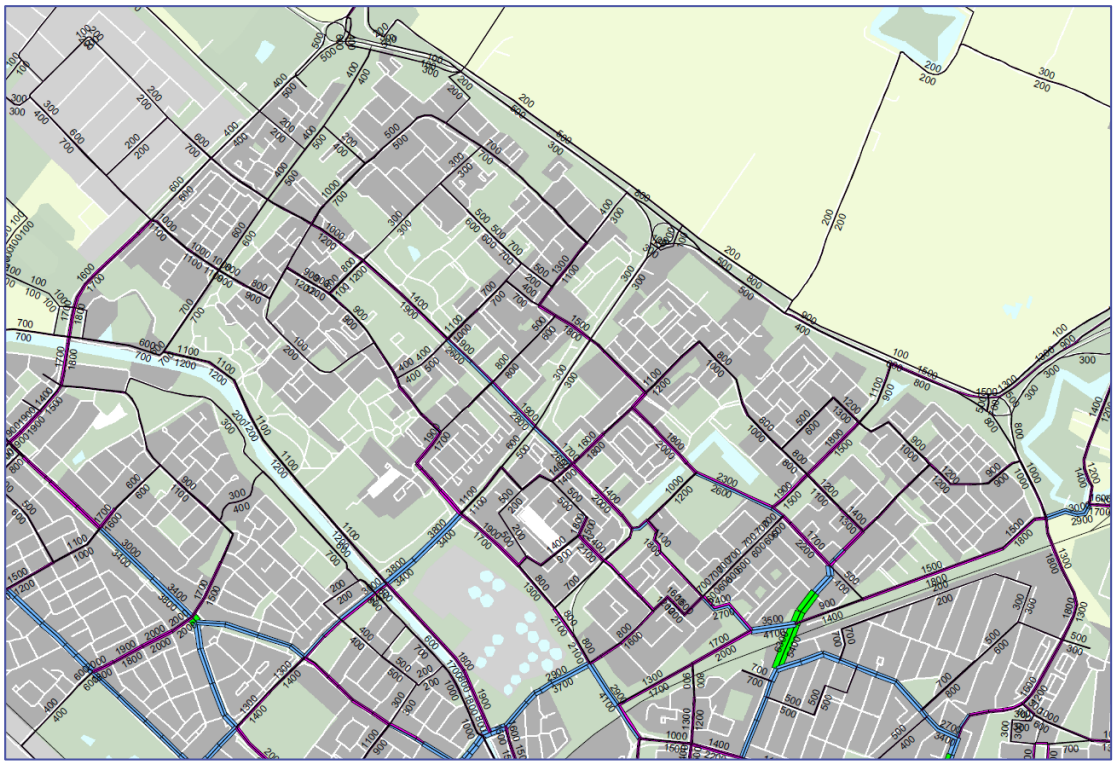
Om de verdeling van vervoerswijzen per alternatief in kaart te brengen, kijken we naar de modal split per alternatief. In de modal split van de wijk Overvecht is ten opzichte van heel Utrecht de auto prominenter aanwezig. Het autogebruik in Overvecht is verantwoordelijk voor circa 55 procent van de vervoersbewegingen, circa 5% hoger dan het autogebruik in de gehele gemeente Utrecht. Het leeuwendeel van de mensen gebruikt dus de auto. Een kleiner deel van de ritten, 33 procent wordt per fiets gemaakt. Dit aantal is vergelijkbaar met de gemeente Utrecht. Het OV verzorgt in 2015 circa 13 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht, 3% minder dan de totale gemeente Utrecht. Wanneer we deze cijfers vergelijken met het Utrechtse gemiddelde, is te zien dat het autogebruik in Overvecht hoger ligt en er om en nabij evenveel gebruik wordt gemaakt van de fiets. Het OV-gebruik in Overvecht iets lager dan het Utrechtse gemiddelde.



Figuur 6.3 Modal split Overvecht en Utrecht, 2015

Routes fiets en voetganger

In de huidige situatie is er een aantal belangrijke fietsroutes in en rondom Overvecht. De drukste fietsroute door Overvecht heen is over de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef in het hart van de wijk. Ruim 3.000 fietsers maken elke dag gebruik van deze route. Verklaarbare reden hiervoor is dat het winkelcentrum met veel voorzieningen ook op deze route ligt. Verder valt op dat er veel fietsers gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising met het spoor nabij het station (Meester Tripkade / Tiberdreef). Dit is de meest logische verbinding tussen Utrecht Overvecht en gebieden ten zuiden van de Kardinaal de Jongweg. Tenslotte zijn de oost-west verbindingen van belang. Dit komt omdat er relatief weinig fietsverbindingen over de Vecht zijn. Vandaar dat de routes via de Marnixlaan en Loevenhoutsedijk door meer dan 6.000 fietsers per etmaal worden gebruikt.

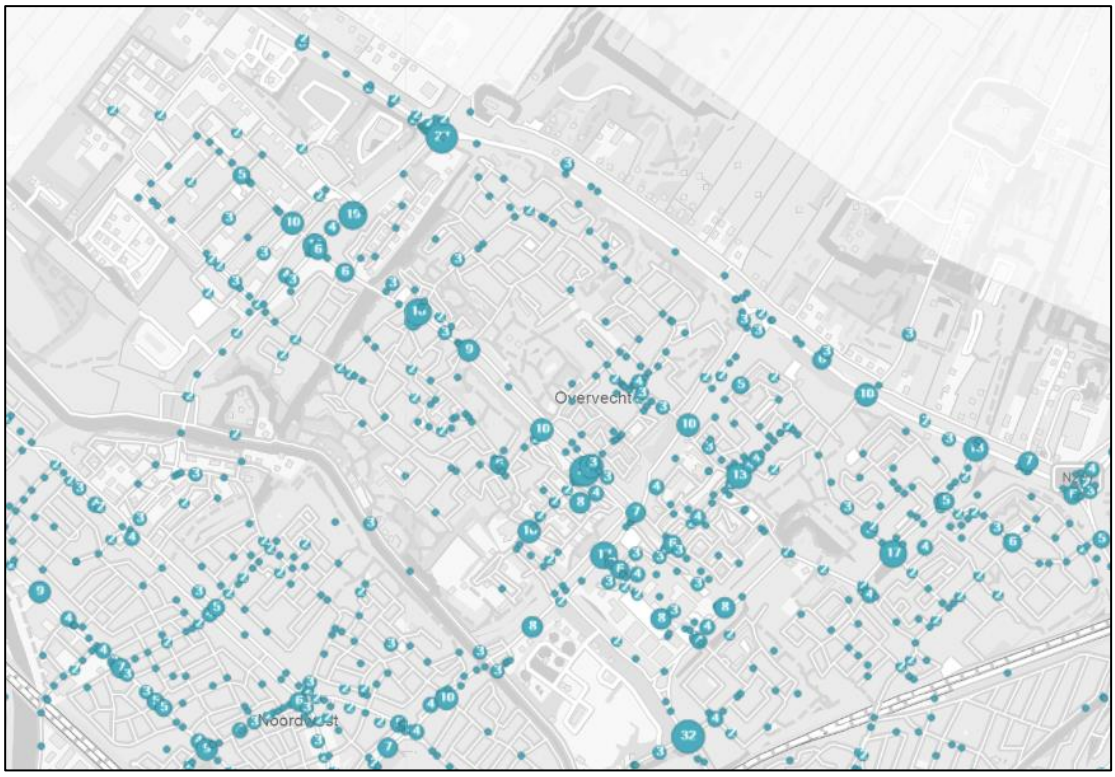


Figuur 6.4 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in huidige situatie

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie rijden zowel doorgaand autoverkeer als busverkeer door de woonstraten van Overvecht. Hoewel de maximumsnelheid op een deel van deze wegen 30 km/u bedraagt, conflicteren de functies van doorgaande route en een veilige leefomgeving elkaar. Spelen op straat, maar ook oversteekbaarheid lijden onder het verkeer dat dagelijks over deze woonstraten rijdt. Op een deel van de wegen in de woonwijken bedraagt de maximumsnelheid nog 50 km/u, wat niet strookt met het doel van een dergelijke weg en verkeersonveiligheid in de hand werkt. De belangrijke gebiedsontsluitingswegen zijn de Franciscusdreef en de Einsteindreef. Deze hebben 2x2 rijstroken (50 km/u) en zijn belangrijk voor de ontsluiting van Overvecht voor autoverkeer. Op sommige wegvakken liggen de intensiteiten hier rond of boven de 20.000 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal). De snelheid e intensiteiten op deze wegen heeft tot gevolg dat de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers slechter is dan bij 30 km/u wegen. Hierdoor is er een hoger risico op ongevallen, wat ook is terug te zien in de ongevalsdata.

Op basis van een korte analyse van ViaStat (ongevalsdata), valt te concluderen dat de meeste geregistreerde ongevallen zich voordoen op de (doorgaande) 50 km/u wegen en kruispunten zoals de Carnegiedreef, Moldaudreef, Einsteindreef en Franciscusdreef. Een uitsnede van de geregistreerde ongevallen van de afgelopen jaren is te zien in onderstaande figuur. Utrecht in Cijfers laat zien dat bewoners van Overvecht relatief vaak last hebben van gevaarlijk verkeersgedrag in hun buurt.



Figuur 6.5: Geregistreerde ongevallen in Overvecht van 1 januari 2014 t/m oktober 2023 (Bron: ViaStat)

6.1.2.2 Autonome ontwikkeling

Verkeersafwikkeling

In de autonome situatie wordt gerekend met het referentiejaar 2030. Op basis van autonome ontwikkeling wordt verwacht dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht (Einsteindreef, Brailledreef, Franciscusdreef) toenemen. De woonstraten van Overvecht nemen niet of nauwelijks toe in verkeersdrukte.



Figuur 6.6 Overzicht intensiteiten Overvecht in situatie autonome groei 2030 (mvt/etm)

Tabel 6.4 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in autonome ontwikkeling

Wegvak	Intensiteiten 2015	Intensiteiten 2030	Verandering t.o.v. 2015
Franciscusdreef	20.300	26.600	+31%
NRU	45.800	69.300	+51%
Moldaudreef	11.000	11.500	+5%
Wolgadreef	6.700	9.900	+48%
Einsteindreef (zuid)	17.800	16.200	-9%
Einsteindreef (noord)	11.900	12.800	+8%
Japuradreef	1.000	800	-20%
Nijldreef	2.600	2.600	0%

Kruispunten

Tabel 6.5 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten

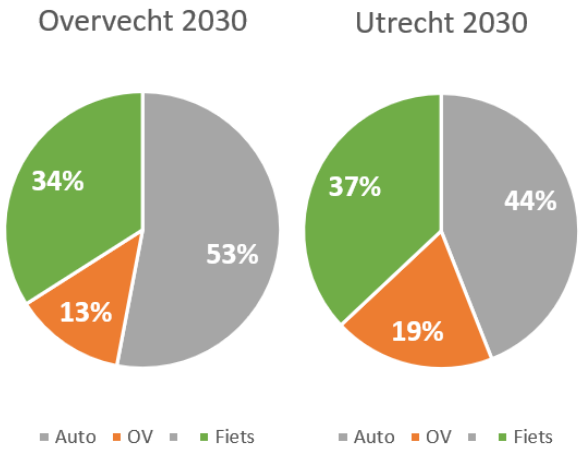
Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1

Kruispunt	Naam Kruispunt	Ochtendspits (huidige situatie)	Avondspits (huidige situatie)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)	Ochtendspits (autonome ontwikkeling)
3	Franciscusdreef – Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85
4	Franciscusdreef – NRU	> 1	> 1	0.59	0.73
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94
7	Einsteindreef – Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef – Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40
10	Zamenhofdreef – Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69
17	Moldaudreef – NRU	> 1	> 1	0.50	0.43

Bovenstaande tabel laat zien dat de situatie op relevante kruispunten in Overvecht veranderd als gevolg van autonome groei. Kruispunt Franciscusdreef – Rio Blancodreef blijft een knelpunt met oog op de verkeersafwikkeling. We zien dat de situatie op kruispunten Franciscusdreef – NRU en Moldaudreef – NRU verbeterd van rood naar groen. Ook op kruispunten Brailledreef – Taagdreef en Darwindreef- NRU verbetert de verkeersafwikkeling, maar de kruispunten zijn nog wel een aandachtspunt met een I/C verhouding tussen de 0,8 en 0,9. Aan de andere kant is te zien dat kruispunten die in 2015 geen/nauwelijks een aandachtspunt vormen, door autonome groei wel in laatstgenoemde categorie vallen (kruispunten Franciscusdreef – Floridadreef, Einsteindreef – Humberdreef en Darwindreef – Wolgadreef).

Wijze van verplaatsing

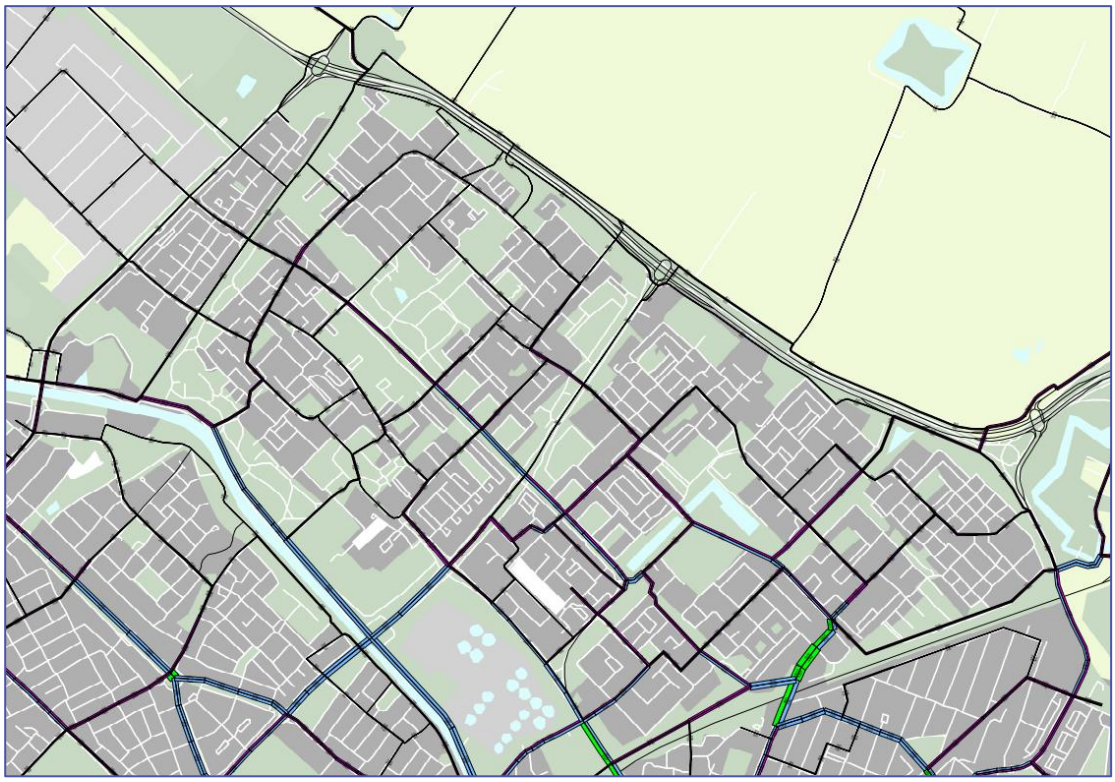
In de autonome groeisituatie (2030) ligt het autogebruik in Overvecht op circa 53 procent. Het leeuwendeel van de verplaatsingen in Overvecht wordt dus met de auto gemaakt. We zien dat het aandeel autogebruik in Overvecht niet op hetzelfde tempo daalt als het stadsgemiddelde, dat in 2030 op 44% ligt. Het fietsgebruik in Overvecht ligt op 34 procent Het OV is verantwoordelijk voor 13 procent van de verplaatsingen binnen Overvecht. Wanneer er geen netwerkaanpassingen worden gedaan, is te zien dat het autogebruik tussen 2015 en 2030 met 2 procent is afgenomen. Het fietsgebruik neemt met 1 procent toe. Gemeentebreed is te zien dat er een sterkere verschuiving plaatsvindt van de auto naar de fiets en het OV.



Figuur 6.7 Modal split Overvecht en Utrecht, 2030

Routes fiets en voetganger

In de autonome situatie zijn er qua belangrijke fietsroutes weinig significante veranderingen ten opzichte van de huidige situatie. Wel is te zien dat de drukste fietsroute door Overvecht heen nog vaker gebruikt wordt dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie dagelijks ruim 3.000 fietsers gebruik maken van de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, zijn dit er in de autonome situatie maximaal circa 6.000. Ook de verbinding tussen de Linnaueslaan en de Tiberdreef, over de Meester Tripkade, is een veelgebruikte fietsroute. De oost-west verbindingen blijven ook in de autonome situatie belangrijke routes in het fietsnetwerk van Overvecht. Dagelijks rijden er circa 8.000 fietsers over de Marnixlaan, dit waren er circa 7.000 in de huidige situatie. Opvallend is dat het Zandpad, gelegen parallel aan de Vecht, aanzienlijk meer gebruikt wordt in de autonome situatie (7.500) dan in de huidige situatie (3.500). Tot slot is te zien dat de route naar Fort Blauwkapel veel gebruikt wordt. Fort Blauwkapel is één van de attractiepunten gelegen aan Overvecht. Vanuit Overvecht, maar ook vanuit Voordorp worden de verbindingswegen naar en via het fort richting Groenekan veel gebruikt.



Figuur 6.8 Langzaam verkeernetwerk Overvecht in autonome ontwikkeling

Verkeersveiligheid

Zonder aanpassingen op de mobiliteitsnetwerken van Overvecht zal de verkeersdrukte op de drukste wegen van Overvecht in de autonome situatie toenemen. De oversteekbaarheid op de gebiedsontsluitende wegen als de Franciscusdreef, Einsteindreef en Moldaudreef komt hierdoor meer onder druk te staan. Door de toename van drukte op de weg neemt de verkeersveiligheid op deze manier af. Binnen de woongebieden van Overvecht, waar doorgaand verkeer mogelijk is, zijn wel kleine toenames zichtbaar, maar niet zo groot als op de gebiedsontsluitingswegen. Hierdoor blijft de verkeersveiligheid in deze gebieden nagenoeg hetzelfde als in de huidige situatie.

6.1.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van verkeer zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2). In beide alternatieven zijn beleidsmaatregelen zoals strenger parkeerbeleid en verbeterde fietsverbindingen meegenomen.

Tabel 6.6 Beoordeling verkeer

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
Verkeersveiligheid	*Verkeersveiligheid*	+	-

6.1.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verkeersafwikkeling

Als gevolg van het maatregelenpakket van alternatief 1 worden de hoofdwegen van het netwerk van Overvecht drukker, terwijl de woonstraten minder druk worden. De NRU neemt als gevolg van de netwerkaanpassingen toe naar 77.100 mvt/etm. Ook de Franciscusdreef wordt drukker, op deze weg rijden in de situatie van alternatief 1 circa 32.800 mvt/etm. De Einsteindreef wordt ook significant drukker als gevolg van de aanpassingen in alternatief 1, waar het zuidelijke en noordelijke deel respectievelijk toenemen tot 26.400 mvt/etm en 27.900 mvt/etm. De Nijldreef kent een procentuele afname van 31 procent. In alternatief 1 rijden hier 1.800 mvt/etm. Ook de Moldaudreef neemt af in verkeersdrukte, naar 4.900 mvt/etm.

De woonstraten worden dus rustiger waardoor er meer ruimte is voor spelen en verblijven, fietsen en lopen. Er zijn afnames tot wel 50% te zien op bijvoorbeeld de Nijldreef en Neckardreef. Reden hiervoor is dat doorgaand verkeer op deze woonstraten als gevolg van het inprikkersysteem niet meer mogelijk is. Aan de andere kant worden de gebiedsontsluitingswegen drukker. Deze wegvakken kunnen de intensiteiten (bij 2x2 rijstroken als vormgeving) in principe prima aan. Gezien de verbeterde leefkwaliteit in de woonstraten heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer) ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 6.9 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 1 (mvt/etm)

Tabel 6.7 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 1

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 1	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	32.800	+23%
NRU	69.300	77.100	+11%
Moldaudreef	11.500	4.900	-57%
Wolgadreef	9.900	7.800	-21%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.400	+63%
Einsteindreef (noord)	12.800	27.900	+118%
Japuradreef	800	1.000	+25%
Nijldreef	2.600	1.800	-31%

Kruispunten

Tabel 6.8 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A1 = alternatief 1)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A1	AS A1
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.44	0.54
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.97	> 1
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	0.93	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.80	0.49
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.88
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.48	0.68
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.85	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.81	0.87
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19		
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.85	0.85
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.62	0.64
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.13	0.16

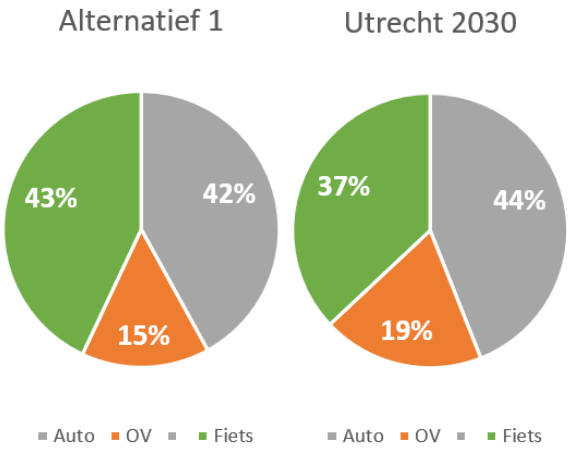
Als gevolg van alternatief 1 zien we dat de verkeersafwikkeling op kruispunt 2 verslechtert. Zowel in de ochtend- als avondspits is dit een kruispunt waar zich structureel doorstromingsproblemen voordoen. Ook kruispunten 5, 6, 8 en 12 worden in minimaal één spitsperiode als knelpunt beschouwd. De verkeersdrukte op de Franciscusdreef en Einsteindreef wordt groter door de netwerkaanpassingen in alternatief 1. Dit ligt in de lijn der verwachting omdat in dit alternatief het doorgaand verkeer door de woonstraten wordt afgesloten, waardoor de drukte op de

gebiedsontsluitingswegen toeneemt. Kruispunt 15 vormt in de autonome situatie een knelpunt, maar in alternatief 1 is de verkeersafwikkeling op dit kruispunt beter (matig).

De toenames in alternatief 1 ten opzichte van de autonome situatie zijn met name op de kruispunten waar in de autonome situatie reeds knelpunt is. Alle kruispunten samen (zowel ochtendspits als avondspits) kennen gemiddeld een toename van circa 3,5 procentpunt. Daarmee heeft alternatief 1 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie.

Wijze van verplaatsing
In alternatief 1 wordt ingezet op één centrale HOV-as over de Carnegiedreef. Door de woongebieden van Overvecht die niet nabij deze as liggen, wordt een hoogwaardig buurt-OV product ter beschikking gesteld. Deze ingrepen op het netwerk zijn voor een deel verantwoordelijk voor een verschuiving in modal split binnen Overvecht. De auto is niet meer het dominante vervoersmiddel, in tegenstelling tot de huidige en autonome situatie. Autogebruik is in alternatief 1 verantwoordelijk voor 42 procent van de vervoersbewegingen binnen Overvecht. Het fietsgebruik is daarentegen toegenomen; 43 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht worden met de fiets gemaakt. Het OV-gebruik kent een kleine toename en ligt nu op 15 procent van het totale aantal vervoersbewegingen. De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden ertoe dat de modal split van Overvecht meer begint te lijken op die van de gemeente Utrecht. Het autogebruik ligt nu onder het niveau van Utrecht. Het aandeel OV-gebruik van Overvecht ten opzichte van Utrecht ligt lager, waar de fiets juist bovengemiddeld veel gebruikt wordt in Overvecht.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht zien we dat er circa 40% extra ritten worden gemaakt. Dit is in lijn met het aantal huishoudens (+37%) en arbeidsplaatsen (+31%) wat in het gebied in dit alternatief wordt toegevoegd. De toename kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met 80% naar 120.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 12% toe (van 103.000 naar 116.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien.

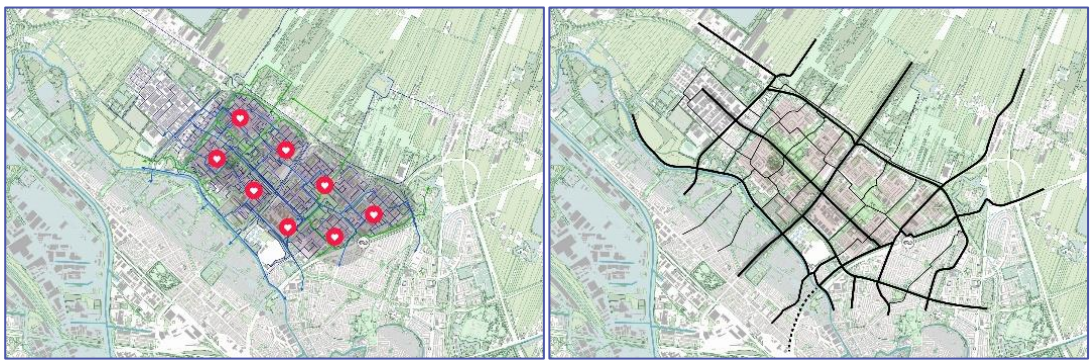


Figuur 6.10 Modal split alternatief 1 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 1 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

De bereikbaarheid voor fiets en voetganger in Overvecht speelt in beide alternatieven een belangrijke rol. De fiets- en wandelnetwerken binnen Overvecht, maar ook de verbindingen naar naastgelegen gebieden, zullen worden opgewaardeerd. Ook de realisatie van een nieuwe (fiets)brug over de Vecht draagt hieraan bij. De wijk Overvecht is opgebouwd uit verschillende sub-wijken met voorzieningen in de buurt. Elk woonblok heeft als het ware een ‘kloppend hart’. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 1 met 9% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie. De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.



Figuur 6.11 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 1

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 43% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 9%. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met 80%. Dit is vooral terug te zien op een aantal corridors. Er zijn twee drukke noord-zuid routes waar de fietsintensiteiten ongeveer verdubbelen. Dit zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en de route langs de Vecht (Zandpad). De verbeterde fietskwaliteit langs de Carnegiedreef sluit aan bij de visie om hier een HOV-corridor te ontwikkelen en autoverkeer niet meer toe te staan.

Daarnaast valt op dat het fietspad langs het spoor veel intensiever gebruikt wordt. Waar dit fietspad in de autonome situatie door 2.500 tot 4.500 fietsers gebruikt wordt, is dit in onderzoeksalternatief 1 tussen de 4.000 en ruim 12.000. Met name het gedeelte tussen de Brailledreef en station Overvecht trekt veel fietsers. Dit gaat ten koste van de fietsroute door de wijk (Taagdreef, Rubicondreef). Hier is een lichte afname zichtbaar.

Tenslotte wordt in het verlengde van het fietspad langs het spoor ook de Donaudreef veel vaker gebruikt door fietsers. Waar de intensiteiten in de autonome variant tussen de 2.300 en 5.500 per etmaal liggen, is dat in planvariant 1 tussen de 8.500 en 14.500. Daarmee is de route langs het spoor en de Donaudreef de drukste fietsroute vanuit het zuidwesten naar het noordoosten.

Verkeersveiligheid
De netwerkaanpassingen van alternatief 1 leiden tot duidelijke toe- en afnames op verschillende typen wegen binnen Overvecht. Het autoluw maken van de woonstraten van Overvecht leidt tot een betere oversteekbaarheid op deze straten. Daarnaast biedt de nieuwe inrichting (30 of 15 km/u) ook meer ruimte voor kinderen om veilig op straat te spelen. De verkeersveiligheid op de woonstraten van Overvecht neemt daarom sterk toe. Anderzijds leidt het weren van doorgaand autoverkeer door de woonstraten tot een toename op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Doorgaand verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de woonstraten, zal uitwijken naar de gebiedsontsluitingswegen en de ring. Op gebiedsontsluitingswegen zoals de Franciscusdreef en de Einsteindreef zal de toename in verkeer leiden tot een verminderde oversteekbaarheid. Omdat de toegenomen verkeersdruk zich concentreert op een aantal wegen, en er grote verbeteringen optreden op de woonstraten gaat de verkeersveiligheid per saldo er op vooruit.

Al met al zal de verkeersveiligheid in alternatief 1 verbeteren. Daarmee is er positief (+) ten opzichte van de referentiesituatie.

6.1.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verkeersafwikkeling
De gevolgen van de netwerkaanpassingen in alternatief 2 zijn merkbaar aan de intensiteiten op het wegennet van Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt ook de verkeersdrukte op de gebiedsontsluitende wegen in alternatief 2 toe. Op de Franciscusdreef neemt het aantal motorvoertuigen per etmaal toe van 26.600 in de autonome situatie naar 29.700 in alternatief 2 (+3.100). Ook op de Einsteindreef neemt het verkeer toe. Op het zuidelijke deel van de

Einsteindreef rijdt in alternatief 2 circa 26.100 mvt/etm, op het noordelijke deel circa 22.800 mvt/etm. Ook de verkeersdrukte op de NRU en Wolgadreef neemt toe (respectievelijk tot 73.900 mvt/etm en 11.100 mvt/etm). Daarnaast zien we ook toenames op de Moldaudreef en Nijldreef (respectievelijk 6.800 mvt/etm en 3.900 mvt/etm). De intensiteiten op laatstgenoemde wegvakken ligt hier hoger dan in alternatief 1. Dit is verklaarbaar door de verschillen in auto-netwerk tussen beide alternatieven. Waar in alternatief 1 geen doorgaand verkeer door de woonstraten mogelijk is, blijft doorgaand verkeer wel mogelijk in alternatief 2.

Doordat er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen zijn, maar ook op een deel van de erftoegangswegen in de wijk zelf, is er sprake van een negatief effect (-) ten opzichte van de referentiesituatie.



Figuur 6.12 Overzicht intensiteiten Overvecht alternatief 2 (mvt/etm)

Tabel 6.9 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 2

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	29.700	+12%
NRU	69.300	73.900	+7%
Moldaudreef	11.500	6.800	-41%
Wolgadreef	9.900	11.100	+12%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.100	+61%
Einsteindreef (noord)	12.800	22.800	+78%
Japuradreef	800	900	+13%

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 2	Verandering t.o.v. 2030
Nijldreef	2.600	3.900	+50%

Kruispunten

Tabel 6.10 Verzadigingsgraad voor relevante kruispunten (OS = ochtendspits, AS = avondspits, HS = huidige situatie, AO = autonome ontwikkeling, A2 = alternatief 2)

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
1	Franciscusdreef – Orinocodreef	0.78	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
2	Franciscusdreef – Rio Blancodreef	0.93	> 1	0.99	> 1	> 1	> 1
3	Franciscusdreef - Floridadreef	0.58	0.66	0.82	0.85		
4	Franciscusdreef - NRU	> 1	> 1	0.59	0.73	0.51	0.59
5	Carnegiedreef – Gangesdreef	0.68	0.88	0.66	0.88	0.92	0.96
6	Einsteindreef – Brailledreef	0.85	0.90	0.85	0.94	> 1	> 1
7	Einsteindreef - Carnegiedreef	0.65	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85
8	Einsteindreef - Humberdreef	0.71	0.81	0.99	0.96	> 1	> 1
9	Einsteindreef – NRU	0.89	0.85	0.50	0.40	0.69	0.48
10	Zamenhofdreef - Theemsdreef	0.27	0.27	0.44	0.66	0.85	0.85
11	Brailledreef – Zamenhofdreef	0.61	0.85	0.85	0.69	0.46	0.72
12	Zamenhofdreef – Rhonedreef	0.43	0.78	0.85	0.84	0.86	> 1
13	Brailledreef – Taagdreef	0.83	0.90	0.85	0.86	0.84	0.88
14	Tiberdreef – Moezeldreef	0.19	0.15	0.25	0.19	0.33	0.31
15	Darwindreef – Wolgadreef	0.79	0.85	0.98	> 1	0.87	0.91
16	Darwindreef- NRU	0.95	0.88	0.85	0.69	0.83	0.70

Kruispunt	Naam Kruispunt	OS HS	AS HS	OS AO	AS AO	OS A2	AS A2
17	Moldaudreef - NRU	> 1	> 1	0.50	0.43	0.30	0.27

In alternatief 2 is doorgaand verkeer via de woonstraten van Overvecht mogelijk, in tegendeel tot alternatief 1. In bovenstaande tabel is te zien dat dit verschil geringe invloed heeft op de verkeersafwikkeling van kruispunten in Overvecht. Net zoals in alternatief 1 neemt de afwikkelingskwaliteit op kruispunten 6 en 8 af. Echter, hoewel nog steeds als aandachtspunt beschouwd, verbeterd de verkeersafwikkeling op kruispunt 5 in lichte mate. Kruispunt 2 (Rio Brancodreef – Franciscusdreef) blijft een knelpunt.

Omdat de verkeersafwikkeling vooral in geding komt op de kruispunten waar de verzadigingsgraad hoog is, en de planbijdrage voor alternatief 2 daar onder de 0,07 is, heeft alternatief 2 een negatief effect (-) ten opzichte van de autonome situatie op de doorstroming op de kruispunten.

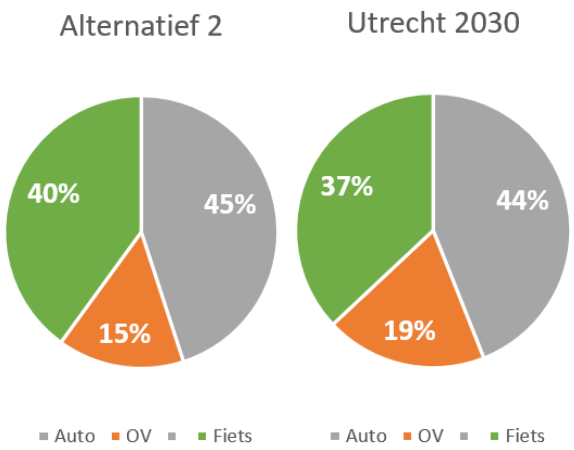
Wijze van verplaatsing

In alternatief 2 blijft de buslijn door de woongebieden van Overvecht bestaan. In tegenstelling tot alternatief 1 wordt in deze alternatief geen centrale HOV-as gerealiseerd op de Carnegiedreef. Alternatief 2 zet in op een optimalisatie van het bestaande OV-aanbod in Overvecht. Doordat de bus door de woonstraten van Overvecht rijdt, is deze lijn voor mensen vanuit heel de wijk goed toegankelijk. Daarnaast zet alternatief 2 in op een koppeling aan de wiel/spaak strategie van de gemeente. Enerzijds een spaak richting Overvecht Noord en Utrecht Centraal, anderzijds een wiel tussen USP en de wijk Zuilen via station Overvecht. De gevolgen voor de modal split van Overvecht zijn hierdoor merkbaar. Het autogebruik ligt ook in alternatief 2 lager dan de huidige en autonome situatie (45 procent). Het fietsgebruik is verantwoordelijk voor 40 procent van de vervoersbewegingen in Overvecht. Het OV voorziet in deze alternatief 15 procent van de vervoersbewegingen. Ten opzichte van de gemiddelde modal split van Utrecht wordt in Overvecht door alternatief 2 meer gebruik gemaakt van de fiets. Het autogebruik ligt om en nabij om hetzelfde niveau, het OV-gebruik ligt 4% lager.

Het OV-gebruik van alternatief 2 ligt percentueel gezien op hetzelfde niveau als in alternatief 1. Dat lag niet in de lijn der verwachting, aangezien het OV in alternatief 1 geconcentreerd wordt op de HOV-as (Carnegiedreef) waar ook de grootste verdichting plaatsvindt. Mogelijke verklaring is dat inwoners uit de wijken niet lopend of fietsend naar de HOV-halte gaan, maar vaker de fiets gebruiken in plaats van het OV. Dit is ook terug te zien in het verschil in fietsgebruik in beide varianten.

Als we kijken naar het absolute aantal ritten in Overvecht in onderzoeksalternatief 2, zien we dat er circa 39% extra ritten worden gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit kan gerelateerd worden aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners in het gebied. Een uitsplitsing naar de verschillende modaliteiten laat zien dat het fietsverkeer het hardst groeit met

65% naar 110.000 ritten. OV-gebruik groeit met 60% van 26.000 naar bijna 42.000 ritten. Het autogebruik neemt ten slotte met 18% toe (van 103.000 naar 122.000). Dit is niet conform het mobiliteitsplan, waarbij het uitgangspunt is dat de groei van de stad (huishoudens en arbeidsplaatsen) wordt opgevangen door een verschuiving van de modal split naar lopen, fietsen en OV. Dit betekent dat er nog stevigere maatregelen nodig zijn om het autogebruik in Overvecht niet verder te laten groeien. Het gebruik van alle modaliteiten neemt dus toe, maar de verhoudingen in de modal split veranderen ten gunste van de fiets en het OV.

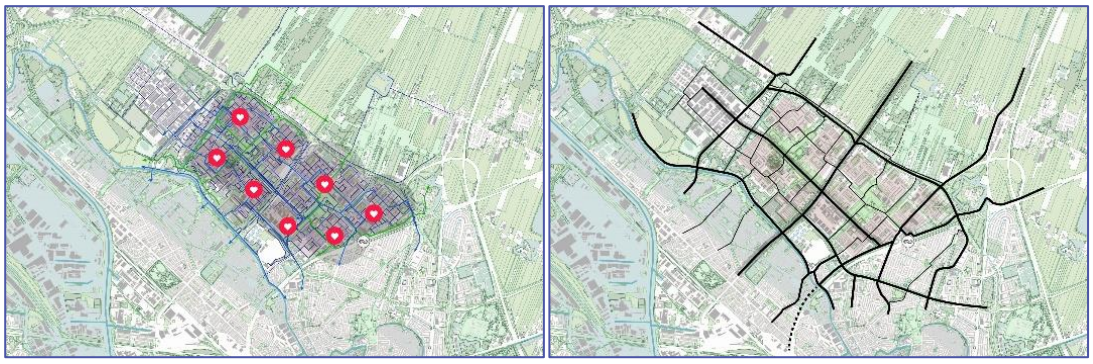


Figuur 6.13 Modal split alternatief 2 en Utrecht

Aangezien het autoverkeer relatief gezien afneemt ten opzichte van de andere modaliteiten, heeft alternatief 2 een positief effect (+) op de wijze van verplaatsing. Een relatieve afname van het autoverkeer wordt namelijk positief beoordeeld in het MER.

Routes fiets en voetganger

Net zoals in alternatief 1 vormt de bereikbaarheid voor fiets- en voetganger een speerpunt in het nieuwe mobiliteitsbeeld in Overvecht. De voorzieningen en attractiepunten in de sub-wijken van Overvecht zijn goed bereikbaar voor iedereen. In beide alternatieven wordt ingezet op het toegankelijk maken van voorzieningen en attractiepunten middels een goed fiets- en wandelnetwerk. Ook de verbinding met de andere sub-wijken en groengebieden zijn hierin belangrijk. Dit is ook terug te zien in de modal split, waarin het fietsgebruik in alternatief 2 met 6% toeneemt ten opzichte van de autonome situatie (en met 7% ten opzichte van de huidige situatie). De extra loop- en fietsverbindingen hebben daarmee een positief effect (+) ten aanzien van de referentiesituatie.



Figuur 6.14 Buurtharten en langzaam verkeernetwerk alternatief 2

Deze verbeterde bereikbaarheid is ook terug te zien in de fietsintensiteiten. In Overvecht wordt 40% van de verplaatsingen met de fiets gemaakt, een groei van 6%. Dit is wel iets lager dan in onderzoeksalternatief 1. In absolute aantallen (kilometers) groeit het fietsverkeer in de wijk met ruim 60%. Deze groei vindt plaats op dezelfde fietscorridors als bij onderzoeksalternatief 1. Wederom zijn de Carnegiedreef/Zamenhofdreef en het Zandpad (route langs de Vecht) de fietsroutes waar de grootste groei op noord-zuid niveau plaatsvindt. Maar ook op de Brailledreef is een forse toename zichtbaar. Waar hier in de autonome situatie tussen de 3.000 en 5.000 fietsers per dag gebruik van maken, groeit dit in planvariant 2 naar 7.500 tot 10.000 gebruikers.

Van west naar oost vindt de grootste groei wederom plaats op het fietspad langs het spoor (tot station Overvecht), waarna fietsers de Donaudreef gebruiken. Tenslotte neemt het fietsverkeer op de Einsteindreef ook flink toe, maar dan enkel op het gedeelte tussen de Marnixlaan en het winkelcentrum. De groei bedraagt hier ruim 60%. Op het noordelijk deel van de Einsteindreef zijn nauwelijks fietsers aanwezig.

Verkeersveiligheid

Ook voor de auto speelt de bestaande wegenstructuur een belangrijke rol in het toekomstbeeld van Overvecht. In alternatief 2 wordt uitgegaan van het benutten van deze bestaande structuur. Waar mogelijk worden parkgebieden vrijgespeeld, maar doorgaand verkeer door de sub-wijken zal blijven bestaan. Sommige routes door de sub-wijken zullen een sterkere verkeersfunctie hebben vanwege het busverkeer. In de woonbuurten van Overvecht betekent dit dat functies als veilig oversteken en spelen op straat, onder druk komen te staan. Ook op de gebiedsontsluitende wegen van Overvecht, waar de verkeersdrukte toeneemt, staat de verkeersveiligheid onder druk. Een hogere intensiteit aan weggebruikers zal zonder mitigerende maatregelen leiden tot een slechtere oversteekbaarheid.

Doordat er in planalternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief (-) effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

6.1.4 Mitigerende maatregelen

De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Daarbij ligt het voor de hand om onderscheid te maken tussen gebieden. Zo is een strikter parkeerbeleid bij de centrumgebieden (station Overvecht, winkelcentrum) logischer dan in het noorden van Overvecht. Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

6.1.5 Doorkijk naar 2040

Omdat het verkeersmodel dat gebruikt is voor de verkeersberekeningen van de onderzoeksalternatieven doorkijk geeft tot 2030, is ervoor gekozen om voor de indicator verkeer een kwalitatieve omschrijving te geven van de verkeerssituatie in 2040, de planhorizon van de omgevingsvisie Overvecht. Hiervoor is gekeken naar de verwachte verkeersintensiteiten in Overvecht in 2040. Hiervoor is het basisjaar 2030 en 2040 gebruikt. Bij een vergelijking tussen de verwachte intensiteiten in deze twee jaartallen valt op dat de intensiteiten op de gebiedsontsluitende wegen (Franciscusdreef, Einsteindreef, Moldaudreef, Brailledreef) in 2040 licht stijgen ten opzichte van 2030. De verkeersintensiteiten op de woonstraten (erftoegangswegen) blijven nagenoeg gelijk. Voor de effectbeoordeling heeft dit tot gevolg dat de kruispunten nog iets meer verkeer te verwerken krijgen.

Er zijn diverse parameters die van invloed zijn op de ontwikkeling van intensiteiten. Zo zijn gebiedsontwikkelingen een belangrijke parameter. Indien er toch minder woningen en/of arbeidsplaatsen worden gerealiseerd, nemen de verkeersintensiteiten af, wat gunstig is voor de oversteekbaarheid en de afwikkeling van verkeer op de kruispunten. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsparameters die invloed kunnen hebben op de intensiteiten. Voorbeelden hiervan zijn parkeerbeleid, autoluwe stad en verdichten in bestaand gebied (15-minuten stad). Die factoren kunnen voor een daling van het autogebruik zorgen.

6.2 Geluid

6.2.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema geluid.

Tabel 6.11 Beleidskader geluid

Beleidskader	Toelichting
Europees	

Beleidskader	Toelichting
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Het wettelijk kader rond geluid is vastgelegd in de Wet geluidhinder. In verschillende nieuwe of te wijzigen situaties in de Wet geluidhinder geldt een geluidsbelasting van 48 dB als voorkeursgrenswaarde. Afhankelijk van de situatie gelden tevens maximale (ontheffings)waarden. Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen dient een zogenaamd reconstructie-onderzoek te worden uitgevoerd. De geluidsbelasting in de plansituatie wordt daarbij vergeleken met de geluidsbelasting in de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde). Wanneer sprake is van een toename van 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. In dat geval dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Daarmee verandert het normstelsel voor geluid. Voor situaties langs gemeentelijke wegen gaat een voorkeurswaarde van 53 dB gelden. Afhankelijk van de situatie kunnen maximale waarden van toepassing zijn. Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de normen uit de Wet geluidhinder/de Omgevingswet. In een laten planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.
Gemeentelijk	
Gemeentelijk geluidsbeleid Beleidsnota Geluid en Trillingen	De Gemeente Utrecht kent een eigen geluidsbeleid. Dit beleid is verwoord in de rapportage ‘Geluidnota Utrecht - 2014-2018’ van 11 februari 2014. Het beleid beoogt het beheersen en voorkomen van geluidshinder bij ontwikkelingen zoals bij bestemmingsplannen, vergunningverlening en de aanleg en reconstructie van wegen. De Geluidnota heeft betrekking op het geluid van wegen, spoor en bedrijven/industrie. De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen: • nieuw te bestemmen woningen beschikken over een: - geluidsluwe gevel; - rustige buitenruimte; - akoestisch goede woningindeling; • behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Beleidskader	Toelichting
	De gemeente Utrecht kent tevens een Beleidsnota Geluid en Trillingen. Daarin is de missie: “Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillinghinder. Wij richten ons hiermee op een gezonde en leefbare bestaande en nieuwe stad.”

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.12 Toetsingskader geluid

Indicator	++	+	0	-	--
Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van het spoor neemt sterk toe
Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk af	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie blijft nagenoeg gelijk	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt toe	Aantal woningen binnen de geluidscontouren van industrie neemt sterk toe
Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk af	Gecumuleerde geluidshinder neemt af	Gecumuleerde geluidshinder blijft nagenoeg gelijk	Gecumuleerde geluidshinder neemt toe	Gecumuleerde geluidshinder neemt sterk toe

In voorliggende analyse zijn geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre significante veranderingen van de geluidsbelasting kunnen worden verwacht. Een verandering van de geluidsbelasting van 2 dB of meer is daarbij als significante, waarneembare verandering beschouwd. Veranderingen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee niet significant. Van een verandering van 2 dB is sprake wanneer het verkeer met circa 40% toeneemt (bij gelijkblijvende verkeersverdelingen en een ongewijzigde omgeving).

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond

Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.15 Beschouwde wegvakken voor beschouwing geluidhinder wegverkeer

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in hoeverre een significante verandering van de geluidsbelasting verwacht kan worden. Daarbij is de relatie gelegd met de huidige geluidsbelastingen op woningen in Overvecht. Deze geluidsbelastingen zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. De geluidsbelastingen zijn berekend in lijn met de EU-geluidsbelastingskaart 2021, maar dan op basis van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid (RMG 2012). Hiermee kan de relatie gelegd worden met de normen uit de Wet geluidhinder.

Omdat geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting.

6.2.2 Omschrijving referentiesituatie

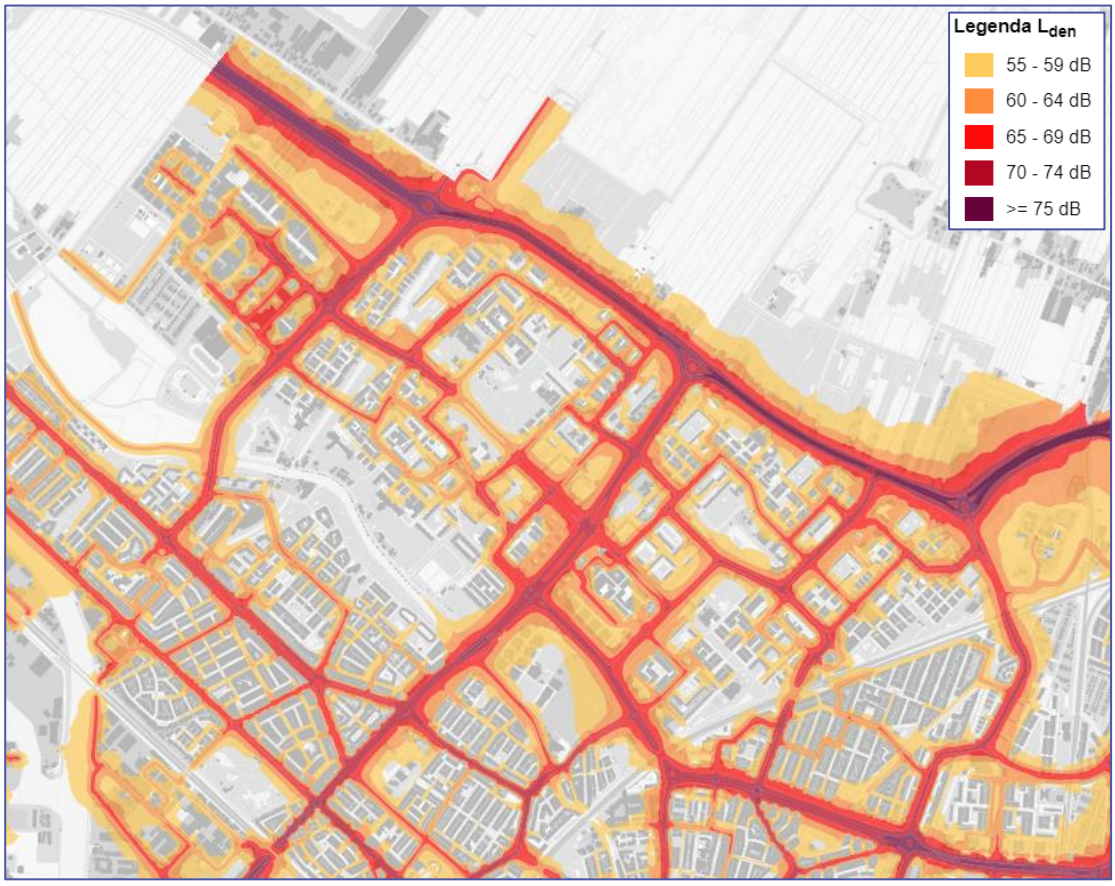
6.2.2.1 Huidige situatie

Geluidhinder wegverkeer

Vanuit Europa heeft de Gemeente Utrecht de verplichting om eens in de 5 jaar de geluidssituatie te rapporteren middels een EU-geluidsbelastingskaart. De meest recente gegevens ten aanzien van geluid betreffen de geluidsbelastingen uit de EU-geluidsbelastingskaart 2021[6]. Onderstaande

[6] De gegevens zijn beschikbaar via de gemeentelijke website: https://utrechtmilieu.nl/geluidskaarten/

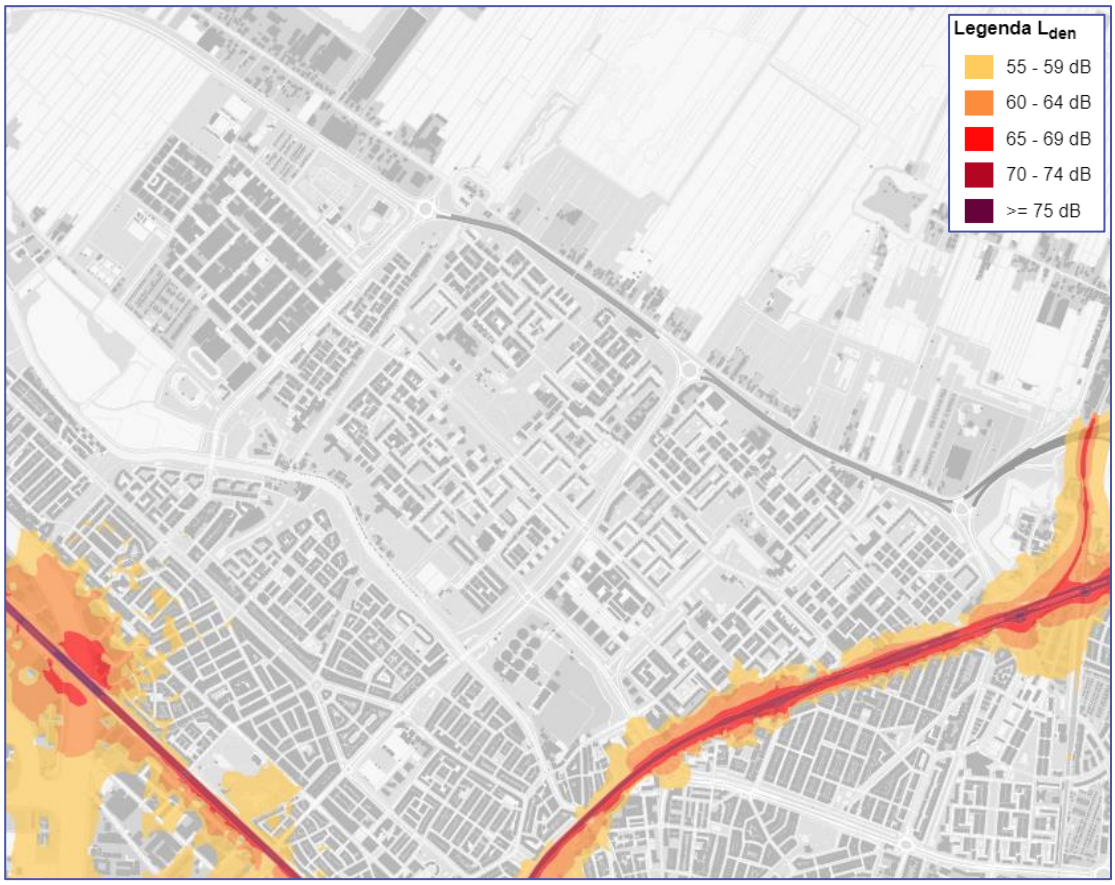
figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer. Opgemerkt wordt dat de EU-geluidsbelastingskaart berekend is op basis van de Europese rekenmethode CNOSSOS. De geluidsbelastingen kunnen daarom niet zondermeer vergeleken worden met het normstelsel uit de Wet geluidhinder.



Figuur 6.16 Geluidsbelasting wegverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

Geluidhinder railverkeer

In het zuidoostelijke deel van Overvecht is sprake van woningen die binnen de geluidscontour van het spoor liggen. De situatie is zichtbaar in onderstaande figuur.



Figuur 6.17 Geluidsbelasting railverkeer 2021 o.b.v. EU-geluidsbelastingskaart Gemeente Utrecht

De geluidscontour van het spoort strekt zich langs het gehele tracé uit, maar is het grootst direct rond het station. Hier liggen meerdere woningen in de zone van 60 dB tot 64 dB.

Geluidhinder industrie

Binnen Overvecht bevinden zich twee 'gezoneerde industrieterreinen': de rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht (RWZI) en de Hulpwarmtecentrale Overvecht (HWC) van Eneco. Dit zijn bedrijven die vallen onder onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) waarmee zij zijn als zogeheten 'grote lawaaimaker'. Conform de regels van de Wet geluidhinder is er daarom rondom deze terreinen een zone vastgelegd.

In het noordwesten van de wijk ligt Bedrijvengebied Overvecht. Op dit bedrijventerrein zijn veel bedrijven aanwezig die zich richten op handel (onder meer autobedrijven). Dit zijn bedrijven met een lage milieucategorie. Over het geheel kan worden gesteld dat zich op het bedrijventerrein weinig bedrijven bevinden met een hoge milieucategorie. Bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of 3.1 liggen respectievelijk op 100 meter en 50 meter van woningbouw af. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein geen grote lawaaimakers. Om die reden is het bedrijventerrein niet geluidgezoneerd.

In bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 5 november 2012) is opgenomen dat zorg wordt gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

Cumulatieve geluidsbelasting
Om een beeld te krijgen van de cumulatieve geluidsbelasting worden alle bovenstaande bronnen bij elkaar opgeteld. Op basis van bovenstaande kaartbeelden is te zien dat met name woningen rond het stationsgebied, als gevolg van wegverkeersgeluid en railverkeersgeluid, een hoge cumulatieve geluidsbelasting kennen. Rond de gezoneerde industrieterreinen en Bedrijvengebied Overvecht blijkt, op basis van informatie uit het bestemmingsplan, de geluidshinder beperkt te zijn.

6.2.2.2 Autonome ontwikkeling

Geluidhinder wegverkeer
De hiervoor beschreven EU-geluidsbelastingskaart is opgesteld voor het gepasseerde jaar 2021. Dergelijke gegevens zijn niet beschikbaar voor een toekomstige situatie. Op basis van verkeersmodelgegevens kan wel een uitspraak worden gedaan over de verandering in het aantal verkeersbewegingen tussen de huidige en toekomstige (autonome) situatie. Uit de verkeersmodelgegevens blijkt dat voor de wegen in en rond Overvecht sprake is van een toename van verkeer tussen het basisjaar 2015 uit het verkeersmodel en de toekomstige autonome situatie 2030. Er is tussen deze alternatieven sprake van een verkeersgroei van circa 20%. Hierdoor neemt de geluidsbelasting gemiddeld genomen met circa 1 dB toe. Een dergelijk verschil in geluidsbelasting is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Echter is hier sprake van een gemiddelde en zijn er wegen waarlangs de geluidsbelasting mogelijk wel significant toeneemt (bijvoorbeeld langs de Karl Marxdreef, Albert Schweizerdreef, Zambesidreef, Oranjerivierdreef, Einsteindreef, Wolgadreef). Voor dergelijke autonome groei van de geluidsbelasting kent de Wet geluidhinder in beginsel geen eisen ten aanzien van eventueel te treffen geluidsreducerende maatregelen. Binnen het stelsel van de Omgevingswet zal op termijn voor gemeentelijkje wegen eens in de vijf jaar monitoring van de geluidssituatie plaatsvinden (monitoring Basis GeluidsEmissie).

Geluidhinder railverkeer
In de autonome ontwikkeling neemt het aantal woningen rond het spoor niet toe, binnen het kader van de in voorliggende Omgevingsvisie beschouwde plannen. Daarnaast is de geluidssituatie langs spoorwegen is in Nederland vastgelegd in het geluidsregister van ProRail. De geluidssituatie wordt jaarlijks gemonitord op vaste punten langs het spoor: geluidsproductieplafonds. Wanneer sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer, dient ProRail de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te overwegen. Daarmee is eventuele (autonome) groei van de geluidsbelasting aan banden gelegd en kan deze niet zondermeer toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Bij eventuele wijzigingen aan het spoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en zal bij toenames van de geluidsbelasting eveneens een afweging van geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden.

Geluidhinder industrie
In de autonome ontwikkeling worden geen woningen gebouwd in of om Bedrijvengebied Overvecht en de gezoneerde industrieterreinen rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht en hulpwarmtecentrale Overvecht van Eneco, die geluidscontouren hebben. De geluidhinder van industrie neemt in de autonome ontwikkeling dan ook niet toe.

Cumulatieve geluidsbelasting
Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de cumulatieve geluidsbelasting stijgt op de plek waar al sprake is van een hoge cumulatieve geluidsbelasting.

6.2.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van geluid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.13 Beoordeling geluid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-

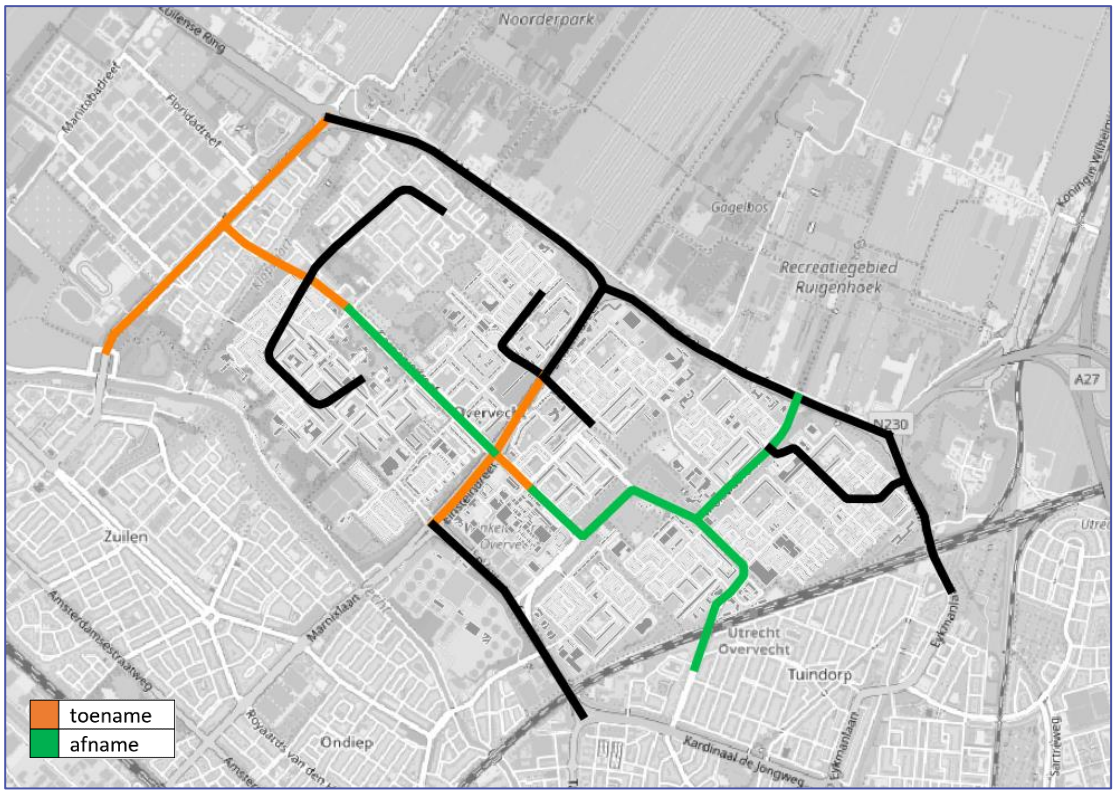
6.2.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Geluidhinder wegverkeer
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.14 Verkeersintensiteit alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	49%	+1,7
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	45%	+1,6
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	11%	+0,5
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	10%	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	64%	+2,1
6. Japuradreef	800	1.000	25%	+1,0
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	8%	+0,3
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-18%	-0,9
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	21%	+0,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	32.200	22%	+0,9
12. Einsteindreef	12.800	27.900	118%	+3,4
13. Einsteindreef	16.200	26.400	63%	+2,1
14. Humberdreef	7.000	6.200	-11%	-0,5
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	134%	+3,7
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-60%	-4,0
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-57%	-3,7
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-21%	-1,0
19. Darwindreef	14.200	19.100	35%	+1,3
20. Brailledreef	15.200	18.600	22%	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is te zien in onderstaande figuur.



Figuur 6.18 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 1

Uit de figuur valt op te maken dat de wegen, waarlangs een significante toename van de geluidsbelasting verwacht wordt, zich rond een tweetal locaties binnen Overvecht concentreren. Aan de noordwestzijde van Overvecht worden significante toenames verwacht langs de Franciscusdreef (wegvak 1 en 2) en de Rio Brancodreef (wegvak 5). Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Ook langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef (wegvak 15) worden significante toenames van de geluidsbelasting verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze weg is eveneens reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.

Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie nog alleen sprake is van OV-bewegingen.

Omdat sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, wordt alternatief 1 voor wat betreft geluid als negatief (-) beoordeeld.

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 938 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 13% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. De situatie is als negatief (-) beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 6.15 Nieuwe woningen in alternatief 1 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 1
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	350
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.600
Bedrijvengebied Overvecht	1.300
Totaal	**4.250**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors en flink hoger dan in alternatief 2. Hierbij moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd – dit is echter niet vast te stellen, omdat de indeling van de bouwstempels van de omgevingsvisie niet bekend is. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd dat naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect in alternatief 1 (--).

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 1 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting sterk toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Dit leidt tot een zeer negatief effect (--).

6.2.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

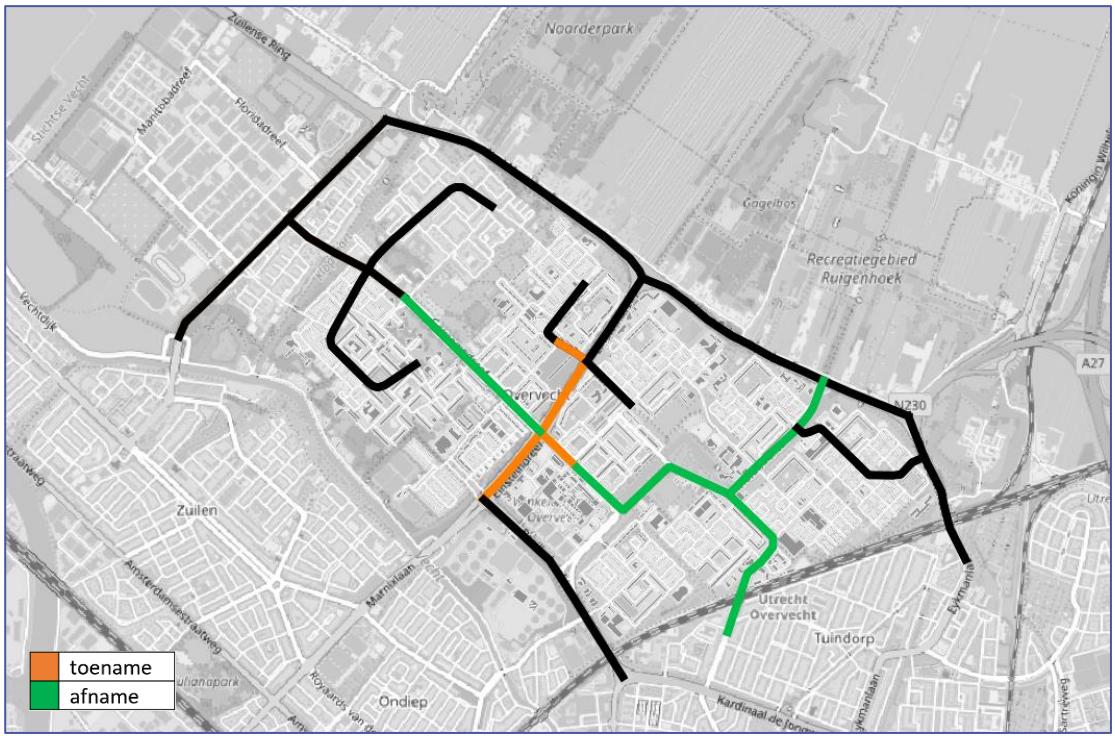
Geluidhinder wegverkeer

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.16 Verkeersintensiteit alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluidsbelasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	+21%	+0,8
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	+31%	+1,2
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	+7%	+0,3
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	+9%	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	+18%	+0,7
6. Japuradreef	800	600	-25%	-1,2
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-13%	-0,6
8. Zambesidreef	6.500	8.900	+37%	+1,4
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	+52%	+1,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	<-10
11. Einsteindreef	26.400	31.400	+19%	+0,8
12. Einsteindreef	12.800	22.800	+78%	+2,5
13. Einsteindreef	16.200	26.100	+61%	+2,1
14. Humberdreef	7.000	7.700	+10%	+0,4
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	+68%	+2,3
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-50%	-3,0
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-41%	-2,3
18. Wolgadreef	9.900	11.100	+12%	+0,5
19. Darwindreef	14.200	16.500	+16%	+0,7
20. Brailledreef	15.200	18.900	+24%	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is samengevat in onderstaande figuur.



Figuur 6.19 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 2

Uit de figuur blijkt dat met name langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikkers Oranjerivierdreef (wegvak 9), en Zamenhofdreef (wegvak 15) significante toenames van de geluidsbelasting worden verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie alleen nog sprake is van OV-bewegingen.

Wanneer de geluidssituatie in alternatief 2 vergeleken wordt met alternatief 1, valt op dat de voor planalternatief 2 geconstateerde significante veranderingen grotendeels overeenkomen met planalternatief 1. Een belangrijk verschil is dat aan de noordwestzijde van Overvecht (omgeving Franciscusdreef) geen significante toenames van de geluidsbelasting verwacht worden, waar dat in alternatief 1 wel het geval is. Dit is het gevolg van ruim 3.000 verkeersbewegingen meer in alternatief 1. Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.

Hoewel sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, is er binnen Overvecht langs diverse wegvakken sprake van significante afnames van de geluidsbelasting. Daarom wordt alternatief 2 voor wat betreft geluid als neutraal (0) beoordeeld.

Geluidhinder railverkeer

Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 150 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, 377 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 5% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt (0) effect. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidhinder industrie

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 6.17 Nieuwe woningen in alternatief 2 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 2
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	0
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.300
Bedrijvengebied Overvecht	1.000
Totaal	**3.300**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors, echter een stuk lager dan in alternatief 1. Ook hier moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd ook voor alternatief 2 naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect (--).

Cumulatieve geluidsbelasting

Kijkend naar waar woningen in alternatief 2 zijn voorzien, in combinatie met de extra geluidshinder die ontstaat als gevolg van de extra verkeersbewegingen, zorgen ervoor dat de cumulatieve geluidsbelasting naar verwachting toeneemt in Overvecht. Dit zal met name betrekking hebben op de nieuwe woningen en hun omgeving, die veelal rond gebieden met veel potentiële geluidsbronnen worden gerealiseerd. Aangezien alternatief 2 beter scoort dan alternatief 1 op

geluidhinder van verkeer en railverkeer wordt de cumulatieve geluidsbelasting hier beter beoordeeld. Het leidt al met al tot een negatief effect (-).

6.2.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of ‘dove gevels’; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met ‘stil asfalt’ de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absolute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit

negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg. Ondanks de genoemde kanttekeningen is het te overwegen de maximumsnelheid te verlagen als mitigerende maatregel voor de geluidsbelasting. Ook het toepassen van stille elementenverharding of streetprint kan als mitigerende maatregelen worden overwogen.

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

6.3 Luchtkwaliteit

6.3.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema luchtkwaliteit.

Tabel 6.18 Beleidskader luchtkwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese richtlijn 2008/50/EG	Ook bekend als de Richtlijn Luchtkwaliteit, de richtlijn 2008/50/EG stelt normen vast voor luchtkwaliteit voor buitenluchtverontreinigende stoffen in de Europese Unie (EU) om de volksgezondheid en het milieu te beschermen. De richtlijn stelt limieten vast voor concentraties van verontreinigende stoffen zoals fijnstof, stikstofdioxide, zwaveldioxide, lood, benzeen en koolmonoxide in omgevingslucht. Lidstaten zijn verplicht om de omgevingsluchtkwaliteit te controleren en te rapporteren en indien nodig luchtkwaliteitsplannen te ontwikkelen en uit te voeren om de luchtkwaliteit te verbeteren.
WHO-advieswaarden luchtkwaliteit	De luchtkwaliteitsrichtlijnen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) geven aanbevolen limieten voor de belangrijkste luchtverontreinigende stoffen die gezondheidsrisico's met zich meebrengen. De richtlijnen zijn gebaseerd op een overzicht van de nieuwste wetenschappelijke bevindingen en zijn bedoeld om overheden en andere belanghebbenden te helpen de volksgezondheid te beschermen. De richtlijnen hebben betrekking op een reeks verontreinigende stoffen, waaronder fijnstof (PM), ozon (O3), stikstofdioxide (NO2), zwaveldioxide (SO2) en koolmonoxide (CO). De richtlijnen stellen zowel korte- als langetermijnlimieten vast voor elke vervuilende stof. Het voldoen aan deze

Beleidskader	Toelichting
	richtlijnen kan helpen het risico op een reeks gezondheidstoestanden, waaronder ademhalings- en hart- en vaatziekten, te verminderen.
Nationaal	
Wet milieubeheer	De belangrijkste wet- en regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. In deze paragraaf, ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit, is de basis gelegd voor een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. In 2023 is de NSL-monitoring voortgezet in het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Voor de toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen zijn in de praktijk vier normen van toepassing[7]: • jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide NO_2 (40 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10 (40 µg/m^3); • aantal dagen overschrijding van de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (maximaal 35 dagen per jaar >50 µg/m^3); • jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5 (25 µg/m^3). In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan één van de volgende punten: • Er is geen sprake van normoverschrijding; • Er is per saldo sprake van een verbetering (saldo-benadering); • Het project draagt niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit[8]; • Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (voortgezet in het CIMLK).
Gemeentelijk	
Schone lucht akkoord	De Gemeente Utrecht heeft het Schone Lucht Akkoord (SLA) ondertekend. Het doel van het SLA is om de luchtkwaliteit in Nederland permanent te verbeteren. Het is een akkoord tussen Rijk, provincies en een groot aantal gemeenten. Samen streven de deelnemende partijen naar een gezondheidswinst van minimaal 50 procent in 2030 ten opzichte van 2016. In het SLA is onder meer de afspraak opgenomen dat de deelnemende partijen toewerken naar het in 2030 halen van de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005. De WHO-advieswaarden zijn voor fijn stof PM10 en PM2,5 strenger dan de normen uit de Wet milieubeheer.

[7] Handreiking Rekenen aan luchtkwaliteit, actualisatie 2011 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.
[8] Een plan draagt in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit indien de planbijdrage groter dan 1,2 µg/m^3 is. Projecten met een bijdrage van 1,2 µg/m^3 of lager zijn niet in betekenende mate (NIBM).

Beleidskader	Toelichting
	In 2021 heeft de WHO-aangescherpte advieswaarden voor luchtkwaliteit gepubliceerd. Tabel 6.16 geeft de WHO-advieswaarden weer, in relatie tot de normen uit de Wet milieubeheer.
Utrecht kiest voor gezonde lucht	De gemeente Utrecht kent een eigen gemeentelijk luchtkwaliteitsbeleid. Dit is vastgelegd in de rapportage 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' met kenmerk 7113123-A van 7 juli 2020. Het doel van het luchtkwaliteitsbeleid is het snel behalen van gezondheidswinst, door maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit verbeteren. Daarmee wil de gemeente Utrecht bijdragen in het (versneld) behalen van de WHO-advieswaarden. Het beleid is vooral gericht op lokale luchtverontreinigende bronnen in de stad. Daarbij gaat het om wegverkeer, mobiele werktuigen en houtstook. Waar mogelijk wordt de uitstoot van deze bronnen beperkt.

Tabel 6.19 Normen luchtkwaliteit uit Wet milieubeheer en WHO-advieswaarden

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³
Aantal overschrijdingsdagen etmaalgemiddelde concentratie fijn stof PM10 (>50 µg/m³)	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.20 Toetsingskader luchtkwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	Veel wegvakken met significante afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante afname concentratie	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname concentratie	Meerdere wegvakken met significante toename concentratie	Veel wegvakken met significante toename concentratie

In voorliggende studie zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd voor de alternatieven. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in

hoeverre significante veranderingen in de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht kunnen worden. Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van 1,2 µg/m³ is daarbij als significante concentratieverandering beschouwd. Dit sluit aan bij het begrip 'niet in betekenende mate'. Een toename van de concentratie van 3% van de norm wordt als verandering gezien die 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toenames van meer dan 1,2 µg/m³ worden als 'in betekenende mate' gezien. In voorliggende analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk[9] sprake is van een concentratieverandering groter dan 1,2 µg/m³. In de praktijk is de verandering in concentratie sterk afhankelijk van diverse factoren, zoals het aandeel vrachtverkeer, de mate van doorstroming op een weg, de mate van bebouwing langs de weg en de mate van begroeiing langs de weg.

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk. Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 6.20 Beschouwde wegvakken voor beschouwing luchtkwaliteit

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in

[9] Deze grens is gebaseerd op de NIBM-tool van Infomil. Deze tool berekend op basis van relatief ongunstige omstandigheden voor luchtkwaliteit bij welke intensiteit mogelijk sprake is van een bijdrage die in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering voor luchtkwaliteit.

hoeverre een significante verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide. De jaargemiddelde concentraties fijn stof PM10 en PM2,5 zijn niet specifiek beschouwd. Fijn stof is minder verkeersgerelateerd en laat doorgaans relatief beperkte veranderingen zien bij wijzigingen in verkeersintensiteiten. Wel is de relatie gelegd met de normen uit de Wet milieubeheer waarbij zowel de concentraties stikstofdioxide als fijn stof beschouwd zijn.

Omdat geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de concentraties voor luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijn stof PM10). Bij de beoordeling is de relatie gelegd met de hoogte van de concentraties ten opzichte van de normen uit de Wet milieubeheer. Een significante toename van de concentratie hoeft in beginsel niet als negatief wanneer de concentratie (ruim) aan de normen voldoet.

6.3.2 Omschrijving referentiesituatie

6.3.2.1 Huidige situatie

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn concentratiegegevens beschikbaar. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor het gepasseerde jaar 2021. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.21 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de huidige situatie

Uit de gegevens blijkt dat in en rond Overvecht de hoogste concentraties stikstofdioxide in de categorie 30 – 35 µg/m³ liggen. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde (uit 2021). De hoogste concentraties zijn berekend langs de Albert Schweitzerdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.21 Hoogste concentraties per stof in de huidige situatie

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	33 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	20 µg/m³	Marnixlaan, Albert Schweitzerdreef, Brailledreef
Aantal overschrijdingsd	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	8 dagen	Marnixlaan, Albert

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
agen 24h-fijn stof PM10					Schweitzerdreef , Brailledreef
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	12 µg/m³	Marnixlaan

In geen geval is sprake van concentraties hoger dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentratie PM2,5 ligt hoger dan de WHO-advieswaarde uit 2005. Wanneer de relatie gelegd wordt met de WHO-advieswaarden uit 2021 valt op dat voor fijn stof PM10 de hoogste concentratie boven de advieswaarde van 15 µg/m³ ligt. Voor fijn stof PM2,5 is ook sprake van een overschrijding van de WHO-advieswaarde. De hoogst berekende concentratie fijn stof PM2,5 bedraagt 11,7 µg/m³. Deze waarde wordt hoofdzakelijk bepaald door een achtergrondconcentratie van 11,3 µg/m³. Omdat de achtergrondconcentraties hoger liggen dan de WHO-advieswaarde is het niet mogelijk om aan deze advieswaarde te voldoen. Benadrukt wordt dat het Schone Luchtakkoord toewerkt naar het behalen van de WHO-advieswaarden (uit 2005) in het jaar 2030.

6.3.2.2 Autonome ontwikkeling

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)
Vanuit de Monitoringstool van het CIMLK zijn tevens concentratiegegevens beschikbaar voor de toekomstige situatie. De gegevens zijn ontleend aan de monitoringsronde uit 2022 en representatief voor toekomstjaar 2030. De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide is weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.22 Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in de autonome ontwikkeling

Uit de gegevens valt op te maken dat de concentraties in 2030 lager liggen dan in de huidige situatie. De hoogst berekende concentraties stikstofdioxide vallen in de categorie 15 – 20 µg/m³. Daarmee wordt voldaan aan de norm uit de Wet milieubeheer, maar niet aan de WHO-advieswaarde. De hoogste concentraties zijn berekend langs de Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef en de Marnixdreef. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de hoogste concentratie per stof.

Tabel 6.22 Hoogste concentraties per stof in de autonome ontwikkeling

Stof	Norm Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde (2005)	WHO-advieswaarde (2021)	Hoogste waarde	Locatie
Jaargem. stikstofdioxide	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³	19 µg/m³	Albert Schweitzerdreef
Jaargem. fijn stof PM10	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³	18 µg/m³	Marnixlaan
Aantal overschrijdingsdagen 24h-fijn stof PM10	35 dagen	n.v.t.	n.v.t.	6 dagen	Marnixlaan
Jaargem. fijn stof PM2,5	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³	9 µg/m³	Marnixlaan

Uit de tabel valt op te maken dat de concentraties in alle gevallen lager liggen dan de normen uit de Wet milieubeheer. De concentraties liggen tevens lager dan de WHO-advieswaarden uit 2005. De WHO-advieswaarden uit 2021 worden niet gehaald. Wanneer de concentraties uit 2030 vergeleken worden met de huidige situatie, valt op dat de concentraties lager worden naar de toekomst. Dit is het gevolg van afnemende achtergrondconcentraties en voertuigemissies naar de toekomst. Naar de toekomst wordt dus een verbetering van de luchtkwaliteit verwacht.

6.3.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op luchtkwaliteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.23 Beoordeling luchtkwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-

6.3.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

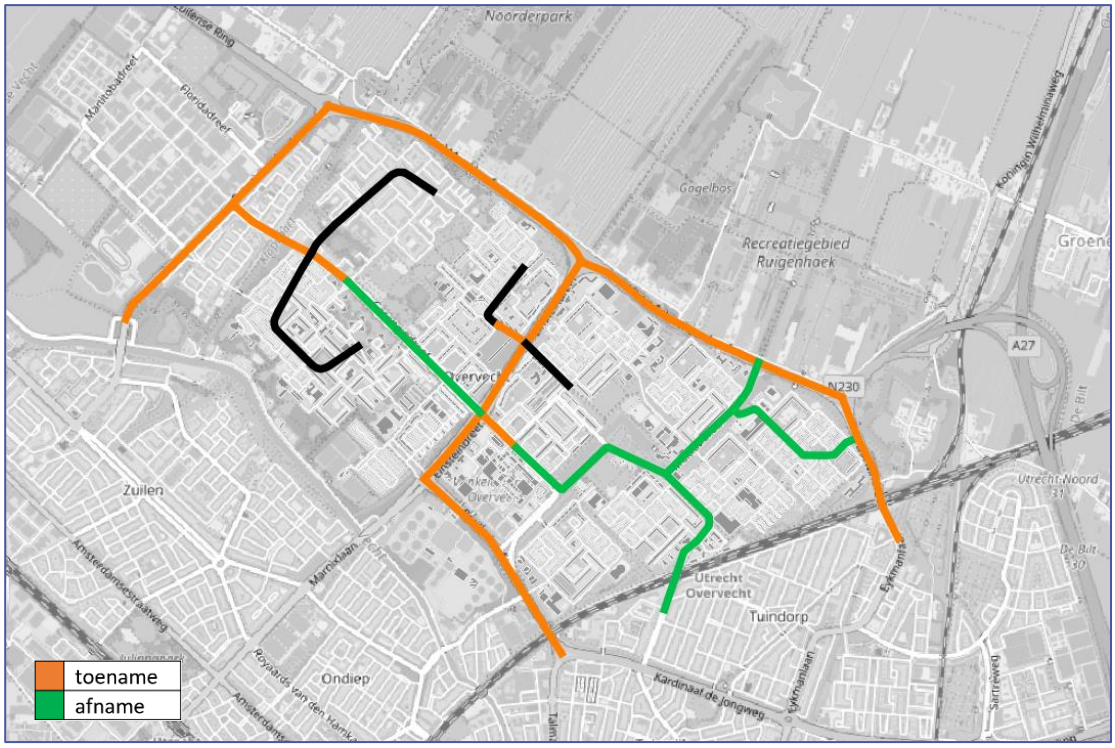
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.24 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 1

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	6.100
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	10.200
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	7.800
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	8.000
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	6.100
6. Japuradreef	800	1.000	200
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	400
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-1.200
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	2.600
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	32.200	5.800
12. Einsteindreef	12.800	27.900	15.100

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
13. Einsteindreef	16.200	26.400	10.200
14. Humberdreef	7.000	6.200	-800
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	6.700
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-3.600
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-6.600
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-2.100
19. Darwindreef	14.200	19.100	4.900
20. Brailledreef	15.200	18.600	3.400

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.23 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 1

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar

verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef, Wolgadreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 1 als negatief (-) beoordeeld.

6.3.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)

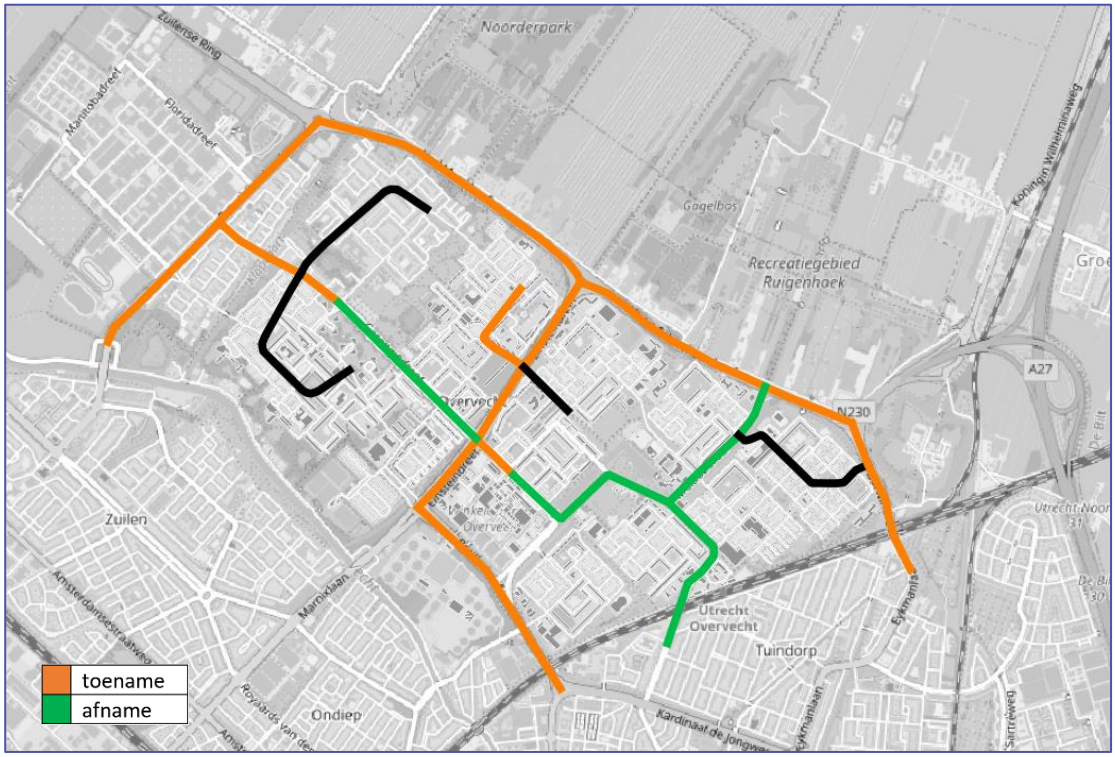
De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 6.25 Verwachte verkeersintensiteit in alternatief 2

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	2.600
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	7.100
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	4.600
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	7.100
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	1.700
6. Japuradreef	800	600	-200
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-600
8. Zambesidreef	6.500	8.900	2.400
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	6.500
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV
11. Einsteindreef	26.400	31.400	5.000
12. Einsteindreef	12.800	22.800	10.000
13. Einsteindreef	16.200	26.100	9.900
14. Humberdreef	7.000	7.700	700
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	3.400
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-3.000
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-4.700

Wegvak	Intensiteit referentiesituatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 2 (mvt/etm)	Verschil (mvt/etm)
18. Wolgadreef	9.900	11.100	1.200
19. Darwindreef	14.200	16.500	2.300
20. Brailledreef	15.200	18.900	3.700

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat voor diverse wegen toenames van meer dan 1.500 mvt/etm verwacht worden. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante toenames van de concentratie stikstofdioxide. De wegen zijn weergegeven in onderstaande figuur.



Figuur 6.24 Wegen met mogelijk significante toenames (oranje) en significante afnames (groen) in alternatief 2

Wanneer de relatie gelegd wordt met de hoogte van de huidige concentraties is met name de situatie langs de Karl Marxdreef en de Albert Schweitzerdreef een aandachtspunt. Dit zijn de wegen nabij het gebied waar op dit moment sprake is van relatief hoge concentraties. Als gevolg van de verkeerstoenames nemen de concentraties langs deze wegen verder toe. Naar verwachting zal dit niet leiden tot normoverschrijdingen. Zoals gebleken is uit een analyse van de autonome situaties, nemen de concentraties af naar de toekomst. Daarmee worden geen knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit verwacht.

Langs diverse wegen is sprake van een negatief effect op de luchtkwaliteit. Dit is met name het geval langs de wegen langs de noordelijke en oostelijke rand van Overvecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Franciscusdreef) alsmede langs de Einsteindreef. Langs de Carnegiedreef, Moldaudreef en Moezeldreef worden afnames van de verkeersintensiteiten verwacht. Langs deze wegen is mogelijk sprake van significante afnames van de concentraties.

Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de Wet milieubeheer voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 is alternatief 2 als negatief beoordeeld (-).

6.3.4 Mitigerende maatregelen

Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

6.4 Natuur en biodiversiteit

6.4.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema natuur.

Tabel 6.26 Beleidskader natuur en biodiversiteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Wet natuurbescherming	De Wet natuurbescherming (Wnb) gaat in op drie onderdelen: soortenbescherming, gebiedsbescherming en houtopstanden. Soortenbescherming, waarbij wordt ingegaan op beschermde en nationaal vrijgestelde soorten, en houtopstanden zijn relevant in het kader van dit onderdeel. Gebiedsbescherming, welke ingaat op Natura 2000-gebieden, worden behandeld in het onderdeel ‘Stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden’.
Natuurnetwerk Nederland (Barro)	Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De te ontwikkelen gebieden staan bekend als de Groene Contour.
Provinciaal	
Wet natuurbescherming	De Wnb is ook provinciaal een relevant beleidskader. De provincie Utrecht heeft in het kader hiervan bepaalde beschermde soorten vrijgesteld. Wanneer een

Beleidskader	Toelichting
	vrijgestelde soort wordt getroffen door een ruimtelijke ontwikkeling hoeven er geen maatregelen getroffen te worden. Wanneer de beoogde ontwikkeling geen ruimtelijke ontwikkeling betreft is de soort niet vrijgesteld. Wel is de zorgplicht (artikel 1.11 uit de Wnb) van toepassing, wat voorziet dat effecten op soorten zo veel mogelijk voorkomen moeten worden.
Akkoord van Utrecht	Het 'Akkoord van Utrecht' is een document waarin afspraken met organisaties op het gebied van landbouw en natuurbescherming zijn vastgelegd.
Gemeentelijk	
Utrechtse soortenlijst	Soorten die door de gemeente Utrecht zijn aangewezen voor bescherming. Utrecht heeft 64 soorten aangewezen. Dit betreft 5 vogelsoorten, 3 vissen, 6 wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelen.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	De Actualisatie Groenstructuurplan stamt uit 2018 en is een actualisatie van de eerdere versie uit 2007. De ambities van toen zijn uitgebreid met de ambities 'het groen in de stad gebruiken voor een gezonde stad' en 'het groen in de stad gebruiken om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen'.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.27 Toetsingskader natuur en biodiversiteit

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk toe	Aanwezigheid beschermde soorten neemt toe	Aanwezigheid beschermde soorten blijft gelijk	Aanwezigheid beschermde soorten neemt af	Aanwezigheid beschermde soorten neemt sterk af
Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt toe	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland blijven gelijk	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt af	Wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland neemt sterk af
Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = < 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Maximale depositie (mol N ha/jaar) = 0	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = 0 – 0,10	Afname van stikstofdepositie (mol N ha/jaar) = > 0,10

Indicator	++	+	0	-	--
Kansen om biodiversiteit te vergoten	Biodiversiteit neemt sterk toe	Biodiversiteit neemt toe	Biodiversiteit neemt blijft gelijk	Biodiversiteit neemt af	Biodiversiteit neemt sterk af

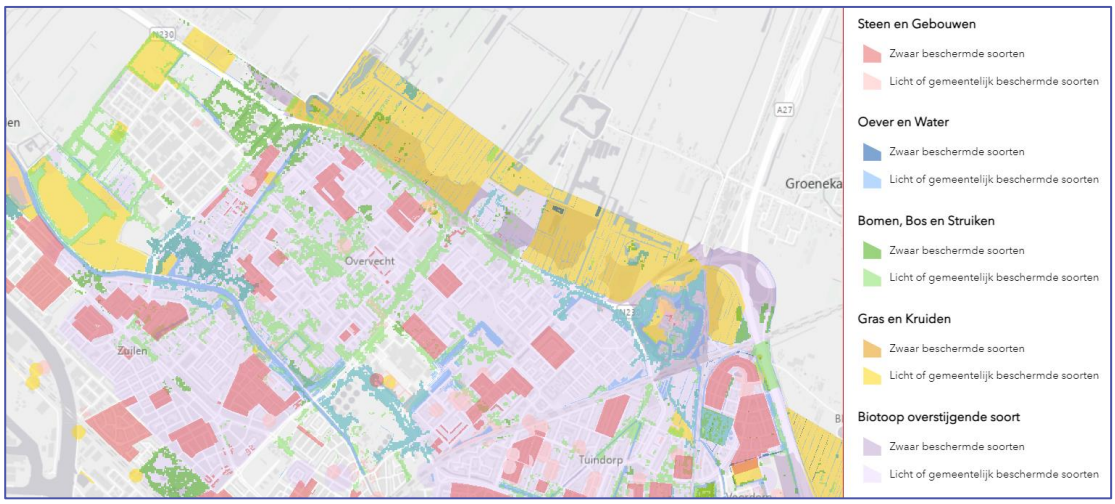
6.4.2 Omschrijving referentiesituatie

6.4.2.1 Huidige situatie

Beschermde soorten

In Overvecht zijn verschillende beschermde diersoorten aanwezig. In bijlage 1 is een overzicht van aanwezige beschermde diersoorten opgenomen uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF). De NDFF is een Nederlandse database waarmee gegevens over de geografische verspreiding van flora en fauna in Nederland inzichtelijk wordt gemaakt. In Overvecht zijn 6 soorten beschermde amfibieën, 8 beschermde insectsoorten, 2 beschermde reptielsoorten, 7 soorten beschermde vaatplanten, 46 beschermde vogelsoorten, 1 beschermd weekdier, 18 beschermde zoogdieren, waarvan 5 grondgebonden zoogdieren en 13 vleermuizen waargenomen. De gegevens in de NDFF zijn afkomstig van verschillende bronnen, zoals vrijwilligers, onderzoeksinstituten en natuurbeschermingsorganisaties. De gegevens in de NDFF hebben geen beperkte geldigheidsduur, maar zijn wel afhankelijk van de actualiteit van de gegevens.

Overvecht is een ruim opgezette wijk, met veel groen en op verschillende plekken watergangen. Daarnaast kent de wijk veel grote bomen met her en der, met name in de parken, ondergroei in de vorm van struweel. Al dit groen en water biedt ruimte voor de aanwezige beschermde soorten. De gemeente Utrecht heeft met de natuurwaardenkaart in beeld gebracht waar zwaar beschermde en licht of gemeentelijk beschermde soorten kunnen voorkomen. Het kaartbeeld van Overvecht kent relatief veel gebieden waar veelal zwaar beschermde soorten kunnen voorkomen.

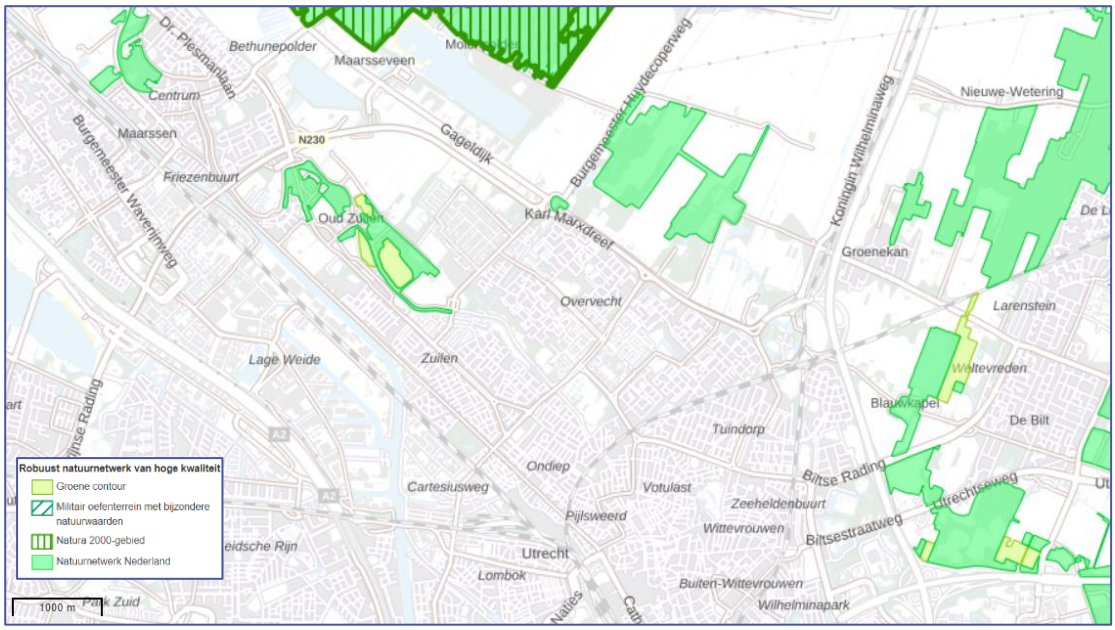


Figuur 6.25 Natuurwaardenkaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

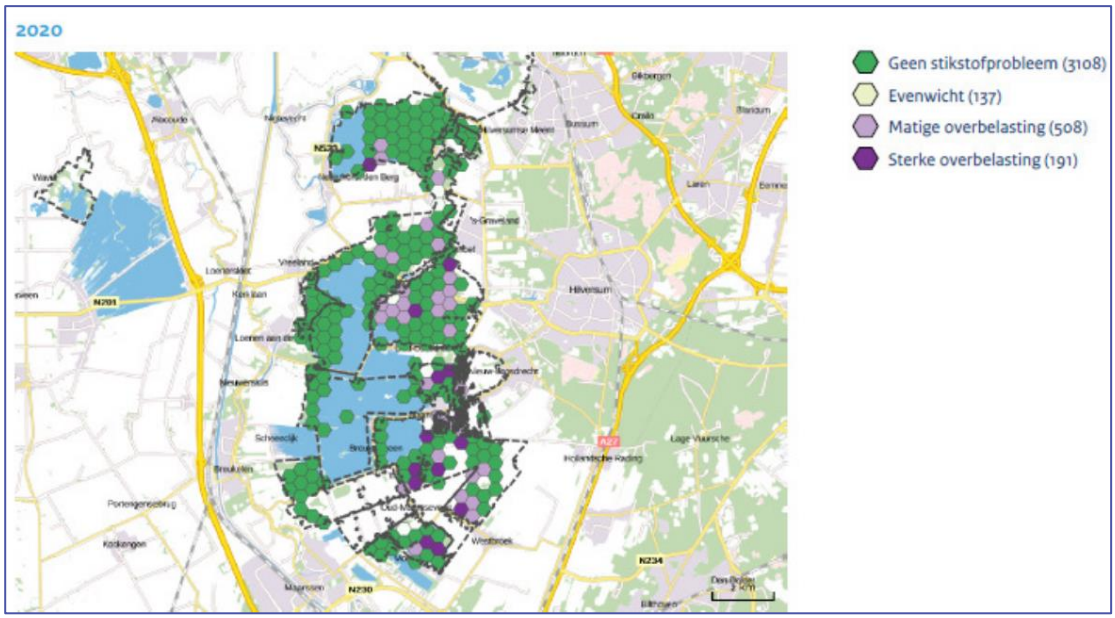
NNN staat voor Natuurnetwerk Nederland. NNN-gebieden maken deel uit van de ecologische hoofdstructuur van Nederland en vormen een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Nederland. In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht. In de huidige situatie worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden niet aangetast.



Figuur 6.26 NNN-gebieden en Groene Contour in Overvecht

Nabijheid van Natura 2000-gebieden

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van het Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen – dit is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van Overvecht. De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. In de huidige situatie is in grote delen van de Oostelijke Vechtplassen geen sprake van een stikstofprobleem. Daarentegen is met name in het oosten van het gebied op plekken sprake van sterke overbelasting van stikstof. De stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen is dus te hoog.



Figuur 6.27 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de huidige situatie (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

De afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijvengebied Overvecht) zorgt ervoor dat effecten van licht en geluid op de Oostelijke Vechtplassen zeer beperkt zijn. Dit komt om die reden niet in het planMER aan bod.

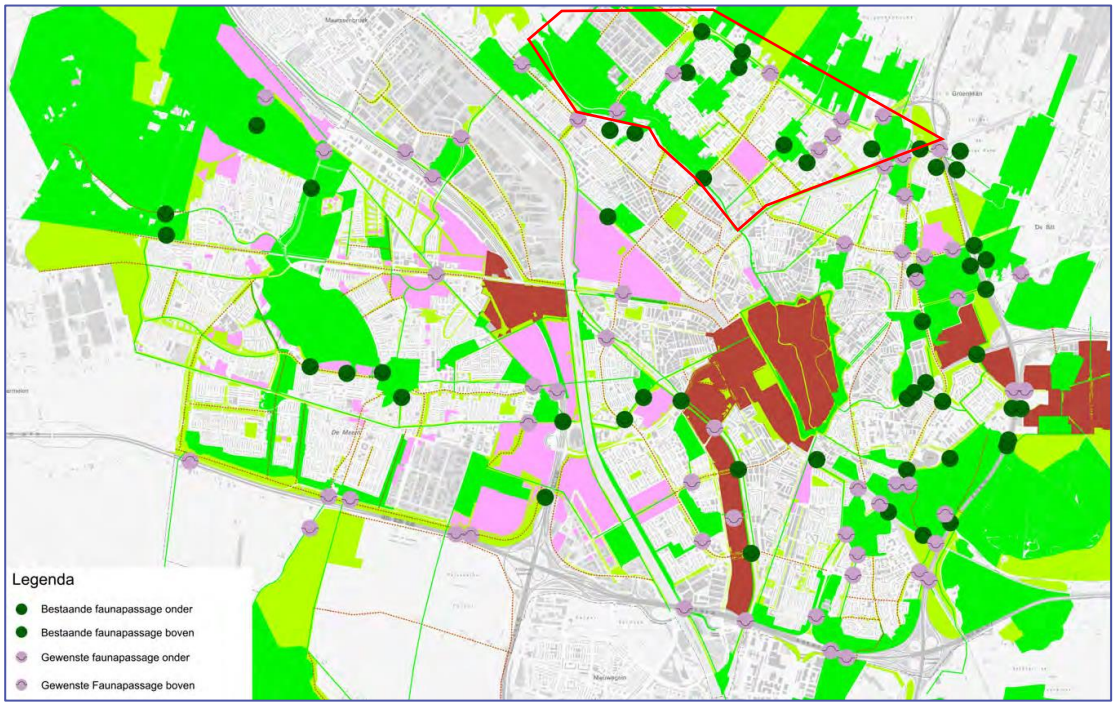
Biodiversiteit

De gemeente Utrecht kent, als gevolg van de veen-, klei- en zandgronden en de aanwezigheid van zoetwatermoerassen tot naald- en loofbossen, een grote diversiteit aan ecosystemen. Overvecht maakt onderdeel uit van dit grotere ecosysteem. De Natuurwaardenkaart (figuur 5.1) wordt door de gemeente Utrecht gebruikt voor behoud en versterking van de biodiversiteit in de stad. Te zien is dat verspreid door Overvecht soorten voorkomen die worden beschermd vanuit de Wet natuurbescherming, dan wel doordat ze op de gemeentelijke soortenlijst staan[10].

Een aantal aspecten spelen een rol in het faciliteren van biodiversiteit in de wijk. Zo spelen de parken een belangrijke rol: de Gagel, de Watertoren, de Vechtzoom en de Klopvaart met parkzone en waterverbinding in Overvecht-Zuid. Ook de forten en de waterlinie zijn voor biodiversiteit van groot belang. Daarnaast kent Overvecht drie volkstuincomplexen: De Doordouwers, Ons Genot en Flora's Hof. Volkstuincomplexen spelen een belangrijke rol in het behoud en versterken van biodiversiteit. Hier is veel aandacht voor natuurvriendelijk tuinieren en worden projecten geïnitieerd die beschermde soorten helpen. Ook zijn het gebieden waar vaak weinig kunstmatig licht is en voor veel dieren voedsel te vinden is. Daarnaast is er een hoge groendekking en zijn op de volkstuincomplexen veel verblijfplaatsen te vinden.

[10] Zie de Utrechtse 30 in het Duurzaamheidsverslag 2022

Daarnaast zijn er in Overvecht tien faunapassages die dieren veilig infrastructurele barrières laat passeren. Faunapassages zijn belangrijk voor bepaalde dieren, omdat dit hun leefgebied vergroot. Dit voorkomt dat dieren op ‘eilanden’ terechtkomen en er geen genetische informatie wordt uitgewisseld.



Figuur 6.28 Faunapassages in de gemeente Utrecht, Overvecht rood omkaderd (bron: Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 gemeente Utrecht)



Figuur 6.29 Maaikaart Overvecht (bron: Gemeente Utrecht)

In Overvecht bestaan veel groene gebieden uit grasvelden, die voor de biodiversiteit minder waarde hebben dan bloemrijke gebieden, ruigte of ander groen, zoals struiken. Dit beperkt de mogelijkheden voor een biodivers Overvecht. Ook de vele hoogbouw in Overvecht kan de biodiversiteit belemmeren. In vergelijking met grondgebonden woningen biedt hoogbouw vaak minder nestgelegenheid voor vogels. Grondgebonden woningen, vooral die met dakpannen, bieden in veel gevallen (mits juist gebouwd) schuilvoorzieningen en tuinen waar mogelijk water, foerageermogelijkheden en stofbaden aanwezig zijn.

6.4.2.2 Autonome ontwikkeling

Beschermde soorten

De belangrijkste autonome ontwikkelingen in Overvecht zijn de nieuwbouw op de Ivoordreef, De Mix Utrecht en de Watertoren. Bij de eerste twee locaties wordt verdicht, de Watertoren wordt verbouwd om te kunnen gebruiken voor wonen en werken. Voor de nieuwbouw op de Ivoordreef en bij De Mix zal eerst worden gesloopt. Dit heeft mogelijk een verstorend effect op bepaalde beschermde diersoorten. Bij beide ontwikkelingen zal echter in de voorziene situatie meer groen terugkomen dan er in de huidige situatie is. Daarnaast is voor deze ontwikkelingen al een ontheffing voor de Wet natuurbescherming (Wnb) afgegeven. Hiermee wordt zorggedragen voor het behoud van de huidige staat van instandhouding van gevonden soorten. Bij de Watertoren is, voor het aanpassen van het bestemmingsplan, een quickscan Wet natuurbescherming uitgevoerd. De conclusie van de quick scan is dat er geen beschermde flora en fauna aanwezig is in het plangebied van de ontwikkeling en er dus ook geen ontheffing Wnb nodig is.

Naast de ontwikkelingen in Overvecht, hebben ook landelijke trends effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Overvecht is onderhevig aan habitatverlies, vervuiling,

klimaatverandering en de mogelijke komst van invasieve soorten. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen zorgen voor afbreuk en fragmentatie van natuurlijke habitats. Dit kan leiden tot de afname van geschikte leefgebieden voor beschermde soorten. Mogelijk minder relevant voor Overvecht zijn effecten als gevolg van milieuvervuiling. Vaak geassocieerd met landbouw en industrie, kan ook in Overvecht sprake zijn van vervuiling als gevolg van verwachte verkeerstoenames en zwerfafval rond groengebieden die worden gebruikt om te recreëren als parken. Ook klimaatverandering heeft effect op de aanwezigheid van beschermde soorten. Veranderingen in temperatuur, neerslagpatronen en zeeniveaus als gevolg van klimaatverandering kunnen de habitats en levenscycli van beschermde soorten verstoren. Ten slotte is de mogelijke komst van invasieve soorten, wat in Nederland een groeiend probleem is, een risico in de toekomst. De introductie van niet-inheemse soorten kan inheemse soorten verdringen en leiden tot een afname van de populaties van beschermde soorten.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

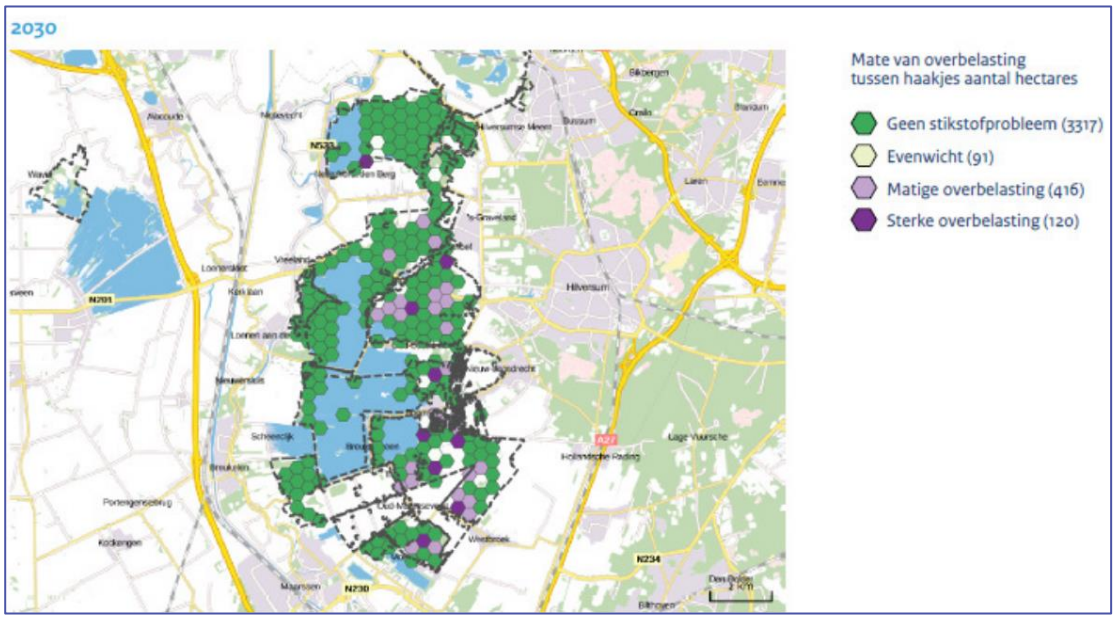
Zoals op figuur 5.2 te zien is, ligt in Overvecht een Groene Contourgebied. De Groene Contour is een gebied van ongeveer 3.000 hectare dat tegen het NNN aan ligt. In het ‘Akkoord van Utrecht’ is afgesproken om in deze zone stap voor stap steeds meer natuur toe te voegen. Het Groene Contourgebied in Overvecht is de grote grasweide die bij de agrarische gronden van Slot Zuylen hoort.



Figuur 6.30 Groene Contourgebied Overvecht (bron: Street Smart)

In een van de autonome projecten, ‘Natuurgebied Zuilen’, wordt benoemd dat de gemeente Utrecht de ambitie heeft om de wezenlijke kenmerken en waarden van het Groene Contourgebied te verbeteren. Hiermee zou het de kwaliteit van een NNN-gebied krijgen en kan het tot deze status worden gepromoveerd.

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
De autonome ontwikkeling laat een positieve ontwikkeling zien voor de mate van overbelasting van stikstof op de Oostelijke Vechtplassen. Het aantal vlakken waar sprake is van (matige en sterke) overbelasting neemt naar verwachting af (zie figuur 5.5 en figuur 5.9). In de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, opgesteld voor het voormalige programma aanpak stikstof (PAS), is geen rekening gehouden met het aardgasvrij worden van de woningen in Overvecht-Noord. Deze autonome ontwikkeling zorgt ervoor dat ongeveer 8.800 woningen van het aardgas afgaan en geen uitstoot van stikstof via de CV-ketel kennen. Het aardgasvrij worden van Overvecht-Noord zorgt naar verwachting voor een afname van ruim 6.000 kilo stikstofoxide (NOx). De trend uit de gebiedsanalyse van de Oostelijke Vechtplassen, en het aardgasvrij worden van woningen in Overvecht-Noord, schetst een redelijk positief beeld voor de depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden.



Figuur 6.31 Stikstofdepositie op de Oostelijke Vechtplassen (ten noorden van Overvecht) in de autonome ontwikkeling (bron: Gebiedsanalyse Oostelijke Vechtplassen)

Biodiversiteit
De biodiversiteit neemt in Nederland, maar ook wereldwijd, af. Een belangrijke trend in Europa voor het afnemen van de biodiversiteit is het intensiveren van land- en bosbouw. Hier is in Overvecht, als stedelijk gebied, geen sprake van. Wel is het toevoegen van verharding in de wijk een risico voor de biodiversiteit.

Autonome ontwikkelingen in Overvecht, zoals de herinrichting van de openbare ruimte in het Amazonekwartier, de aanpak van Natuurgebied Zuilen, als ook de verbetering van de openbare ruimte rond de Taagdreef en de aanleg van Het Groene Lint, dragen bij aan het versterken van de biodiversiteit in de wijk. In het Amazonekwartier moet meer groen komen en wordt gewerkt met

een ‘groen, tenzij’-aanpak. In Natuurgebied Zuilen wordt het groen dermate verbeterd, dat het NNN-kwaliteit krijgt. Dit doet de gemeente onder andere door éénvormige en soortenarme weides groeien uit tot bloemrijke hooilanden, met een grote diversiteit aan bloemen en insecten. In de omgeving van de Taagdreef vervangt de gemeente 7.250 m² aan asfalt en straatstenen door groen. Over Het Groene Lint deelt de gemeente dit groener in te richten, maar wordt niet benoemd wat hier specifiek voor biodiversiteit gaat plaatsvinden. Ten slotte worden in de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 zeven nieuwe faunapassages voorgesteld (zie figuur 5.4).

6.4.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van natuur en biodiversiteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.28 Beoordeling natuur en biodiversiteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
	Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

6.4.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 1 betreft dit 634.200 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden wordt alternatief 1 hetzelfde beoordeeld als alternatief 2.

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 1 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.29 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 1

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Werktuigen	648	648	648	0
	Verkeer	142	127	114	0
Emissies beoogd	Verkeer	222	2.000	3.200	3.300
Totale emissies (kg NOx / jaar)		1.012	2.775	3.962	3.300
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,17	0,24	0,21

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,71	226,84	0,24
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	284,14	2.913,42	284,14	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	11,00	2.784,87	11,00	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.32 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 1 in 2039

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 1 kent een hogere stikstofdepositie dan alternatief 2, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit

De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 1 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 634.214 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht (zie tabel 6.1). Dit is minder dan in alternatief 2, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 1 een voetafdruk van 80.650 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Beschermde soorten

Tussen alternatief 1 en alternatief 2 zit verschil in de wijze van verdichting, sloop en de hoeveelheid groen die wordt toegevoegd. Alle drie hebben effect op de aanwezigheid van beschermde soorten in Overvecht. Op het abstractieniveau van de omgevingsvisie is nog niet exact te bepalen waar dit plaatsvindt, waarop het effect op specifieke beschermde soorten niet te maken is.

Op hoofdlijnen heeft de verdichting van de wijk een negatief effect op beschermde soorten. Bij ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de zorgplicht voor alle dieren. Toch kunnen effecten optreden op beschermde soorten. Bestaand groen moet mogelijk (tijdelijk) wijken. Ook kan de aanlegfase leiden tot mogelijke verstoring van beschermde soorten.

Ondanks dat wordt aangegeven in de omgevingsvisie dat de gemeente terughoudend is met slopen, worden in dit alternatief 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Dit heeft effect op beschermde diersoorten die nestelen in woningen, zoals vleermuizen, waarvan verschillende soorten in Overvecht voorkomen.

Een positief effect heeft het toevoegen van extra groen en water, waardoor beschermde soorten meer leefruimte krijgen in de wijk. In alternatief 2 betreft dit 677.340 m².

De grote druk op de wijk als gevolg van de bouw van de extra woningen en de sloop van bestaande woningen zorgen er echter voor dat een negatief effect wordt verwacht voor beschermde soorten als gevolg van de omgevingsvisie (-). Het toe te voegen groen compenseert dit, maar heft het effect naar verwachting niet geheel op.

Beschermde gebieden

Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland

De twee alternatieven die worden onderzocht hebben geen onderscheidend effect in het kader van de aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland. Om die reden

wordt alternatief 2 hetzelfde beoordeeld als alternatief 1. Er is zodoende sprake van een neutraal effect (0).

In de omgevingsvisie wordt niet gesproken over het behoud of versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland. Het versterken van wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland kan in Overvecht enkel door nieuwe gebieden aan te wijzen als Groene Contour. Alle huidige Groene Contour-gebieden worden in de autonome ontwikkeling al gepromoveerd tot NNN-gebied. Hiertoe worden echter geen ambities uitgesproken.

Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de uitstoot van stikstof te verminderen. In Overvecht worden onder de omgevingsvisie echter 7.000 woningen bijgebouwd tot 2040. Door middel van vier AERIUS-berekeningen is de stikstofdepositie van alternatief 2 in beeld gebracht. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de eerste woningen onder de omgevingsvisie Overvecht worden gebouwd vanaf 2028 en dat in 2040 de 7.000 woningen zijn gerealiseerd. Omdat in de omgevingsvisie geen uitspraken worden gedaan over de fasering is deze evenredig over de jaren verspreid. Hierbinnen zijn vier jaartallen gekozen: 2029, 2034, 2039 en 2040. Op die manier is het effect van de ontwikkelingen door de tijd inzichtelijk en wordt afgesloten met een situatie waarin Overvecht onder de omgevingsvisie is ‘uitontwikkeld’.

In de AERIUS-berekeningen is de aanlegfase en gebruiksfase geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar de emissies tijdens de aanleg van (mobiele) werktuigen en verkeer, en in de beoogde situatie. In de beoogde situatie is geen sprake meer van emissies door werktuigen, en omdat de woningen gasloos worden uitgevoerd zullen er alleen emissies zijn van het extra verkeer.

Voor de werktuigen en de verkeersgeneratie door de aanleg is gebruik gemaakt van kentallen opgesteld door adviesbureaus TAUW en De Roever. De kentallen zijn gebaseerd op de werkelijke inzet van mobiele werktuigen en vrachtverkeer bij een groot aantal woningbouwprojecten. Om rekening te houden met de ambities van gemeente Utrecht en omdat de bouw plaatsvindt in de toekomst is er 40% emissiereductie toegepast op de (mobiele) werktuigen. Voor de verkeersberekeningen ten gevolge van de ingebruikname van de woningen (gebruiksfase) is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die zijn opgesteld door Goudappel. Deze verkeersgegevens representeren het extra verkeer na afronding van de woningbouw in 2040 – om tot verkeersgeneratie te komen in de overige jaren is lineair geïnterpoleerd.

Het leidt tot de resultaten in onderstaande tabel. De hoogste depositie wordt verwacht in 2039 omdat in dit jaar nog wordt gebouwd, maar ook het grootste deel van de woningen al staat.

Tabel 6.30 Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden in alternatief 2

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
	Werktuigen	649	649	649	0

Emissies	Emissiebron	2029	2034	2039	2040
Emissies aanleg	Verkeer	142	127	115	0
Emissies beoogd	Verkeer	190	1.800	2.900	3.000
Totale emissies (kg NOx / jaar)		981	2.576	3.664	3.000
Max depositie (mol N ha/jaar)		0,06	0,16	0,22	0,20

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat sprake is van stikstofdepositie op meerdere gebieden. Op onderstaande afbeelding is een overzicht te zien van Natura 2000-gebieden waarop stikstof uit Overvecht op neerslaat in 2039 (jaar van maximale depositie).

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,22
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,83	2.913,41	283,83	0,01
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,77	2.784,87	10,77	0,01
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01

Figuur 6.33 Natura 2000-gebieden waarop stikstof vanuit Overvecht op neerslaat in alternatief 2 in 2039

In vergelijking met de referentiesituatie heeft de omgevingsvisie een zeer negatief effect (--). Alternatief 2 kent een lagere stikstofdepositie dan alternatief 1, maar het verschil hiertussen is gering.

Biodiversiteit
De maatregelen om biodiversiteit te bevorderen verschillen in beide alternatieven niet van elkaar. In de omgevingsvisie wordt genoemd dat er wordt gezorgd voor een grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten. De gemeente wil dit doen door middel van faunavoorzieningen in de openbare ruimte en gebouwen. Er wordt niet nader toegelicht wat voor faunavoorzieningen dit zijn. Ook is er een plan om de onderbroken scheg op de Brandenburchdreef weer te vergroenen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven is te lezen dat de hoeveelheid groen onder alternatief 2 toeneemt. In Overvecht kan onder de omgevingsvisie 677.314 m² groen worden toegevoegd van de 800.000 m² die noodzakelijk wordt geacht. Dit is meer dan in alternatief 1, maar het verschil is beperkt.

Het extra groen heeft naar verwachting een compenserend effect op de 7.000 woningen die onder de omgevingsvisie worden gebouwd (de nieuwbouw heeft in alternatief 2 een voetafdruk van 86.990 m²). Zoals ook te lezen is onder beschermde gebieden, heeft de bouw van woningen een grote impact op flora en fauna. Dit vertaalt zich in verwachting door naar de biodiversiteit van Overvecht. Er wordt geconcludeerd dat de omgevingsvisie naar verwachting een beperkt effect (0) heeft om de biodiversiteit te vergroten.

6.4.4 Mitigerende maatregelen
Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo'n 6.000 kilogram NOx 'vrij'. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

6.5 Gezondheid

6.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema gezondheid.

Tabel 6.31 Beleidskader gezondheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Landelijke nota gezondheidsbeleid 2020-2024	Deze nota beschrijft de landelijke prioriteiten op het gebied van publieke gezondheid en geeft richting aan het lokale gezondheidsbeleid van gemeenten.
Nationale Preventieakkoord	In het Nationaal Preventieakkoord staan afspraken om roken, overgewicht en problematisch alcoholgebruik aan te pakken.
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie schetst het toekomstperspectief en de prioriteiten voor een leefbare, gezonde en veilige omgeving.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Provincie Utrecht	In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht is de volgende ambities ten aanzien van gezondheid geformuleerd: Wij streven naar een gezonde en veilige leefomgeving: de milieukwaliteit is goed, de veiligheid is gewaarborgd, bewegen wordt gestimuleerd, er zijn voldoende ontspannings- en ontmoetingsmogelijkheden en iedereen doet mee.
Programma gezonde leefomgeving	In het coalitieakkoord 2019-2023 is het bouwen aan een gezonde, groene, duurzame en aantrekkelijke provincie voor onze inwoners en de generaties na ons een belangrijk uitgangspunt. Op dit moment werkt het programma gezonde leefomgeving aan een programmaplan voor de periode 2020-2023, die invulling geeft aan de ambities uit het coalitieakkoord.
Gemeentelijk	

Beleidskader	Toelichting
Gezondheid voor iedereen, gezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023	De Nota Gezondheid voor iedereen: Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019 – 2023 bevat zeven speerpunten voor het behalen van gezondheidswinst: 1. Gezonde leefomgeving 2. Gezond en veilig opgroeien 3. Gezond gedrag 4. Gezond rondkomen 5. Gezond werkgeverschap Milieueffectrapport Omgevingsvisie Utrecht Science Park 6. Psychische gezondheid 7. Gezond ouder worden . Voor speerpunt 1 geldt de volgende ambitie: De leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is (gezondheidsbevordering), de druk op gezondheid zo laag mogelijk is (gezondheidsbescherming) en dat mensen zich prettig voelen.
Omgevingsvisie Utrecht (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)	In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. De Omgevingsvisie Utrecht bestaat uit 3 delen: de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030	De ‘Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht’ is opgesteld naar aanleiding van de motie (2016/109) ‘Voor een gezonde groene toekomst’ en maakt inzichtelijk hoe Utrecht met de stedelijke groenstructuur bijdraagt aan de nieuwe opgaven die er afkomen op de stad Utrecht. Daarbij bouwen zij voort op de oorspronkelijke ambities uit het Groenstructuurplan 2007.
Sportnota 2017 – 2023	De Sportnota 2017 – 2023 Utrecht sportief en gezond legt de basis voor het Utrechtse sportbeleid.
Omgevingsprogramma Overvecht	Het Omgevingsprogramma Overvecht bevat concrete fysieke maatregelen die specifiek voor de woonbuurten van Overvecht invulling geven aan wat de wijk nodig heeft.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld. In het toetsingskader zijn geluidhinder en luchtkwaliteit niet opgenomen als indicatoren voor gezondheid, ondanks dat dit belangrijke indicatoren zijn hiervoor. De reden hiervoor is dat geluidhinder en luchtkwaliteit al breder aan bod komen in losstaande paragrafen, respectievelijk 5.2 en 5.3.

Tabel 6.32 Toetsingskader gezondheid

Indicator	++	+	0	-	--
Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	In elke stempel van Overvecht kan worden gesport en bewogen	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt toe	De mogelijk tot sporten en bewegen blijft gelijk	De mogelijk tot sporten en bewegen neemt af	Bestaande mogelijkheden tot sporten en bewegen verdwijnen

Indicator	++	+	0	-	--
Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	De hoeveelheid groen neemt sterk toe	De hoeveelheid groen neemt toe	De hoeveelheid groen blijft gelijk	De hoeveelheid groen neemt af	De hoeveelheid groen neemt sterk af
Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt toe	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt toe	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting blijft gelijk	Aantal plekken voor ontmoetingen neemt af	Aantal maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting neemt af

6.5.2 Omschrijving referentiesituatie

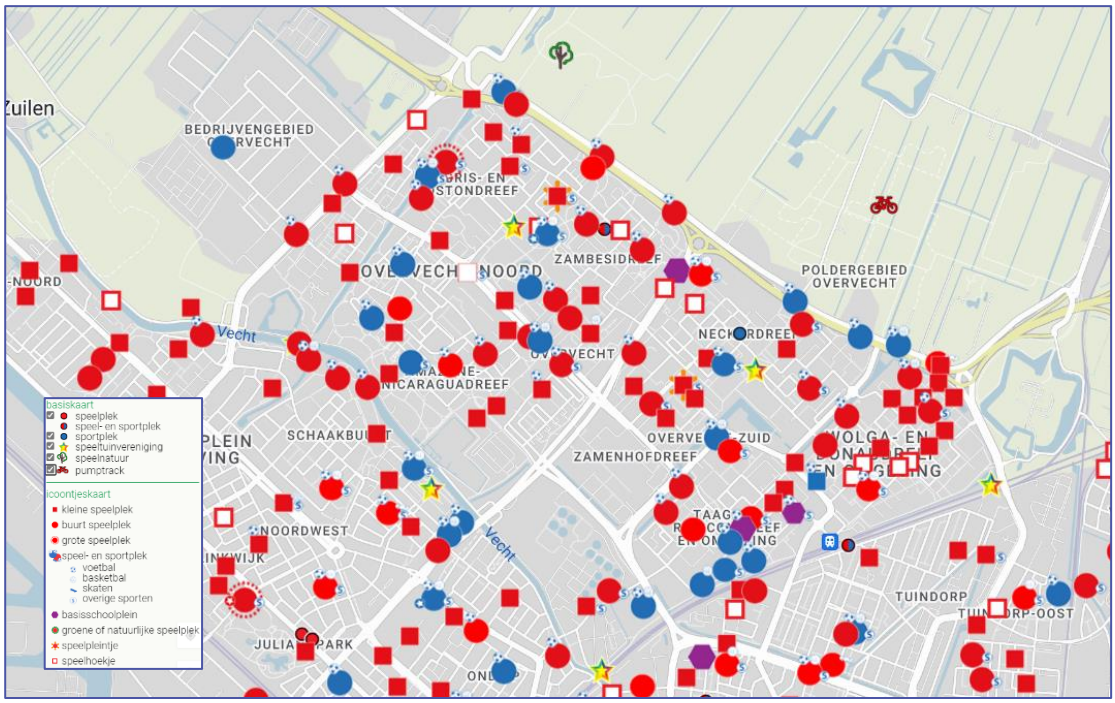
6.5.2.1 Huidige situatie

Sport en bewegen

In het Utrechts Gezondheidsprofiel 2022 (UGP) wordt vastgesteld dat jongeren (13 tot en met 15 jaar) en jongvolwassenen (16 tot en met 25 jaar) in Overvecht vaker minder sporten en bewegen dan jongeren en jongvolwassenen in andere wijken in Utrecht. Over volwassenen worden in het UGP geen uitspraken gedaan over sporten en bewegen. Wel wordt benoemd dat bijna een derde van de volwassenen in Overvecht zich ongezond voelt, gezondheidsproblemen en een overwegend ongezonde leefstijl heeft.

Overvecht kent meerdere sportlocaties. Zo zijn er in de wijk sporthallen, sportparken, sportzalen en gymzalen, en is er een atletiekbaan. Sporthal De Dreef, gelegen bij de Neckardreef, heeft een sporthal en een kleine beweegruimte. Ook ligt er een sportpark waar verschillende sporten beoefend kunnen worden. Verder kent de wijk met Overvecht Noord en Vechtzoom nog twee sportparken. Tevens ligt in Overvecht, naast kunstijsbaan De Vechtsebanen, een van de drie atletiekbanen van Utrecht. Ten slotte zijn er in Overvecht vijf gymzalen die verspreid door de wijk liggen.

Verspreid door de wijk zijn er mogelijkheden om te spelen, voor kinderen jonger dan 13 een belangrijke bron van beweging. Op onderstaande kaart is te zien waar de verschillende type speelplekken zich bevinden in Overvecht. De wijk is met name rijk aan kleine speelplekken en buurtspeelplekken. Daarnaast zijn er op verschillende plekken voetbalvelden te vinden. In het poldergebied is speelnatuur en een pumptrack te vinden. Overvecht kent geen grote of natuurlijke speelplekken.



Figuur 6.34 Speelplaatsen in Overvecht

Groen in het gebied

De Gezondheidsraad stelt dat recreatie, wandelen en ontmoeten in het groen belangrijk is voor de volksgezondheid. Dit zijn allemaal gebruiksfuncties van groen. In Overvecht is veel groen aanwezig met een hoge gebruikswaarde, zoals de parken in de wijk en het Noorderpark. Hier liggen wandelpaden en kan gefietst worden, maar is ook ruimte om te ontmoeten. Dit groen met hoge gebruikswaarde wordt afgewisseld met groen dat een lagere gebruikswaarde heeft. Het groen langs de dreven en de plantsoenen, kent een lagere gebruikerswaarde. Dit is vaak monotoon (stroken en velden gras, bomen in lijnopstelling langs rijbanen), moeilijk bereikbaar en versnipperd.

Overvecht is, zeker in vergelijking met omliggende wijken en gebieden, rijk aan groen en bomen. De groenkaart van de gemeente laat zien dat rond de bouwblokken veel donkergroene stukken zien: delen van de stad waar veel groen is. Als wordt gekeken naar de zuidelijk omliggende delen van Utrecht is Overvecht relatief groen. De wijk kent twee opvallende witte plekken, als zichtbaar in onderstaande kaart; bedrijvengebied Overvecht en winkelcentrum Overvecht Centrum.



Figuur 6.35 Groenkaart van de gemeente Utrecht



Figuur 6.36 Bomenkaart van de gemeente Utrecht

Sociale cohesie

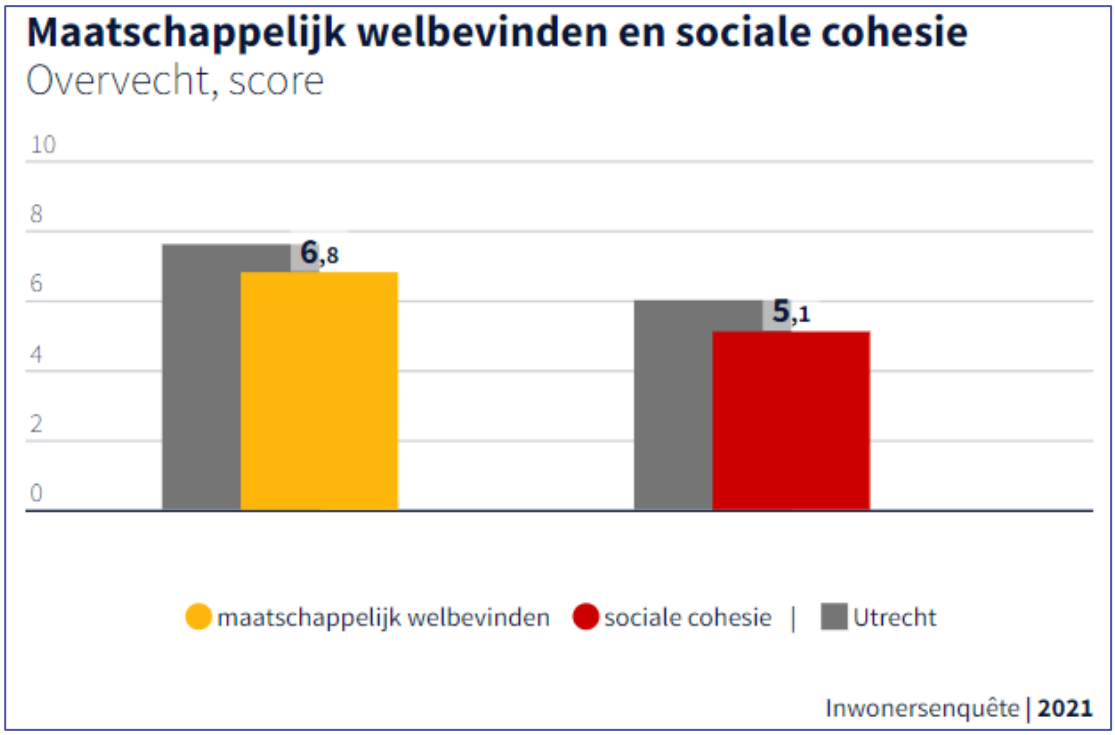
Sociale cohesie wordt in dit planMER beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) geeft een beschrijving van de maatschappelijke voorzieningen in Overvecht. Verspreid over Overvecht liggen verschillende maatschappelijke functies. Het gaat hier om scholen, kinderopvang, gezondheidscentra, buurthuizen, kerken en moskeeën. De meeste functies liggen centraal in de buurten van Overvecht of aan belangrijke wegen. In de wijk zijn voldoende voorzieningen voor lager-, middel- en hoger onderwijs. De gemeente geeft in het bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand wel aan dat de huisvesting van scholen toe is aan vernieuwing. In Overvecht zijn vijf multidisciplinaire gezondheidscentra en een huisartsenpraktijk gevestigd. Deze liggen goed verspreid over de wijk, waardoor er voor alle bewoners een eerstelijnscentrum in de buurt is.

Verspreid door de wijk zijn verschillende ontmoetingsplaatsen. De parken vervullen hier een rol in, maar ook buurtcafés en restaurants. Daarnaast zijn er meerdere buurthuizen in Overvecht. Zo liggen in Overvecht-Zuid buurtcentrum De Dreef, Burezina en buurtcentrum De Jager. In Overvecht-Noord liggen buurthuis De Boog en buurtkamer de Klop.

Wat de sociale cohesie in Overvecht tegenwerkt is de ervaren onveiligheid in de wijk. Van de Utrechters ervaart 46% onveiligheid in Overvecht. Van de Overvechters zelf ervaart 44% onveiligheid in de wijk[11]. Dit zijn de hoogste percentages in de gemeente Utrecht. Dit gevoel van onveiligheid kan ervoor zorgen dat mensen minder graag naar buiten gaan om gebruik te maken van ontmoetingsplekken. Ook vindt in Overvecht, met name rond het winkelcentrum, vaak straatintimidatie plaats[12]. Dit is een belangrijke oorzaak van het onveiligheidsgevoel dat in de wijk heerst.

Uit de inwonersenquête van de gemeente Utrecht blijkt dat de sociale cohesie in Overvecht in 2021 achterbleef op de rest van Utrecht.

[11] Veiligheidsbeleving en overlast in Utrecht
[12] Rapport straatintimidatie in Utrecht



Figuur 6.37 Maatschappelijk welbevinden en sociale cohesie (bron: Gemeente Utrecht)

6.5.2.2 Autonome ontwikkeling

Sport en bewegen

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 gaat de gemeente Utrecht een aantal keer specifiek in op haar ambities voor Overvecht. De gemeente gaat extra investeren in de openbare ruimte om bewoners van Overvecht meer te doen bewegen. Dit willen ze met name bereiken door groene verbindingen in Utrecht te verbeteren. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat de gemeente in Overvecht extra sport- en beweegactiviteiten gaat uitvoeren en een pilot start met een beweeg- en vitaliteitsmakelaar.

Groen in het gebied

In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt een blik op de toekomst geworpen van het groen in Utrecht. Twee belangrijke ambities voor de autonome ontwikkeling zijn ‘Meer groen om de stad’ en ‘Meer en beter groen in de stad’. Onderstaande kaart laat zien dat Overvecht, zoals ook in de huidige situatie werd omschreven, haar groen in het gebied op orde heeft. De verbindingen worden echter nog gemarkeerd als een opgave. In de Actualisatie Groenstructuurplan 2017 – 2030 wordt niet toegelicht wat het ‘op orde’ zijn van een gebied of verbinding precies betekent, er wordt van uitgegaan dat betekent dat deze gebieden en verbindingen naar wens functioneren en hier in de autonome ontwikkeling geen verdere investeringen worden gedaan.



Figuur 6.38 Status uitvoering groene (en blauwe) verbindingen

Sociale cohesie

In de omschrijving van de huidige situaties kwam aan bod dat Overvecht voldoende en goed verspreide voorzieningen heeft. Wel is de huisvesting van scholen aan vernieuwing toe. Dit wordt benoemd in het Masterplan Primair Onderwijs. Achterstallig onderhoud wordt in de komende jaren uitgevoerd. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwbouw. In dit kader zijn in Overvecht vier onderwijsclusters (één of meerdere scholen, met onderwijsgerelateerde voorzieningen en/of wijkgerichte functies in één gebouw of op één bouwlocatie) en vier stand-alone's (een samenvoeging van twee gebouwen van dezelfde school) benoemd. In de Sportnota 2017 – 2023 wordt benoemd dat twee nieuwe gymzalen in het gebied worden gerealiseerd.

6.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op gezondheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.33 Beoordeling gezondheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++

6.5.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 1 wordt 21.700 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is minder dan in alternatief 2, waar 60.500 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 1 een positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 1 414.200 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.930.111 m² groen (193 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, kan de druk op dit groen wel toenemen.

Tabel 6.34 Groen in alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

De kwaliteit van het groen, het beste te beoordelen aan de hand van groentypologieën in Overvecht en waar deze voorkomen, wordt nader toegelicht in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9). Pas in de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk op welke plekken welke typen groen worden gerealiseerd. Dit is om die reden geen onderdeel van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1, als ook is benoemd in de toelichting op de onderzoeksalternatieven.

Sociale cohesie

Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook meer plekken voor ontmoeten in de wijk. De nadruk ligt hierbij op de openbare ruimte. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Er is naar verwachting sprake van een positief effect (+).

6.5.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Sport en bewegen

In de omgevingsvisie is uitgebreid aandacht voor sport en bewegen. In de wijk komen verspreid locaties terug waar in de openbare ruimte gesport en bewogen kan worden. De gymzaal van de nieuwe VO-school, die in de omgevingsvisie wordt voorzien, zal ook sportverenigingen en wijksport bedienen.

In de autonome ontwikkeling is omschreven dat de gemeente Utrecht bewegen wil aanmoedigen door groene verbindingen te verbeteren. In alternatief 2 wordt 60.500 m² aan groenblauwe routes toegevoegd. Dit is meer dan in alternatief 1, waar 21.700 m² aan groenblauwe routes wordt toegevoegd. Vanwege de gespreide verdichting worden op meer plekken woningen gerealiseerd. Deze bouwwerkzaamheden geven de kans ook de openbare ruimte aldaar aan te pakken en

mogelijkheden voor sporten en bewegen in de openbare ruimte realiseren. Al met al wordt geconcludeerd dat alternatief 2 een zeer positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie (++).

Groen in het gebied

Onder de omgevingsvisie is meer ruimte voor groen in Overvecht. Hiermee wil de gemeente het groene karakter van Overvecht versterken. In iedere buurt streeft de gemeente naar minimaal 40% groen, dat op loopafstand is van alle bewoners.

De wijk Overvecht is in totaal 848 hectare groot. Het Noorderpark, meegenomen in het programma voor de onderzoeksalternatieven, is 5.900 hectare groot. Om iets te zeggen over de verhouding tussen de ambities in de omgevingsvisie en het groen in het programma wordt gekeken naar een totaaloppervlakte van 6.748 hectare.

In de huidige situatie kent Overvecht, inclusief het Noorderpark, ruim 60.121.911 m² groen, aldus het programma voor de onderzoeksalternatieven. Dit is 6.012 hectare. Wanneer het Noorderpark wordt meegerekend is sprake van 89% groen in Overvecht. Aangezien het Noorderpark niet per definitie op loopafstand ligt vanuit Overvecht, door zijn formaat een vertekenend beeld kan geven en niet in zijn geheel binnen de gemeente Utrecht ligt is ook gekeken naar een situatie waarbij het Noorderpark niet is meegerekend. Qua parken en natuurgebieden blijft dan 600.000 m² park en natuurgebied over (Natuurgebied Oud-Zuilen en Vechtzoompark). In dat geval is sprake van ruim 1.515.911 m² groen in de huidige situatie (ongeveer 152 hectare). Hierbij is het buurt- en wijkgroen maar deels meegenomen, daar in het programma enkel van de parken bekend is hoeveel m² dit betreft. In dat geval is sprake van 18% groen.

In het programma voor de onderzoeksalternatieven wordt voor alternatief 2 457.344 m² aan nieuw groen voorgesteld, waarbij het Noorderpark niet is beschouwd. Totaal ontstaat dan 1.973.255 m² groen (197 hectare), 23% van de totaaloppervlakte van de wijk. Met de kennis dat Overvecht een bijzonder groene wijk is, en dus rijk is aan buurt- en wijkgroen dat niet in de berekening is meegenomen, lijkt het effect onder de omgevingsvisie positief ten opzichte van de referentiesituatie (+). Door een toename van 7.000 woningen in het onderzoeksalternatief, kan de druk op dit groen wel toenemen.

Tabel 6.35 Groen in alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

De kwaliteit van het groen is niet beoordeeld voor de onderzoeksalternatieven, omdat er geen verder onderverdeling in het type groen is gemaakt in de alternatieven. In de ontwerp-omgevingsvisie is wel beschreven waar welke groentypologieën in Overvecht komen. In dit

planMER is in de reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie (hoofdstuk 9) de kwaliteit van het groen aan de hand van deze groentypologieën beschouwd.

Sociale cohesie

Onder de omgevingsvisie neemt het aantal maatschappelijke voorzieningen in Overvecht toe. De omgevingsvisie kent de voorwaarde dat waar woningen worden bijgebouwd, ook maatschappelijke (en culturele) voorzieningen worden gerealiseerd. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, zal op meer plekken in Overvecht sprake zijn locaties waar woningen worden bijgebouwd. Dit zou betekenen dat op meer plekken maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd. Naast de maatschappelijke voorzieningen komen er ook in de openbare ruimte meer plekken voor ontmoeten in de wijk. Waar en in welke vorm dit gebeurt wordt niet expliciet toegelicht en verschilt niet per alternatief. Vanwege de gespreide verdichting en mogelijke komst van maatschappelijke voorzieningen op diverse plekken is naar verwachting sprake van een zeer positief effect (++).

6.5.4 Mitigerende maatregelen

Voor gezondheid zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.6 Bodem en water

6.6.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema bodem en water.

Tabel 6.36 Beleidskader bodem en water

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Kaderrichtlijn Water	De Kaderrichtlijn Water is een Europese wetgeving die tot doel heeft om de kwaliteit van het water in Europa te verbeteren en te beschermen. Het is sinds

Beleidskader	Toelichting
	begin 2000 de drijvende kracht achter het waterkwaliteitsdenken en doen in Nederland. Het is een belangrijke wetgeving die ervoor zorgt dat het water veilig en schoon blijft voor mens en natuur. In Utrecht Overvecht is de uitvoering en naleving van de KRW belegd bij Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en Waternet.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Bodem- en waterprogramma 2022-2027	Het Bodem- en waterprogramma 2022-2027 is een uitwerking van ambities voor de bodem en het water uit de provinciale Omgevingsvisie. Onderdeel van het programma is het wettelijk verplichte Regionaal Waterplan onder de Waterwet. Het programma beschrijft hoe de provincie samen met partners wil werken aan ambities uit de Omgevingsvisie, welke beleidskeuzes we maken en hoe we hier uitvoering aan willen geven. Wateren die niet als KRW-waterlichaam zijn aangewezen, noemen we ook wel ‘overig water’. In 2018 is in een samenwerkingsovereenkomst met drie waterschappen afgesproken te komen tot regionale doelen voor het overig water. Die biologische doelen voor deze niet-KRW-wateren zullen worden vastgelegd in dit BWP.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Waterbeheerprogramma 2022-2027 HDSR	Het stedelijk middengebied is een dynamisch gebied. De komende decennia komen hier veel ontwikkelingen en opgaven samen. Juist hier zal een stevige groei plaatsvinden in inwoners, mobiliteit en werkgelegenheid. De grootste groei is voorzien in de stad Utrecht. De strategie voor de verstedelijking is primair binnenstedelijk. Enkele buitenstedelijke locaties worden nader onderzocht. Bunnik-Zuid maakt onderdeel uit van de regioknoop, en Houten onderzoekt

Beleidskader	Toelichting
	Houten-Oost. Zowel in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) als in het Verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij zijn stad en land verbonden door de opgaven voor recreatie, water, natuur en landschap te verweven met die van de stad via groene scheggen.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	In 2021 heeft gemeente Utrecht de Visie Klimaatadaptatie Utrecht opgesteld. In deze visie zet gemeente Utrecht uiteen hoe het ervoor zorgt dat de gemeente in 2050 klimaatbestendig is. Dit doet het door kwetsbaarheden te analyseren, ambities en doelen te formuleren en een bijbehorende aanpak op te zetten. Hittestress en wateroverlast komen hierin als belangrijkste opgaven naar voren.
Visie Water en Riolering 2021	De Visie Water en Riolering zet de belangrijkste beleidskeuzes op water en riolering uiteen. De belangrijkste beleidskeuzes worden gedaan binnen de thema's afvalwater, hemelwater, structurele grondwateroverlast en oppervlaktewater. In onderstaande alinea's worden de beleidskeuze benoemd. Voor afvalwater kiest de gemeente voor: • Het verhogen van de jaarlijkse vervangingsopgave: van 5 kilometer per jaar in 2020 naar 18 kilometer per jaar in 2035 • Een integrale aanpak bij werk aan de riolering: wanneer ergens voor andere werkzaamheden de straat openligt wordt het riool vervangen en vice versa • Een scheiding tussen afvalwater en hemelwater als uitgangspunt Voor hemelwater kiest de gemeente op privaat terrein voor: • Eigenaren dragen bij aan het vasthouden en verwerken van hemelwater: 90% van de jaarlijkse neerslag wordt niet meer van particulier terrein verzameld • Voor bestaande bouw blijft, zolang er geen ingrijpende verbouwing, functiewijziging en/of geometriewijziging aan plaatsvindt, de huidige wijze van inzamelen van overtollig hemelwater op het moment van het vaststellen van deze visie het uitgangspunt • De mogelijkheid bij rioolvervanging, waarbij een nieuwe openbare hemelwaterriolering wordt aangelegd, de aangrenzende eigenaren te kunnen dwingen om de hemelwaterafvoer aan de voorkant van het gebouw te laten aansluiten op de nieuwe hemelwaterriolering Ook is voor hemelwater een voorkeursvolgorde van afvoer bepaald: 1. Vasthouden op daken en in regentonnen en nuttig gebruiken 2. Op maaiveld infiltreren 3. Ondergronds infiltreren via een voorziening 4. Verwerken in het oppervlaktewater 5. Afvoer naar de rioolwaterzuivering

Beleidskader	Toelichting

	Voor hemelwater kiest de gemeente op publiek terrein voor:
	• Maatgeving voor extreme buien:
	  - Eenmaal per jaar: bui van 20 mm in één uur
	  - Eenmaal per 100 jaar: bui van 80 mm in één uur
	• Bij alle rioolvervangingen zijn de criteria voor het vasthouden van hemelwater en het omgaan met extreme buien voortaan het uitgangspunt
	• De gemeente stimuleert andere herinrichtingen in de openbare ruimte via een financiële bijdrage om de openbare ruimte gereed te maken voor de droogte en extreme buien van het toekomstige klimaat
	• Locaties met een grote kans op wateroverlast door extreme neerslag worden met spoed opgepakt
	
	Voor structurele grondwateroverlast kiest de gemeente voor:
	• Het continueren van het beleid dat alleen nieuwe ontwateringmiddelen worden aangelegd als voldaan wordt aan één of meer van de onderstaande criteria:
	  - Met losse, individuele drainagemiddelen kan de situatie verbeteren
	  - Meeliften met andere ingrepen in openbare ruimte
	  - Als de nadelige gevolgen van de te hoge grondwaterstand in de openbare ruimte dusdanig zijn, dat het wachten op een gelegenheid om werk met werk te maken vanuit leefbaarheid en gezondheid niet meer verantwoord is
	• Het leveren van inspanning om de negatieve gevolgen van te lage grondwaterstanden in de openbare ruimte te beperken
	
	Voor oppervlaktewater kiest de gemeente voor:
	• Het opstellen van nieuwe ecologische doelstellingen voor kleinere wateren en het leveren van inspanningen om deze doelstellingen in 2027 te realiseren
	• Het behalen van de bacteriologische zwemwaternorm in alle wateren in de stad, zodat de bacteriologische waterkwaliteit nooit een reden kan zijn dat ergens niet gezwommen kan worden

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.37 Toetsingskader bodem en water

Indicator	++	+	0	-	--
Aanwezigheid van bodemveront-reinigingen	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-	De aanwezigheid van bodemveront-

Indicator	++	+	0	-	--
	reinigingen neemt sterk af	reinigingen neemt sterk af	reinigingen blijft gelijk	reinigingen neemt toe	reinigingen neemt sterk toe
Intensiviteit gebruik ondergrond	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en er is genoeg ruimte voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en beperkt beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is in beeld en niet beschikbaar	Ondergronds ruimtegebruik is niet in beeld
Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	Er is geen effect op bebouwing en geen sprake van kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Er is geen effect op bebouwing en kortstondige overlast in souterrains als gevolg van hoge waterstanden	Stijgende grondwater-standen hebben geen effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een negatief effect op bebouwing en v.v.	Stijgende grondwater-standen hebben een sterk negatief effect op bebouwing en v.v.
Impact bebouwing op waterkwaliteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een beperkt effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwaliteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwaliteit
Impact bebouwing op waterkwantiteit	Bebouwing heeft geen effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een klein effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een beperkt effect waterkwantiteit	Bebouwing heeft een negatief effect op waterkwantiteit	Bebouwing heeft een sterk negatief effect op waterkwantiteit
Overstromings-risico	Overstromings-risico neemt sterk af	Overstromings-risico neemt af	Overstromings-risico blijft gelijk	Overstromings-risico neemt toe	Overstromings-risico neemt sterk toe

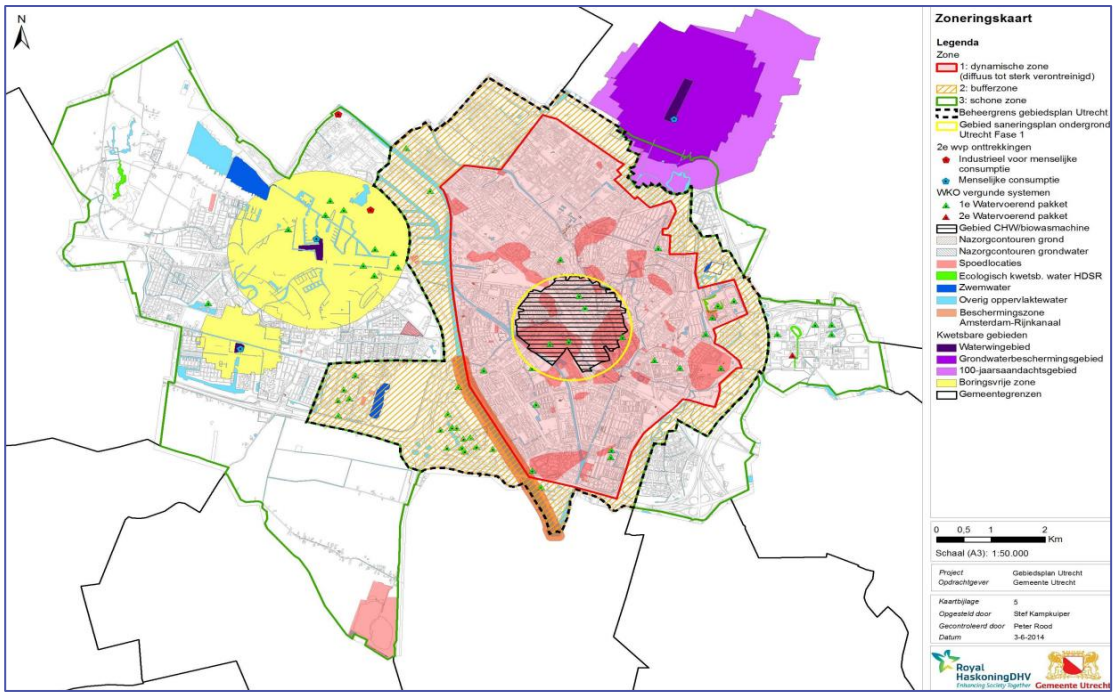
6.6.2 Omschrijving referentiesituatie

6.6.2.1 Huidige situatie

Bodemkwaliteit

Grote delen van Overvecht vallen qua bodemkwaliteit binnen de zogenaamde ‘dynamische zone’. Binnen dit gebied is sprake van diffuse tot sterke verontreiniging. Dit betreft met name Overvecht-Noord en Overvecht-Zuid. Hier is de bodemkwaliteit vergelijkbaar met grote delen van Utrecht: de gehele binnenstad, en daaraan grenzende wijken, behoren op zijn minst tot de dynamische zone. Op twee plekken is sprake van ‘spoedlocaties’. De spoedlocaties zijn te vinden rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij spoedlocaties dienen de verontreinigingen in de bodem gesaneerd, beheerd of gecontroleerd te worden om mens, plant, dier en bodem te beschermen.

Naast de dynamische zone en de spoedlocaties maken delen van Overvecht uit van de bufferzone en schone zone. Dit zijn de Bedrijvengebied Overvecht en het landelijk gebied rond de Gageldijk.



Figuur 6.39 Zonering en beheergrens met verontreinigingen en kwetsbare objecten (bron: Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond, Gemeente Utrecht)

Ondergronds ruimtegebruik

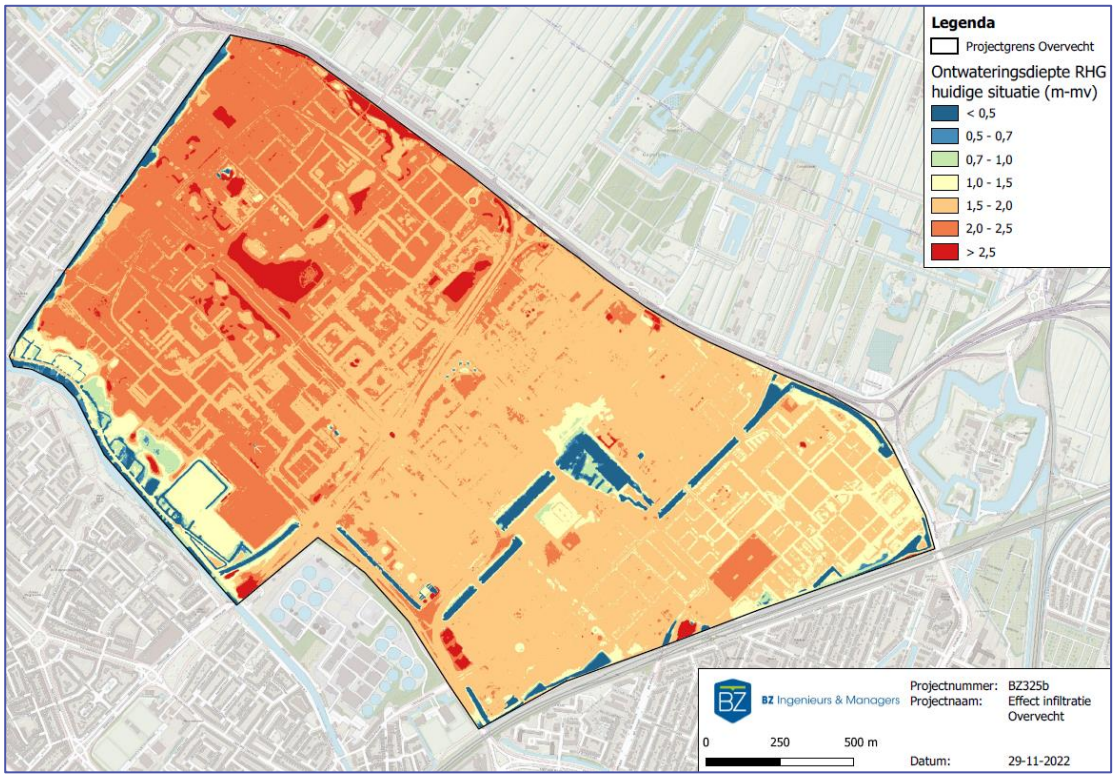
Ondergronds ruimtegebruik is een belangrijk thema voor de gemeente Utrecht. Door de gemeente Utrecht is een conceptdocument ter beschikking gesteld voor het planMER om de huidige situatie te omschrijven. Dit conceptdocument is door de gemeente opgesteld om tot een no-regret (spijtvrij) warmtenettracé te komen, door middel van een integrale afweging. Het laat de straatprofielen zien van de Costa Ricadreef, Japuradreef, Zuidpooldreef, Kaaphoorndreef, Kenyadreef, Nijldreef, Tigrisdreef, Orinocodreef, San Cristobaldreef en Tampicodreef. Naast de huidige situatie wordt ook een situatieschets gegeven van het ‘straks’ en ‘later’.

De ondergrond wordt nu met name gebruikt voor het riool, waterleidingen, elektriciteitsverbindingen en aardasleidingen. Veelal zijn deze kabels en leidingen gesitueerd onder de trottoirs. De wortels van de vele bomen die langs de rijbanen en trottoirs zijn gesitueerd lijken hierbij zo nu en dan gebruik te maken van dezelfde stukken ondergrond als kabels en leidingen.

Grondwater

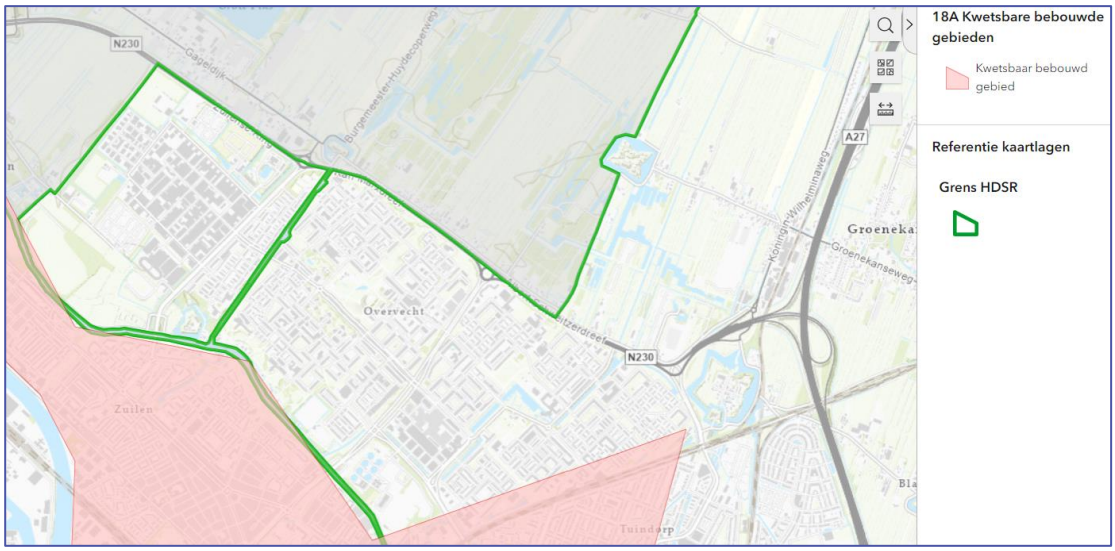
In Utrecht wordt het grondwaterpeil grotendeels bepaalt door de fluctuaties van het peil van de Kromme Rijn (NAP +0,58 meter) en het Amsterdam-Rijnkanaal, de Leidsche Rijn en de Vecht (NAP -0,40 meter). Alleen aan de noord-, west- en zuidkant van de gemeente wordt het grondwaterpeil niet door de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal bepaald, maar door het

oppervlaktewaterpeil in de daar aanwezige polders. Voor (het noorden van) Overvecht is dit de diepgelegen Bethunepolder ten noordoosten van Maarssen.



Figuur 6.40 Ontwateringsdiepte in Overvecht. Bedrijvengebied Overvecht en aangrenzende woningbouw is niet opgenomen in het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers. (bron: BZ Ingenieurs en Managers)

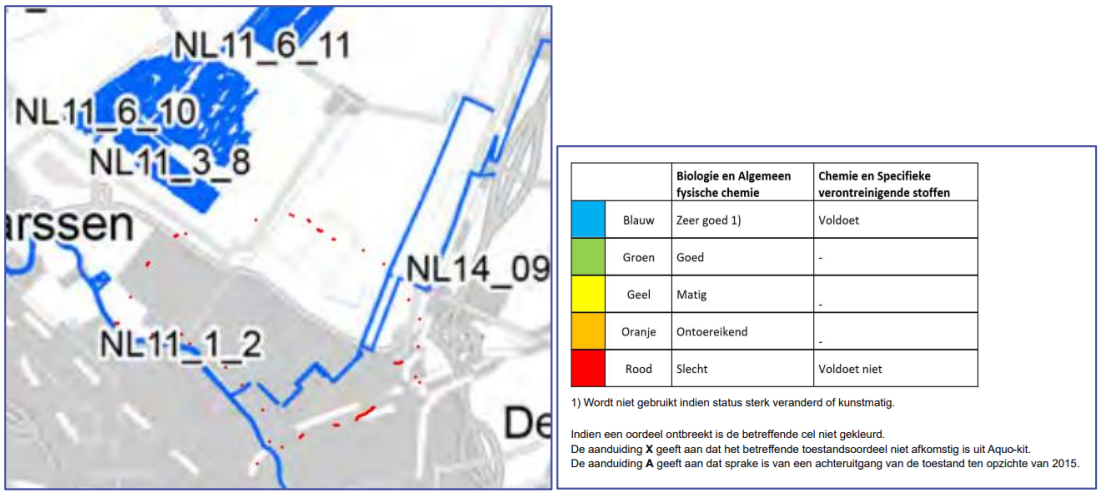
In 2023 is door BZ Ingenieurs en Managers onderzoek uitgevoerd naar de effecten van grootschalige infiltratie in Overvecht. In de huidige situatie worden geen risico's benoemd van hoge grondwaterstanden op bebouwing en vice versa. De Keurkaart van Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR), waarin kwetsbaar bebouwd gebied in beeld wordt gebracht, laat daarnaast zien dat grote delen van Overvecht niet kwetsbaar zijn voor zetting. Dit betekent dat de bebouwing niet kwetsbaar is voor een verlaging van de grondwaterstand of stijghoogte van dieper gelegen grondwater door een grondwateronttrekking. Zoals op onderstaande figuur te zien is, is enkel de woningbouw rond het spoor kwetsbaar voor zetting.



Figuur 6.41 Bebouwing die kwetsbaar is voor zetting (bron: HSDR)

Waterkwaliteit

Aan de randen van Overvecht liggen twee grotere wateren waarover het waterschap een rapportageverplichting heeft voor de KRW. Deze zogenaamde waterlichamen zijn de Vecht NL11_1_2) en Maartensdijk (NL14_09) en vallen respectievelijk onder waterschap Amstelland Gooi en Vecht (AGV) en Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR). De huidige toestand van beide waterlichamen en het gewenste doel staan beschreven in zogenaamde factsheets welke op het waterkwaliteitsportaal te vinden zijn.



Figuur 6.42 Ligging waterlichamen in en rond Utrecht Overvecht en rechts, de legenda voor de factsheets KRW-beoordelingen

Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x		x	
	Ubiquitaire stoffen				
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	
	Biologie totaal	x			
	Fysische chemie	x			
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	

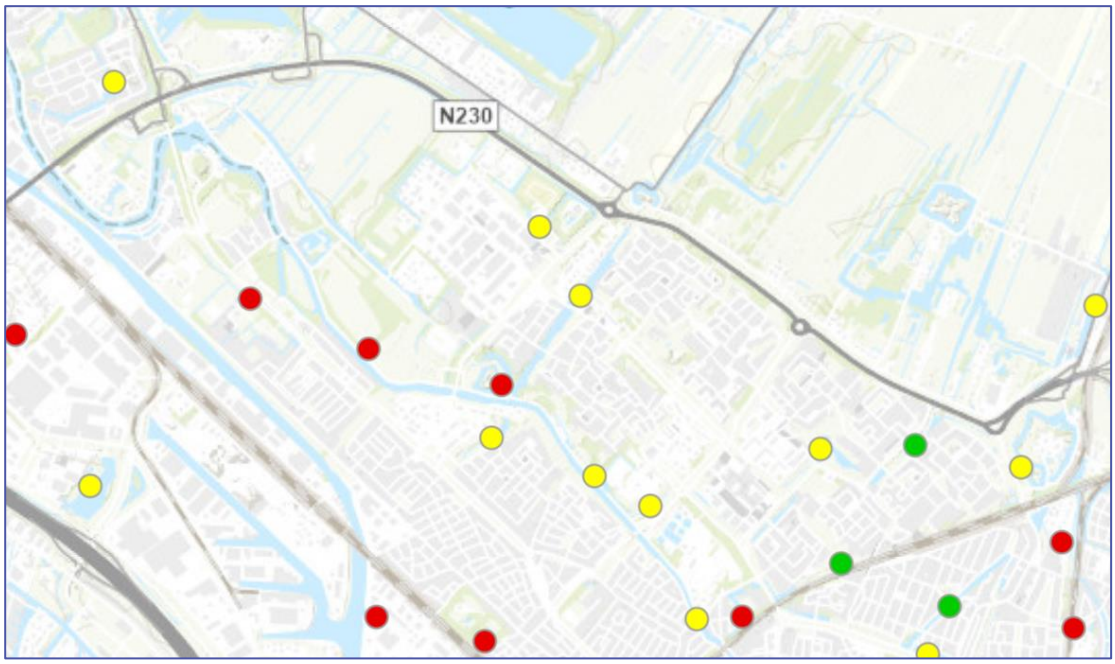
Figuur 6.43 Oordeel uit de factsheet van de Vecht

Totaaloordeel		Toestand 2009	Toestand 2015	Toestand 2021	Toestand 2022
Chemie	Chemie totaal	x	x	x	x
	Ubiquitaire stoffen		x	x	x
	Niet-Ubiquitaire stoffen			x	x
Ecologie	Ecologie totaal	x		x	x
	Biologie totaal	x			x
	Fysische chemie	x		x	x
	Specifieke verontreinigende stoffen	x		x	x

Figuur 6.44 Oordeel uit de factsheet van Maartensdijk

Uit bovenstaande figuren blijkt dat beide waterlichamen nog niet voldoen aan de gewenste waterkwaliteit. In de factsheet zijn maatregelen beschreven die in de planning liggen en die de kwaliteit voor chemie en biologie moeten verbeteren.

Ook in kleinere wateren in Overvecht is eens in de drie jaar de kwaliteit bepaald door middel van zogenaamde Ecoscans. Onderstaande afbeelding van HDSR toont de meest recente situatie (2021) van meer dan tien locaties in de wijk vooral bepaald op basis van water- en oeverplanten die indicatief zijn voor de ecologische situatie. Op de locaties in Overvecht varieert de waterkwaliteit van laag tot levendig.



Figuur 6.45 Beoordeling van stadswateren in en rond Overvecht, Utrecht 202, volgend uit de Ecoscans. Rood = Laag, Geel = Zichtbaar (basis) en Groen = Levendig

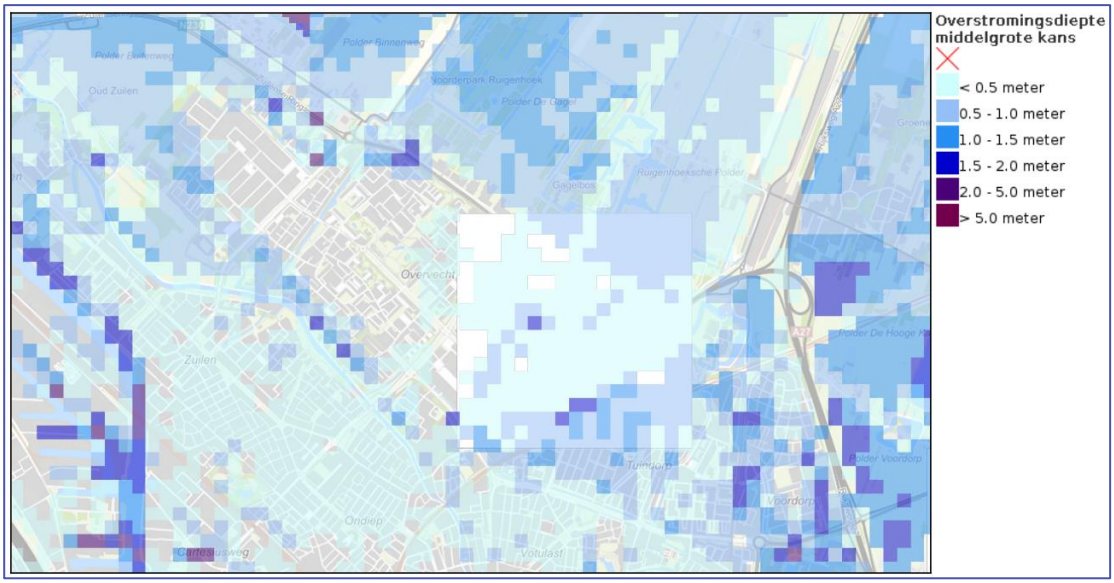
Op basis van geraadpleegde bronnen lijkt de rol van bebouwing op waterkwaliteit en -kwantiteit geen tot een beperkte rol te spelen. In de huidige situatie is, voor waterkwantiteit, het neerslagtekort een belangrijkere factor.

Waterkwantiteit

Om de waterkwantiteit te omschrijven is gebruik gemaakt van het rapport ‘Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht’ van BZ Ingenieurs en Managers. Uit het onderzoek blijkt dat bij alle peilbuizen in Overvecht elk jaar wel sprake is van een neerslagtekort.

Waterveiligheid

Overvecht kent een relatief laag overstromingsrisico. De overstromingsdiepte bij een overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) zorgt veelal voor een waterdiepte van minder dan 0,5 meter.



Figuur 6.46 Waterdiepte bij overstroming van middelgrote kans (eens in de honderd jaar) (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.2.2 Autonome ontwikkeling

Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit van gebieden verbetert veelal wanneer sprake is van ruimtelijke ontwikkelingen. Als onderdeel van het bouwrijp maken van de grond wordt vervuilde bodem verwijderd en vervangen door geschikte bodem voor de voorziene functie. Voor Overvecht is hierbij gekeken naar ontwikkelingen van gebieden waar sprake is van een spoedlocatie. Zoals te zien is in figuur 5.10 is hiervan sprake rond het spoor en bij de Neckardreef/Rapenburchdreef. Bij het spoor is geen sprake van autonome ontwikkelingen die leiden tot verbetering van de bodem. Bij de Neckardreef/Rapenburchdreef is sprake van een initiatief om gemeentelijk vastgoed te herontwikkelen. Aangezien dit nog geen vaststaand plan is kan dit niet worden meegenomen als autonome ontwikkeling.

Ondergronds ruimtegebruik

De drukte in de ondergrond neemt in de autonome ontwikkeling toe. Dit is ook te zien in de situatieschetsen ‘straks’ en ‘later’ van het conceptdocument dat door de gemeente Utrecht beschikbaar is gesteld. De ambities om hemelwater en afvalwater gescheiden af te voeren, en Overvecht-Noord van het aardgas af te krijgen en te doen aansluiten op het warmtenet, hebben een ruimtevraag voor de ondergrond in de wijk. Bij aansluiting op het warmtenet worden, op termijn, wel de oude aardgasleidingen verwijderd. Ook worden er ‘later’ vaak extra bomen geplant, waarvan de wortels ruimte in de bodem claimen.

Grondwater

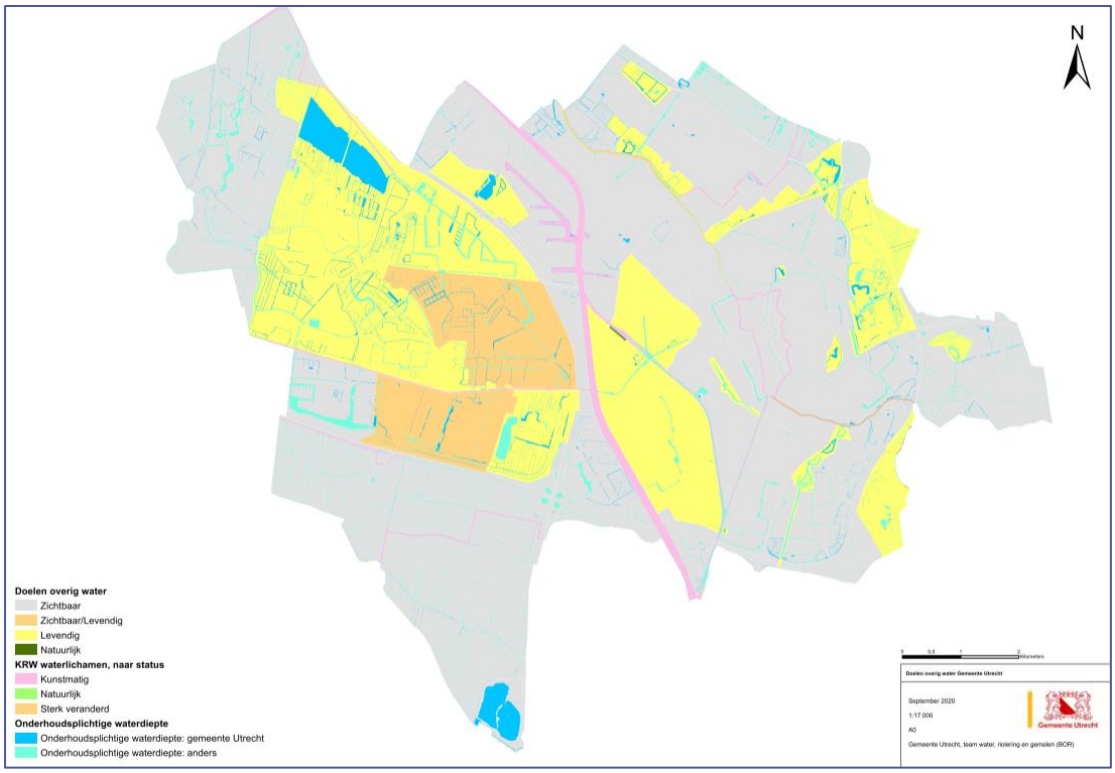
Het onderzoek van BZ Ingenieurs en Managers heeft betrekking op de situatie tot circa 2040. Tot die periode gaat in een deel van de wijk grootschalige rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit heeft grondwaterstijging als gevolg. Hierbij moet worden opgemerkt dat Overvecht bij uitstek geschikt is voor infiltratie. BZ Ingenieurs

en Managers komt tot de conclusie dat de bebouwing in Overvecht geen risico loopt als gevolg van de grondwaterstijgingen. Wel wordt benoemd dat de tijdelijk hogere grondwaterstand bij souterrains van flats die niet waterdicht zijn uitgevoerd kortstondig voor overlast kan zorgen.

Waterkwaliteit

Groenstructuurplan 2017-2030 moet op termijn leiden tot een verbetering van de waterkwaliteit. Hierin wordt de aanleg van meer natuurvriendelijke oevers in Overvecht vastgelegd, wat naar verwachting op termijn een positief effect op de ecologische waterkwaliteit in de wijk. De Utrechtse soortenlijst, een uitwerking van dit plan, voorziet daarnaast in de bescherming van verschillende, voor Utrecht belangrijke, flora en fauna. Hier is gezond water nodig, aangezien gezond water noodzakelijk is voor het versterken van de biodiversiteit. Daar tegenover staat de trend van hogere temperaturen en langere periodes van droogte als gevolg van klimaatverandering. Dit zorgt er mogelijk voor dat de waterkwaliteit in de toekomst onder druk komt te staan.

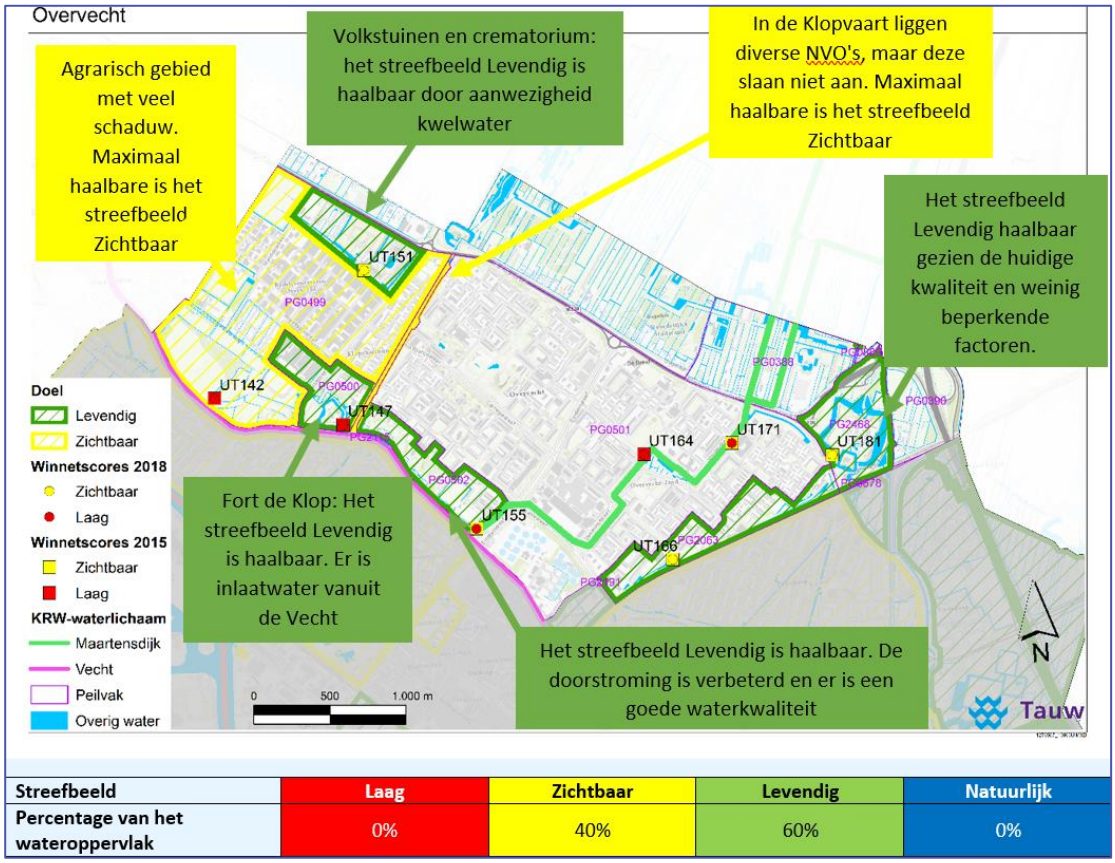
In onderstaande figuur is te zien dat in Overvecht rond het spoor, de Vecht en Bedrijvengebied Overvecht de ambitie is uitgesproken het oppervlaktewater ‘levendig’ te maken. Hier worden dus stappen genomen de waterkwaliteit te verbeteren.



Figuur 6.47 Ambitiekaart waterkwaliteit uit de Visie Water en Riolering (bron: Gemeente Utrecht)

Dit is in meer detail uitgewerkt door TAUW in opdracht voor de gemeente Utrecht. In het rapport Doelen overig water Gemeente Utrecht van Sollie en Boon (2020), opgesteld in opdracht van de

gemeente Utrecht, zijn verschillende maatregelen opgesteld voor het verbeteren van de waterkwaliteit. De maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht is hieronder opgenomen.



Streefbeeld	Laag	Zichtbaar	Levendig	Natuurlijk
Percentage van het wateroppervlak	0%	40%	60%	0%

Figuur 6.48 Maatregelenkaart uit de factsheet voor Overvecht (Sollie & Boon, 2020)

De belangrijkste conclusies zijn:

- In Overvecht is de bedekking van waterplanten vanwege diepte en/of weinig doorzicht de beperkende factor. De bedekking van kroos en flab vrijwel overal goed en zwerfvuil vormt geen knelpunt.
- Door aanwezige randvoorwaarden van het stedelijk gebied (b.v. gebruiksfuncties, dimensies van watergangen en oevers) is het streefbeeld Natuurlijk nergens haalbaar in wijk Oost.
- Wijk Overvecht is deels gevoed door nutriëntenrijk water (de KRW-waterlichamen) en deels onder invloed van schoner kwelwater (in het noordoosten van de wijk). Bij de volkstuinen/crematorium is dan ook het streefbeeld Levendig haalbaar.
- In het oostelijk deel ligt agrarisch gebied met veel schaduw, zodat het streefbeeld Zichtbaar het maximaal haalbare is.
- In de forten is het streefbeeld Levendig haalbaar door weinig beperkende factoren en huidige kwaliteit.

- In de Klopvaart is maximaal het streefbeeld Zichtbaar haalbaar, omdat de aanwezige natuurvriendelijke oevers niet goed aanslaan (weinig gradiënt, ongunstig peil, geen gericht onderhoud).

Om de doelen in 2027 te realiseren zijn de volgende maatregelen benodigd:

- Inrichtingsmaatregelen: Aanplant verschillende soorten waterplanten, Oevers verflauwen, Drijvend groen
- Beheer- en onderhoudsmaatregelen: Aangepast beheer (meer natuurvriendelijk)
- Systeemmaatregelen kwantiteit: In kweldelen eventueel meer stroming om stilstaand water te voorkomen en schoon kwelwater door te voeren naar andere delen van de wijk
- Systeemmaatregelen kwaliteit: Landbouw omvormen tot natuur

Waterkwantiteit

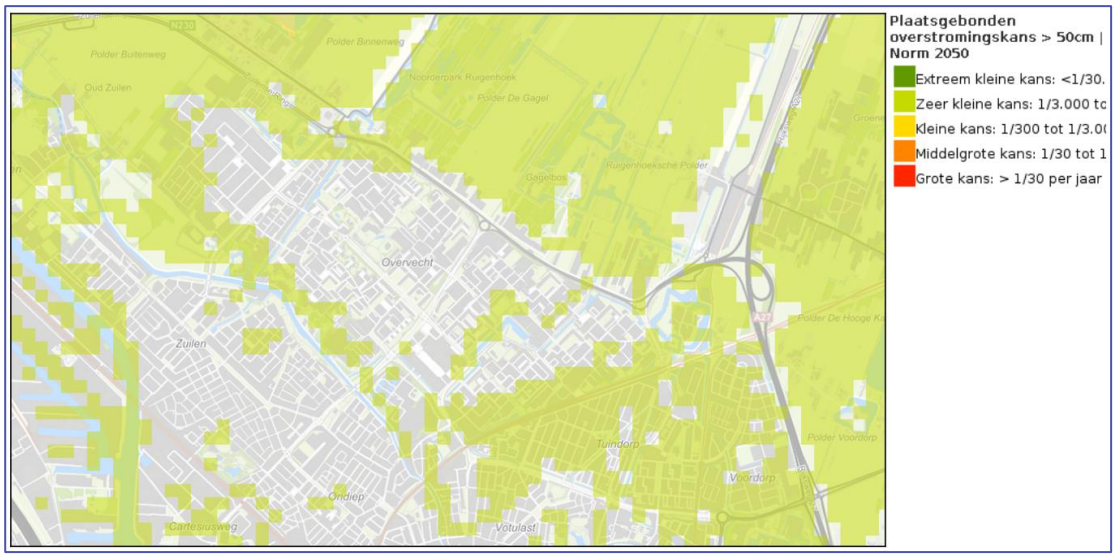
In het rapport ‘Analyse grondwaterstanden en klimaatverandering Gemeente Utrecht’ van BZ Ingenieurs en Managers wordt een doorkijk gegeven van de lage grondwaterstanden (zomer) en hoge grondwaterstanden (winter) tot 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt het gemiddeld maximale neerslagtekort gedurende het zomerhalfjaar met 30% toe in 2050. Op basis van het WH-scenario van het KNMI neemt de gemiddelde maximale bruto neerslag gedurende het winterhalfjaar met 17% toe in 2050. BZ Ingenieurs en Managers trekt de volgende conclusie:

“In Utrecht bedraagt de gemiddelde daling van de lage grondwaterstanden (RLG) in de zomer tot 2050 door klimaatverandering 0,03 meter. De gemiddelde stijging van de hoge grondwaterstanden (RHG) bedraagt 0,05 meter. Over het algemeen zijn de gemiddelde lage en hoge grondwaterstanden in het stedelijke gebied van Utrecht weinig gevoelig voor klimaatverandering.”

Net als in de huidige situatie lijkt de rol van bebouwing geen tot een beperkte rol te spelen op de waterkwantiteit. In de autonome ontwikkeling speelt met name klimaatverandering een rol.

Waterveiligheid

In de autonome ontwikkeling, waarbij gekeken is naar het jaar 2050, is in delen van Overvecht sprake van een zeer kleine kans op een overstroming met een waterdiepte van meer dan 0,5 meter.



Figuur 6.49 Plaatsgebonden overstromingskans in autonome ontwikkeling (bron: Klimaateffectatlas)

6.6.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op bodem en water zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.38 Beoordeling bodem en water

Aspect	Indicator	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0

6.6.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Bodemkwaliteit

De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 1 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 1 wordt geen nieuwbouw beoogd in stempel 6. Dit beperkt de mogelijkheden van de omgevingsvisie om tot een integrale oplossing te komen waarbij woningen worden gerealiseerd en een spoedlocatie wordt gesaneerd. De beoordeling blijft zodoende beperkt tot een positief effect (+).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 1 de bebouwing meer gecentreerd is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 1 gebeurt dit in de vorm van gebundelde verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 80.650 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 634.200 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 1 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 1 wordt 470.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (80.650 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 1 betreft dit 470.00 m² in parken en natuurgebieden, 21.700 m² bij groenblauwe routes en 142.514 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 80.650 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. De gemeente is daarnaast van plan mo 90% van de jaarlijkse neerslag te infiltreren. Dit geeft een stijging van de gemiddeld hoogste grondwaterstand die binnen de marges ligt. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 1 gebundeld verdicht wordt, en meer sprake is van hoogbouw, is het aantal woningen dat schade kan leiden relatief kleiner dan bij alternatief 2. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 1 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Bodemkwaliteit
De omgevingsvisie benoemt in algemene zin dat er een ambitie is om de bodemkwaliteit te verbeteren. Dit zou een positief effect betekenen ten opzichte van de referentiesituatie.

De bouw van nieuwe woningen heeft daarnaast veelal een positief effect op de bodemkwaliteit in een gebied. Doordat de bodem aan bepaalde standaarden moet voldoen, wil er op worden gebouwd, kan een slechte kwaliteit bodem verbeterd worden. Zoals te zien is op figuur 5.11 behoort een groot deel van Overvecht tot de dynamische zone, waar de bodem diffuus tot sterk

verontreinigd is. De nieuwbouwambitie binnen alternatief 2 (7.000 woningen) heeft dus mogelijk een lokaal positief effect op de bodemkwaliteit.

Een locatie in Overvecht behoort tot de spoedlocaties voor bodemsanering. Dit gebied valt binnen stempel 6. In alternatief 2 wordt 6.400 m² BVO nieuwbouw voorzien, met een footprint van 800 m². De ontwikkeling van nieuwbouw hier zou de sanering van de spoedlocatie mogelijk in de hand werken. Het verdwijnen van een spoedlocatie, of het formaat hiervan doen afnemen, gecombineerd met de algemene ambitie zorgt ervoor dat de aanwezigheid van bodemverontreinigingen sterk afneemt (++).

Ondergronds ruimtegebruik
De omgevingsvisie spreekt de ambitie uit om functies onder de grond beter te ordenen en slim te combineren. De opgave om 7.000 woningen te bouwen, in een wijk waar momenteel circa 16.000 woningen staan, levert echter grote druk op de ondergrondse ruimte. Hier komt bij dat er ambities zijn om een toekomstbestendig, afgekoppeld rioolsysteem in Overvecht aan te leggen. Een aparte hemelwaterafvoer naast een vuilwaterriool vraagt ook extra ruimte in de ondergrond. Ondanks de positieve ambitie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een negatief effect (-).

Het verschil tussen alternatief 2 en alternatief 1 is naar verwachting gering. Ondanks dat in alternatief 2 de bebouwing meer gespreid is, vraagt het aantal woningen om nagenoeg dezelfde hoeveel ondergrondse ruimte.

Grondwater
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is het effect van de bebouwing op de grondwaterstand en vice versa gering, omdat de grond in Overvecht niet gevoelig is voor zetting. Onder de omgevingsvisie worden 7.000 woningen bijgebouwd. In alternatief 2 gebeurt dit in de vorm van gespreide verdichting. De nieuwbouw heeft hier een voetafdruk van 86.990 m². Het gewicht van al deze extra verharding en gebouwen hebben mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Ook kunnen grondwatereffecten optreden als gevolg van het afsluiten van watervoerende pakketten of het doorgraven van afsluitende lagen. De omgevingsvisie doet geen uitspraken over het beperken van negatieve effecten op grondwaterstanden als gevolg van de extra bebouwing.

De ruimte die binnen dit onderzoeksalternatief wordt gereserveerd voor extra groen betreft in onderzoeksalternatief 1 677.300 m². Al deze extra ruimte voor groen, waar hemelwater goed kan infiltreren, zorgt naar verwachting voor minder droogte in Overvecht. Zodoende wordt minder problematiek verwacht rond de grondwaterstand in de wijk als gevolg van de nieuwbouw. Al met al wordt verwacht dat alternatief 2 voor de omgevingsvisie een beperkt effect heeft op de grondwaterstand in de wijk (0).

Waterkwaliteit
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is omschreven dat maar beperkt aanleiding is te vinden van een aanzienlijke impact van bebouwing op de waterkwaliteit. De afvoer van neerslag

en de kwaliteit van de first-flush, waarvan ook in de autonome ontwikkeling sprake is, zal ook onder de omgevingsvisie een uitdaging zijn.

In alternatief 2 wordt 480.00 m² extra groen in parken en natuurgebieden gerealiseerd, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, kan hemelwater beter infiltreren in de bodem dan wanneer sprake is van veel verharding op maaiveld, wat beter is voor de waterkwaliteit in Overvecht. Er wordt wel extra verharding toegevoegd als gevolg van de nieuwbouw (86.990 m²), maar dit is beperkt wanneer dit wordt afgezet tegen het extra groen in de wijk. Het verwachte effect van de omgevingsvisie is positief (+).

Waterkwantiteit
Onder de omgevingsvisie komt meer ruimte voor groen en water. In alternatief 2 betreft dit 480.00 m² in parken en natuurgebieden, 60.500 m² bij groenblauwe routes en 136.844 m² aan buurt- en wijkgroen. Door de extra ruimte voor groen, waar water goed kan infiltreren in de bodem, stijgt de gemiddelde hoogte van het grondwater en neemt droogte in de wijk naar verwachting af. Als gevolg van de nieuwbouw neemt in alternatief de footprint van bebouwing wel met 86.990 m² toe. Hier kan water minder goed infiltreren. Wanneer dit wordt afgezet tegen de toename aan de ruimte voor groen en water wordt echter verwacht dat een positief effect optreedt (+).

Waterveiligheid
Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 is beperkt wanneer wordt gekeken naar het overstromingsrisico van de wijk. Doordat meer woningen worden toegevoegd is kans op schade aan woningen groter. Doordat in alternatief 2 gespreid verdicht wordt, en meer sprake is van grondgebonden woningen, is het aantal woningen dat schade kan leiden bij een overstroming relatief groter dan bij alternatief 1. De plannen in de omgevingsvisie zorgen zelf echter niet voor een grotere kans op overstromingen. Het effect van alternatief 2 op waterveiligheid wordt daarom als beperkt beoordeeld (0).

6.6.4 Mitigerende maatregelen
In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om onder de omgevingsvisie de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Hier zit raakvlak met het thema energie. Door in de omgevingsvisie integraliteit te borgen bij vervangingsopgaves kunnen negatieve effecten van toenemende drukte in de ondergrond mogelijk worden voorkomen.

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

6.7 Klimaatadaptatie

6.7.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema klimaatadaptatie.

Tabel 6.39 Beleidskader klimaatadaptatie

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationaal Deltaprogramma	Het Nationaal Deltaprogramma is gericht op de bescherming tegen overstromingen in Nederland en beschrijft hoe er wordt gezorgd voor voldoende zoet water. Ook geeft het een beeld hoe de overheid werkt aan een klimaatbestendige en waterrobuuste ruimtelijke inrichting van Nederland. Onderdeel hiervan is het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie (DPRA). Hierin staan alle projecten en maatregelen die zorgen dat Nederland in 2050 waterrobuust en klimaatbestendig is ingericht.
Nationale klimaatadaptatiestrategie (NAS 2016)	De NAS is opgesteld in 2016 en geeft een overzicht van de belangrijkste klimaatrisico's. Daarnaast zet de NAS de koers uit voor een klimaatbestendig Nederland door nieuwe initiatieven op gang te brengen en bestaande initiatieven te versnellen en/of te verbreden.
Uitvoeringsprogramma NAS (2018)	In 2018 is de NAS uitgewerkt tot een concreet uitvoeringsprogramma dat is gericht op het agenderen en aanpakken van verschillende klimaatrisico's. Inmiddels is dit programma grotendeels afgerond en wordt hierop voortgebouwd.
Landelijke maatlat (2023)	In 2023 is de landelijke maatlat voor een groene, klimaatadaptieve gebouwde omgeving gepubliceerd. Deze maatlat beschrijft doelen en prestatie-eisen waaraan voldaan moet worden om toekomstbestendig te ontwikkelen.
Provinciaal	
Programma Klimaatadaptatie 2020-2023	Het Programma Klimaatadaptatie 2020-2023 is opgesteld om ervoor te zorgen dat provincie Utrecht in 2050 klimaatbestendig en waterveilig is. Dit programma beschrijft de rol, taken en verantwoordelijkheden van de provincie op het gebied van klimaatadaptatie. De belangrijkste speerpunten zijn het bevorderen van bewustwording, concrete maatregelen treffen, borging in beleid, participeren bij activiteiten in de werkregio en kennis en monitoring versterken.
Afspraken klimaatadaptief bouwen Utrecht	In 2021 heeft provincie Utrecht afspraken vastgesteld om een toekomstbestendige en klimaatrobuuste gebouwde omgeving te realiseren. De afspraken zijn samen met een brede vertegenwoordiging van de bouwketen

Beleidskader	Toelichting
	gemaakt. Belangrijke afspraken zijn onder andere het voorkomen van schade door neerslag en het behouden van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving tijdens hete perioden.
Regionaal	
Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden 2018	De keur betreft waterstaatkundig beheer en waterkwantiteitsbeheer, ofwel de waterstaatswerken: tegen hoog water (keringen, sluizen en dergelijke), voor peilbeheer (waterlichamen, stuwen en gemalen en dergelijke) en voor het onttrekken van en lozen van hoeveelheden oppervlaktewater en grondwater. Belangrijk doelcriteria is het in stand houden van de kwaliteit van het oppervlaktewater.
Gemeentelijk	
Visie Klimaatadaptatie Utrecht	De Visie Klimaatadaptatie zet de klimaatadaptatie- en klimaatmitigatieplannen uiteen. De belangrijkste ambities en doelen zijn het klimaatbestendig maken van Utrecht. Het hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Daarnaast moet Utrecht een aangename stad blijven om te wonen, werken en verblijven. De stad moet vergroenen en ontstenen, om water beter op te vangen. Om te zorgen dat Utrecht een prettige leefomgeving kent bij hittegolven wordt gestreefd naar voldoende schaduw bij alle fiets- en looproutes (40% bij hoofdroutes, 30% overig), bij voorkeur door bomen. In elke buurt wordt gestreefd naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus wordt gestreefd naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter) voor iedereen. Er wordt ingespannen om ervoor te zorgen dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
Visie Water en Riolering	De Visie Water & Riolering beschrijft hoe de gemeente met waterstromen omgaat en welke doelen zij hierbij heeft. Deze gaat met name in op: • De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. Bij ingrepen in de openbare ruimte hanteert de gemeente de volgende principes:

Beleidskader	Toelichting
	• Stromen worden gescheiden, oftewel het afval- en hemelwatersysteem wordt ontvlochten waar mogelijk. • De sponswerking van de stad wordt vergroot door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit wordt gerealiseerd via het principe "Groen tenzij", oftewel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groene maatregelen. Er wordt hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater gevolgd. • Alle ruimte wordt benut. Er wordt gestreefd naar het combineren van zoveel mogelijk functies om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, en waterinfiltratie en groen via wadi's, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen. • Het natuurlijke systeem wordt gerespecteerd en er wordt conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water gezorgd dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechtert. Om de gewenste situatie te bereiken, hanteren zij de volgende leidende principes voor de realisatie: • Ze geven als gemeente het goede voorbeeld, oftewel zij beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed. • Ze gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren. • Ze gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig te maken.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.40 Toetsingskader klimaatadaptatie

Indicator	++	+	0	-	--
Fysiologisch hittestressniveau	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk af	Fysiologisch hittestress-niveau neemt af	Fysiologisch hittestress-niveau blijft gelijk	Fysiologisch hittestress-niveau neemt toe	Fysiologisch hittestress-niveau neemt sterk toe
Potentieel maximaal neerslagtekort	Neerslagtekort neemt sterk af	Neerslagtekort neemt af	Neerslagtekort blijft gelijk	Neerslagtekort neemt toe	Neerslagtekort neemt sterk toe

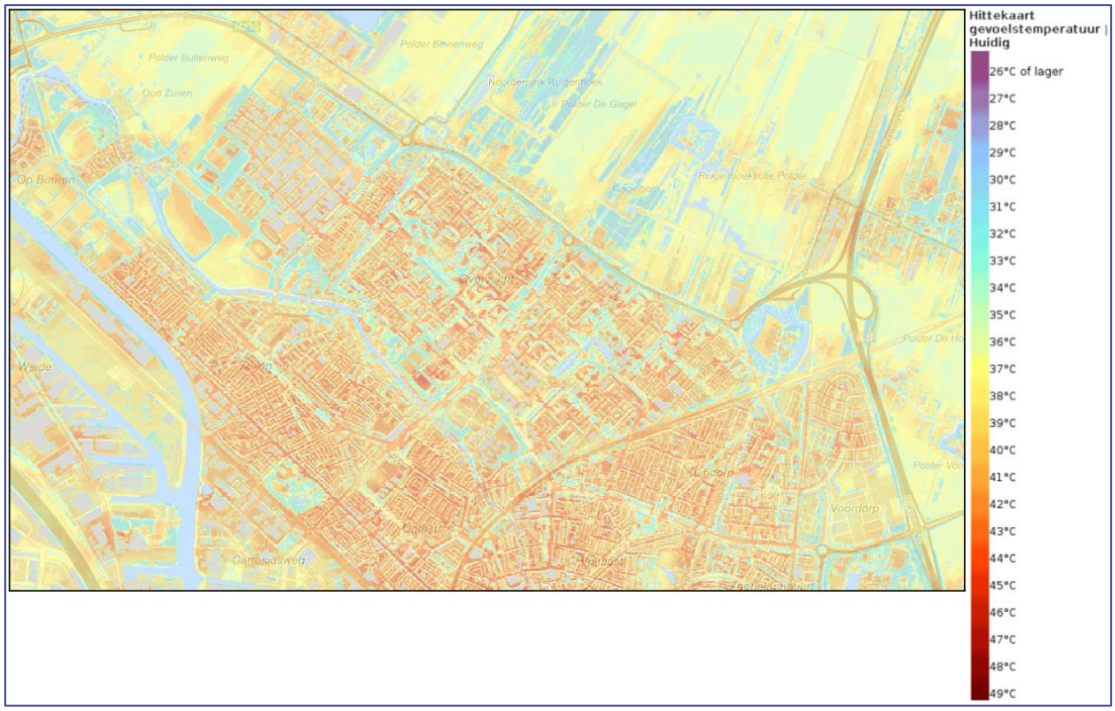
Indicator	++	+	0	-	--
Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 1 uur	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk af	Waterdiepte bij hevige bui neemt af	Waterdiepte bij hevige bui blijft gelijk	Waterdiepte bij hevige bui neemt toe	Waterdiepte bij hevige bui neemt sterk toe

6.7.2 Omschrijving referentiesituatie

6.7.2.1 Huidige situatie

Hittestress

Als de gevoelstemperatuur te hoog is, krijgen mensen last van hittestress. Dat kan vanaf een gevoelstemperatuur van 23 ºC. Onderstaande kaart laat zien waar het relatief warmer voelt en welke plekken in de stad dan het minst comfortabel zijn. Het gaat hier om de gevoelstemperatuur buiten, dus niet binnen in gebouwen. De kaart presenteert de gemiddelde gevoelstemperatuur in ºC tussen 12:00-18:00 op een hete zomerdag. Hiervoor is gebruik gemaakt van weermetingen op 1 juli 2015. Dit is een hete dag die ongeveer eens in de 5,5 jaar voorkomt in het huidige klimaat. Gevoelstemperatuur wordt ook wel de fysiologisch equivalente temperatuur of PET genoemd.



Figuur 6.50 Hittekaart gevoelstemperatuur huidige situatie (bron: Klimaateffectatlas)

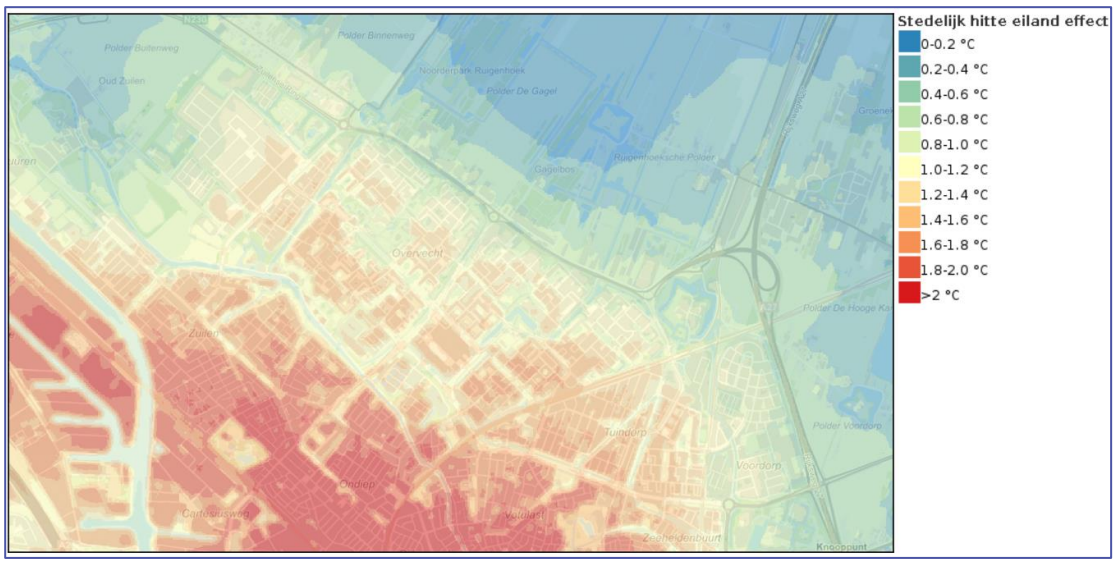
Te zien is dat op verschillende plekken in Overvecht de kaart rood uitslaat. In onderstaande tabel wordt inzicht gegeven in de ervaring en het Fysiologisch hittestressniveau, gekoppeld aan de gevoelstemperatuur.

Tabel 6.41 Onderverdeling gevoelstemperatuur, ervaring van temperatuur en Fysiologisch hittestressniveau

Gevoelstemperatuur in ºC	Ervaring	Fysiologisch hittestressniveau
18-23	Comfortabel	Geen hittestress
23-29	Beetje warm	Lichte hittestress
29-35	Warm	Matige hittestress
35-41	Heet	Grote hittestress
>41	Zeer heet	Extreme hittestress

In Overvecht zijn vrij veel rode vlekken te zien, afgewisseld met gele vlekken (ongeveer 37 ºC). Hier is sprake van grote hittestress, met uitschieters die extreme hittestress aantonen. Zoals eerder benoemd laat de kaart metingen zien uit 2015. Dit is relatief oude informatie. Er kan aangenomen worden dat in 2023 hogere waarden gemeten worden.

Dat Overvecht hittestress kent is niet verrassend. De Randstad, waar Utrecht deel van uitmaakt, is warmer dan andere delen van Nederland. De oorzaak hiervan is de hoge verstedelijkingsgraad van de Randstad. Stedelijke gebieden hebben te maken met een stedelijk hitte eiland effect. Het stedelijk hitte eiland effect is het fenomeen waarbij stedelijke gebieden warmer zijn dan de omliggende landelijke gebieden, als gevolg van menselijke activiteiten. Dit komt door het absorberen en vasthouden van warmte door gebouwen en bestrating, en door het gebrek aan groene plekken. Dit kan leiden tot gezondheidsproblemen en hogere energiekosten, en heeft ook invloed op het milieu en de klimaatverandering. Onderstaande figuur, dat het stedelijke hitte eiland effect van Overvecht laat zien, toont aan dat de wijk een groter hitte eiland effect kent dan de noordelijk gelegen landelijke gebieden, maar lager dan dat van het centrum van Utrecht. Waar het stedelijk hitte eiland effect hier meer dan 2 °C betreft, komt dit in Overvecht tot 1.6-1.8 °C.



Figuur 6.51 Stedelijk hitte eiland effect in Overvecht (bron: Klimaateffectatlas)

De mate van hittestress in Overvecht is dus groot. Hierbij moet worden opgemerkt dat de afstand tot een koele plek in Overvecht relatief klein is (zie onderstaande figuur). Dit betekent niet dat er minder sprake is van hittestress, maar wel dat relatief koele plekken dichtbij zijn. In Overvecht is een koele plek veelal binnen 200 meter te vinden. Hiermee wordt de hoge gevoelstemperatuur enigszins gemitigeerd.



Figuur 6.52 Afstand tot een koele plek (bron: Klimaateffectatlas)

Droogte

In de huidige situatie kent Overvecht (net als de rest van Utrecht) een potentieel maximaal neerslagtekort van 150 tot 180 millimeter. Vergeleken met andere delen van Nederland is dit een redelijk beperkt neerslagtekort. Dit neerslagtekort kan verschillende problemen veroorzaken. Een van die problemen is bodemdaling. De bodem in Overvecht is grotendeels opgebouwd uit rivierklei. Hoewel klei gevoelig kan zijn voor bodemdaling, wordt er weinig bodemdaling waargenomen in Overvecht volgens de Klimaateffectatlas. Een voordeel van klei als ondergrond is dat regenwater goed vastgehouden wordt in de bodem. Dit betekent dat in droge periodes het grondwater minder ver uitzakt dan bijvoorbeeld zandgronden, waardoor natuur minder snel uitdroogt. Een ander potentieel probleem is een tekort aan drinkwater. Op dit moment hebben een aantal drinkwaterbedrijven aangegeven dat hun limiet binnenkort bereikt wordt van hoeveelheid drinkwater wat geleverd kan worden.

Om droogte te voorkomen, heeft de gemeente Utrecht beleid op het vasthouden van neerslag, om droogte te voorkomen. In de Visie Klimaatadaptatie Utrecht en Visie Water en Riolering wordt uiteengezet dat de gemeente de ambitie heeft om 90% van de neerslag vast te houden en hoe ze dit willen bereiken.

Wateroverlast

Met de Klimaateffectatlas is gekeken naar de wateroverlast in Overvecht in de huidige situatie. Hier vallen een aantal plekken in de wijk op. In de woongebieden van de wijk kennen met name donkerblauwe gebieden in de openbare ruimte een hoge waterdiepte bij een bui een hevige bui van 80 millimeter in één uur. Hiervan is sprake bij Park de Watertoren, het Sjanghaipark, Park de Gagel en de groene verbinding tussen het Sjanghaipark en Park de Gagel. Ook de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) en Bedrijvengebied Overvecht kennen een redelijk hoge waterdiepte bij een hevige bui. Volgens vigerend beleid is water op straat geaccepteerd bij een bui van 80 mm per uur, maar mag deze niet tot schade leiden. Bij een dergelijke bui is op infrastructuur in de wijk op meerdere plekken sprake van een waterdiepte van 15 centimeter. Bij deze waterhoogte is normaal verkeer niet meer mogelijk en worden ook hulpdiensten gehinderd in hun werk. Op onderstaand figuur is te zien dat Overvecht op veel plekken last heeft van wateroverlast, meer dan de meeste wijken in Utrecht.



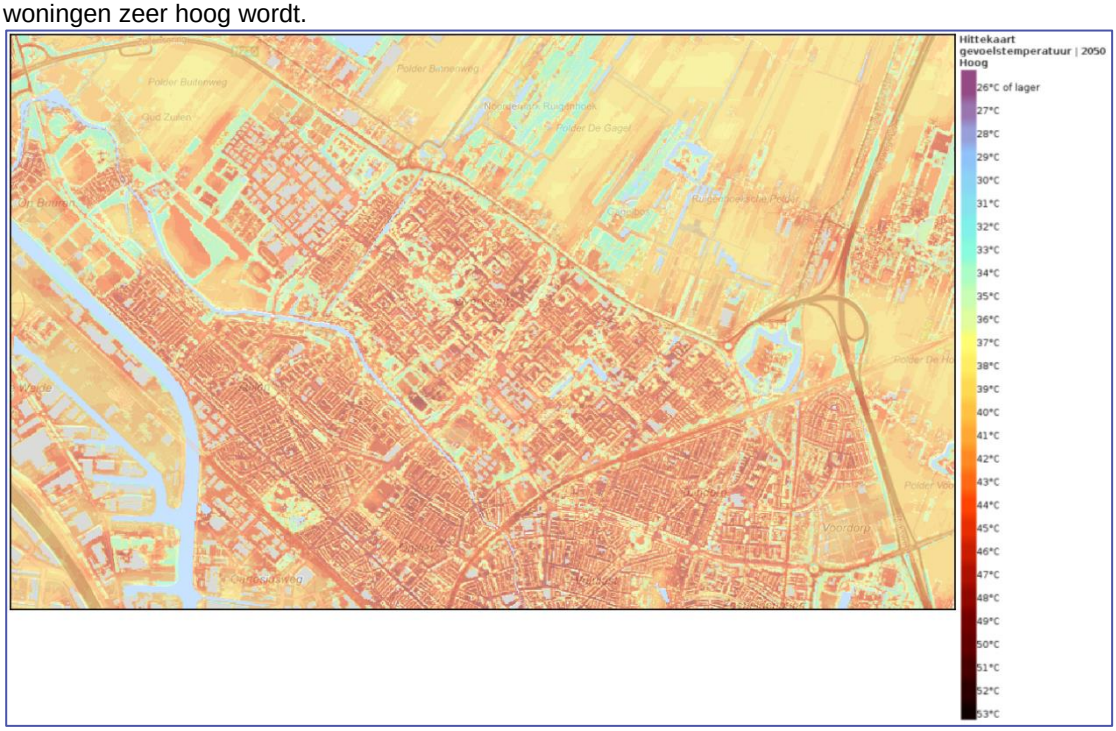
Figuur 6.53 Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in één uur (bron: Gemeente Utrecht)

6.7.2.2 Autonome ontwikkeling

Hittestress

In 2050, de autonome situatie die wordt aangehouden door de Klimaateffectatlas, is de gevoelstemperatuur op een hete dag hoger dan in de huidige situatie. Waar in de huidige situatie nog redelijk veel gebieden geel kleuren, is in onderstaand kaartbeeld te zien dat het aantal gele vlekken is afgenomen en de donkere vlekken donkerder zijn. In de huidige situatie wordt de hoge

gevoelstemperatuur nog enigszins gecompenseerd door het grote aantal koele plekken in Overvecht. In de autonome ontwikkeling is de gevoelstemperatuur zodanig hoog dat deze argumentatie niet meer opgaat. Gezien de vele hotspots die ontstaan en gezien de bouwstijl (veel flats met platte daken, doorzonwoningen) valt aan te nemen dat de gevoelstemperatuur in woningen zeer hoog wordt.



Figuur 6.54 Hittekaart gevoelstemperatuur autonome ontwikkeling

Droogte

In de toekomst neemt droogte mogelijk sterk toe. Het ‘hoge scenario’ dat de Klimaateffectatlas laat zien, toont aan dat het potentieel maximaal neerslagtekort in Overvecht (net als de rest van Utrecht) oploopt tot 210 tot 240 millimeter. Deze toename is in lijn met de toename van het potentieel maximaal neerslagtekort dat elders in Nederland wordt verwacht, maar is een sterke stijging in vergelijking met de huidige situatie. Daarnaast kent Utrecht een dreigend drinkwatertekort in de toekomst. Volgens het RIVM is het noodzakelijk om het drinkwatergebruik te verlagen en drinkwaterproductie te verhogen om aan de vraag naar drinkwater te kunnen blijven voldoen. Hoewel er binnen Overvecht weinig mogelijkheid is om meer water te winnen, kan er wel veel water bespaard worden. Ook het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat roept in haar kamerbrief ‘Water en Bodem bij ruimtelijke ordening’ op tot het verlagen van drinkwatergebruik.

Desondanks zijn er meerdere aspecten op het gebied van droogte die weinig tot geen problemen veroorzaken. Zo is het risico op bodemdaling klein, is er geen risico op paalrot, is er veel oppervlaktewater waar water opgevangen kan worden en de bodemsoort (klei) is goed in staat om water vast te houden.

Wateroverlast

De Klimaateffectatlas geeft geen doorkijk naar de waterdiepte bij een hevige bij van 70 millimeter in 2 uur in 2050. Wel wordt door het KNMI uitgegaan van meer hevige buien in de toekomst. Daarnaast berekende het Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer (STOWA) dat de hoeveelheid neerslag tijdens hevige buien 3,9% tot 21,3% hoger kan zijn in 2050 in het WL-scenario van de KNMI. Dit kan extra druk op de riolering en het oppervlaktewatersysteem leggen, waardoor er meer sprake is van een wateroverlastrisico in Overvecht.

Een van de autonome ontwikkelingen in Overvecht is het herinrichtingen van het Amazonekwartier. Hier wordt onder andere het riool vervangen en wordt het gebied gemaakt voor het opvangen van grote regenbuien. Ook bij andere ruimtelijke ontwikkelingen houdt Utrecht rekening met wateroverlast, met het programma Waterproof030. Zo wordt bij nieuwbouw- en verbouwprojecten zoveel mogelijk groen aangelegd en wordt waar mogelijk asfalt (en tegels) verwijderd, wordt gezorgd voor een goed werkend riool, de afstroming van water door het wegdek en het opvangen van regenwater in de grond. Hoewel deze ontwikkelingen het risico op wateroverlast verlagen, is niet duidelijk of deze ontwikkelingen voldoende zijn om de toekomstige veranderingen op te vangen.

6.7.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op klimaat zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.42 Beoordeling klimaatadaptatie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+

6.7.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 1 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.15 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit

zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 1 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 2.

Tabel 6.43 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 1 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	470.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	21.700 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	142.514 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**634.214 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische hittestressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van bewoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.15 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 1 voor de omgevingsvisie toe. Dit heeft een positief effect (+) op het voorkomen van droogteproblematiek: de aanvulling van het grondwater neemt toe. Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder meer door de afvoercapaciteit, afvoerend oppervlak en straatprofiel aan te passen. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

6.7.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hittestress

In de omgevingsvisie is opgenomen dat hittestress wordt verminderd door meer schaduwrijke plekken te creëren en het planten van extra bomen. Kijkend naar het aantal woningen dat in Overvecht in alternatief 2 wordt gerealiseerd (7.000) en het streven om voor elke nieuwe woning

een nieuwe boom te planten is dat een sterke toename van het aantal bomen. In tabel 6.16 is het metrage aan te realiseren groen in alternatief 1 te zien. Er is sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Dit heeft naar verwachting een verkoelend effect op Overvecht. Wel moet de kanttekening worden geplaatst dat de woningen worden gerealiseerd in een gebied dat te maken heeft met hittestress. Het aantal mensen dat hier last van heeft kan dus toenemen. Dit zorgt ervoor dat de omgevingsvisie naar verwachting een neutraal effect (0) heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De mate van effect van de bijdrage onder de omgevingsvisie is in alternatief 2 naar verwachting gelijk aan die in alternatief 1.

Tabel 6.44 Groen onder de omgevingsvisie alternatief 2 (bron: PosadMaxwan)

Onderdeel	Huidig metrage	Vergroeningsopgave	Mogelijk
Parken en natuurgebieden	59.600.000 m²	470.000 m²	480.000 m²
Groenblauwe routes	521.911 m²	100.000 m²	60.500 m²
Buurt- en wijkgroen	Onbekend	230.000 m²	136.844 m²
Totaal	**Onbekend**	**800.000 m²**	**677.344 m²**

Aan de gevoelstemperaturen in woningen, en de daaraan gekoppelde fysiologische stressniveaus, verandert naar verwachting weinig. Nieuwe woningen worden goed geïsoleerd en daarmee beschermd tegen hitte. Echter, goed geïsoleerde woningen raken warmte ook moeilijker kwijt. In hoeverre de gevoelstemperatuur in nieuwe woningen lager wordt dan bestaande woningen, hangt sterk af van de bouwstijl en gedrag van inwoners. De oriëntatie van de woning, hoeveelheid en grootte van ramen, aanwezigheid van zonneschermen en momenten van ventileren bepalen in sterke mate de gevoelstemperatuur in huis. De uitgangspuntennotitie gaat niet in op het isoleren van oudere woningen.

Droogte

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om droogtestress te verminderen door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. Daarnaast dient regen in de bodem vastgehouden te worden waar dit valt. Hiervoor is vergroening van Overvecht noodzakelijk en dient verharding verwijderd te worden. Zoals in tabel 6.16 te zien is neemt de hoeveelheid groen onder alternatief 2 voor de omgevingsvisie toe: de aanvulling van het grondwater neemt toe (+). Daarbij is het wel belangrijk het groen droogtebestendig in te richten.

Wateroverlast

In de omgevingsvisie is opgenomen dat schade als gevolg van hevige neerslag (80 mm per uur) voorkomen moet worden, onder andere door afvalwaterstromen te scheiden. De wateroverlast zal vergeleken met de huidige situatie verminderen als de riolering wordt ontworpen op het klimaat van de toekomst. De verwachting is dan ook dat de waterdiepte na hevige buien afneemt (+) en dat er een minder grote kans is op schade aan woningen en infrastructuur, doordat het water beter kan wegstromen. Hierin zit geen verschil tussen alternatief 1 en alternatief 2.

6.7.4 Mitigerende maatregelen

Voor klimaatadaptatie zijn geen mitigerende maatregelen opgenomen, omdat de omgevingsvisie naar verwachting geen negatieve effecten heeft op dit thema.

6.8 Omgevingsveiligheid

6.8.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema omgevingsveiligheid.

Tabel 6.45 Beleidskader omgevingsveiligheid

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)	Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom buisleidingen met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevb is van toepassing op de aanleg, het gebruik en het onderhoud van buisleidingen en heeft als doel de risico's voor mens en milieu te minimaliseren. Het Bevb richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die gebruik maken van buisleidingen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevb bevat onder andere regels voor de afstand tussen buisleidingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom buisleidingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsbeheerssysteem door buisleidingbeheerders. Het Bevb is van kracht sinds 1 januari 2011 en is gebaseerd op Europese richtlijnen voor de veiligheid van buisleidingen. De wetgeving wordt regelmatig aangepast en geëvalueerd om de veiligheid rondom buisleidingen te blijven waarborgen.
Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)	Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is wetgeving die tot doel heeft de veiligheid rondom bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen te waarborgen. Het Bevi is van toepassing op bedrijven die vallen onder het zogenaamde Besluit risico's zware ongevallen (Brzo), maar bijvoorbeeld ook tankstations en bedrijven met grote ammoniakkoelinstallaties. Het Bevi richt zich op het voorkomen van ongevallen met gevaarlijke stoffen en het beperken van de gevolgen van eventuele incidenten. Het legt onder andere regels op aan bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen om de veiligheid te waarborgen en de risico's te beperken. Het Bevi bevat onder andere regels voor de afstand tussen inrichtingen en kwetsbare objecten zoals woonhuizen en scholen, de veiligheidsafstanden rondom inrichtingen, de meldingsplicht bij incidenten en het opstellen van een veiligheidsrapportage door inrichtingbeheerders.
Omgevingswet	In het kader van de Omgevingswet is de belangrijkste verandering voor omgevingsveiligheid het werken met aandachtsgebieden. Er zijn ook een aantal andere wijzigingen. De belangrijkste hiervan zijn:

Beleidskader	Toelichting
	• Gemeenten werken met aandachtsgebieden voor omgevingsveiligheid. Dit is een andere manier van omgaan met het groepsrisico. • Een zeer kwetsbaar gebouw is een nieuwe categorie gebouwen die overheden extra moeten beschermen. • Het Register Externe Veiligheidsrisico's vervangt het Register Risicosituaties Gevaarlijke Stoffen (RRGS). Ook blijven onder de Omgevingswet enkele zaken hetzelfde, bijvoorbeeld: • De toets aan het plaatsgebonden risico blijft bestaan. • Onder de Omgevingswet moet het bevoegd gezag ook rekening houden met het groepsrisico.
Gemeentelijk	
Nota omgevingsveiligheid	De Nota omgevingsveiligheid van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat tot doel heeft de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen in situaties waarin sprake is van gevaarlijke stoffen of andere veiligheidsrisico's. De nota beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid en de maatregelen die genomen worden om de risico's te minimaliseren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de aanwezigheid van risicobronnen zoals bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en de afstand tussen deze bronnen en kwetsbare objecten zoals scholen en woonhuizen. De nota beschrijft ook de rol van de gemeente Utrecht bij het beheren van de risico's op het gebied van omgevingsveiligheid. Zo wordt beschreven hoe de gemeente omgaat met vergunningverlening en handhaving bij bedrijven die werken met gevaarlijke stoffen en hoe de gemeente de bevolking informeert over mogelijke risico's. De Nota omgevingsveiligheid is gebaseerd op landelijke wet- en regelgeving en wordt regelmatig geactualiseerd om de veiligheid van de inwoners van Utrecht te waarborgen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.46 Toetsingskader omgevingsveiligheid

Indicator	++	+	0	-	--
Groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Afname groepsrisico en plaatsgebonden risico	Groepsrisico en plaatsgebonden risico blijft gelijk	Toename groepsrisico en plaatsgebonden risico	Sterke toename groepsrisico en plaatsgebonden risico

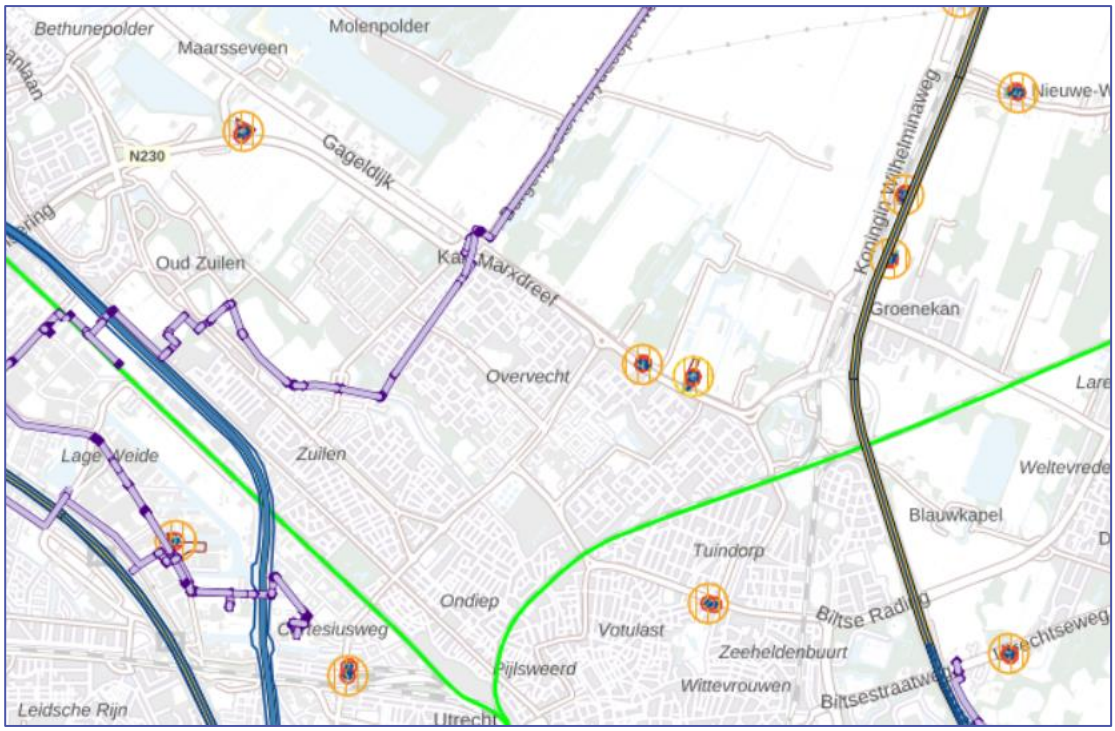
6.8.2 Omschrijving referentiesituatie

Om iets te zeggen over omgevingsveiligheid worden gekeken naar het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Risicokaart.

6.8.2.1 Huidige situatie

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In Overvecht liggen enkele risicobronnen op het gebied van omgevingsveiligheid. Een daarvan is het spoor: Overvecht wordt in het zuidoosten begrensd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort. Deze route maakt onderdeel uit van het Basisnet. Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast loopt door Overvecht een aardgasleiding. Het betreft een hogedrukaardgasleiding van Gasunie met het nummer W-500-01. Ten slotte zijn in Overvecht twee LPG-tankstations aanwezig.



Figuur 6.55 Risicokaart van het plangebied

De rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) is een inrichting die in het kader van omgevingsveiligheid niet nader beschouwd hoeft te worden. De RWZI is een inrichting zonder PR-contouren en zonder invloedsgebied.

6.8.2.2 Autonome ontwikkeling

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In bestemmingsplan Overvecht-noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 11 mei 2012) is te lezen dat de gemeente Utrecht op het gebied van omgevingsveiligheid niet wezenlijk afwijkt van de veiligheidseisen uit de risiconormering van de rijksoverheid. In de autonome ontwikkeling is geen sprake van nieuwbouwplannen in de buurt van locaties waar sprake is van potentiële risicobronnen.

6.8.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op omgevingsveiligheid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.47 Beoordeling omgevingsveiligheid

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Omgevingsveiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-

6.8.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 1 komen er 1.000 nieuwe woningen in het stationsgebied. Het stationsgebied ligt direct aan de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, die onderdeel uitmaakt van het Basisnet waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de regeling Basisnet is echter geen risicoruimte opgenomen, omdat het aantal transporten beperkt. De sterke toename van het aantal woningen in stationsgebied zorgt naar verwachting echter voor een toename van het groepsrisico (-).

6.8.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Groepsrisico en plaatsgebonden risico

In alternatief 2 komen er 400 woningen in het stationsgebied. Dit is minder dan in alternatief 1. Wel komen er meer woningen bij in stempel 11 en stempel 12 (totaal 100), waarin een buisleiding waarmee gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Deze toename van woningen in gebieden met omgevingsveiligheidsbronnen zorgt naar verwachting voor een toename van het groepsrisico en plaatsgebonden risico (-).

6.8.4 Mitigerende maatregelen

De gemeente Utrecht gaat onder de omgevingsvisie de woningdichtheid in de gehele wijk Overvecht verhogen. Overschrijding van de het groepsrisico zal in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

6.9 Archeologie en cultuurhistorie

6.9.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema archeologie en cultuurhistorie.

Tabel 6.48 Beleidskader archeologie en cultuurhistorie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Erfgoedlabel	Het Europees Erfgoedlabel is een programma van de EU om cultureel en historisch erfgoed in Europa te promoten en te beschermen. Het label wordt toegekend aan plaatsen die een belangrijke rol hebben gespeeld in de Europese geschiedenis en cultuur.
Europees Verdrag inzake de bescherming van archeologisch erfgoed (Verdrag van Malta)	Dit verdrag heeft als doel om het archeologisch erfgoed in Europa te beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van archeologische vindplaatsen en de regelgeving rondom opgravingen.
Nationaal	
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciaal	
Erfgoednota provincie Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Gemeentelijk	
Erfgoednota ‘Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden’	De Erfgoednota 'Utrechts erfgoed verbindt mensen en tijden' beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht voor de periode 2018-2031. De nota heeft als doel om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden, en om het erfgoed een belangrijke rol te laten spelen in de stad en de samenleving. De nota beschrijft het erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar monumenten, archeologie en cultuurhistorische groenblauwe structuren, stedenbouwkundige ensembles en landschap. Daarnaast beschrijft de nota de maatregelen die genomen worden om het erfgoed in de stad te beschermen en te behouden en in te zetten bij toekomstige ontwikkelingen. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de bescherming van monumenten, de regelgeving rondom opgravingen, de bescherming van het cultuurhistorische structuren, groen en landschap en cultuurhistorie als basis voor ruimtelijke ontwikkeling. Verder beschrijft de nota de rol van het erfgoed in de stad en de samenleving. Het erfgoed wordt gezien als een belangrijke factor voor de identiteit van de stad en als een middel om mensen te verbinden.
Visie Religieus erfgoed	De Visie Religieus Erfgoed van de gemeente Utrecht is een beleidsdocument dat beschrijft hoe de gemeente Utrecht omgaat met het religieus erfgoed in de stad. Het doel van de visie is om het religieus erfgoed te beschermen en te behouden. De visie beschrijft het religieus erfgoed van Utrecht en de betekenis ervan voor de stad en haar bewoners. Hierbij wordt gekeken naar onder andere kerken, kloosters en andere religieuze gebouwen. Daarnaast beschrijft de visie de maatregelen die genomen worden om het religieus erfgoed in de stad te

Beleidskader	Toelichting
	beschermen en te behouden. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de financiering van restauraties en het vinden van nieuwe functies voor religieuze gebouwen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.49 Toetsingskader archeologie en cultuurhistorie

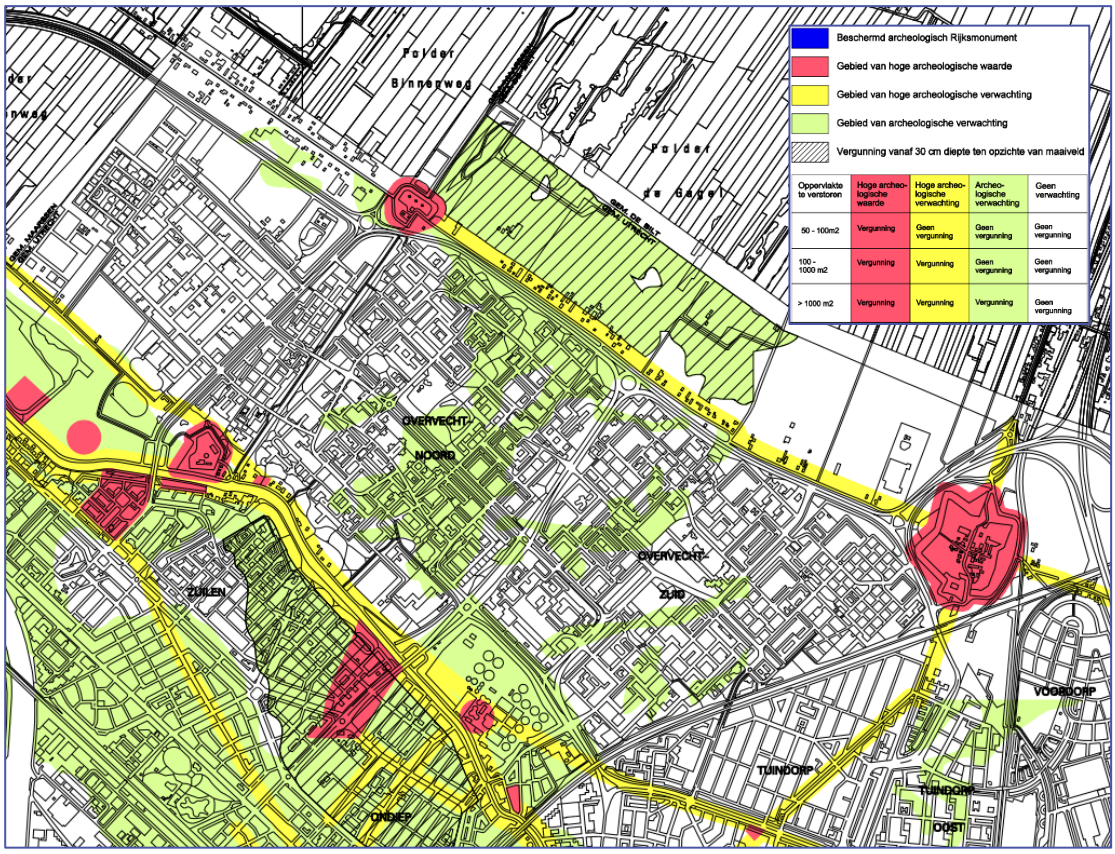
Indicator	++	+	0	-	--
Behoud archeologische waarden	Sterke toename archeologische waarden	Toename archeologische waarden	Behoud archeologische waarden	Afname archeologische waarden	Sterke afname archeologische waarden
Behoud cultuurhistorische waarden	Sterke toename cultuurhistorische waarden	Toename cultuurhistorische waarden	Behoud cultuurhistorische waarden	Afname cultuurhistorische waarden	Sterke afname cultuurhistorische waarden

6.9.2 Omschrijving referentiesituatie

6.9.2.1 Huidige situatie

Archeologie

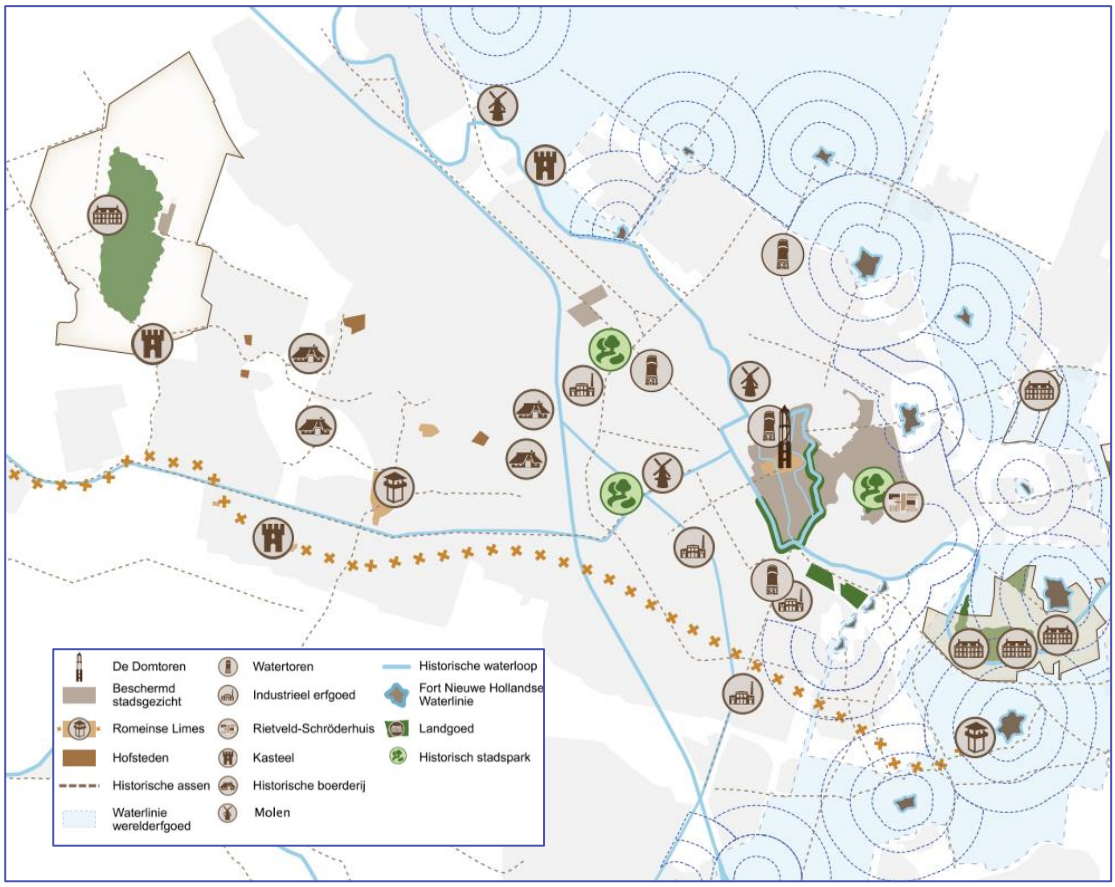
Overvecht is drie forten rijk, Fort de Gagel, Fort Blauwkapel en Fort aan de Klop, welke het meest opvallen in de archeologische verwachtingenkaart. Andere gebieden met een hoge archeologische verwachting zijn het plantsoen Rosendaal, de Israëlitische begraafplaats en een woonblok tussen de Anthoniedijk en de Hoogstraat. Naast Fort de Gagel en Fort Blauwkapel zijn alle gebieden met een hoge archeologische verwachting gelegen aan de Vecht. Verder liggen in Overvecht met name grote delen die een archeologische verwachting of geen archeologische verwachting kennen. Aanwezige archeologische waarden worden in de huidige situatie goed beschermd.



Figuur 6.56 Archeologische verwachtingenkaart van de gemeente Utrecht

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie wordt gekeken naar meerdere onderdelen: de rijksmonumenten in Overvecht, gemeentelijke monumenten, beschermde stadsgezichten en de stedenbouwkundige en groenblauwe cultuurhistorische waarden. De rijksmonumenten zijn de watertoren, Fort de Gagel, Fort de Klop en de Klopvaart en Fort Blauwkapel. De forten zijn, samen met de zone rond de Klopvaart en Klopdijk van het UNESCO werelderfgoed de Hollandsche Waterline.



Figuur 6.57 Historische hoogtepunten gemeente Utrecht, in het noorden Overvecht met de Hollandsche Waterlinie en watertoren (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

Het UNESCO werelderfgoed kan worden opgedeeld in onderdelen van de ‘site’ en onderdelen van het attentiegebied. Van de site mogen de kernwaarden niet worden aangetast. Wel mag de leesbaarheid en beleefbaarheid van de waterlinie worden versterkt. De volgende gebieden maken onderdeel uit van de site:

- Fort aan de Klop (en omgeving)
- Fort de Gagel
- Fort Blauwkapel
- Vecht (en Vechtdijk ten noorden van de Klopvaart)
- Klopvaart en Klopdijk (inclusief het park langs de Klopvaart)
- Gageldijk
- Noorderpark

In het attentiegebied mogen ontwikkelingen geen negatief effect hebben op de kenwaarden van het werelderfgoed. De volgende gebieden maken onderdeel uit van het attentiegebied:

- Zone zuidoostelijk van Klopvaart
- Zone zuidwestelijk van Gageldijk (NRU)
- Zone zuidwestelijk en zuidelijk van Fort Blauwkapel

- Zone zuidelijk Fort De Gagel

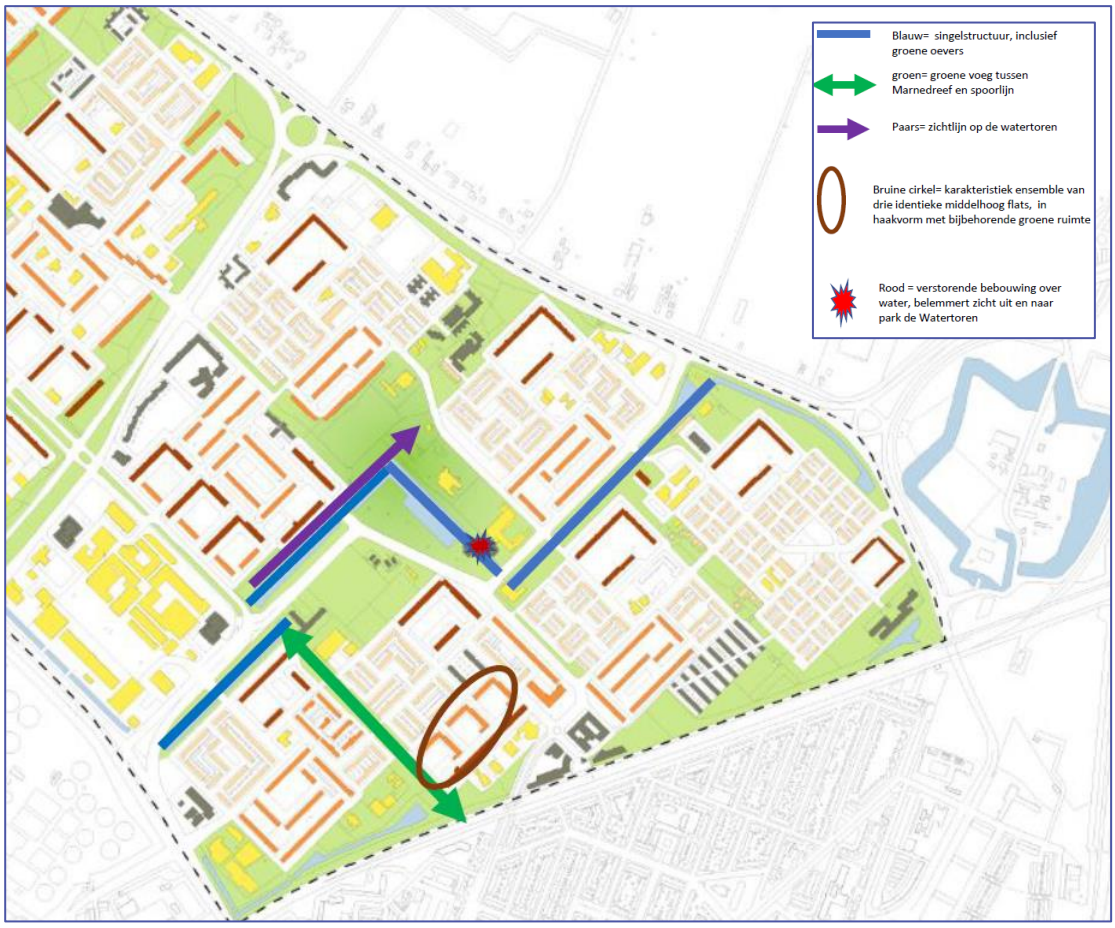
In Overvecht zijn daarnaast meerdere gemeentelijke monumenten. Dit betreft deels oudere bebouwing aan de randen, zoals langs de Gageldijk en de Vechtdijk, veelal van oorsprong agrarische bebouwing, gerealiseerd ver voor de aanleg van Overvecht. Voorts zijn gemeentelijk monument de experimentele flats, op Marowijnedreef 1-51, Pernambucodreef 1-45, Cayennedreef 1-52, Trinidaddreef 1-15, Sao Paolodreef 2-46 en Trinidaddreef 1-15. De experimentele flats maken zijn sinds 2017 gemeentelijk monument. In Overvecht-Zuid zijn twee kerken aangewezen als gemeentelijk monument. Ook aangewezen als gemeentelijk monument zijn een drietal gebouwen in het centrale winkelcentrum: de warmtecentrale aan de Esmoreitdreef, het C&A-gebouw (Roelantdreef) en de apotheek (Roelantdreef 232).

Overvecht kent deels een beschermd stadsgezicht: de directe omgeving van Slot Zuylen. Dit stadsgezicht ligt grotendeels in de gemeente Stichtse Vecht (en daarmee buiten Overvecht), maar is opgenomen in het Overvechtse deel van de Welstandsnota van de gemeente Utrecht. Aan de stedenbouwkundige opzet en structuur van Overvecht kunnen eveneens cultuurhistorische waarden worden toegekend. In de Erfgoednota is opgenomen dat per wijk de belangrijkste stedenbouwkundige karakteristieken en waarden in kaart worden gebracht. Als voorbeeld is de kaart met karakteristieken van Overvecht-Noord opgenomen in de nota. Onder deze karakteristieke cultuurhistorische waarden vallen onder andere de Carnegiedreef als groene ‘parkway’ met daaraan de drie grote hoven in Overvecht-Noord en de singelstructuur met kenmerkende inrichting tussen Dorbeeldreef en Mignondreef. Voorts zijn van de parken cultuurhistorische analyses gemaakt met daarin de belangrijkste cultuurhistorische waarden. Het Sjanghaipark is eveneens aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol.



Figuur 6.58 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Erfgoednota gemeente Utrecht)

In Overvecht-Zuid is sprake van cultuurhistorische waarden in de blauwe singelstructuur. Deze singelstructuur wordt ter hoogte van de Moldaudreef onderbroken door het verpleeghuis Nieuw Tamarinde. Door de bebouwing wordt het zicht op park de Watertoren onderbroken. Ten zuiden hiervan zijn drie karakteristieke middelhoge flats als waardevol aangemerkt. Ook de groene voeg tussen de Marnedreef en de spoorlijn is als waardevol gemarkeerd door de gemeente Utrecht.



Figuur 6.59 Kaart met kernwaarden Overvecht-Noord (bron: Gemeente Utrecht)

6.9.2.2 Autonome ontwikkeling

Archeologie

Zoals te zien is op figuur 5.14 zijn de gebieden met een hoge archeologische waarde te vinden rond de forten in Overvecht. Rond de Vecht en de Gageldijk is sprake van een hoge archeologische verwachting. Ruimtelijke autonome ontwikkelingen die gepland zijn vallen met name buiten deze gebieden, meer richting het hart van Overvecht. Hier is hooguit sprake van een archeologische verwachting, maar is een vergunning tot 1.000 m² niet noodzakelijk. De verwachting is dan ook dat de archeologische waarden in de autonome ontwikkeling niet in het geding komen.

Cultuurhistorie

In Overvecht is sprake van een potentieel nieuw gemeentelijk monument: voor station Overvecht is recent (31 augustus 2023) het voornemen tot aanwijzen gestart. De autonome ontwikkelingen die in het planMER worden beschouwd hebben naar verwachting zeer beperkt effect op de cultuurhistorische waarden van Overvecht. Een autonome ontwikkeling, de watertoren, is echter rijksmonument. Voor de herbestemming van de watertoren, en de directe omgeving hiervan, is

geen cultuurhistorisch onderzoek achterhaald. De impact op de cultuurhistorische waarde is binnen dit planMER zodoende niet in beeld.

6.9.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op archeologie en cultuurhistorie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.50 Beoordeling archeologie en cultuurhistorie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0

6.9.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 1 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gebundeld verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

De HOV-as, die in alternatief 1 gerealiseerd moet worden, kan mogelijk effect hebben op de inrichting van de Carnegiedreef. De groene Carnegiedreef is in de Erfgoednota opgenomen als waardevol omschreven groene ‘parkway’. Eventuele verwijdering van het groen, om plaats te maken voor de HOV-lijn naast de autoweg, zou deze waarde aantasten. De verwachting is echter dat de huidige autoweg hier gebruikt kan worden als HOV-strook, omdat er in onderzoeksalternatief 1 geen autoverkeer meer over de Carnegiedreef rijdt.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 1 beoordeeld als neutraal (0).

6.9.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Archeologie

De bouw van 7.000 woningen zal binnen alternatief 2 deels plaatsvinden in gebieden met een archeologische verwachting. Dit heeft een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie (-). Wel blijven de ontwikkelingen buiten gebieden met een hoge archeologische verwachting.

Cultuurhistorie

Zoals in de referentiesituatie omschreven is Overvecht rijk aan cultuurhistorische waarden. In alternatief 1 wordt Overvecht gespreid verdicht. De uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie leest voor dat waardevolle bestaande cultuurhistorische structuren en elementen in Overvecht benut worden. Er wordt verder niet toegelicht hoe cultuurhistorische waarden beter zichtbaar of herkenbaar worden.

Binnen dit onderzoeksalternatief is niet op voorhand te verwachten (of uit te sluiten) dat waardevolle cultuurhistorische elementen worden aangetast. De informatie over de ruimtelijke invulling van dit alternatief heeft op het detailniveau van de omgevingsvisie onvoldoende concrete informatie om hier een uitspraak over te doen. Om die reden wordt het effect van alternatief 2 beoordeeld als neutraal (0).

6.9.4 Mitigerende maatregelen

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

6.10 Ruimtelijke kwaliteit

6.10.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema ruimtelijke kwaliteit.

Tabel 6.51 Beleidskader ruimtelijke kwaliteit

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europees Handvest voor de ruimtelijke ordening	Dit handvest beschrijft de visie van de EU op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de leefbaarheid en de duurzaamheid van Europa te verbeteren. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Europa, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het cultureel erfgoed.
Europese Agenda Stad	De Europese Agenda Stad heeft als doel om de steden in Europa aantrekkelijker, duurzamer en veerkrachtiger te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van steden, de inrichting van de openbare ruimte en de betrokkenheid van burgers bij de ontwikkeling van steden.

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Erfgoedwet	De Erfgoedwet beschrijft het beleid van de rijksoverheid op het gebied van erfgoed en cultuurhistorisch erfgoed. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen, infrastructuur en groen.
Provinciaal	
Omgevingsvisie Utrecht 2050	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om de provincie leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van de provincie, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen. Onder
Erfgoednota Utrecht	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.
Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur.
Gemeentelijk	
Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte	De Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (KOR) van de gemeente Utrecht beschrijft de visie en de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte in de stad te verbeteren. Het doel van de Kadernota is om de openbare ruimte in de stad aantrekkelijker, veiliger en duurzamer te maken. De nota beschrijft de kwaliteitscriteria voor de openbare ruimte in de stad, zoals de inrichting van straten, pleinen, parken en groenstroken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de toegankelijkheid, de belevingswaarde en de veiligheid van de openbare ruimte. De Kadernota beschrijft ook de maatregelen die genomen worden om de openbare ruimte te verbeteren. Hierbij wordt onder andere gekeken naar het verbeteren van de verlichting, het vergroenen van de stad en het verminderen van zwerfafval. Daarnaast beschrijft de Kadernota ook de rol van de gemeente en de samenwerking met bewoners en andere partners bij het verbeteren van de openbare ruimte.
Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU)	De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een visiedocument dat de lange termijn visie en ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht beschrijft. De RSU zet de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten op een rij: • Rijke historie en erfgoed

Beleidskader	Toelichting
	• Compacte stad te midden van diverse landschappen • Knooppunt in nationaal netwerk • Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau • Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen
Erfgoednota	De Erfgoednota beschrijft het erfgoedbeleid van de gemeente Utrecht. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de bescherming van monumenten, archeologie en cultuurhistorisch landschap.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.52 Toetsingskader ruimtelijke kwaliteit

Indicator	++	+	0	-	--
Structuur	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk toe	De belevingswaarde van de structuur neemt toe	De belevingswaarde van de structuur blijft gelijk	De belevingswaarde van de structuur neemt af	De belevingswaarde van de structuur neemt sterk af
Identiteit	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk toe	De belevingswaarde van de identiteit neemt toe	De belevingswaarde van de identiteit blijft gelijk	De belevingswaarde van de identiteit neemt af	De belevingswaarde van de identiteit neemt sterk af
Herkenbaarheid	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt toe	De belevingswaarde van de herkenbaarheid blijft gelijk	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt af	De belevingswaarde van de herkenbaarheid neemt sterk af
Samenhang	De samenhang in Overvecht neemt sterk toe	De samenhang in Overvecht neemt toe	De samenhang in Overvecht blijft gelijk	De samenhang in Overvecht neemt af	De samenhang in Overvecht neemt sterk af
Diversiteit aan functies en aanbod	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk toe	De diversiteit aan functies en aanbod neemt toe	De diversiteit aan functies en aanbod blijft gelijk	De diversiteit aan functies en aanbod neemt af	De diversiteit aan functies en aanbod neemt sterk af
Bruikbaarheid	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt toe	De bruikbaarheid van functies in Overvecht blijft gelijk	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt af	De bruikbaarheid van functies in Overvecht neemt sterk af

6.10.2 Omschrijving referentiesituatie

6.10.2.1 Huidige situatie

Belevingswaarde

Structuur
Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk takt aan op de hoofdstructuur van de stad. In het zuidwesten sluit het raamwerk aan op de Vechtzoom en in het noordoosten op het Noorderpark. Fysieke verbindingen naar deze groene gebieden zijn voor deze relaties zeer belangrijk. Met name de noordelijke randweg vormt een barrière voor recreanten. Het raamwerk heeft niet één beeldmerk, maar bestaat uit verschillende onderdelen.

De buurten liggen in het raamwerk. Wonen is de hoofdfunctie binnen de buurten. In Overvecht is het wonen opgedeeld volgens het principe laagbouw, middelhoog en hoogbouw. De laagbouw woningen bestaan uit eengezinswoningen en de middel- en hoogbouw bestaat uit appartementen. De opzet van de buurten is verschillend in de verschillende onderdelen van Overvecht. Er is een onderscheid te maken tussen Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en de Klopvaartbuurt. Deze gebieden hebben allen een samenhangende structuur.

Overvecht-Zuid bestaat uit zeven buurten rond Park de Watertoren. Onderling worden de buurten van elkaar gescheiden door brede parkstroken (groene voegen).
De buurten van Overvecht-Zuid hebben allemaal eenzelfde opbouw en zijn als “stempels” herhaald. Elk woonbuurtje is als het ware een “stempel”, die ligt in het groene raamwerk. De hoofdopzet is steeds hetzelfde, maar de invulling varieert per stempel.

Overvecht-Noord bestaat uit drie relatief grote buurten rond Park de Gagel. De bebouwing in Overvecht-Noord is gesitueerd langs belangrijke structuren in de buurt. Hierbij is de ringweg een belangrijke weg die alle buurten aan elkaar rijgt. Deze ringweg loopt dwars door de rechtlijnige structuur van de buurten heen waardoor hier specifieke ruimtes ontstaan. Langs de ringweg bevindt zich veel middelhoogbouw en verschillende voorzieningen zoals winkelcentra De Klop en Gagelhof. Ook de hoogbouw is gesitueerd langs lijnen (in dit geval op wijkniveau), zoals bijvoorbeeld de twee zorgcomplexen langs het Vechtzoompark. Verder hebben de drie buurten een eigen opzet.

De Klopvaartbuurt maakt officieel geen deel uit van Overvecht en is ook pas later gerealiseerd. De relatief smalle strook tussen de Klopvaart en de Franciscusdreef is op een eenduidige wijze opgezet. De bebouwing staat in tegenstelling tot Overvecht-Zuid en –Noord in de richting van de Klopvaart (en deels de Franciscusdreef). De langgerekte structuur van de buurt heeft er ook voor gezorgd dat de onderdelen van de buurten een langgerekte structuur hebben. Langs de Franciscusdreef ligt de hogere bebouwing.

Identiteit
De woonwijk Overvecht is opgezet als een moderne tuinstad volgens het principe van de open stedenbouw. Dit betekent dat de woonwijk niet zoals grote delen van Utrecht bestaat uit bouwblokken met woningen gescheiden door woonstraten en duidelijk afgebakende parken. In Overvecht bestaat de bebouwing uit stroken bebouwing die op allerlei manieren in de ruimte is geplaatst. Het groen is niet beperkt tot parken maar omringt de bebouwing.

Overvecht is opgebouwd uit buurten in een groen raamwerk. Het raamwerk is de belangrijkste hoofdstructuur van Overvecht. Dit raamwerk bestaat niet alleen uit groene functies zoals parken en plantsoenen, maar ook hoofdwegen en voorzieningenclusters maken onderdeel uit van het raamwerk. Deze wegen en voorzieningen worden omgeven door groen en geven daarmee Overvecht een eigen identiteit. Het raamwerk is de belangrijkste publieke ruimte van de wijk. Dit is de plaats waar mensen elkaar ontmoeten tijdens het recreëren, het winkelen en het bezoeken van verschillende voorzieningen. Het raamwerk zorgt voor de samenhang binnen de wijk. Het is een fijnmazig netwerk dat zich over de gehele wijk vertakt. Het groen is daardoor nooit ver weg. Doordat in het groen ook hoofdwegen en voorzieningen liggen is de afbakening van het raamwerk niet zo helder als bij een traditioneel stadspark met een hek eromheen. Ook de begrenzing tussen het raamwerk en de buurten is geen harde lijn, maar een rustige overgang van park, naar buurtplantsoen, naar achtertuin.

Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw. In grote delen van de wijk staat deze hoogbouw met plinten die worden gebruikt voor de bovengelegen woonfuncties: garageboxen of schuren. Deze anonieme wanden zijn kenmerkend, maar beperken ook de identiteit van de wijk. Wat de identiteit van de wijk versterkt is de samenhang van de straatnamen: alle straatnamen in Overvecht eindigen op -dreef. Dit geeft de wijk meer eenheid. Overvecht wordt daarnaast gekenmerkt door de landschappelijke- en sociale identiteit van de wijk. De wijk is rijk aan groen en kent meerdere parken die allen een eigen stijl hebben. Zo bestaat het Vechtzoompark uit natuurlijke beplanting, zijn in Park de Watertoren fraaie waterpartijen te vinden en zijn in Park de Gagel drie verschillende tuinen te ontdekken. De sociale identiteit van Overvecht wordt gekenmerkt door haar diverse bevolking. Overvecht is een wijk waarin verschillende leeftijdsgroepen relatief evenredig verdeeld zijn en waar een mix van autochtone Utrechters wonen en Utrechters met een westerse en niet-westerse migratieachtergrond wonen.

Herkenbaarheid
Zoals eerder benoemd is de structuur van Overvecht kenmerkend voor de periode waarin de wijk werd gerealiseerd. Als naoorlogse hoogbouwwijk kent Overvecht veel gelijkenissen met Kanaleneiland, in het zuidwesten van Utrecht. De aanwezigheid van drie forten die behoren tot de Hollandsche Waterlinie geven Overvecht iets unieks, wat de wijk herkenbaar maakt en onderscheidt van bijvoorbeeld Kanaleneiland. Ook de aspecten die de structuur van Overvecht maken dragen bij aan de herkenbaarheid van de wijk: de weg- en groenstructuur, het landschap en de heldere stedenbouwkundige verkaveling.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Doordat de wijk grotendeels is gerealiseerd tussen 1960 en 1980 is de samenhang in de bebouwing redelijk sterk. Waar tussen de jaren ’60 en ’70 met name hoogbouw werd gerealiseerd, zijn tijdens de ’70 en ’80 ook gestapelde woningen en eengezinswoningen in twee lagen in een halfopen stedenbouwkundige verkavelingsopzet gebouwd. De bouwtypologie is hierbij het grootste verschil, qua ontwerp kennen de hoogbouw en laagbouw sobere detaillering en materialisatie. De samenhang is dus aanwezig, maar niet dermate sterk dat er in heel Overvecht

strikt welstandsbeleid is. Enkel het lint van de Gageldijk is aangewezen als gebied zonder open welstandsbeleid. De gemeente heeft vastgesteld dat in de huidige situatie meer herkenbaarheid, veiligheid en oriëntatie is gewenst in de openbare ruimte.

Diversiteit aan functies en aanbod
Voorzieningen voor de wijk en de stad zijn, volgens de principes van functiescheiding, zo veel mogelijk geclusterd. Het grote winkelcentrum Overvecht Centrum, het Bedrijvengebied Overvecht met schaatsbaan De Vechtse Banen in het noordwesten van de wijk zijn voorbeelden van geclusterde voorzieningen die een eigen, herkenbare plek in de wijk hebben. Naast Overvecht Centrum zijn er buurtwinkelcentra voor alle primaire voorzieningen.

De buurtvoorzieningen (scholen, kerken en dergelijke) liggen verspreid over de buurten (Overvecht Noord) en in het raamwerk (Overvecht Zuid). Het gaat veelal om kleinschalige gebouwen van één of twee lagen met buitenruimte rondom. De zorgcomplexen zijn over het algemeen grote complexen, veelal met een hoogbouw deel. Deze liggen allemaal aan de rand van de buurten en grenzen aan het raamwerk.

In het raamwerk verspreid liggen verschillende voorzieningenclusters zoals scholen, kerken en recreatieve voorzieningen. Deze functies zorgen voor levendigheid in het raamwerk. In het verleden is daarnaast op verschillende plaatsen in het raamwerk bebouwing toegevoegd die de verbindende functie van het raamwerk doorbreekt en die geen publieke functie heeft. Deze bebouwing verstoort het functioneren van het raamwerk. Ook is het gewenst dat het huidige groen dat in de raamwerken ligt meer divers wordt ingericht.

Omdat Overvecht een naoorlogse wijk is, is de wijkgedachte sterk aanwezig. Dit betekent dat de belangrijkste voorzieningen oploopafstand liggen .

Bruikbaarheid
Overvecht wordt gekenmerkt door veel naoorlogse hoogbouw en de ruime opzet van de wijk. De ruime opzet, met daartussen veelal grote grasvelden, beperkt de bruikbaarheid van de wijk: een groot deel van de oppervlakte van de wijk heeft geen duidelijke functie. Het voornaamste deel van de oppervlakte dat beperkt functie kent zijn de grote grasplantsoenen, die tussen bebouwing en wegen liggen. Door hun ligging en monotone uitstraling kan hier maar beperkt gebruik van worden gemaakt.

6.10.2.2 Autonome ontwikkeling

Belevingswaarde
Structuur
De autonome ontwikkelingen in Overvecht hebben geen negatieve impact op de structuur van de wijk. Zo wordt de wegenstructuur behouden. Wel wordt de functie van enkele wegen aangepast. Dit worden in de autonome situatie fietsstraten. Het groen in de wijk wordt op verschillende plekken versterkt en aangevuld. Ook worden wegen versmald om meer ruimte te maken voor groen in Overvecht.

Identiteit
De verwachting is dat in de autonome ontwikkeling geen tot zeer weinig veranderingen plaatsvinden die impact hebben op de identiteit van Overvecht. De landschappelijke identiteit blijft naar verwachting ongemoeid, mogelijk wordt de functie van de parken versterkt onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030. De sociale identiteit van Overvecht kan, onder het programma Samen voor Overvecht, wel versterken in de autonome ontwikkeling.

Herkenbaarheid
In het onderdeel cultuurhistorie is eerder benoemd dat de cultuurhistorische waarden goed bewaard blijven, als gevolg van het beschermingsregime van de rijksoverheid en gemeente Utrecht. Dit is goed voor de objecten die Overvecht herkenbaar maken: naast de forten ook de watertoren en de onlangs tot gemeentelijk monument benoemde experimentele flats.

Gebruikerswaarde
Samenhang
De zes autonome ontwikkelingen die zijn beschouwd hebben naar verwachting een positief effect op de samenhang in de wijk. Deze vinden met name plaats in de bestaande stempels. De aandacht die bij de ontwikkelingen is voor het functioneel inrichten van het groen en de verharde openbare ruimte zorgen ervoor dat een eenduidiger beeld ontstaat dan in de huidige situatie.

De renovatie van bestaande woningen en sloop-nieuwbouw in Overvecht kan de samenhang van de wijk negatief beïnvloeden. Hierdoor zal de impact op waardevolle bebouwing beperkt zijn. Op de Gageldijk, waar wel welstandsbeleid geldt, zijn er geen ingrijpende veranderingen gepland voor de bebouwing.

Diversiteit aan functies en aanbod
In Overvecht zijn er verschillende initiatieven die de diversiteit aan functies en het aanbod hiervan kunnen vergroten. Veel van deze initiatieven bevinden zich echter nog in de beginfase en worden daarom niet als volledige autonome ontwikkeling beschouwd. Op sommige plekken zal de openbare ruimte worden heringericht om deze bruikbaarder te maken. Ook wordt gemeentelijk vastgoed herontwikkeld en wordt het gebied Overvecht Centrum integraal herontwikkeld via het Masterplan Overvecht Centrum. Hoewel deze ontwikkelingen vanuit MER-optiek nog geen autonome ontwikkeling zijn, maar als raakvlakproject, worden ze wel als belangrijk gezien voor de functionaliteit van Overvecht.

Bruikbaarheid
De bruikbaarheid van Overvecht ontwikkelt zich positief in de autonome ontwikkeling. Ten opzichte van de huidige situatie ontwikkelen monotone groene en verharde gebieden zich, waarbij aandacht is voor de functionaliteit van de openbare ruimte. Dankzij initiatieven zoals De Mix Utrecht, Het Groene Lint en de Ivoordreef, wordt naast nieuwe woningen ook gezorgd voor beter bruikbare openbare ruimte. Zo worden bij De Mix en de Ivoordreef de pleinen opnieuw ingericht

en vergroend. Het groen in de wijk wordt daarnaast beter bruikbaar en beleefbaar onder de Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030.

6.10.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op ruimtelijke kwaliteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.53 Beoordeling ruimtelijke kwaliteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Belevingswaarde	Structuur	0	-
	Identiteit	+	+
	Herkenbaarheid	0	0
Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
	Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
	Bruikbaarheid	+	+

6.10.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. De structuur van Overvecht ontwikkelt zich in alternatief 1 richting meer gebundelde verdichting. De bestaande structuur wordt daarmee aangetast, doordat de wijk grotere verschillen gaat kennen in stedelijkheid: de gebieden waar verdicht wordt zullen meer hoogstedelijk aanvoelen dan de gebieden op grotere afstand van de centrale HOV-as. Op andere plekken blijft de structuur echter behouden, omdat hier niet verdicht wordt. Het wisselend beeld van effecten zorgt ervoor dat het effect van de omgevingsvisie in alternatief 1 als neutraal wordt beoordeeld (0).

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder ‘Compact Overvecht’ dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Dit kan leiden tot een sterkere identiteit. Het gebundeld verdichten van de wijk heeft mogelijk een positief effect op de identiteit van de wijk. De verschillen tussen gebieden in de wijk worden immers

groter. Dit past bij de ambitie om buurten een eigen karakter te geven. Al met al wordt een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie verwacht (+).

Herkenbaarheid
In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om iedere buurt een eigen herkenbaar karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parken moet toenemen. Hoe dit wordt gedaan wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naar verwachting gelijk (0). Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Gebruikerswaarde
Samenhang
Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd en wordt, met name in alternatief 1, het aantal doorsnijdingen verminderd. In alternatief 1 worden met knips ingegrepen in de bestaande verkeersstructuur. Dit heeft naar verwachting een positief effect (+).

Diversiteit aan functies en aanbod
In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Dit maakt dat alternatief 1 zeer goed aansluit op dit ontwikkelprincipe. In alternatief 1 neemt de diversiteit en functies naar verwachting sterk toe (++).

Bruikbaarheid
In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht wil aantrekkelijkere openbare ruimten creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 1 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 2. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 1 en alternatief 2 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de bruikbaarheid van Overvecht. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

6.10.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Belevingswaarde

Structuur

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om de hoofdgroenstructuur te versterken. Daarnaast worden ruimtelijke structuren zoals wegen en wandelroutes verbeterd. Waardevolle bestaande (cultuurhistorische) structuren en elementen worden benut, zoals de wijkring in Overvecht-Noord en de molenwieken in Overvecht-Zuid. Ook lopen onder de omgevingsvisie de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark door tot aan de Vecht. Als gevolg hiervan neemt de belevingswaarde van de structuur toe. In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Dit betekent dat de totale toename van het aantal woningen gelijkmatig door Overvecht wordt toegevoegd. Hiermee worden in meer buurten ingrepen gedaan, wat effect kan hebben op de structuur van Overvecht. Het effect van de omgevingsvisie in alternatief 2 op de structuur van Overvecht is naar verwachting negatief ten opzichte van de referentiesituatie (-).

Identiteit

De omgevingsvisie benoemt onder ‘Compact Overvecht’ dat een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk moet worden gerealiseerd. Hierbij wordt echter geen invulling gegeven aan de identiteit van Overvecht als wijk ten opzichte van andere Utrechtse wijken. De gemeente doet ook een uitspraak over het verlevendigen van plinten. In de referentiesituatie kent Overvecht veel anonieme plinten. Ook doet het gespreid verdichten van de wijk, waarbij de toe te voegen woningen gelijkmatig over Overvecht worden gespreid, geen afbreuk aan de bestaande identiteit. Het verwachte effect van alternatief 2 is positief ten opzichte van de referentiesituatie (+).

Herkenbaarheid

In de omgevingsvisie wordt de ambitie uitgesproken om iedere buurt een eigen herkenbaar karakter te geven. Ook de herkenbaarheid van de parken moet toenemen. Hoe dit wordt gedaan wordt niet nader toegelicht. De herkenbaarheid blijft naar verwachting gelijk (0). Alternatief 2 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. In het programma voor de onderzoeksalternatieven, waar eventueel onderscheid tussen alternatief 2 en alternatief 1 wordt gedefinieerd, worden namelijk geen verschillen gedefinieerd die impact hebben op de herkenbaarheid van Overvecht. De neutrale beoordeling is om die reden hetzelfde.

Gebruikerswaarde

Samenhang

Onder de omgevingsvisie moet de gebruikerswaarde van Overvecht toenemen door een verbeterde samenhang van de wijk. Hiertoe worden pleinen en groene hoven toegevoegd. In alternatief 2 blijft de verkeersstructuur behouden, waardoor de ruimtelijke samenhang in mindere mate verbeterd kan worden. Naar verwacht treedt beperkt effect op (0).

Diversiteit aan functies en aanbod

In de omgevingsvisie wordt de voorwaarde genoemd dat waar woningen bijkomen, ook (maatschappelijk en culturele) voorzieningen moeten komen. De gemeente legt hierbij de nadruk

op goed bereikbare plekken en in de buurt van het station: gebieden die nu al een hogere dichtheid kennen. Bij de ontwikkeling van alternatief 2, waar de verdichting van Overvecht verspreid door de wijk plaatsvindt, ligt de nadruk minder op het stationsgebied, Overvecht Centrum en de HOV-as. In alternatief 2 zal de diversiteit aan functies en aanbod wel toenemen, maar minder sterk dan in alternatief 1. Om die reden is sprake een positief effect (+).

Bruikbaarheid
In de huidige situatie kent Overvecht veel groen dat niet geschikt is voor spelen, bewegen en ontmoeten. In de autonome ontwikkeling verbetert dit echter wel. Onder de omgevingsvisie wordt echter een grotere stap verwacht. De gemeente Utrecht spreekt de ambitie uit om aantrekkelijke openbare ruimten te creëren die uitnodigen tot spelen bewegen en ontmoeten. Ook worden meer gezonde en duurzame manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen, aangemoedigd. Dit zorgt ervoor dat meer bruikbare ruimte overblijft voor bijvoorbeeld groen. Groen moet gebruikt kunnen worden voor ommetjes door de wijk, recreatie en de stedelijke sportopgave. Ook het transformeren van de Brailledreef/Einsteindreef naar een stadsboulevard vergroot de bruikbaarheid van de openbare ruimte en geeft een kwaliteitsimpuls. Alternatief 2 wijkt in de effectbeoordeling niet af van alternatief 1. De positieve beoordeling (+) is om die reden hetzelfde.

6.10.4 Mitigerende maatregelen
Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

6.11 Energie
6.11.1 Beleid en toetsingskader
Beleidskader
In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema energie.

Tabel 6.54 Beleidskader energietransitie

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Europese Green Deal	De Europese Green Deal heeft als doel om Europa tegen 2050 klimaatneutraal te maken en om de economie te verduurzamen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals energie, transport, landbouw en gebouwen.
Europese Energie Unie	De Europese Energie Unie heeft als doel om de energievoorziening in Europa veilig, duurzaam en betaalbaar te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere energie-efficiëntie, hernieuwbare energie en energiezekerheid.

Beleidskader	Toelichting
Europese Richtlijn Hernieuwbare Energie	Deze richtlijn heeft als doel om het aandeel van hernieuwbare energie in Europa te vergroten. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het aandeel van hernieuwbare energie in de energievoorziening van de EU-landen.
Europese Richtlijn Energie-Efficiëntie	Deze richtlijn heeft als doel om het energieverbruik in Europa te verminderen. Hierbij worden doelstellingen gesteld voor het verminderen van het energieverbruik in gebouwen, transport en industrie.
Europees Emissiehandelssysteem (ETS)	Het ETS is een Europees systeem om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Hierbij wordt gehandeld in emissierechten, die bedrijven kunnen kopen om hun uitstoot te verminderen.
Nationaal	
Klimaatakkoord	Het Klimaatakkoord heeft als doel om de uitstoot van broeikasgassen in Nederland te verminderen en de doelstellingen uit het Klimaatakkoord van Parijs te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Klimaat- en Energieverkenning 2020-2030	Dit document beschrijft de verwachte ontwikkelingen op het gebied van klimaat en energie in Nederland tot 2030. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de energieproductie, het energieverbruik en de CO2-uitstoot.
Klimaatwet	De Nederlandse klimaatdoelen zijn vastgelegd in de nationale Klimaatwet. Behalve de klimaatdoelstellingen beschrijft de Klimaatwet ook het beleidskader rond de klimaatdoelstellingen. Deze wet biedt een kader voor de ontwikkeling van beleid gericht op het onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de emissies van broeikasgassen in Nederland, tot een niveau dat 95% lager ligt in 2050 dan in 1990, teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken. Teneinde deze doelstelling voor 2050 te bereiken streven Onze Ministers die het aangaat naar een reductie van de emissies van broeikasgassen van 49% in 2030 en een volledige CO2-neutrale elektriciteitsproductie in 2050.
Nationaal Programma Regionale Energie Strategieën (NP RES)	Het NP RES heeft als doel om de regionale energietransitie te versnellen. Hierbij wordt samengewerkt met verschillende partners, waaronder provincies en gemeenten.
Nederlandse Energieagenda 2016-2020	Dit document beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2050 een CO2-neutrale samenleving te hebben.
Wet Voortgang Energietransitie (VET)	De VET heeft als doel om de energietransitie te versnellen en de overgang naar duurzame energie te stimuleren. Hierbij worden onder andere regels opgelegd aan bedrijven en huishoudens om de energie-efficiëntie te verbeteren en de CO2-uitstoot te verminderen.
Provinciaal	
Utrechtse Energievisie 2017-2020	Dit beleidsstuk beschrijft de visie van de provincie Utrecht op het gebied van energie en klimaatverandering. Het doel is om in 2040 een energieneutrale provincie te zijn.

Beleidskader	Toelichting
Uitvoeringsprogramma Energie 2019-2023	Dit document beschrijft de maatregelen die genomen worden om de doelstellingen uit de Utrechtse Energievisie te behalen. Hierbij wordt gekeken naar verschillende sectoren, zoals woningen, bedrijven en mobiliteit.
Provinciaal Milieubeleidsplan 2016-2020	Dit beleidsstuk beschrijft het milieubeleid van de provincie Utrecht. Hierbij wordt onder andere gekeken naar energiebesparing, duurzame energie en klimaatadaptatie.
Regionale Energiestrategie (RES)	De provincie Utrecht werkt samen met andere provincies en gemeenten aan het opstellen van een Regionale Energiestrategie. Hierbij wordt gekeken naar de mogelijkheden voor grootschalige duurzame energieopwekking in de regio.
Gemeentelijk	
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	In de RSU 2040 wordt ingegaan op het opwekken van duurzame energie. Hier wordt benoemd dat het Noorderpark een zoekgebied is voor windenergie.
Transitievisie Warmte	Dit plan beschrijft de visie van de gemeente Utrecht op het gebied van warmte en de maatregelen die genomen worden om de stad te verduurzamen. Het doel is om de stad in 2040 aardgasvrij te maken.
Uitvoeringsprogramma aardgasvrij Overvecht-Noord	Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. Hiervoor wordt een uitvoeringsprogramma aardgasvrij voorbereid. Het uitvoeringsprogramma gaat uit van uitbreiding van het bestaande stadsverwarmingsnet.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.55 Toetsingskader energietransitie

Indicator	++	+	0	-	--
Aandeel duurzame energie	Aandeel duurzame energie neemt sterk toe	Aandeel duurzame energie neemt toe	Aandeel duurzame energie blijft gelijk	Aandeel duurzame energie neemt af	Aandeel duurzame energie neemt sterk af
Totaal energieverbruik	Totaal energieverbruik daalt sterk	Totaal energieverbruik daalt	Energieverbruik blijft gelijk	Totaal energieverbruik stijgt	Totaal energieverbruik stijgt sterk

6.11.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.11.2.1 Huidige situatie

Aandeel duurzame energie

In het duurzaamheidsverslag van de gemeente Utrecht uit 2021 is te lezen dat 19% van de daken in Overvecht zonnepanelen heeft. Dit is in verhouding tot de rest van de gemeente laag: het Utrechtse gemiddelde ligt op 24%. Daarnaast heeft Overvecht, als gevolg van de vele hoogbouw

in de wijk, een relatief klein dakoppervlak per woning. Dit beperkt dus de hoeveelheid zonne-energie die op daken kan worden opgewekt per woning. Anderzijds is een groot deel van de woningen Overvecht aangesloten op stadswarmte. In 2021 betrof dit 67% (zie onderstaande figuur). Dit is een oorzaak dat het gasverbruik gemiddeld laag ligt in de wijk.

Onderwerp		Nederland	Utrecht	Wijk 03 Overvecht
Energie				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik				
Gemiddeld elektriciteitsverbruik totaal	kWh	2 810	2 430	2 100
Naar woningtype				
Appartement	kWh	2 040	2 010	1 930
Tussenwoning	kWh	2 870	2 820	2 640
Hoekwoning	kWh	3 000	3 110	2 670
Twee-onder-één-kap-woning	kWh	3 370	3 880	3 490
Vrijstaande woning	kWh	4 200	4 990	5 040
Naar eigendom				
Huurwoning	kWh	2 140	2 100	1 930
Eigen woning	kWh	3 300	2 850	2 750
Gemiddeld aardgasverbruik				
Gemiddeld aardgasverbruik totaal	m^3	1 280	810	330
Naar woningtype				
Appartement	m^3	850	570	140
Tussenwoning	m^3	1 200	1 060	980
Hoekwoning	m^3	1 420	1 170	1 020
Twee-onder-één-kap-woning	m^3	1 670	1 310	1 340
Vrijstaande woning	m^3	2 220	1 980	2 650
Naar eigendom				
Huurwoning	m^3	990	660	230
Eigen woning	m^3	1 490	1 000	710
Percentage woningen met stadsverwarming	%	6,4	31,1	67,0

Figuur 6.60 Energieverbruik in Nederland, Utrecht en Overvecht in 2021 (bron: CBS)

Totaal energieverbruik

In 2022 was 66% van de ruim 17.000 woningen in Overvecht in bezit van een woningcorporatie. Dit is een relatief hoog aandeel van het aantal woningen. Er is geen openbare informatie beschikbaar over het energieverbruik in corporatiewoningen in Utrecht. Om toch een beeld te krijgen van het totale energieverbruik wordt het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere woningen in Overvecht afgezet tegen het aardgas- en elektriciteitsgebruik van particuliere

woningen in de gemeente Utrecht. Uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) blijkt dat in 2021 het aardgasgebruik in Overvecht gemiddeld 330 m^3 betrof. In heel Utrecht was dit gemiddeld 810 m^3. De gemiddelde elektriciteitslevering van particuliere woningen betrof in Overvecht gemiddeld 2.110 kWh. In heel Utrecht was dit gemiddeld 2.430 kWh. Het energieverbruik in Overvecht lijkt daarmee laag. Zoals eerder is benoemd is Overvecht voor een groot deel aangesloten op stadswarmte, ongeveer 11.410 van de 17.041 in 2021. Kleinverbruikers, veelal huishoudens, verbruikten in 2021 200.967 gigajoule (GJ) stadswarmte. Dit vertaalt zich naar ongeveer 17,6 gigajoule stadswarmte per aangesloten huishouden.

6.11.2.2 Autonome ontwikkeling

Aandeel duurzame energie

De gemeente Utrecht heeft een Transitievisie Warmte vastgesteld. Daaruit blijkt dat de buurten in Overvecht bij de eerste buurten van de gemeente horen die van het gas overstappen op een duurzaam alternatief (ingedeeld in ‘blok 1’; zie interactieve kaart met planning van de gemeente Utrecht).

Overvecht-Noord is de eerste wijk in Utrecht die overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. De gemeente Utrecht heeft voor Overvecht-Noord een wijkuitvoeringsplan (WUP) opgesteld om dit deel van de wijk aardgasvrij te maken – dit zal het Uitvoeringsprogramma Aardgasvrij haan heten. Door APPM en CE Delft is onderzoek gedaan naar aardgasvrije technieken die in dit deel van de wijk toepasbaar zijn. Op basis van de nationale kosten en de beschikbaarheid van duurzame energiebronnen komen vier technieken in aanmerking voor Overvecht-Noord: de bodemwarmtepomp, de luchtwarmtepomp, het stadswarmtenet en een warmtenet op lokale bronnen. Een van deze lokale bronnen is de warmtepomp die is geïnstalleerd bij de RWZI. Deze wekt genoeg warmte op om 20.000 woningen te verwarmen. De warmtepomp is naar verwachting eind 2023 in werking.

Overvecht-Zuid is ook ingedeeld in ‘blok 1’. Hier wordt tot en met 2025 onderzoek gedaan naar de beste mogelijkheden om van het gas af te gaan. Daarna duurt het nog zo’n 8 jaar tot de hele buurt aardgasvrij is. Dan wordt ook voor Overvecht-Zuid een WUP opgesteld. Deze ontwikkelingen zorgen voor een stevige impuls voor het aandeel duurzame energie in Overvecht.

Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie in Overvecht in de autonome ontwikkeling op daken van woningen. Dit komt door het beperkte dakoppervlak per woning (als gevolg van de hoogbouw). In de RSU wordt beschreven hoe de energievraag van de gemeente zich ontwikkelt en op welke wijze hieraan voldaan wordt. Hier worden ook oplossingsrichtingen omschreven om aan de energievraag te voldoen. Voor Overvecht betekent dit dat in Bedrijvengebied Overvecht zonne-energie wordt opgewekt op de daken van bedrijfsgebouwen. Ook de A27 bij Fort Blauwkapel wordt benoemd als kansrijk gebied voor zonne-energie. In de RSU is het Noorderpark aangewezen voor de aanleg van windturbines. Het Noorderpark ligt echter in UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en deze waarden dienen niet aangetast te worden door ontwikkelingen. Overigens wordt voor die locatie ook onderzocht of het mogelijkheden biedt voor sportvoorzieningen.

Totaal energieverbruik

Zoals in de huidige situatie werd benoemd, is het aandeel corporatiebezit in Overvecht hoog. In 2028 dienen alle corporatiewoningen met een E, F of G-label uitgefaseerd te zijn. Voor Overvecht betekent dit dat bijna 15% van de woningen beter geïsoleerd dient te worden. Daarnaast heeft het kabinet de ambitie dat in 2030 in totaal één miljoen huurwoningen toekomstklaar geïsoleerd zijn. De Standaard voor woningisolatie geldt als referentie voor toekomstklaar. De Standaard geeft aan wanneer een woning voldoende geïsoleerd is zodat deze - voor wat betreft naoorlogse woningen - verwarmd kan worden met een temperatuur van 50 graden zonder dat de woning opnieuw aangepakt hoeft te worden. Dit betreft zowel de isolatie, kierdichting als ventilatie. De landelijke trends en verplichtingen zorgen naar verwachting dat het totale warmtevraag in Overvecht, als gevolg van verbeterde isolatie, zal afnemen.

6.11.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op energie zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.56 Beoordeling energietransitie

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
	Totaal energieverbruik	-	-

6.11.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Aandeel duurzame energie

Ongeveer 7% van de woningen die onder de omgevingsvisie worden gerealiseerd zijn grondgebonden in alternatief 1. Dit is een relatief klein deel van de woningen. Dit beperkt de hoeveelheid zon op dak die op de nieuwe woningen kan worden toegevoegd. Wel is het bij een hogere dichtheid van woningen eenvoudiger om gebruik te maken van collectieve energiesystemen, die relatief efficiënt zijn (denk bijvoorbeeld aan een open WKO-systeem). Ook kan Bedrijventerrein Overvecht nog een verschil maken in het kader van zonne-energie: dit deel van de wijk kent een groot plat dakoppervlak. Deze ontwikkelingen hebben naar verwachting een positief effect ten opzichte van de referentiesituatie (+). Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto’s en bussen, enzovoorts. Als alle woningen

volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld).

In alternatief 1 wordt gebundeld verdicht. Dit betekent dat sprake is van een hogere verdichtingsgraad dan in alternatief 2. Bij hogere verdichting, en daarmee meer stapeling van woningen, wordt het moeilijker om energieneutraal te bouwen. Zo is er minder dakoppervlak beschikbaar om zonne-energie op te wekken. Dit betekent dat Overvecht voor een groter deel afhankelijk is van energie die buiten de wijk is opgewekt. Echter hebben appartementen gemiddeld genomen wel een lager energieverbruik ten opzichte van grondgebonden woningen. Er wordt geconcludeerd dat, ondanks bepaalde voordelen ten opzichte van onderzoeksalternatief 2, een negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie optreedt (-).

6.11.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Aandeel duurzame energie

Het aandeel duurzame energie neemt onder de omgevingsvisie sterk toe. De ambitie voor alle nieuwbouw is dat deze energieneutraal wordt uitgevoerd. Met een toename van 7.000 woningen op een wijk van ongeveer 16.000 woningen maakt dit een groot verschil. Daarnaast worden daken maximaal benut voor de opwekking van zonne-energie. Wel is het lastiger om collectieve energievoorzieningen als een WKO-systeem te realiseren bij grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn in alternatief 2. De verwachting is dat in alternatief 2 sprake is van een positief effect (+), omdat relatief veel zonne-energie per woning kan worden opgewekt en grondgebonden woningen eenvoudiger energieneutraal te bouwen zijn. Wel moet worden opgemerkt dat in de ontwerp-omgevingsvisie geen ruimte is gereserveerd voor de opwekking van windenergie in het Noorderpark.

Totaal energieverbruik

Onder de plannen in de omgevingsvisie blijft het totale energieverbruik bij bestaande woningen naar verwachting gelijk. Er worden namelijk geen uitspraken gedaan over het verbeteren van de isolatie van woningen of programma's die mensen bewuster maken van hun energieverbruik. De bouw van 7.000 nieuwe woningen heeft echter wel een negatief effect: al deze woningen moeten worden verwarmd, huishoudelijke apparaten moeten worden voorzien van stroom, bewoners verplaatsen zich met auto's en bussen, enzovoorts. Als alle woningen volgens de huidige BENG-normen (bijna energieneutrale gebouwen) worden gebouwd is circa 9-10 MW aan vermogen (3 grote windmolens of 33 ha zonneveld) nodig buiten Overvecht. Als alle woningen energieneutraal worden gebouwd dan zijn dit 1 à 2 windmolens of 16 ha zonneveld). Hier komt bij dat grondgebonden woningen, waarvan er relatief veel zijn voorzien in alternatief 2, over het algemeen een hoger energieverbruik kennen dan appartementen. Het effect van de onderzoeksalternatief 2 is zodoende negatief (-).

6.11.4 Mitigerende maatregelen

Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik

hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel te stimuleren. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

6.12 Circulariteit

6.12.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema circulariteit.

Tabel 6.57 Beleidskader circulariteit

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	
Nederland circulair in 2050	In 2030 moet Nederland 50% minder primaire grondstoffen gebruiken (mineralen, metalen en fossiel) en in 2050 moet Nederland volledig circulair zijn.
Grondstoffenakkoord	Het grondstoffenakkoord is een akkoord tussen de Rijksoverheid en andere partijen, waaronder overheden, bedrijven, vakbonden en milieuorganisaties met maatregelen om de circulaire transitie te versnellen.
Milieuprestatie gebouwen	De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. De MPG geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. Sinds 1 juli 2021 geldt een maximale Milieu Prestatie Gebouw (MPG) score van 0,80 voor nieuwbouwwoningen en kantoren (groter dan 100 m²). Dit wordt stapsgewijs aangepast tot een MPG van 0,5 in 2030. Met de invoering van de grenswaarde kan de MPG getoetst worden en zal naleving steeds beter gecontroleerd worden na aanvraag van een omgevingsvergunning.
Transitieagenda circulaire bouweconomie	De Transitieagenda circulaire bouweconomie zet in op het verder brengen van circulariteit in de bouw- en infrasector, met een strategie en concrete aanbevelingen.
Provinciaal	
Beleidsvisie circulaire samenleving 2050	De provincie Utrecht zet zich samen met anderen in de regio in om in 2050 volledig circulair te zijn. Als tussenstap zullen wij in 2030 het gebruik van primaire, abiotische grondstoffen in de provincie met 50% reduceren. Het gaat dan om: • Het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen (input) • Het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten (R-ladder met focus op de hoogste treden) • Het voorkomen van afval (verlies)

Beleidskader	Toelichting
Toekomstbestendige Woningbouw	Toekomstbestendige Woningbouw is een overeenkomst tussen de provincie Utrecht, Metropoolregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Provincie Flevoland en Provincie Zuid-Holland om de duurzaamheidsambities makkelijker en tegen lagere kosten onderdeel te maken van de grote woningbouwopgave in Nederland. Voor circulariteit wordt hierbij gekeken naar de MPG-score van gebouwen. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) is een indicator van de milieubelasting van de materialen in een gebouw. Een MPG-score is verplicht bij een omgevingsvergunning. Per 1 juli 2021 geldt een landelijke grenswaarde van maximaal 0,80 voor nieuwe woningen. Deze wordt de komende jaren stapsgewijs aangescherpt tot 0,50 in 2030. Op dit moment vindt er een verkenning plaats in hoeverre het sneller aanscherpen van de MPG-score mogelijk is (0,50 in 2025 en 0,20 in 2030).
Gemeentelijk	
Utrecht Circulair 2020-2023	De gemeente Utrecht werkt toe naar het doel om in 2050 100% circulair te zijn. De gemeente Utrecht omschrijft daarbij dat gaat het om een economie waarin grondstoffen worden hergebruikt en afval niet bestaat. Alle grondstoffen die er nu al binnen dat gebied zijn blijven er zoveel mogelijk en worden weer ingezet in dit gebied. Als een van de vijf hoofddoelen staat daarbij Utrecht stimuleert circulair gebiedsontwikkeling en circulair bouwen. Een MPG van 0 is het uiteindelijke doel bij circulaire nieuwbouw van woningen.

Toetsingskader

In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.58 Toetsingskader circulariteit

Indicator	++	+	0	-	--
Hergebruik bestaand materiaal	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk toe	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt toe	Het aandeel hergebruikt materiaal blijft gelijk	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt af	Het aandeel hergebruikt materiaal neemt sterk af

6.12.2 Omschrijving referentiesituatie

Om de huidige situatie en autonome ontwikkeling te beoordelen is gebruik gemaakt van verschillende bronnen, die worden benoemd in onderstaande paragrafen.

6.12.2.1 Huidige situatie

Hergebruik bestaand materiaal

Overvecht is grotendeels gerealiseerd tussen 1960 en 1980. Destijds was circulariteit geen thema waar bij de bouw van woningen en de aanleg van openbare ruimten in Nederland aandacht aan werd besteed. Tussen 2010 en nu is sprake geweest van veel renovatiewerkzaamheden in de wijk. Ook zijn nieuwbouwcomplexen gerealiseerd zoals in Vechtzoom-Zuid en de NPD-strook in

Overvecht Centrum. Ook hierbij was nog niet bijzonder veel aandacht voor circulariteit. Al met al is Overvecht anno 2023 voor grote delen niet opgebouwd met hergebruikt materiaal. Hier moet tegenover worden gezet dat veel materiaal in de wijk ruim 50 jaar is gebruikt, waarmee de inzet van nieuwe materialen is voorkomen.

6.12.2.2 Autonome ontwikkeling

Hergebruik bestaand materiaal

Nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid stelt als doel om in 2050 geheel circulair te zijn. Nederland wil in 2050 een circulaire economie hebben. De provincie Utrecht wil daarbij specifiek inzetten op het reduceren van de winning van nieuwe abiotische grondstoffen, het optimaal (her)gebruiken en behouden van reeds beschikbare materialen en producten en het voorkomen van afval. Ook vanuit de gemeente Utrecht is het doel om bestaande materialen in een gebied zoveel mogelijk weer opnieuw binnen dit gebied in te zetten. Daarbij heeft de gemeente als een van de hoofddoelen om circulaire gebiedsontwikkeling en circulair bouwen te stimuleren.

Voor nieuwbouw toetst de gemeente Utrecht de inzet op dit thema aan de hand van het Convenant toekomstbestendige woningbouw.

Circulariteit

Onderwerp	Indicator	Wettelijk	Brons [2]	Zilver [2]	Goud [2]
Circulariteit	**MPG-score**: versimpelde weergave LCA. Schaduwkosten in €/m2 BVO/jaar	0,8 (2021) 0,5 (2030)	0,75	0,50	0,20
	Massapercentage (%) van grondstoffen is non-virgin en/of biobased	Indirect in MPG	≥30	≥45	≥55

Figuur 6.61 Toetsingskader voor circulariteit uit het Convenant Toekomstbestendige Woningbouw

Naast de maatregelen vanuit het beleid is er een autonome ontwikkeling te zien dat de vraag naar bouwmaterialen verder zal groeien, vanwege wereldwijde economische en bevolkingsgroei. Dit geldt voor zowel primaire als secundaire materialen. Daarnaast zijn hergebruik en terugwinning uit reststromen verder ontwikkeld[13].

De autonome ontwikkelingen die in Overvecht plaatsvinden zorgen ervoor dat sloopmateriaal beschikbaar komt dat elders, mogelijk binnen Overvecht, toegepast kan worden.

[13] Global Material Resources Outlook to 2060 Economic drivers and environmental consequences, OECD (2018) highlights-global-material-resources-outlook-to-2060.pdf (oecd.org)

6.12.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op circulariteit zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 6.59 Beoordeling circulariteit

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+

6.12.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13), maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Hergebruik bestaand materiaal

In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt om Overvecht verder te verdichten. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot (dit is als indicator apart beoordeeld in paragraaf 5.13) maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op ten opzichte van de referentiesituatie (+).

6.12.4 Mitigerende maatregelen

Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij

het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt. Om mogelijk negatieve effecten te verminderen kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

6.13 CO2-uitstoot

6.13.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema CO2-uitstoot.

Tabel 6.60 Beleidskader CO2-uitstoot

Beleidskader	Toelichting
Europees	
Energie- en Klimaatbeleid	Het energie- en klimaatbeleid van de Europese Unie bevat verschillende wetgevingsmaatregelen om de CO2-uitstoot te verminderen en de overgang naar een duurzame energievoorziening te stimuleren. Dit beleidsstuk maakt onder andere klimaatneutraliteit tegen 2050 wettelijk bindend en stelt de EU-doelstelling om tegen 2030 een netto-uitstoot van broeikasgassen met 55% af te nemen vast.
Nationaal	
Klimaatakkoord	De Nationale Omgevingsvisie beschrijft de visie van de rijksoverheid op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en de maatregelen die genomen worden om Nederland leefbaar en aantrekkelijk te maken. Hierbij wordt gekeken naar onder andere de ontwikkeling van Nederland, de inrichting van de openbare ruimte en de bescherming van het groen.
Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP)	Het NEKP is het klimaatbeleidsplan van de Nederlandse regering en beschrijft de maatregelen die worden genomen om de klimaatdoelen van het land te halen, waaronder het verminderen van de CO2-uitstoot.
Coalitieakkoord 2021-2025	De Nederlandse overheid streeft ernaar om in 2050 klimaatneutraal te zijn en heeft een nieuw doel gesteld van ten minste 55% reductie van CO2-uitstoot in 2030. Om ervoor te zorgen dat dit doel wordt behaald, heeft de overheid haar beleidsdoelstelling vastgesteld op 60% in 2030. Om dit doel te ondersteunen, heeft de overheid op 26 april 2023 een aanvullend klimaatpakket gepresenteerd. Er is een klimaat- en transitiefonds van €35 miljard opgericht voor de komende 10 jaar.
Provinciaal	
Programmaplan energietransitie 2020-2025	Het Programmaplan Energietransitie 2020-2025 van de provincie Utrecht beschrijft de doelen, rol, inspanningen en samenwerking met partners om ambitieuze doelstellingen te halen. Het programma richt zich op energiebesparing en duurzame opwek in de provincie en maakt gebruik van bewezen technologieën en innovaties. Het programma is adaptief van aard en richt zich op het haalbaar en betaalbaar realiseren van een duurzame energievoorziening, de

Beleidskader	Toelichting
	benodigde energiebesparing en reductie van CO2-uitstoot. Het programma richt zich op de voorbeeldrol die de provincie heeft op het gebied van besparen en verduurzamen.
Gemeentelijk	
Klimaatadaptiestrategie	Het document schetst de visie voor klimaatadaptatie van de stad Utrecht in Nederland. Het benadrukt de noodzaak om klimaatverandering te verminderen en aan te passen, met een focus op het verminderen van CO2-uitstoot, het bevorderen van duurzame energie en het klimaatbestendig maken van de stad. Het document behandelt de uitdagingen die klimaatverandering met zich meebrengt, zoals wateroverlast, droogte, hittegolven en overstromingen, en schetst de doelen en prioriteiten van de stad om deze uitdagingen aan te pakken. Het bespreekt ook de benadering van de stad om deze doelen te bereiken, waaronder maatregelen zoals groene daken, waterretentie en stedelijke planning.
Coalitieakkoord 2022 - 2026	Onder het derde punt van belangrijkste onderwerpen in het coalitieakkoord benoemt de gemeente Utrecht de aanpak van de klimaatcrisis. In het coalitieakkoord benoemt de gemeente een stevig besparingsoffensief om de Utrechtse energierekening en CO2-uitstoot terug te dringen.

Toetsingskader

Vanwege het hoge abstractieniveau van de omgevingsvisie en de alternatieven is in afstemming met de gemeente Utrecht gekozen voor een kwalitatieve benadering van CO2-uitstoot. Op basis van de voorgenomen veranderingen in de wijk Overvecht is er een schatting gemaakt van het effect op CO2. Deze kwalitatieve beoordeling is bedoeld om de alternatieven zowel onderling als ten opzichte van de huidige situatie te vergelijken op het onderdeel CO2-emissie. Deze kwalitatieve analyse geeft geen inzicht in de absolute CO2-emissie. Het toetsingskader is gebaseerd op de vijf indicatoren die naar verwachting het meeste effect hebben op de CO2-uitstoot. Hierbij zijn de netto-verandering van inwoners- en woningaantal in de Overvecht en de ordegrote maatregelen genomen als parameters. In onderstaande tabel is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Tabel 6.61 Toetsingskader CO2-uitstoot

Indicator	++	+	0	-	--
Verandering inwonersaantal	Sterke afname inwonersaantal (>2.000)	Afname inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Inwoneraantal blijft ongeveer gelijk (+500 tot -500)	Toename inwonersaantal (>500 tot 2.000)	Sterke toename inwonersaantal (>2.000)
Sloop- en bouwwerkzaamheden	Sterke netto toename van woningen (>2.000)	Netto toename van woningen (500 tot 2.000)	Aantal woningen blijft ongeveer gelijk (≤500)	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Openbaar vervoer	Sterke toename gebruik openbaar vervoer	Toename gebruik openbaar vervoer	Gebruik openbaar vervoer blijft gelijk	Afname gebruik openbaar vervoer	Sterke afname gebruik openbaar vervoer

Indicator	++	+	0	-	--
Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	Verdere invoering van betaald parkeren en sanering parkeerplaatsen	Verdere invoering van betaald parkeren	Geen nieuwe vereisten rond parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren	Afschaffing bestaand betaald parkeren en toevoegen maaiveldparkeren
Verduurzamen woningen	Sterke toename percentage energiezuinige woningen	Toename percentage energiezuinige woningen	Percentage energiezuinige woningen blijft gelijk	Afname percentage energiezuinige woningen	Sterke afname percentage energiezuinige woningen

6.13.2 Omschrijving referentiesituatie

6.13.2.1 Huidige situatie

CO2-uitstoot

De CO2-uitstoot in de huidige situatie bestaat uit de bronnen energiegebruik van elektriciteit, energiegebruik van aardgas en stadswarmte en mobiliteit. Op www.utrecht-monitor.nl zijn gegevens beschikbaar over de CO2-uitstoot per inwoner en de CO2-uitstoot in totaal. Ook is data beschikbaar over het energieverbruik, percentage hernieuwbare energie, enzovoorts. Deze gegevens zijn echter gebaseerd op de hele gemeente Utrecht en niet toegespitst op Overvecht. Het moet beschouwd worden als een indicatie.

Tabel 6.62 Indicatie CO2-uitstoot in Overvecht

Kerncijfers energieverbruik in 2020	
CO2-emissie kg/inwoner	2.948
CO2-emissie totaal (in kiloton)	1.063
Totaal energiegebruik (TeraJoule)	13.925
% hernieuwbare energie	12,0

6.13.2.2 Autonome ontwikkeling

CO2-uitstoot

Voor de autonome ontwikkeling wordt als eerst gekeken naar de landelijke ontwikkelingen rond CO2-uitstoot. In het coalitieakkoord 2021-2025 is de afspraak gemaakt om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. Hiermee scherpt het kabinet het doel voor 2030 aan tot tenminste 55-60% CO2-reductie ten opzichte van 1990. In 2021 ligt deze CO2-reductie op 24,9%. Dit betekent dat er nog een reductie van 30-35% ten opzichte van de emissie uit 1990 voor 2030 gerealiseerd moet worden. Om deze reductie te realiseren is een schatting van de emissies in 2030 uitgaande van het huidige beleid uit IBO klimaat[14] gedaan. Hierbij wordt ingeschat dat de uitstoot elektriciteit 13 megaton/jaar zal betreffen, de uitstoot van mobiliteit 21 megaton/jaar en die van de bebouwde omgeving 13,2 megaton/jaar. Ook wordt het wagenpark trendmatig schoner, onder andere als gevolg van een toename van elektrische auto's, betere filters en efficiëntere verbranding. Dus zal de autonome situatie in 2030 een lagere uitstoot hebben dan de huidige situatie.

[14] https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8a1597dba8caf5a78d9d3f61081602200722b66f/pdf

Wanneer Overvecht de landelijke trend volgt dient de CO2-uitstoot met 40% af te nemen. De uitstoot in 2030 wordt met deze trend geschat op 1.179,2 kg per inwoner van Overvecht. In 2030 blijft nog 1179,2 kilogram per inwoner van Overvecht over.

Onder de autonome ontwikkelingen vallen ook zes gebiedsontwikkelingen. Dit betreft de volgende locaties:

- Indusdreef 5 – 344 woningen
- Ivoordreef – 354 woningen
- Jagerskade 13-15 – 67 woningen
- Camera Obscuradreef – 181 woningen
- Fortunadreef/Heradreef – 9 woningen
- Watertoren – 4 woningen

De bouw van deze woningen heeft impact op de CO2-uitstoot. Tijdens de bouwperiode zal er een tijdelijke toename zijn in CO2-uitstoot als gevolg van het gebruik van (mobiele) werktuigen. Daarnaast leidt de bouw van de nieuwe woningen ook tot een inwonersgroei, wat resulteert in een hoger energieverbruik, meer vervoersbewegingen, etc., en dus een langdurige toename van CO2-uitstoot.

Ten slotte gaat Overvecht zich richten op 'slim' parkeren (Mobiliteitsplan 2040). Dit mobiliteitsplan is gericht op het verminderen van gemotoriseerd wegverkeer. Ook streeft Overvecht naar een toename van het openbaar vervoer, onder andere door meer intercitytreinen te laten stoppen op station Overvecht. Dit zal ook tot een afname van de CO2-uitstoot leiden.

6.13.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten op CO2-uitstoot zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Beide alternatieven hebben een netto negatief effect op de CO2-emissie. De huidige CO2-besparende maatregelen zijn niet voldoende om de toenemende CO2-emissie als gevolg van de groei van de bevolking te compenseren. Het effect van beide alternatieven en de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie zijn in kaart gebracht in onderstaande tabel. De verandering van het inwonersaantal heeft relatief gezien de grootste impact op de CO2-uitstoot van alle beoordelingsparameters.

Tabel 6.63 Beoordeling CO2-uitstoot

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--

Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
	Openbaar vervoer	+	+
	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
	Verduurzamen woningen	+	+

6.13.3.1 Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

Verandering inwonersaantal

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal bij alternatief 1 is er een negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2-uitstoot. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 11.300 bewoners bij alternatief 1. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 13,3 kiloton. Dit is een zeer negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie.

Sloop- en bouwwerkzaamheden

Ten behoeve van de woningbouw worden in dit alternatief circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Deze sloop leidt tijdelijk tot een verhoogde emissie, door het gebruik van mobiele werktuigen en de extra afvalstroom. Daarna worden vervolgens 7.000 woningen gerealiseerd, leidend tot een netto toename van circa 5.650 tot 5.850 woningen. Hierop treedt een zeer negatief effect op (--).

Openbaar vervoer

Door de HOV-as door het centrum van de wijk wordt een hogere doorstroming gerealiseerd dan met traditioneel busverkeer. Ook wordt maximaal ingezet op deelvervoer. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer

De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in voor de hele dag. Ook is sprake van maximaal een parkeervergunning per huishouden. Ten slotte zal 1% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een zeer positief effect op CO2-uitstoot (++).

Verduurzamen woningen

In alternatief 1 worden circa 1.150 tot 1.350 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing door bestaande regelgeving energiezuiniger wordt dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.3.2 Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

Verandering inwonersaantal

Als gevolg van de toename van het inwonersaantal in alternatief 2 voor de omgevingsvisie is er een zeer negatief effect op de CO2-uitstoot (--). Er is een sterke toename in CO2. De gemiddelde CO2-emissie in 2030 in Utrecht wordt, in het geval dat de klimaatdoelen behaald worden, geschat op 1179,2 kilogram per inwoner per jaar. De toename van woningen leidt, met een gemiddelde van 2 personen per woning, tot een toename van 10.900 bewoners bij alternatief 2. Dit leidt tot een geschatte extra emissie van 12,8 kiloton.

Sloop- en bouwwerkzaamheden
Ten behoeve van de woningbouw worden in dit alternatief circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Deze sloop leidt tijdelijk tot een verhoogde emissie, door het gebruik van mobiele werktuigen en de extra afvalstroom. Daarna worden vervolgens 7.000 woningen gerealiseerd, leidend tot een netto toename van circa 5.450 tot 5.650 woningen. Hierop treedt een zeer negatief effect op (--).

Openbaar vervoer
De gemeente kiest in dit alternatief voor een fijnmazig busnetwerk door de gehele wijk. Dit zorgt ervoor dat openbaar vervoer voor iedereen in de wijk in de buurt is, waardoor mensen gemakkelijker voor OV kiezen. Dit leidt tot een positief effect op de CO2-uitstoot (+).

Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer
De gemeente voert binnen dit alternatief betaald parkeren in van 06:00 tot 11:00. Er is geen sprake van een maximaal aantal parkeervergunningen per huishouden. Ten slotte zal 0,5% van de straatparkeerplaatsen worden gesaneerd. Dit heeft naar verwachting een positief effect op CO2-uitstoot (+).

Verduurzamen woningen
In alternatief 2 worden circa 1.350 tot 1.550 woningen gesloopt. Hierbij zullen bestaande woningen plaats maken voor nieuwe woningen. Ervan uitgaande dat nieuwe bebouwing energiezuiniger is dan bestaande bebouwing is het effect op deze parameter positief (+).

6.13.4 Mitigerende maatregelen
Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is

voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

6.14 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie tabel 6.64) dan valt op dat een redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of zeer positief effect hebben. Dit is voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van plaatsing (modal split), routes fiets en voetganger, alle indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van bodem en water, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden, en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard

van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief 2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Tabel 6.64 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

7 Mitigerende maatregelen onderzoeksalternatieven

Wanneer sprake is van negatieve effecten als gevolg van de omgevingsvisie zijn mitigerende maatregelen per thema beschreven in de betreffende paragraaf van dat thema in hoofdstuk 5. Door mitigerende maatregelen te treffen kunnen in veel gevallen de negatieve effecten van de omgevingsvisie ingeperkt worden. Dit betekent niet dat de negatieve effecten per definitie mitigeerbaar zijn tot een neutraal of positief effect op de negatief beoordeelde indicator. In dit hoofdstuk worden de mitigerende per onderzoeksthema opgesomd.

7.1 Verkeer

Bij verkeer zijn negatieve effecten vastgesteld op verkeersafwikkeling, (doorstroming op) kruispunten en verkeerveiligheid als gevolg van de omgevingsvisie. De netwerkaanpassingen die worden voorgesteld in alternatief 1 en alternatief 2 leiden beide tot forse verkeerstoenames op de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht. Dat de gebiedsontsluitingswegen van Overvecht drukker worden, is een logisch gevolg van de verdichting en netwerkaanpassingen die de alternatieven voorstellen. Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Het is om deze reden essentieel om in te zetten op modal shift richting fiets- en OV. Dit zou een belangrijke bijdrage leveren zowel op het gebied van verkeersafwikkeling als verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

7.2 Geluid

Bij geluid zijn negatieve effecten vastgesteld op geluidhinder wegverkeer, geluidhinder railverkeer, geluidhinder industrie en de cumulatieve geluidsbelasting. Mitigerende maatregelen zijn uiteengezet op basis van het type maatregel dat te treffen is.

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Vanuit de Wet geluidhinder, dan wel de omgevingswet, hoeft niet direct sprake zijn van een verplichting tot het treffen van maatregelen, omdat er sprake is van indirecte planeffecten. Vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen geluidsreducerende maatregelen te worden overwogen. Geconstateerd is dat langs de wegen waar significante toenames verwacht worden, reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelastingen. Bij het treffen van maatregelen wordt de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of ‘dove gevels’; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met ‘stil asfalt’ de geluidsbelasting met circa 3 dB tot 4 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald. Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 3 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding. Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absoute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg.

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

7.3 Luchtkwaliteit

Als gevolg van de omgevingsvisie wordt verwacht dat sprake zal zijn van een significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5. Omdat sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie worden mitigerende

maatregelen voorgesteld. Deze liggen in lijn met de mitigerende maatregelen voor verkeer. Dit zijn immers de belangrijkste reden voor de toename van NO2, PM10 en PM2,5 in beide alternatieven. Om het extra verkeer zoveel mogelijk te voorkomen, dan wel te mitigeren, is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het ‘slim parkeren’ principe uit het mobiliteitsplan). Wanneer autogebruik niet actief wordt ontmoedigd door dergelijk parkeerbeleid, zullen de ontsluitende routes van Overvecht aanzienlijk drukker worden. Ook het inzetten op de modal shift richting fiets- en OV levert mogelijk een belangrijke bijdrage aan het voorkomen van de toename van NO2, PM10 en PM2,5.

7.4 Natuur en biodiversiteit

Bij natuur en biodiversiteit wordt een negatief effect verwacht op beschermde soorten en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hierop zijn mitigerende maatregelen uiteengezet om deze effecten zoveel als mogelijk te mitigeren.

Om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten kan worden gekozen om alle nieuwe woningen natuurinclusief te ontwerpen. Enkele ontwerponderdelen waaraan kan worden gedacht zijn groene daken, vogelvriendelijke gevels, vleermuiskasten, insectenhotels en inheemse plantentuinen. Extra aandacht besteden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

De bouw van de woningen (en sloop om ruimte te maken) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in de omgeving van Overvecht. Omdat de omgevingsvisie als één project is doorgerekend zijn de depositiewaarden bijzonder hoog. In realiteit zal de woningbouw in Overvecht bestaan uit diverse kleinere projecten. Wanneer de woningbouwopgave wordt opgeknipt in kleinere projecten worden de depositiewaarden ook lager. De hoogste bijdrage aan de stikstofdepositie is het gevolg van de verkeersgeneratie van de omgevingsvisie. Ontwikkelingen in mobiliteit kunnen op termijn mogelijk de stikstofdepositie van de verkeersgeneratie doen afnemen. Het vergroten van de nadruk op openbaar vervoer zou hierbij kunnen helpen.

In de autonome ontwikkeling zit het gasloos maken van ongeveer 8.800 woningen in Overvecht-Noord. Dit maakt in totaal zo’n 6.000 kilogram NOx ‘vrij’. Ondanks dat dit geen onderdeel is van de omgevingsvisie, kan beargumenteerd worden dat de ontwikkelingen tot 2040 beperkte impact hebben: de vrijgekomen stikstofruimte borgt de toename van stikstofdepositie die optreedt onder de omgevingsvisie. Het feit dat het gasloos worden van de woningen en Overvecht-Noord en de woningbouwopgave onder de omgevingsvisie niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn zorgt er echter voor dat dit formeel niet als interne saldering kan worden toegepast.

Ten slotte is de elektrificering van mobiele werktuigen een mogelijke mitigerende maatregel. In de berekening is gebruik gemaakt van aantallen die gebruikelijk waren tussen de jaren 2019 en 2022, welke met 40% gereduceerd zijn als gevolg van de duurzaamheidsambities van de gemeente Utrecht. Bij de emissies door mobiele werktuigen is uitgegaan van 6% AdBlue verbruik, wat nu

gebruikelijk is. Bij verdere elektrificatie en bij efficiënt gebruikte SCR-katalysatoren (7% AdBlue) kan het percentage van 40% verder omhoog.

7.5 Gezondheid

Voor het thema gezondheid is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.6 Bodem en water

In het kader van bodem en water worden negatieve effecten verwacht op ondergronds ruimtegebruik en grondwater. Voor ondergronds ruimtegebruik is bekend dat de gemeente Utrecht bezig is met het beter in kaart brengen van de ondergrond middels 3D-modellen. Dit helpt op termijn bij het maken van strategische keuzes voor ondergrondse inrichting. Door een duidelijk beeld te hebben welke ondergrondse functies waar liggen kunnen nadelige effecten als gevolg van de omgevingsvisie, de realisatie van 7.000 woningen die van drinkwater, riolering en energie moeten worden voorzien, zoveel als mogelijk worden voorkomen.

Naast het in kaart brengen van de ondergrond, vormen ook de bestaande vervangingsopgaves in de wijk een kans om de ondergrondse infrastructuur te herschikken. Door de verschillende vervangingsopgaves in samenhang te ontwerpen en realiseren kan de drukte in de ondergrond in betere banen worden geleid.

Om de nadelige effecten op grondwater te beperken kan bij de realisatie van woningen worden gekozen voor maatregelen om waterinfiltratie te bevorderen. Zo kunnen op specifieke locatie infiltratiesystemen worden aangelegd om water beter vast te houden. Ook kan er worden gekozen voor permeabele materialen in de bebouwing en op de grond om de infiltratie van water te bevorderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan inritten en parkeerplaatsen die in halfverharding worden aangelegd.

7.7 Klimaatadaptatie

Voor het thema klimaatadaptatie is naar verwachting sprake van positieve effecten op de drie beoordeelde indicatoren. Om die reden zijn geen mitigerende maatregelen opgesteld om negatieve effecten te mitigeren.

7.8 Omgevingsveiligheid

Als gevolg van de omgevingsvisie neemt het groepsrisico en plaatsgebonden risico in Overvecht toe, omdat de dichtheid van de wijk toeneemt op plaatsen nabij risicobronnen. Overschrijding van de het groepsrisico zal om die reden in een toekomstige situatie door een toename van de populatie waarschijnlijker zijn. De gemeente Utrecht geeft in de Nota omgevingsveiligheid aan de richtwaarde voor het plaatsgebonden risico (voor beperkt kwetsbare objecten) te respecteren en hier slechts in bijzondere gevallen van te willen afwijken. Dit betekent dat bij daadwerkelijke realisatie van nieuwbouwplannen in Overvecht nabij potentiële risicobronnen expliciet aandacht voor omgevingsveiligheid dient te zijn.

7.9 Archeologie en cultuurhistorie

Om eventuele aantasting van cultuurhistorische waarden te voorkomen, is het in acht nemen van de verschillende beschermingsregimes een belangrijke mitigerende maatregel. Door bestaande waarden als ontwerpuitgangspunt te nemen kunnen ruimtelijke ontwerpen ook de aanwezige cultuurhistorische waarden versterken.

7.10 Ruimtelijke kwaliteit

Voor het thema ruimtelijke kwaliteit is naar verwachting sprake van een negatief op de structuur van de wijk in onderzoeksalternatief 2. Indien wordt gekozen voor een gespreide verdichting, zoals in onderzoeksalternatief 2, dan dient expliciet aandacht te worden gegeven aan het inpassen van woningen binnen de bestaande structuren van de wijk. Doordat in dit onderzoeksalternatief in principe binnen alle buurten verdicht wordt met een relatief lage verdichtingsgraad, is de kans dat de bestaande structuur wordt aangetast aanwezig. Hierbij kan worden gedacht aan meer optoppen bij bestaande hoogbouw, in plaats van verdichten met grondgebonden woningen buiten de bestaande bebouwingsstructuur.

7.11 Energie

Voor energie wordt verwacht dat de omgevingsvisie een negatief effect heeft op het totale energiegebruik in de wijk. Om het totale energieverbruik van Overvecht te beperken is het realiseren van minder woningen een van de weinige concrete mitigerende maatregelen. Gedragsveranderingen in energieverbruik hebben naar verwachting beperkt effect, aangezien het energieverbruik in Overvecht relatief laag is.

In de effectbeoordeling is geconstateerd dat Overvecht, om energieneutraal te zijn, 9-10 MW aan extra vermogen nodig heeft. Een mogelijke oplossing binnen de wijk is om in Overvecht zonnepanelen op de gevel toe te staan. Door de vele hoogbouw in de wijk is beperkt dakoppervlak beschikbaar, maar is wel een groot geveloppervlak bruikbaar voor de opwekking van zonne-energie. Op die manier zou Overvecht mogelijk minder afhankelijk zijn van duurzame energie die buiten de wijk wordt opgewekt.

7.12 Circulariteit

Voor het thema circulariteit is naar verwachting sprake van positieve effecten op de beoordeelde indicator. Ondanks dat in het kader van circulariteit, ten opzichte van de referentiesituatie, naar verwachting een positief effect optreedt, zijn toch mitigerende maatregelen te benoemen om het effect van sloopafval te mitigeren. Slopen en hergebruiken is immers niet zonder nadelige milieueffecten, zij het beter dan slopen en afvalverwerking, en er worden in beide onderzoeksalternatieven meer dan 1.000 woningen gesloopt.

Om mogelijk negatieve effecten kan worden ingezet op het opzetten van lokale en regionale grondstoffencorridor en gebruik worden gemaakt van biobased materialen. Daarnaast kan een versterkte aanpak van duurzame grond-, weg- en waterbouw (Duurzaam GWW) ervoor zorgen dat meer aandacht komt voor circulariteit bij de gebiedsontwikkelingen onder de omgevingsvisie.

7.13 CO2-uitstoot

Voor CO2-uitstoot is naar verwachting sprake van een negatief effect als gevolg van een toename van het inwonersaantal en sloop- en bouwwerkzaamheden. De gemeente Utrecht kan verschillende mitigerende maatregelen nemen om de CO2-uitstoot te verminderen. Dit kan bijvoorbeeld door het stimuleren van elektrisch vervoer, door bovenop de autonome elektrificatie van het wagenpark, nog extra laadpalen te plaatsen en deze energie lokaal op te wekken. Hierdoor kan het wagenpark schoner worden.

Ook kan de gemeente de CO2-uitstoot ten gevolge van afvalverwerking minimaliseren. Opties hiervoor zijn het in de hand werken van recyclen. Hierbij maakt Overvecht al stappen, bijvoorbeeld met het sinds 2014 bestaande repair cafe en met drie kringloopwinkels in de wijk. Bij de realisatie van nieuwe voorzieningen kunnen dergelijke functies worden uitgebreid. Wat daarnaast helpt is voldoende mogelijkheden tot afvalscheiding aan te bieden en educatie te bieden wat betreft afvalreductie.

Ook kan de gemeente de energie-efficiëntie van bestaande woningen en nieuwbouwwoningen verbeteren. Utrecht heeft als speerpunt om bestaande materialen zo veel mogelijk te hergebruiken. De gemeente kan subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken met ontwikkelaars en corporaties om meer duurzame bouw- en isolatiematerialen te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan biobased (isolatie)materialen, die niet alleen een lage CO2-uitstoot hebben vanuit productie, maar ook CO2 opslaan. Daarnaast kan de gemeente subsidies verstrekken, eisen opleggen aan, of afspraken maken voor het extra bevorderen van groene daken en zonnepanelen.

7.14 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen thema’s als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema’s als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), omgevingsveiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

8 Doelbereik van ambities onderzoeksalternatieven

In de uitgangspuntennotitie voor de omgevingsvisie heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen opgesteld, waaronder verschillende uitgangspunten, veelal in de vorm van ambities (en principes), voor de omgevingsvisie worden benoemd.

Tabel 8.1 Stadsprofielen Overvecht en toelichting

Stadsprofiel	Toelichting van ambities en principes van de gemeente
Groene stad (Groen Overvecht)	We bouwen in Overvecht aan een groene en gezonde leefomgeving. Een omgeving die uitnodigt om te ontmoeten, te sporten en te bewegen. Met ruimte voor meer groen, biodiversiteit en natuur. Want een gezonde omgeving heeft ook een positief effect op de gezondheid van haar bewoners.
Verbonden stad (Verbonden Overvecht)	We willen dat Overvecht goed met andere wijken, de natuur en het groen verbonden is. Overvecht vormt een belangrijke schakel om vanuit de stad naar het omliggende landschap te komen. Er liggen kansen om de verbindingen binnen de wijk én met de omgeving te verbeteren.
Compacte stad (Compact Overvecht)	Er ligt een grote opgave om de wijk te verbeteren en te verdichten met woningen, werkplekken, voorzieningen en groen. De ruimte is beperkt. We moeten keuzes maken hoe we de beperkte ruimte goed gebruiken. Waar mogelijk willen we functies combineren. Bij een groeiende wijk horen meer voorzieningen, met winkelgebieden die goed bereikbaar zijn voor iedereen. We behouden wat sterk is en vernieuwen waar nodig.
Inclusieve stad (Inclusief Overvecht)	We werken aan een inclusieve wijk waar plek is voor iedereen. We zorgen voor meer diversiteit in de woningen, zodat de huidige én toekomstige bewoners in Overvecht kunnen wonen in een woning die bij hen past. De inrichting van de wijk draagt bij aan meer kansengelijkheid door het bieden van een stevige basis van voorzieningen, woningen, werkplekken, groen en mobiliteit. Deze is toegankelijk voor iedereen en biedt voldoende ruimte voor nieuwe ontwikkelingen
Toekomstbestendige stad (Toekomstbestendig Overvecht)	De ontwikkeling van Overvecht wordt integraal opgepakt met aandacht voor klimaatadaptatie, biodiversiteit, duurzame energie en circulariteit. Flexibiliteit en veerkracht zijn essentieel om op te toekomst voorbereid te zijn en je te kunnen aanpassen aan nieuwe omstandigheden en ontwikkelingen.
Vertraagde stad (Vertraagd Overvecht)	We bieden in Overvecht voldoende plekken voor stilte en rust en daarmee een gezonde omgeving om in te leven. Minder verkeersdrukte, meer groen en ruimte voor initiatieven uit de wijk.

Per stadsprofiel worden programma's of opgaven en ingrepen benoemd. Hiermee schetst de gemeente Utrecht wat er onder de omgevingsvisie moet gebeuren. In dit hoofdstuk wordt gekeken in welke mate de twee alternatieven, Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2), voldoen aan de vereisten uit de uitgangspuntennotitie.

8.1 Groen Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk
- Een gezonde, groene leefomgeving
- Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten
- Verdichten en vergroenen in balans

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven. Input voor de beoordeling van het doelbereik is de effectbeoordeling van de verschillende thema's, zoals beschreven in hoofdstuk 5.

Tabel 8.2 Doelbereik van alternatieven voor Groen Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Bij onderzoeksalternatief 1wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. De (ruimtelijke) identiteit van de wijk blijft naar verwachting gelijk, maar is in de referentiesituatie al vrij sterk.	Bij onderzoeksalternatief wordt de geambieerde sterke groenstructuur naar verwachting behaald. De huidige groenstructuur groeit onder de omgevingsvisie en wordt meer divers ingericht. Daarnaast kan in dit alternatief meer groen worden gerealiseerd dan in alternatief 1. De identiteit van de wijk versterkt naar verwachting, waarmee een hoger doelbereik ontstaat.
Een gezonde, groene leefomgeving	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 1 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 41 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 193 hectare). Alternatief 1 heeft een positief effect op gezondheid. Aansluitend op bovenstaande	Wanneer wordt gekeken naar het programma voor de onderzoeksalternatieven is te zien dat het groen in alternatief 2 in Overvecht (zonder het Noorderpark) met 45 hectare toeneemt (van 152 hectare naar 197 hectare). Alternatief 2 heeft een zeer positief effect op gezondheid. Daarmee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	conclusie op groen wordt een hoog doelbereik verwacht.	
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	Binnen alternatief 1 wordt een positief effect op spelen, bewegen en ontmoeten verwacht, als gevolg van de uitgangspunten die de gemeente voor ontwikkelingen in de openbare ruimte heeft.	De meer gespreide verdichting geeft kansen om op meer plekken concrete kansen voor spelen, bewegen en ontmoeten te realiseren. Hiermee kent het een hoger doelbereik dan alternatief 1.
Verdichten en vergroenen in balans	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 41 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 8 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Binnen de scope van dit alternatief is niet meegenomen of voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag.	Met de toename van groen in dit onderzoeksalternatief met 45 hectare ten opzichte van de nieuwbouwfootprint van ongeveer 9 hectare kan worden gesteld dat verdichten en vergroenen in balans is. Hiermee wordt een hoger doelbereik behaald dan in alternatief 1.

8.2 Verbonden Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap
- Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar
- We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de volgende opgaven en ingrepen opgenomen die onder de omgevingsvisie gerealiseerd moeten worden:

- Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt
- Omzetten Brailledreef/Einsteindreef naar stadsboulevard
- Nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger onder andere over de Noordelijke Randweg Utrecht
- Betere verbindingen tussen Overvecht en het Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/auto’s en een betere busverbinding
- HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief)
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30 km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groenblauw netwerk)

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.3 Doelbereik van alternatieven voor Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In onderzoeksalternatief 1 ontwikkelt Overvecht zich tot een goed verbonden wijk, richting de binnenstad en richting het buitengebied. Met de komst van een HOV-verbinding is het doelbereik hier naar verwachting hoger dan in alternatief 2.	Ook in dit alternatief blijft Overvecht goed verbonden met stad en buitengebied, maar in mindere mate dan in alternatief 1. De ambitie wordt echter naar verwachting wel behaald.
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De nadruk op de HOV-as zorgt er naar verwachting voor dat inwoners rondom deze HOV-as binnen 10 minuten bij dagelijkse voorzieningen zijn. Wijken die wat verder van de HOV-as af liggen kennen een minder frequent OV-aanbod, maar er blijft buurtgericht OV in de wijken. Loop- en fietsvoorzieningen worden beter als gevolg van nieuwe verbindingen en autoluwe buurten, waarmee voorzieningen voor veel mensen binnen de geambieerde 10 minuten bereikbaar zijn.	Het fijnmazige busnetwerk draagt sterk bij aan de verbindingen binnen de wijk. Zo zijn dagelijkse voorzieningen binnen 10 minuten bereikbaar te voet, met de fiets én het openbaar vervoer. De frequenties van het busvervoer zijn echter niet zo hoog als bij de HOV-as in alternatief 1. Daarnaast zijn de loop- en fietsvoorzieningen beter als gevolg van nieuwe verbindingen, maar de straten zijn minder autoluw dan in alternatief 1. Dit alternatief haalt daardoor het doel iets minder goed dan alternatief 1.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	In alternatief 1 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De komst van de HOV-verbinding is slim, doordat deze naar verwachting meer toekomstbestendig is dan een traditioneel busnetwerk. Daarnaast blijft er buurtgericht OV in de wijken voor de toegankelijkheid van ouderen en mindervaliden. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief toe door de knips	Ook in alternatief 2 weet Overvecht zich te ontwikkelen tot een wijk waar men zich gezond verplaatst te voet en met de fiets. De realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele wijk is een meer sociale ontwikkeling (meer mensen kunnen hier makkelijk gebruik van maken dan één HOV-verbinding), maar mogelijk minder toekomstbestendig. De verkeersveiligheid neemt in dit alternatief af omdat de wijken

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	waardoor de woonwijken autoluw worden.	minder vrijgespeeld kunnen worden van doorgaand verkeer.

8.3 Compact Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We maken slim gebruik van de schaarse ruimte
- Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering
- Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.4 Doelbereik van alternatieven voor Compact Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 1% per jaar gesaneerd.	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Dit alternatief heeft echter wel meer verspreide bebouwing dan alternatief 1, waardoor in dit alternatief meer bebouwd oppervlak komt. Bestaande maaiveldparkeerplaatsen worden met 0,5% per jaar gesaneerd.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in	Met 7.000 nieuwe woningen in Overvecht in dit onderzoeksalternatief wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in balans. Wel worden in

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	dit alternatief eer woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen. In alternatief 1 zal het aantal voorzieningen toenemen. De gebundelde verdichting zorgt er naar verwachting wel voor dat deze voorzieningen zich meer zullen concentreren op bepaalde plekken in de wijk. Wel ontstaan mogelijk meer diversiteit aan functies en aanbod.	dit alternatief woningen toegevoegd in de buurt van het spoor en de HWC bij Overvecht Centrum, hoewel minder dan in alternatief 2. Dit zijn in potentie hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.In de effectbeoordeling is toegelicht dat met gespreide verdichting naar verwachting meer kans is op de medeontwikkeling van (maatschappelijke) voorzieningen op meer plekken in de wijk. De kans op wijkverbetering hierdoor is redelijk groot.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In onderzoeksalternatief 1 blijft de ruimtelijke identiteit van Overvecht naar verwachting gelijk. Dit alternatief biedt de mogelijkheid om de ruimtelijke identiteit van Overvecht Centrum te versterken door de verdichting op die plek. Op welke wijze de verdichting hier plaatsvindt is echter niet uitgewerkt in het onderzoeksalternatief. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting.	In alternatief 2 neemt de ruimtelijke identiteit toe. De gespreide verdichting biedt kansen voor het aantrekkelijker maken van de buurten. Het toevoegen van groen in dit alternatief draagt bij aan het groene raamwerk, ondanks een verdere verdichting. Met deze wijze van verdichten wordt een hoger doelbereik verwacht voor deze deelambitie.

8.4 Inclusief Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners
- Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen
- Prettige en sociaal veilige routes en plekken
- Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar

De gemeente heeft hiervoor een vereistenprogramma van voorzieningen opgesteld, dit omvat:

- Sport: locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), Sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel) en Noordpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal
- Zorg: Extra woon-zorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.5 Doelbereik van alternatieven voor Inclusief Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	Onderzoeksalternatief 1 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 2 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Wel worden in dit alternatief relatief veel appartementen ontwikkeld, waarvan er in Overvecht al zeer veel zijn. Zo ontstaat nog meer hoogbouw, waardoor een meer eentonig beeld van de wijk ontstaat.	Onderzoeksalternatief 2 wijkt vrijwel niet af van onderzoeksalternatief 1 als het gaat om kwalitatief goed woningaanbod. Door iets meer grondgebonden woningen te realiseren in dit alternatief ontstaat wel meer dakoppervlak om zonnepanelen op te plaatsen en ontstaat een iets meer divers beeld qua woningtypologie.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	Eerder toegelicht in Compact Overvecht, neemt het aantal voorzieningen in de wijk in dit alternatief redelijk sterk toe. Wel zijn deze mogelijk minder goed bereikbaar voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn door het ontbreken van een fijnmazig OV-netwerk door de hele wijk.	In dit alternatief neemt het aantal voorzieningen in de wijk minder sterk toe dan in alternatief 1. Wel zijn deze voorzieningen beter bereikbaar voor bewoners van Overvecht, door het fijnmazige busnetwerk in de wijk. Zo weten ook ouderen en mensen die slecht ter been zijn zich te verplaatsen.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Sociale veiligheid is een uitdaging in Overvecht. De omgevingsvisie geeft beperkt handvatten om te stellen dat dit doel bereikt wordt.	Ook voor alternatief 2 geldt dat onvoldoende informatie beschikbaar is over sociale veiligheid om te stellen dat dit doel bereikt wordt.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Sociale cohesie wordt in het planMER beoordeelt aan de hand van maatschappelijke voorzieningen in de wijk. In	In alternatief 2 wordt gespreid verdicht. Doordat op meer verschillende plekken ontwikkeld wordt, is ook op meer plekken kans

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	alternatief 1 komen er maatschappelijke voorzieningen bij. Wel zullen deze geclusterd zijn bij de HOV-as, en dus op beperkte plekken in de wijk. In bredere zin geldt voor sociale binding dat zeer beperkt informatie te vinden is in de omgevingsvisie en uitgangspunten voor alternatief 1 om het doelbereik hier concreet op te bepalen.	om maatschappelijke voorzieningen te realiseren. Op basis van deze indicator heeft alternatief 2 een hoger doelbereik dan alternatief 1. Verder geldt ook hier dat beperkte informatie beschikbaar is om concreet te beoordelen of de ambities voor sociale binding behaald worden.

8.5 Toekomstbestendig Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving
- We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het toekomstbestendig maken van Overvecht geschetst:

- Overvecht is in 2030 energieneutraal en volledig aardgasvrij
- In 2050 bouwen en verbouwen we volledig circulair
- Zoekgebied windenergie in het Noorderpark

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.6 Doelbereik van alternatieven voor Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	Onder meer toegelicht in Groen Overvecht is in alternatief 1 sprake van een groene omgeving in Overvecht. Of deze ook natuurinclusief wordt is op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor alternatief 1 niet te zeggen. In de effectbeoordeling is vastgesteld dat de omgevingsvisie naar verwachting een goede stap is om de wijk meer klimaatbestendig te maken.	Ook alternatief 2 zorgt ervoor dat Overvecht een (nog meer) groene omgeving krijgt. Ook hier is niet vast te stellen of de wijk natuurinclusief wordt, deze ontwerprandvoorwaarde wordt niet gegeven. Net als alternatief 1 wordt verwacht dat alternatief 2 leidt tot een meer klimaatbestendig Overvecht.

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	Door minder dakoppervlak te realiseren dan in alternatief 2 wordt minder efficiënt duurzame energie opgewekt, omdat er dan minder dakoppervlak is om zonnepanelen op aan te leggen. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop; in dit onderzoeksalternatief ook minder dan in alternatief 2.	Alternatief 2 biedt naar verwachting meer mogelijkheden om zonne-energie op te wekken dan alternatief 1, door een groter dakoppervlak. Met de uitgangspunten uit de omgevingsvisie en de hoeveelheid sloop wordt Overvecht meer circulair, maar worden de ontwikkelingen naar verwachting niet 100% circulair. Hiervoor is de nieuwbouwopgave met 7.000 woningen te groot. Wel wordt ingezet op zo min mogelijk sloop. In dit onderzoeksalternatief zullen meer woningen worden gesloopt dan in alternatief 1.

8.6 Vertraagd Overvecht

De gemeente Utrecht heeft binnen dit stadsprofiel de volgende hoofdambities, dan wel hoofdprincipes:

- We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit
- Geleidelijke groei en ontwikkeling

De gemeente heeft in de uitgangspuntennotitie de opgave voor het vertragen van Overvecht geschetst:

- Plekken om tot rust te komen
- Ruimte om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers
- Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning

Met de uitgangspunten voor de omgevingsvisie en de effectbeoordeling wordt in onderstaande tabel gekeken naar de mate van doelbereik van de twee onderzoeksalternatieven.

Tabel 8.7 Doelbereik van alternatieven voor Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt in alternatief 1 af – dit doel wordt dus niet bereikt.	Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. Ook in dit alternatief neemt de luchtkwaliteit af. De gecumuleerde

Ambitie	Doelbereik alternatief 1	Doelbereik alternatief 2
	Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, in dit alternatief met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.	geluidbelasting neemt in dit alternatief toe, maar minder erg dan in alternatief 1. Het doelbereik is dus hier ook aan de lage kant, maar beter dan in alternatief 1.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Met de stevige verdichtingsopgave zal Overvecht niet snel zijn uitontwikkeld. De omgevingsvisie geeft ook aan dat de groei en ontwikkeling geleidelijk zal zijn en afhankelijk is van verschillende factoren zoals beschikbare middelen. Dit is een realistische kijk. Daarmee blijft natuurlijk wel onzekerheid bestaan in welke mate doelen worden gehaald. Het is namelijk ook afhankelijk van ontwikkelingen zoals prijsfluctuaties van grondstoffen, rentestanden en beschikbaarheid van arbeid in de bouwsector.	Het doelbereik voor dit onderzoeksalternatief is hetzelfde als voor alternatief 1.

8.7 Conclusie doelbereik

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van het doelbereik van de ambities en principes per stadsprofiel beknopt toegelicht. Eventueel onderscheid tussen het doelbereik in alternatief 1 en alternatief 2 komen hierbij aan bod.

Tabel 8.8 Samenvatting doelbereik van ambities

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Niet alleen in alternatief 2, maar ook in alternatief 1 zullen er bussen door de buurten blijven rijden. In alternatief 1 zal dit wellicht wel met een andere frequentie en route zijn, wat kan leiden dat mensen langer moeten wachten of een andere opstaphalte hebben dan in alternatief 2.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen. Er is daarmee een grote onzekerheidsmarge in hoeverre de doelen worden gehaald.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen dat ze natuurinclusief worden.
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

9 Conclusie onderzoeksalternatieven

In dit hoofdstuk komen de belangrijkste conclusies uit de drie hoofdonderdelen van het planMER aan bod: de conclusie van de milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven, de conclusie over mitigerende maatregelen van negatieve effecten en de conclusie over doelbereik.

9.1 Conclusie milieueffecten

Als naar het totaal van alle milieueffecten wordt gekeken (zie tabel 8.1) dan valt op dat een redelijk aantal indicatoren in beide alternatieven een positief of zeer positief effect hebben. Dit is voor verkeer bijvoorbeeld de wijze van verplaatsing (modal split), routes fiets en voetganger, alle indicatoren van het thema gezondheid, enkele indicatoren van bodem en water, klimaatadaptatie, ruimtelijke kwaliteit, aandeel duurzame energie, circulariteit en verschillende parameters van CO2-uitstoot (openbaar vervoer; ontmoedigen gemotoriseerd verkeer; verduurzamen woningen). Zeer negatieve effecten zijn er voor geluidhinder industrie, stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden en twee parameters van CO2-uitstoot (verandering inwonersaantal; sloop- en bouwwerkzaamheden). Negatieve effecten zijn er op luchtkwaliteit, beschermde soorten, ondergronds ruimtegebruik, omgevingsveiligheid, archeologie en totaal energieverbruik.

De milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven verschillen daarentegen bij diverse indicatoren wel van elkaar. Deze verschillen zijn vooral terug te voeren op de verschillen in het verdichtingsprogramma voor de onderzoeksalternatieven en mobiliteitsconcept. Zo heeft alternatief 1 relatief een positiever effect dan alternatief 2 op verkeersafwikkeling (positief versus negatief effect), verkeersveiligheid (positief versus negatief effect) indicatoren van ruimtelijke kwaliteit en bij het ontmoedigen van gemotoriseerd verkeer als indicator van CO2-uitstoot (zeer positief versus positief effect). Het positievere effect van verkeersafwikkeling van alternatief 1 ten opzichte van alternatief 2 zijn het gevolg van de maatregelen die worden doorgevoerd. In alternatief 1 is enkel sprake van verkeerstoenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen. In alternatief 2 zijn er zowel toenames op de grotere gebiedsontsluitingswegen, als op een deel van de erftoegangswegen in de wijk. Voor verkeersveiligheid is de verwachting dat bij alternatief 1 de verkeersveiligheid vergelijkbaar blijft als in de referentiesituatie. Doordat er in alternatief 2 zowel verkeer in de woonstraten blijft rijden en de gebiedsontsluitingswegen drukker worden met als gevolg dat de oversteekbaarheid verslechtert, heeft alternatief 2 een negatief effect op de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2 heeft meer positieve effecten op indicatoren van de thema's gezondheid (sport en bewegen; sociale cohesie) en de indicator bodemkwaliteit. Daarnaast worden minder negatieve effecten verwacht bij indicatoren van het thema geluid. Voor gezondheid komt dit door de aard van verdichting: bij gespreide verdichting is er een grotere kans dat rond ontwikkelingen de openbare ruimte ook wordt ontwikkeld. Zo kan ruimte ontstaan voor sport en bewegen in de openbare ruimte. Daarnaast worden maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd wanneer op een locatie sprake is van nieuwbouw. Omdat in alternatief 2 op meer plekken in de wijk sprake is van nieuwbouw, is kans dat meer maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd worden. Voor bodemkwaliteit zit het verschil in beoordeling ook in de aard van verdichting. Doordat in alternatief

2 op meer plekken nieuwbouw wordt gerealiseerd dan in alternatief 1 is er grote kans dat de bodem als die vervuild is, gesaneerd moet worden. Dit leidt tot een verbetering van de bodemkwaliteit. Onderzoeksalternatief 2 wordt beter beoordeeld op enkele indicatoren van het thema geluid, omdat de ontwikkelingen binnen dit alternatief erop duiden dat minder sprake zal zijn van hinder door weg- en railverkeer.

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de beoordeling van de milieueffecten van beide alternatieven. Hierbij is geen afweging gemaakt van het totaaleffect op het milieu van beide onderzoeksalternatieven, er is immers niet vastgesteld hoe zwaar indicatoren wegen binnen het planMER.

Tabel 9.1 Milieueffecten van de twee onderzoeksalternatieven

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
	Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
	Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
	Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
	Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Geluid	Geluidhinder wegverkeer	Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
	Geluidhinder railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	-	0
	Geluidhinder industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	--	--
	Cumulatieve geluidsbelasting	Beschouwing van gecumuleerde geluidshinder	--	-
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-
Natuur en biodiversiteit	Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	-	-
	Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
		Depositie van stikstof in mol/hectare/jaar op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	--	--
	Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	0	0

Thema	Indicator	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 2
Gezondheid	Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	++
	Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
	Sociale cohesie	Aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	++
Bodem en water	Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	++
	Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
	Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
	Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
	Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
	Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0
Klimaatadaptatie	Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
	Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
	Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Omgevingsveiligheid	Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Archeologie en cultuurhistorie	Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
	Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Ruimtelijke kwaliteit	Belevingswaarde	Structuur	0	-
		Identiteit	+	+
		Herkenbaarheid	0	0
	Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
		Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
		Bruikbaarheid	+	+
Energie	Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
		Totaal energieverbruik	-	-
Circulariteit	Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
CO2-uitstoot	CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	--	--
		Sloop- en bouwwerkzaamheden	--	--
		Openbaar vervoer	+	+
		Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	++	+
		Verduurzamen woningen	+	+

9.2 Conclusie mitigerende maatregelen

Voor indicatoren waar naar verwachting sprake is van negatieve milieueffecten zijn mitigerende maatregelen uiteengezet. Wanneer sprake is van negatieve effecten, zijn deze veelal bij beide alternatieven te verwachten. Negatieve effecten zullen naar verwachting plaatsvinden binnen

thema's als verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en biodiversiteit, bodem en water, omgevingsveiligheid, archeologie en cultuurhistorie, energie en CO2-uitstoot.

Voor thema's als natuur en biodiversiteit (met betrekking tot stikstofdepositie), externe veiligheid, energie en CO2-uitstoot, waar mitigerende maatregelen het negatieve effect niet volledig kunnen wegnemen blijft een maatregel over die het meeste effect heeft: minder woningen realiseren. Wanneer, in plaats van de 7.000 woningen die zijn onderzocht in de onderzoeksalternatieven, de 5.000 woningen uit de RSU worden opgenomen in de uiteindelijke omgevingsvisie, dan neemt het negatieve effect al stevig af.

9.3 Conclusie doelbereik onderzoeksalternatieven

De conclusie van het doelbereik van de onderzoeksalternatieven staat in onderstaande tabel. Hier wordt per stadsprofiel gekeken in hoeverre de onderzoeksalternatieven de ambitie haalt en wat daarin de verschillen tussen de twee onderzoekalternatieven zijn.

Tabel 9.2 Samenvatting doelbereik van de onderzoeksalternatieven

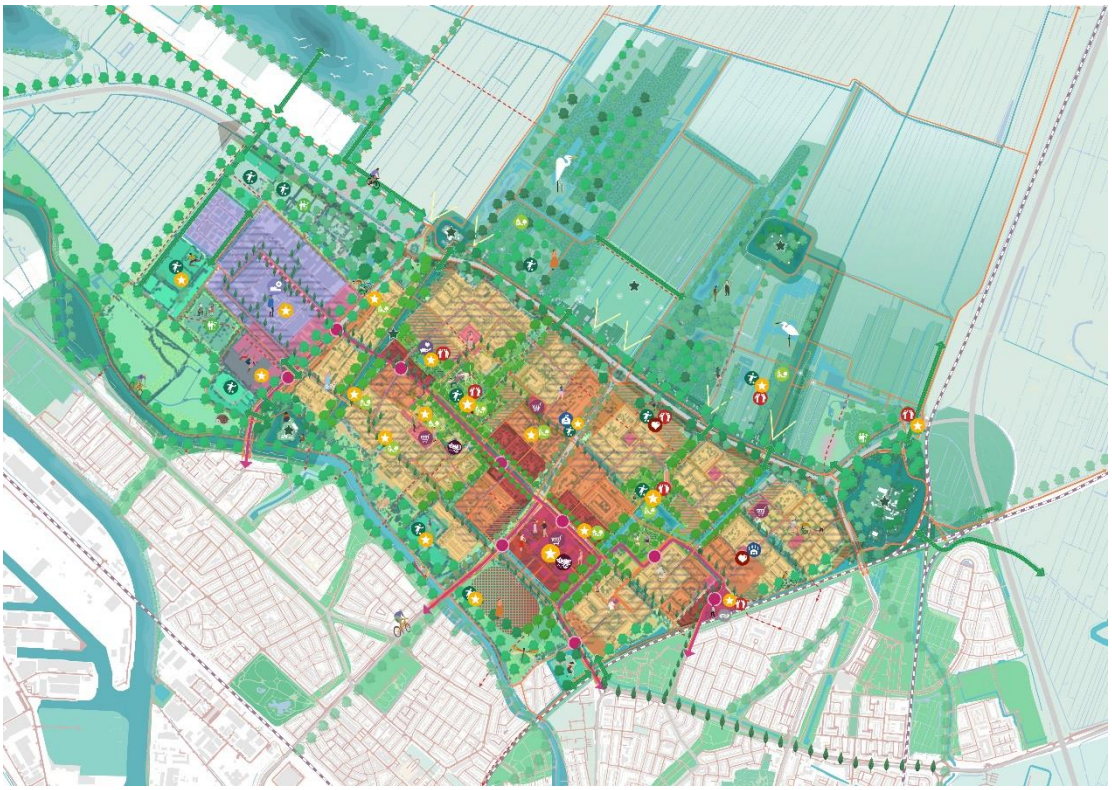
Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
Groen Overvecht	Voor Groen Overvecht is in beide alternatieven naar verwachting sprake van een redelijk hoog doelbereik. Alternatief 2 scoort op enkele ambities echter beter dan alternatief 1.
Verbonden Overvecht	Ook bij Verbonden Overvecht is in beide gevallen sprake van een redelijk positief beeld qua doelbereik. Voor de verbinding met het centrum van Utrecht en verkeersveiligheid heeft alternatief 1 wel duidelijk een hogere mate van doelbereik dan alternatief 2. Anderzijds is alternatief 2 een socialer ontwikkelperspectief door de realisatie van een fijnmazig busnetwerk door de hele stad dan een HOV-verbinding door het centrum van de wijk.
Compact Overvecht	Ook voor dit stadsprofiel wordt een redelijk hoog doelbereik verwacht. Alternatief 1 zorgt naar verwachting voor meer voorzieningen in Overvecht, doordat een meer hoogstedelijke wijk wordt gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen zich dan wel gaan vestigen rond de HOV-verbinding, waar ze minder goed te voet en per fiets te bereiken zijn voor bewoners in de wijk. De gespreide verdichting in alternatief 2 zorgt ervoor meer voorzieningen in de wijk worden ontwikkeld.
Inclusief Overvecht	Aansluitend op bovenstaande beoordeling voor Compact Overvecht, kan bij Inclusief Overvecht worden geconcludeerd dat de gespreide verdichting leidt tot een betere bereikbaarheid van voorzieningen bij alternatief 2 – deze zijn immers vaker dichtbij dan in alternatief 1. Over prettige en sociaal veilige routes kan op basis van de omgevingsvisie en de uitgangspunten voor de alternatieven niet veel gezegd worden. Dit geldt ook voor de sociale binding met de wijk en tussen mensen.
Toekomstbestendig Overvecht	De onderzoeksalternatieven ontlopen elkaar niet veel bij de ambities voor een toekomstbestendig Overvecht. In beide alternatieven worden stappen gezet qua duurzaamheid en klimaatbestendigheid, en voor beiden is niet te stellen

Stadsprofiel	Beoordeling doelbereik
	dat ze natuurinclusief worden. Beide zorgen ook voor meer circulariteit bij de verdere verdichting van Overvecht (alternatief 2 wel in hogere mate dan alternatief 1).
Vertraagd Overvecht	Vertraagd Overvecht is het enige stadsprofiel waarvan kan worden gesteld dat het verwachte doelbereik laag is. De luchtkwaliteit neemt in Overvecht in beide alternatieven af. Ook neemt de hinder van geluid naar verwachting toe (in alternatief 1 meer dan in alternatief 2). Over de geleidelijkheid van de ontwikkeling van de wijk is onvoldoende te zeggen op basis van de uitgangspunten en informatie voor de onderzoeksalternatieven.

10 Reflectie op de ontwerp-omgevingsvisie

In dit planMER zijn twee onderzoeksalternatieven beoordeeld op hun milieueffect (hoofdstuk 5), zijn mitigerende maatregelen omschreven voor het voorkomen of verminderen van eventuele negatieve effecten (hoofdstuk 6) en is het doelbereik van de onderzoeksalternatieven geanalyseerd (hoofdstuk 7). Nadat deze beoordeling van de onderzoeksalternatieven is uitgevoerd, is door het team van PosadMaxwan en de gemeente Utrecht een ontwerp-omgevingsvisie opgesteld. Om ook de effecten en het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie in beeld te brengen is een reflectie op dit document opgesteld. Dit hoofdstuk staat allereerst stil bij de belangrijkste verschillen tussen de onderzoeksalternatieven en de ontwerp-omgevingsvisie. Hierbij is met name aandacht voor het verschil met onderzoeksalternatief 1, waar de ontwerp-omgevingsvisie het meest op lijkt. Ten tweede volgt een gevoeligheidsanalyse van het eventuele verschil in milieueffecten tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Ten slotte wordt het doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie beoordeeld.

10.1 Verschillen onderzoeksalternatieven en ontwerp-omgevingsvisie



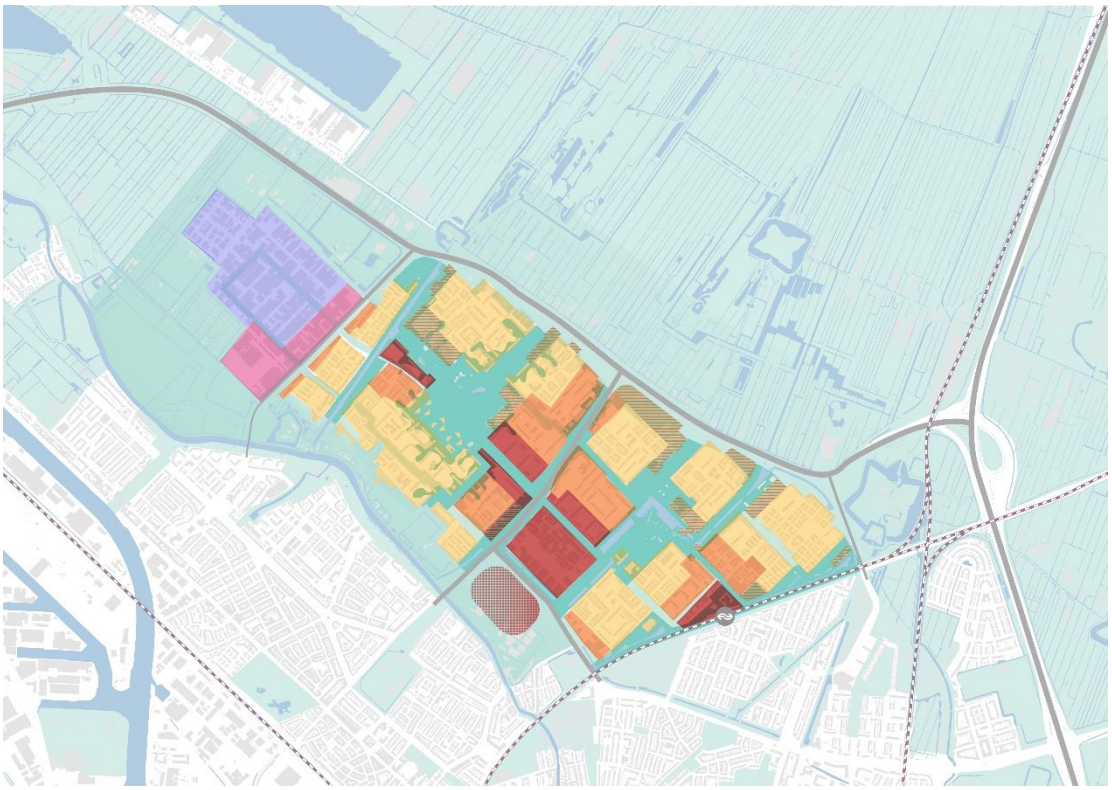
Figuur 10.1 Omgevingsvisiekaart (bron: ontwerp-omgevingsvisie Overvecht 2040)

Op bovenstaande kaart is het eindbeeld van de omgevingsvisie van Overvecht in 2040 te zien. De kaart is een combinatie van de kaartbeelden voor groen, mobiliteit, voorzieningen en verdichtingen. Belangrijk om hierbij op te merken is dat het aantal te realiseren woningen en

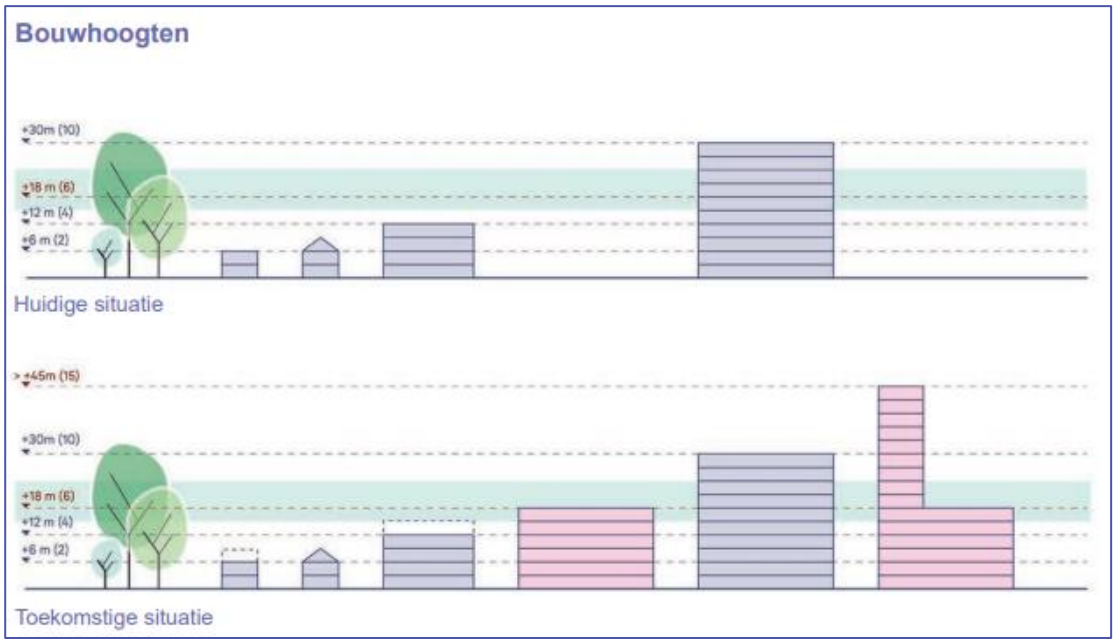
arbeidsplaatsen in de ontwerp-omgevingsvisie lager is dan is onderzocht in de onderzoeksalternatieven in dit planMER. In plaats van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen in de onderzoeksalternatieven gaat de ontwerp-omgevingsvisie uit van de realisatie van 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen.

10.1.1 Verdichting

In de ontwerp-omgevingsvisie is gekozen voor een verdichtingsstrategie die het meest lijkt op die van onderzoeksalternatief 1. In de ontwerp-omgevingsvisie is de hoogste bebouwingsdichtheid te vinden rond de Carnegiedreef en de Zamenhofdreef, de straten waar ook de HOV-verbinding overheen loopt. Daarnaast zullen ook de Einsteindreef en de Brailledreef een hoge bebouwingsdichtheid hebben, zoals te zien is in figuur 9.2. Ook bij het treinstation Utrecht Overvecht wordt in hoge dichtheid gebouwd. Naarmate men meer naar de randen van Overvecht beweegt neemt de bebouwingsdichtheid af: via stedelijke overgangszones komt men in Overvechtse buurten met lagere bebouwingsdichtheden. Het leidt tot het stedenbouwkundig profiel dat in afbeelding 9.7 te zien is.



Figuur 10.2 Verdichtingskaart ontwerp-omgevingsvisie



Figuur 10.3 Stedenbouwkundig profiel ontwerp-omgevingsvisie

De verdichting op de Einsteindreef, waar wordt gebouwd in de bestaande hoofdgroenstructuur, heeft naar verwachting een negatief effect in het kader van geluid en luchtkwaliteit. Ondanks dat het profiel van Einsteindreef mogelijk van 2x2-rijbanen naar 2x1-rijbaan gaat, woont men straks dicht op een drukke weg. Zoals in de aanbevelingen zal worden benoemd (hoofdstuk 10), is het belangrijk hier bij de verdere uitwerking van de omgevingsvisie rekening mee te houden.

10.1.2 Groen

De meest opvallende keuzes die te zien zijn in de onderstaande groenkaart zijn het groen in Bedrijvengebied Overvecht, in winkelcentrum Overvecht en de ontwikkellocatie binnen de hoofdgroenstructuur op de Einsteindreef. Naast deze groenkaart zijn in de ontwerp-omgevingsvisie de groentypologieën voor Overvecht benoemd. Niet op de kaart, maar wel een belangrijke keuze in de ontwerp-omgevingsvisie, is het autovrij maken van de grote parken in Overvecht.



Figuur 10.4 Groenkaart ontwerp-omgevingsvisie

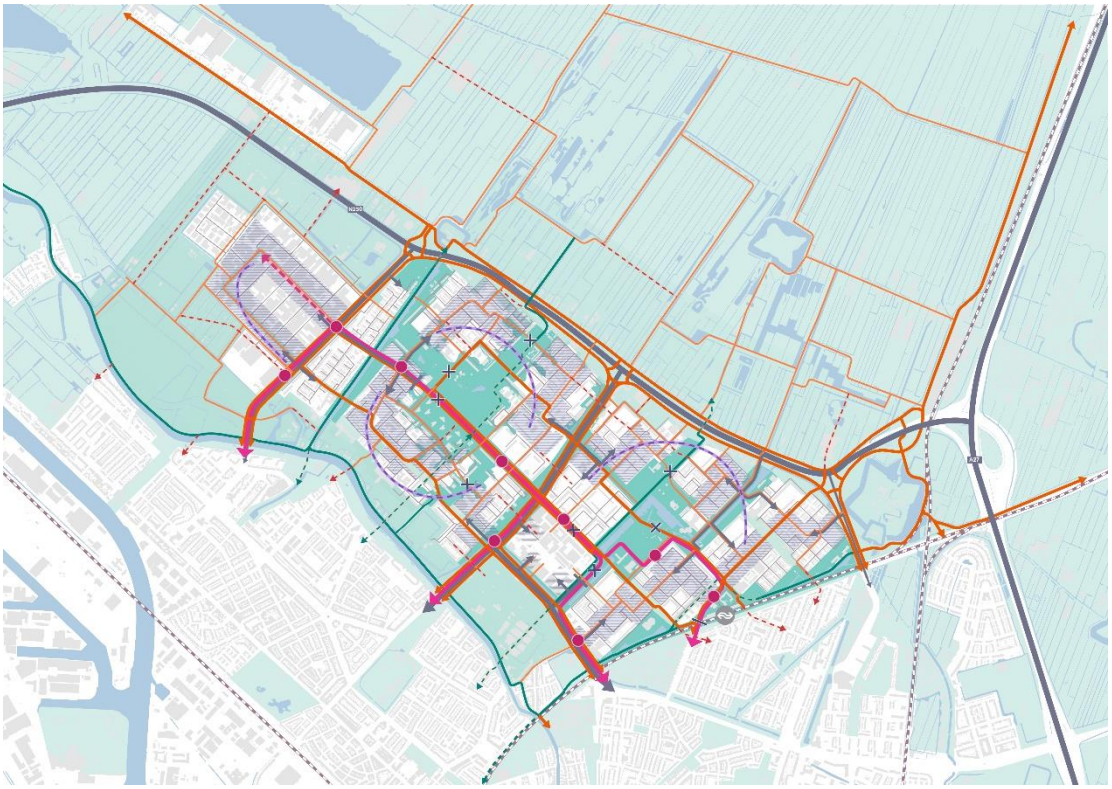
Bedrijvengebied Overvecht, nu een versteend gebied met beperkt ruimte voor groen, wordt met de omgevingsvisie vergroend met een raamwerk van groene voegen en buurtgroen. Daarnaast worden groene verblijfsplekken (maximaal 5.000 m²) aangelegd op plekken die momenteel voor maaiveldparkeren fungeren aan de (van west naar oost) Sint Laurensdreef, Californiëdreef en Nevadadreef. Omdat de gronden in Bedrijvengebied Overvecht niet van de gemeente Utrecht zijn, zal nauw samengewerkt moeten worden met ondernemers om de plannen tot stand te doen komen. In winkelcentrum Overvecht vindt een vergelijkbare transformatie plaats. Hier is in de huidige situatie beperkt groen aanwezig. In de toekomst moet hier niet enkel aan de randen, maar verspreid binnen het winkelcentrum ruimte zijn voor buurtgroen. Ook is op de kaart te zien dat de hoofdgroenstructuur en parken vanuit veel buurten via buurt- en wijkgroen te bereiken zijn. Zo wordt het voor bewoners makkelijker om vanuit hun woning een rondje te wandelen door het groen.

Op de Einsteindreef, grenzend aan winkelcentrum Overvecht Centrum, worden woningen gebouwd in de huidige hoofdgroenstructuur. De motivatie hierbij is dat een significante kwaliteitsverbetering kan worden gerealiseerd voor de omgeving van het winkelcentrum. Het Centrum en de omliggende woonbuurten groeien zo naar elkaar toe, zodat alle buurten rondom de weg samen het hart van de wijk vormen. Deze bebouwing gaat ten koste van een deel van het groen langs de Einsteindreef. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt echter een brede groene zone langs de weg behouden om de doorgaande groenverbinding in stand te houden.

Daarnaast wordt gebouwd in de groene hoven op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen: hier gaat groene ruimte verloren voor verdichting. Dit heeft een negatief effect op aanwezige fauna in deze nu groene gebieden. Dit verlies aan groene ruimte komt elders in de wijk wel terug. Tevens liggen de gebieden in kwestie dicht in de buurt van groengebieden in de wijk. In het kader van het thema gezondheid (met daarin de indicatoren sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie) is het verwachte effect daarom beperkt.

10.1.3 Mobiliteit

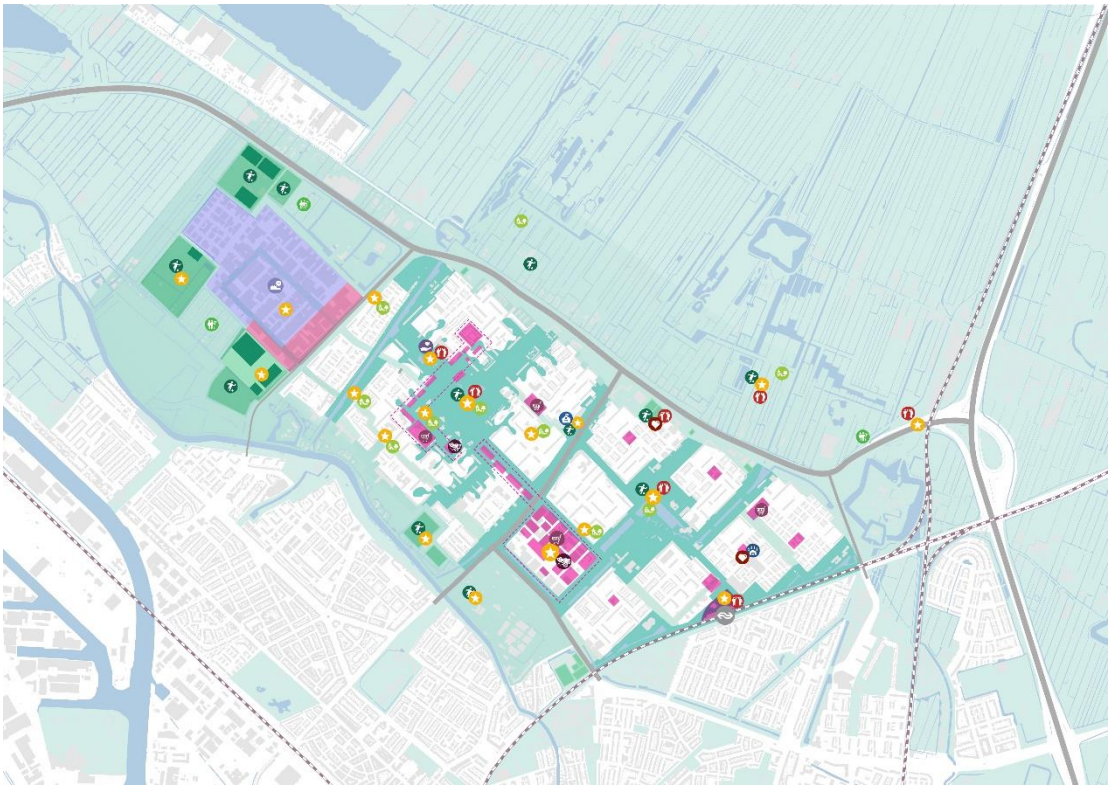
In de mobiliteitskaart, in de omgevingsvisie *Overvecht 2040 Veilig en verbonden*, is duidelijk de keuze voor een HOV-verbinding door het centrum van de wijk te zien: in lijn met onderzoeksalternatief 1. Hierbij verdwijnt het buurtgerichte OV niet: in Overvecht-Zuid, Overvecht-Noord en Bedrijvengebied Overvecht wordt gekeken wat de beste routes zijn voor aanvullend buurtgericht OV. Tevens is op de kaart te zien waar in de wijk autoroutes afgesloten worden. Doel hiervan is om autoverkeer zo lang mogelijk via de Zuilense Ring/NRU te laten rijden en alleen voor het laatste stuk door de stad te laten rijden. Hiermee worden de buurten rustiger en veiliger. Iedere buurt blijft met de auto bereikbaar, maar niet altijd meer via de kortste route. Deze ‘knips’ worden niet tegelijkertijd, maar gefaseerd uitgevoerd. De meest opvallende ‘knips’ zijn die op de Carnegiedreef, Zamenhofdreef en de Moezeldreef die door park de Watertoren loopt. Ten slotte zijn in de kaart op concrete plekken nieuwe fiets- en wandelroutes en zoekgebieden voor parkeer- en mobiliteitshubs te zien. De gewenste fiets- en wandelroutes zijn met name aan de randen van de wijk te zien. De parkeer- en mobiliteitshubs zijn nog niet heel concreet ingetekend. Deze liggen met name tussen bestaande wegen en liggen veelal niet aan parken of andere groenvoorzieningen.



Figuur 10.5 Mobiliteitskaart ontwerp-omgevingsvisie

10.1.4 Voorzieningen

Op de voorzieningenkaart is te zien dat voorzieningen, hoewel met name geclusterd rond gebieden met hoge bebouwingsdichtheden, ook verspreid in de buurten voorkomen op plekken die niet stevig verdicht gaan worden. Zo is in bijna elke buurt wel een voorzieningencluster te vinden.



Figuur 10.6 Voorzieningenkaart ontwerp-omgevingsvisie

10.2 Gevoeligheidsanalyse ontwerp-omgevingsvisie

Om een beeld te krijgen van het effect van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. Er is niet aanvullend gerekend aan de indicatoren verkeer, geluid, luchtkwaliteit en stikstofdepositie voor de ontwerp-omgevingsvisie zoals voor de onderzoeksalternatieven is gedaan.

Zoals al benoemd, lijkt de ontwerp-omgevingsvisie meer op onderzoeksalternatief 1 dan onderzoeksalternatief 2. Om die reden lijkt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie ook meer op de beoordeling van de milieueffecten van onderzoeksalternatief 1. In deze paragraaf wordt stilgestaan bij indicatoren waar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie afwijkt van de effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 en waar deze overeenkomen.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting af van onderzoeksalternatief 1:

- Natuur: In de ontwerp-omgevingsvisie wordt duidelijk aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden gepland. Dit biedt meer kansen voor flora en fauna, omdat er meer parken en landschappelijke verbindingen worden gerealiseerd. Deze uitlopers van groen zorgen voor een toename van de mogelijkheden voor de groei en het voortbewegen van

planten en dieren. Dit, in combinatie met het gegeven dat 2.000 woningen minder worden gerealiseerd in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, zorgt ervoor dat naar verwachting een minder negatief effect optreedt. Door minder verkeersbewegingen zal ook leiden tot een lagere stikstofdepositie dan bij onderzoeksalternatief 1. Dit betekent niet dat een neutraal effect wordt verwacht voor natuur. De impact van 5.000 woningen en extra arbeidsplaatsen op beschermde soorten en biodiversiteit is hiervoor simpelweg te groot.

Voor de volgende indicatoren wijkt de ontwerp-omgevingsvisie naar verwachting niet of zeer beperkt af van onderzoeksalternatief 1:

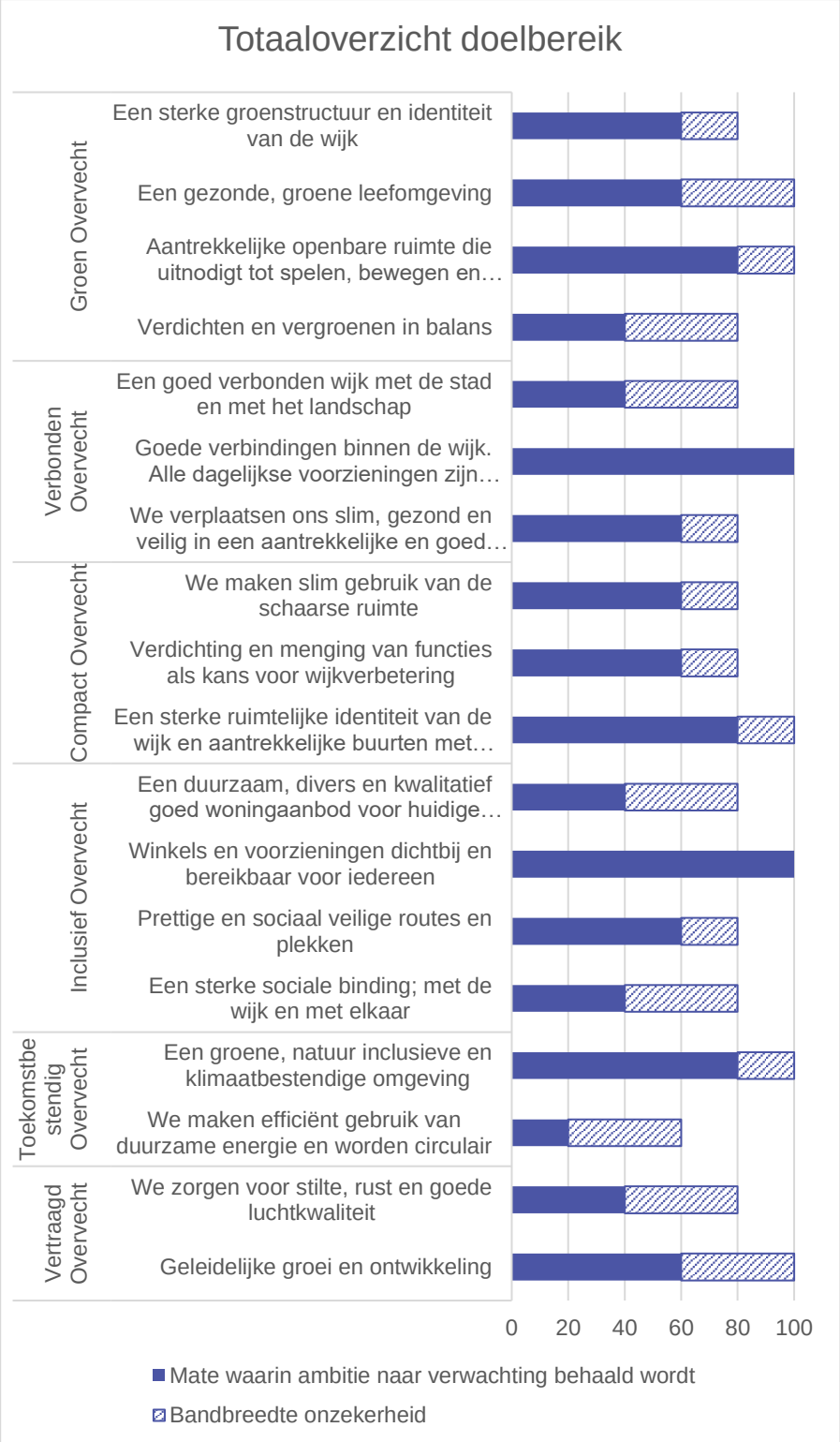
- Verkeer: De effectbeoordeling van onderzoeksalternatief 1 gaat uit van 7.000 woningen en 4.200 arbeidsplaatsen. In de ontwerp-omgevingsvisie worden deze aantallen afgeschaald tot 5.000 woningen en minimaal 3.000 arbeidsplaatsen. De grootste afname van woningen zit bij Bedrijvengebied Overvecht, waar in de ontwerp-omgevingsvisie geen woningen komen in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1. De effecten op verkeer in de wijk in de ontwerp-omgevingsvisie zijn veelal iets minder negatief door de afname van 2.000 woningen en 700 arbeidsplaatsen. De oversteekbaarheid van de brede dreven verbetert mogelijk wel. Qua verkeersintensiteiten zijn de grootste afnames te verwachten op de Franciscusdreef, aangezien er bij het Bedrijvengebied Overvecht geen woningen komen in de ontwerp-omgevingsvisie (in tegenstelling tot onderzoeksalternatief 1). Echter, aangezien de kruispuntbelasting in de autonome situatie gelijk is aan onderzoeksalternatief 1 zal dit niet veel veranderen. In de rest van Overvecht zullen de effecten als gevolg van het mindere aantal nieuwe woningen en arbeidsplaatsen ten opzichte van onderzoeksalternatief 1 ook beperkt zijn. Dit neemt naar verwachting onvoldoende af om tot een andere beoordeling te komen dan is gegeven voor onderzoeksalternatief 1.
- Geluid: Ook voor geluid verschilt het effect van de ontwerp-omgevingsvisie weinig van het effect van onderzoeksalternatief 1. Het verkeer neemt mogelijk iets af doordat er in de ontwerp-omgevingsvisie minder woningen en arbeidsplaatsen komen in vergelijking met onderzoeksalternatief 1, maar deze woningen worden nog steeds met name in de buurt van potentiële hinderbronnen als het spoor en de hulpwarmtecentrale gebouwd.
- Luchtkwaliteit: Ondanks dat er minder verkeer is in Overvecht in de ontwerp-omgevingsvisie dan in onderzoeksalternatief 1, neemt het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie nog steeds sterk toe. Het verschil tussen beide situaties is naar verwachting dus beperkt.
- Gezondheid: Voor gezondheid geldt dat de nadere uitwerking van groen en voorzieningen een beter beeld geeft waar bepaalde functies landen, maar niet in welke vorm. Om die reden is het niet mogelijk te constateren dat een verbetering optreedt ten opzichte van onderzoeksalternatief 1.
- Bodem en water: Voor bodem en water is naar verwachting weinig verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1. Dit komt doordat in de ontwerp-omgevingsvisie beperkt extra informatie wordt gegeven hoe met aspecten hiervan wordt omgegaan. Bestaand beleid is daarbij al bepalend.
- Klimaatadaptatie: Voor deze indicator geldt dezelfde conclusie als voor bodem en water. De ontwerp-omgevingsvisie volgt hier bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie maar

benoemt verder geen aanvullende plannen of kaders. Er is dus geen verschil te verwachten qua effecten in vergelijkt met onderzoeksalternatief 1.

- Omgevingsveiligheid: Voor omgevingsveiligheid geldt een soortgelijke conclusie als die van geluid. Er komen minder woningen in de wijk dan in onderzoeksalternatief 1, maar deze komen wel op plekken die mogelijk relatief meer potentiële risico's hebben. Er is zodoende geen verwacht verschil tussen de ontwerp-omgevingsvisie en onderzoeksalternatief 1.
- Archeologie en cultuurhistorie: In het kader van archeologie worden naar verwachting geen andere effecten verwacht. Ook voor cultuurhistorie is het verschil naar verwachting beperkt. De ontwerp-omgevingsvisie merkt een aantal keer de cultuurhistorische waarden van elementen in de wijk op, zoals de parken, ruimtelijke verschillen tussen zuid en noord en de UNESCO-status van de Waterlinie. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat hier zorgvuldig mee wordt omgegaan. Hoe dit precies wordt gedaan, wordt niet duidelijk. Om die reden wordt geen ander effect verwacht dan als beoordeeld voor onderzoeksalternatief 1.
- Ruimtelijke kwaliteit: De beoordeling voor ruimtelijke kwaliteit was in onderzoeksalternatief 1 goed en blijft naar verwachting goed in de ontwerp-omgevingsvisie. Hier treedt naar verwachting geen verschil op.
- Energie: Ook voor energie vindt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- Circulariteit: Voor circulariteit treedt naar verwachting geen ander effect op. Hier wordt bestaand beleid en de uitgangspuntennotitie gevolgd, zonder dat aanvullende plannen of kaders worden geschetst.
- CO2-uitstoot: In de ontwerp-omgevingsvisie worden minder woningen gebouwd dan in onderzoeksalternatief 1. Echter blijven nog steeds 5.000 woningen over, met als gevolg veel extra bewoners van de wijk. De CO2-uitstoot van al deze bewoners, maar ook de bouw van de woningen, zorgt er nog steeds voor dat een zeer negatief effect optreedt qua CO2-uitstoot. Voor CO2-uitstoot treedt naar verwachting geen ander effect op.

10.3 Doelbereik van de ontwerp-omgevingsvisie

Om het bereiken van de doelen van de ontwerp-omgevingsvisie te beoordelen, wordt in deze paragraaf gekeken naar de verwachte mate waarin de ambities uit de uitgangspuntennotitie zullen worden gerealiseerd. Het doelbereik is gevisualiseerd aan de hand van grafieken, waarmee in één oogopslag te zien is in hoeverre de ambities naar verwachting worden behaald en welke mate van onzekerheid daarbij komt kijken.



Figuur 10.7 Totaaloverzicht van de doelbereikgrafieken voor de zes ambitiethema's in de uitgangspuntennotitie (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

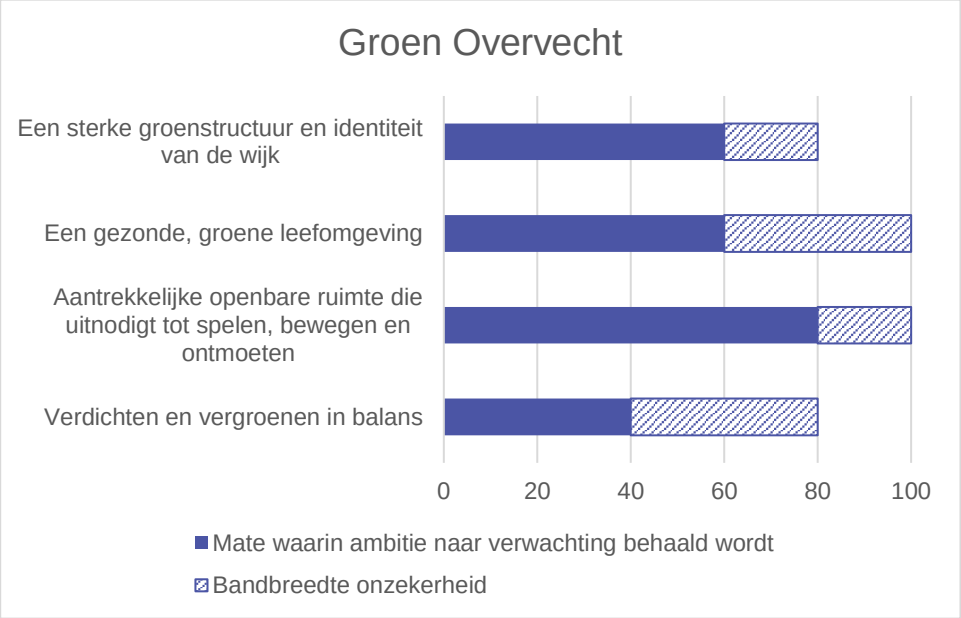
10.3.1 Groen Overvecht

Tabel 10.1 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Groen Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een sterke groenstructuur en identiteit van de wijk	Op basis van de groenkaart in de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat het groene karakter van Overvecht wordt behouden en lokaal wordt versterkt. Op verschillende plekken in de wijk wordt extra groen toegevoegd. Op de Einsteindreef wordt, ter hoogte van Overvecht Centrum, een deel van de hoofdgroenstructuur bebouwd. Ook wordt op de Winterboeidreef, Carnegiedreef, Ankaradreef en bij de Vechtse Banen gebouwd in buurtgroen. Dit kan zorgen voor een beperking van het doelbereik voor deze ambitie. De ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat het verloren groen hier gecompenseerd wordt, wat blijkt uit de totale hoeveelheid groen in de wijk in de omgevingsvisie wordt toegevoegd. Structuren worden ook versterkt, als zichtbaar op de Carnegiedreef en in Bedrijvengebied Overvecht. Daarnaast wordt water in Overvecht beter met elkaar verbonden. Dit geldt ook voor de groene gebieden aan weerszijden van de NRU. Hier worden nieuwe verbindingen gerealiseerd. Of hiermee ook een grotere biodiversiteit wordt gerealiseerd is nog de vraag, aangezien de verdichtingsopgave in de wijk verstorend werkt voor veel diersoorten.
Een gezonde, groene leefomgeving	In de uitgangspuntennotitie is opgenomen dat in de omgevingsvisie meer groen moet worden gerealiseerd. Zo moet het Noorderpark met 22 hectare groeien, Natuurgebied Zuilen met 25 hectare, de groenblauwe routes met 10 hectare en buurt- en wijkgroen met 23 hectare. Dit betreft een totale groenopgave van 80 hectare. Om te weten of voldaan wordt aan deze groenopgave zijn berekeningen uitgevoerd in verschillende vergroeningsscenario's (minimaal, gemiddeld, maximaal). In de scenario's is gerekend aan minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. De ontwerp-omgevingsvisie gaat uit van een gemiddeld vergroeningsscenario waarin 74,5 hectare groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de groenopgave verregaand, maar niet geheel wordt gehaald. Daarbij speelt een stevige mate van

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzekerheid in hoeverre de groenopgave wordt gehaald. De vergroeningskansen hangen sterk samen met het aantal parkeerplaatsen op straat. Bij het weghalen van 25% van de parkeerplaatsen kan 6,6 ha groen gerealiseerd worden, bij 50% 10,6 ha en bij 75-100% 14,6 ha (zie verder bijlage 11: Landschap groenberekening, Felixx).
Aantrekkelijke openbare ruimte die uitnodigt tot spelen, bewegen en ontmoeten	In Overvecht komt met de omgevingsvisie meer ruimte om te spelen, want er is meer groen en de straten worden verblijfsvriendelijker. Hiervoor wordt verspreid door de wijk ruimte gemaakt. Omdat geen concrete locaties worden aangewezen voor specifieke speelfuncties kan niet worden aangetoond dat de afstanden van recreatiemogelijkheden altijd passend zijn. Door de versterking en toename van het groen in de wijk wordt Overvecht geschikter voor een ommetje door de wijk. De aanwijzing van verschillende locaties voor sport zorgt ervoor dat Overvecht met de omgevingsvisie naar verwachting een gunstige bijdrage kan leveren aan de stedelijke sportopgave.
Verdichten en vergroenen in balans	In de ontwerp-omgevingsvisie komt niet terug dat voor elke nieuwe woning een boom wordt geplant. Of deze deelambitie bereikt wordt is dus nog de vraag. Wel is met de keuzes in de ontwerp-omgevingsvisie te stellen dat Overvecht op zoveel mogelijk plekken gaat vergroenen. Een goed voorbeeld hiervan is Bedrijvengebied Overvecht. Hier wordt stevig vergroend ten opzichte van de huidige situatie. Wel dient hier nog samenwerking te worden gezocht met de ondernemers, omdat de gemeente hier geen eigenaar is van de grond. Het is de vraag of deze ondernemers parkeerplaatsen willen vervangen voor groen. Overigens staat een groot deel van de parkeerplaats bij kunstijsbaan De Vechtsebanen al op de Actualisatiekaart Groenstructuur Visie 2030 van de gemeente als Stedelijke groenstructuur getekend en is dit in werkelijke situatie (begin 2024) nog een verharde parkeerplaats. In de uitgangspuntennotitie is de ambitie uitgesproken niet te bouwen in de hoofdgroenstructuur. Dit gebeurt echter wel. Hiervoor wordt in de ontwerp-omgevingsvisie echter voldoende kwalitatief groen op

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	andere plekken gerealiseerd in de vorm van groenblauwe structuren.



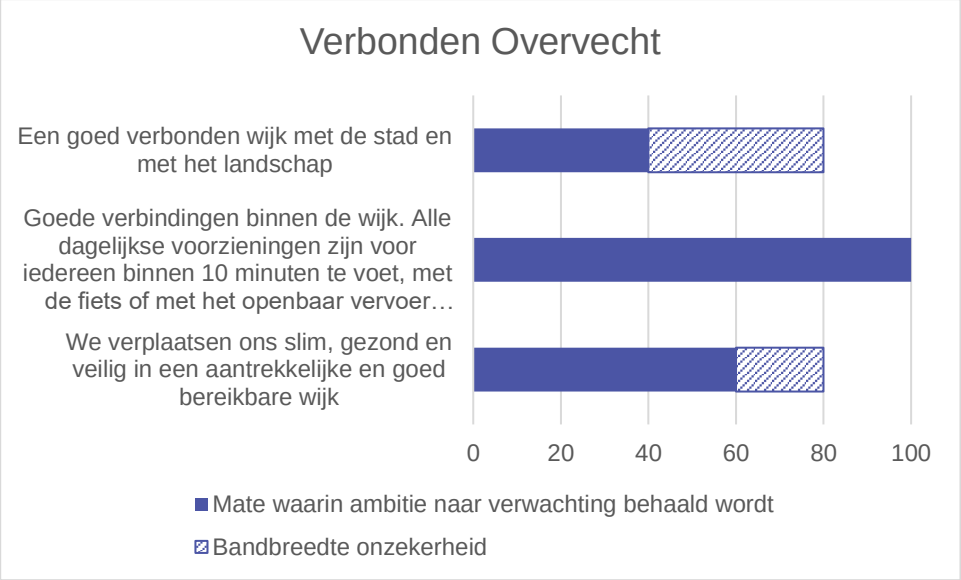
Figuur 10.8 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Groen Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.2 Verbonden Overvecht

Tabel 10.2 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Verbonden Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een goed verbonden wijk met de stad en met het landschap	In de uitgangspuntennotitie staat dat de wijk goed verbonden moet zijn met Lage Weide, Leidsche Rijn, Utrecht CS en Utrecht Science Park. In de ontwerp-omgevingsvisie worden nieuwe routes over het spoor, de NRU en de Vecht voorzien en er is gekozen voor een centrale HOV-as. Met de ontwerp-omgevingsvisie wordt het echter niet duidelijk of dit ook echt tot goede verbinding leidt met de genoemde delen van de stad zoals in de uitgangspuntennotitie staan. Ook de landschappelijke structuren vanuit het Noorderpark lopen redelijk goed door de wijk tot aan de Vecht. De ontwerp-omgevingsvisie draagt bij aan het halen van deze ambitie, maar er is een redelijke grote onzekerheid in welke mate dit zal gebeuren.

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Goede verbindingen binnen de wijk. Alle dagelijkse voorzieningen zijn voor iedereen binnen 10 minuten te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar.	De ontwerp-omgevingsvisie geeft een idee waar voorzieningen worden behouden en gerealiseerd. Op basis van de voorzieningenkaart kan worden gesteld dat voorzieningen goed bereikbaar zijn voor alle buurten in Overvecht. Zo blijven in de ontwerp-omgevingsvisie de dagelijkse voorzieningen op loopafstand bereikbaar (“10-minuten-stad”). Ook worden enkele barrières in de wijk met de ontwerp-omgevingsvisie verminderd of mogelijk zelfs opgeheven. Een voorbeeld hiervan is het omvormen van de Brailledreef en Einsteindreef als stadsboulevard. Een van de uitgangspunten daarbij is dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd.
We verplaatsen ons slim, gezond en veilig in een aantrekkelijke en goed bereikbare wijk	Op basis van de ontwerp-omgevingsvisie kan worden gesteld dat lopen, fietsen en openbaar vervoer prioriteit krijgen boven de auto. Deze modaliteiten groeien ook sterk in onderzoeksalternatief 1, die het meest op de ontwerp-omgevingsvisie lijkt. Buurtstraten worden onder de omgevingsvisie heringericht en de maximumsnelheid wordt hier verlaagd naar 15 kilometer per uur. Ook wordt betaald parkeren ingevoerd en wordt het aantal parkeerplaatsen verminderd. Desondanks blijft het autogebruik nog relatief hoog als de modal split van onderzoeksalternatief 1 voor de ontwerp-omgevingsvisie als referentie wordt genomen. Over elektrisch laden worden in de ontwerp-omgevingsvisie geen uitspraken gedaan. Om te zorgen voor voldoende laadpalen heeft Gemeente Utrecht echter al beleid voor de hele gemeente met het Strategisch plan laadinfrastructuur en de uitwerking daarvan in het Plan laadinfrastructuur Utrecht 2030.



Figuur 10.9 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Verbonden Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

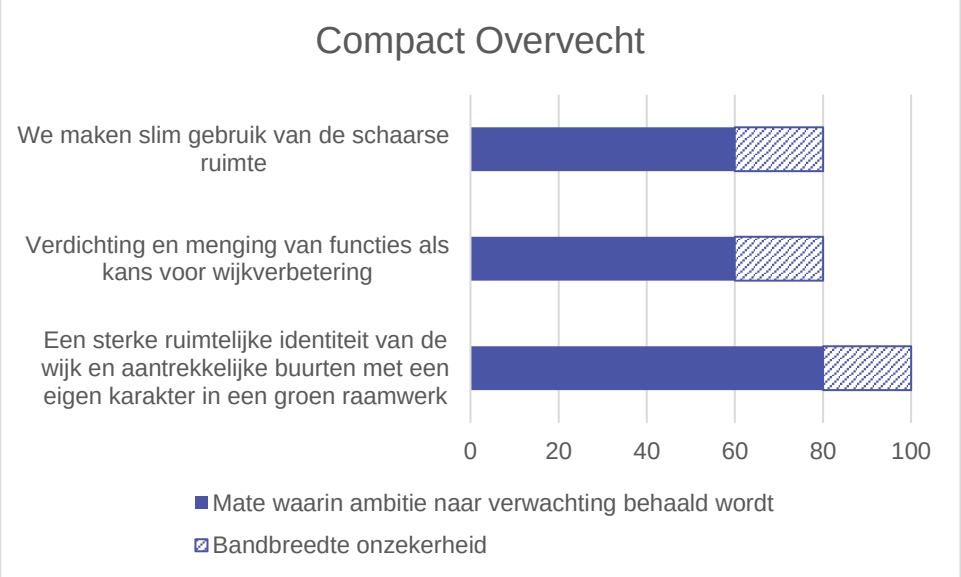
10.3.3 Compact Overvecht

Tabel 10.3 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Compact Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We maken slim gebruik van de schaarse ruimte	Door middel van verdichten op strategische locaties, het optoppen van bestaande woningen en appartementencomplexen en functiemenging wordt gehoor gegeven aan de ambitie om slim met schaarse ruimte om te gaan, en zoveel mogelijk ruimte te reserveren voor groen. Over ondergrondse ordening zijn in de ontwerp-omgevingsvisie geen plannen of kaders opgenomen. Dit is echter al beschreven in het bestaand beleid in Visie Water & Riolering (2002). Het gebruik van leegstaande (kantoor)gebouwen wordt ook niet benoemd. Ditzelfde geldt voor het gebruik van gevels voor energieopwekking. Het gebruik van garageboxen, in de ontwerp-omgevingsvisie onder de noemer van gesloten plinten, wordt wel toegelicht. Ook wordt voor bepaalde nieuwe gebouwen, zoals de nieuwe VO-school, benoemd hoe deze multifunctioneel worden ingezet.
Verdichting en menging van functies als kans voor wijkverbetering	Met 5.000 nieuwe woningen in Overvecht onder de ontwerp-omgevingsvisie wordt de wijk stevig verdicht. Bestaande, gesloten plinten worden nieuw leven

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	ingeblazen door ruimte te creëren voor wonen, werken en diverse voorzieningen zoals detailhandel en horeca. Wonen en werken is in de ontwerp-omgevingsvisie in balans. Naast de 5.000 woningen moeten er minimaal 3.000 extra arbeidsplaatsen in de wijk komen. Het doelbereik op geur, stof en geluidhinder is minder goed. Zo zijn woningen ingetekend naast de RWZI, het spoor en de HWC in Overvecht Centrum. Dit betreffen drie potentiële hinderbronnen. Ook woningen aan drukke wegen (Einsteindreef en Zamenhofdreef) kunnen hinder ondervinden aan stof en geluidhinder van voertuigen.
Een sterke ruimtelijke identiteit van de wijk en aantrekkelijke buurten met een eigen karakter in een groen raamwerk	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt herhaaldelijk aandacht besteed aan zowel de cultuurhistorische waarden in Overvecht. Ook wordt stilgestaan bij het aanwezige UNESCO werelderfgoed. Nieuwe functies dienen te passen bij de cultuurhistorische waarden, waardoor deze niet extra onder druk komen te staan. Wel is het Noorderpark nog genoemd als zoekgebied voor windenergie. Dit is minder concreet dan focusgebieden, zoals deze in de RES worden genoemd, maar laat zien dat er nog wel rekening dient te worden gehouden met een mogelijk conflicterende functie. Andere mogelijkheden voor het Noorderpark zoals sportvoorzieningen moeten nog onderzocht worden. De ontwerp-omgevingsvisie benoemt dat bij ontwikkelingen in het Noorderpark de waarden van het UNESCO Werelderfgoed niet aangetast moeten aantasten. Er wordt verder in de ontwerp-omgevingsvisie benoemd dat deze waarden gekoesterd en versterkt worden, maar niet toegelicht hoe. Door per buurt gedetailleerder in te gaan op de voorziene ontwikkelingen onder de omgevingsvisie ontstaat een duidelijk beeld waarmee het bestaande herkenbare karakter van de buurten behouden blijft. Hoe diversiteit en herkenbaarheid tussen de parken in Overvecht wordt geborgd wordt niet benoemd, waardoor het doelbereik hier beperkter is. De plannen voor Bedrijvengebied Overvecht maakt het wel kansrijk dat de ambities uit de uitgangspuntennotitie worden behaald. De ambitie is dat Bedrijvengebied Overvecht aantrekkelijker en duurzamer wordt en verdicht. Dit

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	wordt in de ontwerp-omgevingsvisie met een speciale kaart voor het gebied toegelicht. De gemeente wil hier bestaande bedrijven clusteren in minder gebouwen, gedeelde parkeervoorzieningen realiseren, meer groen en voorzieningen toevoegen.



Figuur 10.10 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Compact Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

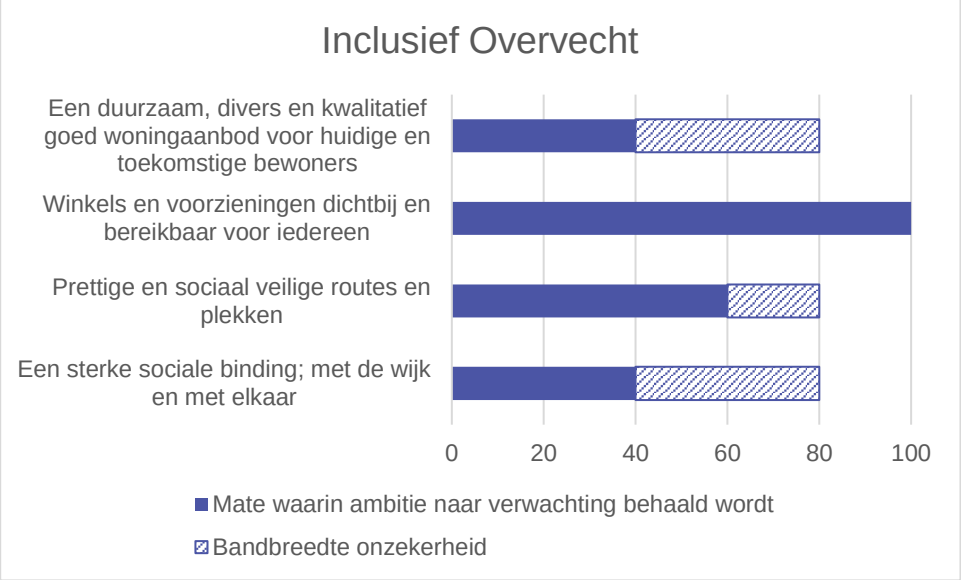
10.3.4 Inclusief Overvecht

Tabel 10.4 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Inclusief Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een duurzaam, divers en kwalitatief goed woningaanbod voor huidige en toekomstige bewoners	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat de bij te bouwen woningen met name middeldure huur en koop zal zijn. Op die manier neemt de diversiteit in de wijk toe, maar blijft het aanbod sociale huur in Overvecht gelijk. Ook wordt gebouwd aan gemeenschappen door ruimtes te reserveren voor collectieve voorzieningen en geen anonieme woningtoegangen te realiseren. Daarnaast worden er in de wijk specifieke woonvormen voor bepaalde doelgroepen ontwikkeld, zoals wooncoöperaties. Desondanks is er onzekerheid in welke mate dit doel wordt gehaald. Dit wijk zal immers gefaseerd worden ontwikkeld en het aanbod en de type woningen zijn

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onder meer afhankelijk van ontwikkelingen rond bouwtempo, fluctuaties in grondstofprijzen, rentestanden en stikstofproblematiek.
Winkels en voorzieningen dichtbij en bereikbaar voor iedereen	In de ontwerp-omgevingsvisie worden winkels en voorzieningen voor onderwijs, zorg, cultuur, welzijn, sport en vrije tijd zijn verspreid over de wijk. Met name waar woningen bijkomen wordt ook ruimte gereserveerd voor voorzieningen. Dit gebeurt met name in het centrum van de wijk, rond de Carnegiedreef en Winkelcentrum Overvecht. Dit wordt hiermee het kloppend hart van de wijk, zonder dat belangrijke maatschappelijke voorzieningen in de buurten verloren gaan.
Prettige en sociaal veilige routes en plekken	Met de plannen in de ontwerp-omgevingsvisie is het aannemelijk dat de sociale veiligheid in de wijk toeneemt, waarmee de ambitie in de uitgangspuntennotitie wordt behaald. Zo wordt gewerkt aan de herkenbaarheid van routes en meer functiemenging, zodat op verschillende momenten van de dag meer ‘ogen op straat’ zijn. Hierbij moet worden opgemerkt dat de beleefde sociale veiligheid in Overvecht in de referentiesituatie erg laag is. De menselijke maat wordt behouden door de grote verdichtingslocaties langs wegen met brede straatprofielen te realiseren, zoals op de Carnegiedreef. Doordat hier ook een knip in de autostructuur komt neemt de verblijfskwaliteit en leefbaarheid hier ook toe.
Een sterke sociale binding; met de wijk en met elkaar	Door ontmoetingsplaatsen te realiseren in de openbare ruimte, waarbij met name aandacht is voor de parken en het buurtgroen, is de kans dat de sociale binding tussen bewoners en de wijk toeneemt. Een voorbeeld zijn de plannen voor park de Gagel. Zo veranderen in het park de bestaande sport- en spelvoorzieningen tot kwalitatief hoogwaardige plekken. Hierbij wordt rekening gehouden met de wensen van verschillende leeftijdsgroepen (0-8 jaar, 8-12 jaar en volwassenen). Deze plekken dragen zo bij aan de gemeenschapszin en stimuleren ontmoeting. Ook het buurtgroen, waar zelfbeheer en samen ontwerpen als mogelijkheden voor betrokken bewoners wordt geopperd, dragen bij aan binding met de wijk. Desondanks is het erg

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	onzeker hoe de sociale binding met de wijk en met elkaar uit zal pakken. Dit is sterk afhankelijk van sociaal-maatschappelijk en sociaal-economische factoren waar je met een omgevingsvisie geen invloed op hebt.



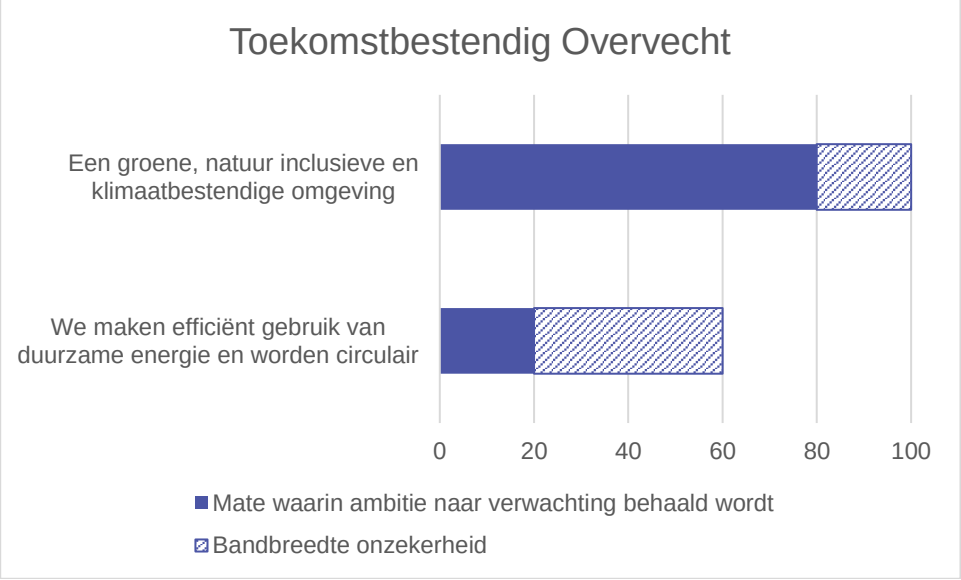
Figuur 10.11 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Inclusief Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.5 Toekomstbestendig Overvecht

Tabel 10.5 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Toekomstbestendig Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
Een groene, natuur inclusieve en klimaatbestendige omgeving	In de ontwerp-omgevingsvisie wordt benoemd dat versteende buurten in Overvecht worden vergroend. De vergroening van Overvecht wordt veel benoemd en duidt er op dat in de wijk in de toekomst meer water kan worden vastgehouden, waarmee droogtestress naar verwachting minder voorkomt. Ook neemt hittestress hierdoor naar verwachting af. Schade als gevolg van hevige neerslag wordt in de ontwerp-omgevingsvisie niet benoemd. De deelambitie in de uitgangspuntennotitie, om afvalwaterstromen te scheiden, komt in de ontwerp-omgevingsvisie aan bod onder circulariteit: bij het vervangen van het bestaande rioolsysteem wordt een gescheiden rioolsysteem

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	aangelegd. Dit draagt ook bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Overvecht.
We maken efficiënt gebruik van duurzame energie en worden circulair	De keuze voor een programma dat de nadruk legt op gebundelde verdichting zorgt voor uitdagingen op het gebied van duurzame energieopwekking. Zonnepanelen worden in de ontwerp-omgevingsvisie enkel op de daken voorzien, waar relatief beperkt dakoppervlak in de wijk aanwezig is. In het kader van energie dient bestaand beleid hier als stok achter de deur om doelstellingen voor energie te behalen. Wel benoemt de gemeente dat zij de ondergrondse ruimte voor infrastructuur moeten optimaliseren. Hoe dit wordt bereikt, wordt niet duidelijk. Het is daarnaast niet aannemelijk dat Overvecht volledig circulair wordt, de bouwopgave hiervoor is te groot om dit volledig met hergebruikt materiaal te realiseren. De aandacht voor een circulair Overvecht is gering in de ontwerp-omgevingsvisie. Wel is hiervoor bestaand beleid in de gemeente Utrecht. Ook is geheel circulair slopen en bouwen nog niet zo gangbaar in de huidige praktijk.



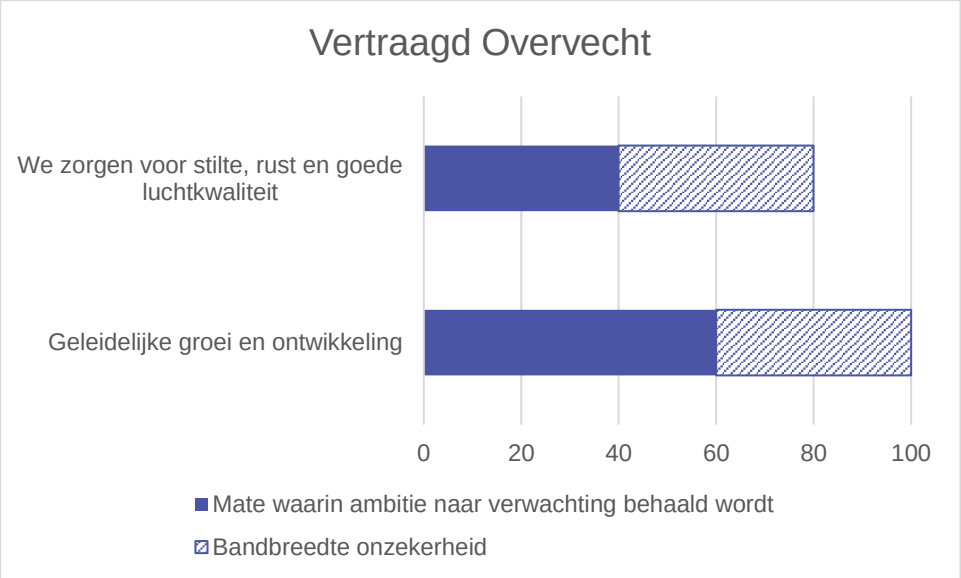
Figuur 10.12 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Toekomstbestendig Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

10.3.6 Vertraagd Overvecht

Tabel 10.6 Toelichting doelbereik ontwerp-omgevingsvisie op het ambitiethema Vertraagd Overvecht

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
We zorgen voor stilte, rust en goede luchtkwaliteit	Door de knips in de autostructuur die in de ontwerp-omgevingsvisie worden aangewezen neemt de overlast van autoverkeer naar verwachting op enkele locaties af. Ook het verlagen van de maximumsnelheid in de buurten draagt bij aan het doelbereik. Wel moet hier worden opgemerkt dat als gevolg van de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen de verkeersintensiteit op verschillende plekken in de wijk zal toenemen, met negatieve effecten in het kader van geluidoverlast en luchtkwaliteit. Ook al wordt de lucht in de autonome situatie schoner dan in de huidige situatie en voldoet het aan de normen, toch haalt het dan niet de WHO-advieswaarden. De luchtkwaliteit neemt af door een toename van verkeersintensiteiten door meer woningen – dit doel wordt dus niet bereikt. Daarnaast neemt de gecumuleerde geluidbelasting in de wijk toe, met name als gevolg van industrielawaai. Het doelbereik bij deze ambitie is dus vrij laag.
Geleidelijke groei en ontwikkeling	Bij de omgevingsvisie is een uitvoeringsstrategie opgesteld (in deel B van de omgevingsvisie). Met deze strategie wil de gemeente komen tot “een haalbare, realistische ontwikkeling naar het Overvecht van 2040. Deze ontwikkeling zal gefaseerd op natuurlijke momenten plaats vinden. Mensen zullen de wijk geleidelijk zien veranderen. Het is geen weg naar een vast einddoel maar een volgende levensfase van de wijk die voortdurend bewoond en gebruikt wordt. De uitvoeringsstrategie beschrijft de volgordelijkheid en de afhankelijkheid van de verschillende ontwikkelingen tussen nu en 2040.” In de uitvoeringsstrategie wordt ook het realistische beeld geschetst dat de realisatie van ambities en het tempo daarvan mede afhankelijk is van de beschikbare middelen. De uitvoeringsstrategie beschrijft wat er in een eerste ontwikkelfase gaat gebeuren en wat in fasen daarna pas komt en wat nog nader onderzocht moet worden. Ook wordt in de uitvoeringsstrategie benadrukt dat de omgevingsvisie de gewenste ontwikkelingen nog niet mogelijk maakt. Een omgevingsvisie bindt weliswaar de gemeente zelf, maar dit zal uitgewerkt moeten worden in bijvoorbeeld regels van een omgevingsplan waar ontwikkelaars,

Ambitie	Doelbereik ontwerp-omgevingsvisie
	woningcorporaties, ondernemers en bewoners wel aan gebonden zijn. In de Uitvoeringsstrategie bij de ontwerp-omgevingsvisie wordt het wijkakkoord Overvecht genoemd. Hierin staan langjarige samenwerkingsafspraken tussen gemeente, projectonwikkelaars, beleggers, woningcorporaties en twee bewonersorganisaties. Daarmee wordt nog niet goed duidelijk hoe bewoners zelf invulling kunnen geven aan plekken die (nog) niet ontwikkeld worden. Waar en wanneer ontwikkeld wordt is ook grotendeels afhankelijk van de wens van ontwikkelaars en woningcorporaties om in Overvecht aan de slag te gaan. De maatschappelijke trends die hier invloed op hebben (stikstofproblematiek, bouwtempo, hoge rentes, etc.) zorgen voor een onzekerheid van het doelbereik.



Figuur 10.13 Visualisering van het doelbereik voor de ambities binnen het thema Vertraagd Overvecht (0 = ambitie wordt niet behaald, 100 = ambitie wordt zeer waarschijnlijk behaald)

11 Aanbevelingen voor het vervolg

Naast mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen, zijn er ook aandachtspunten voor de verdere uitwerking van de omgevingsvisie Overvecht. Deze aanbevelingen zijn gesignaleerd binnen de thema's gezondheid, bodem en water, circulariteit, cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit.

Om forse verkeerstoenames op de ontsluitende routes van Overvecht te voorkomen is het voeren van extra scherp parkeerbeleid noodzakelijk (conform het 'slim parkeren' principe uit het mobiliteitsplan). Zorg voor een monitoring van de parkeerdruk op de plekken waar ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Zo kan er op basis van het resultaat van de monitoring bepaald kan worden hoeveel parkeerplaatsen er verwijderd kunnen worden en hoeveel groen er toegevoegd kan worden.

In het planMER is gezondheid beoordeeld aan de hand van sport en bewegen, groen in het gebied en sociale cohesie. Sociale cohesie is beoordeeld aan de hand van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen. Al deze indicatoren (plekken voor sport en beweging, openbaar groen en maatschappelijke voorzieningen) vervullen een belangrijke rol als ontmoetingsplaats in de wijk. In de ontwerp-omgevingsvisie wordt voor het eerst duidelijk waar deze voorzieningen moeten komen (en blijven) in Overvecht. Ontmoeten, dan wel onder mensen zijn, is belangrijk voor de mentale gezondheid en voorkomt eenzaamheid. Het is dus van belang dat ontmoetingsplaatsen, of dit nu buiten of binnen is, goed ontworpen worden. Een aanbeveling voor het vervolg is dat een inventarisatie van typen ontmoetingsplaatsen te maken en ontwerprandvoorwaarden te bepalen voor dergelijke plaatsen. Op die manier kan zo goed mogelijk gebruik gemaakt worden van ontmoetingsplaatsen in Overvecht.

Voor bodem en water worden verschillende aandachtspunten meegegeven om aspecten voor grondwater, waterkwaliteit en waterkwantiteit (in samenhang met klimaatadaptatie) te borgen bij ruimtelijke ontwikkelingen die plaatsvinden als concrete uitwerking van de omgevingsvisie. Met betrekking tot ondergrondse infrastructuur wordt ook aandacht voor het herschikken van de ondergrondse ruimte als aandachtspunt meegegeven, vanwege de ondergrondse ruimteclaim van riolering, elektriciteit, warmte, drinkwater en hemelwaterinfiltratie. Dit is reeds benoemd als mitigerende maatregel, maar geldt ook als ontwerprandvoorwaarde. Als derde aanbeveling wordt het vervangen van duikers voor open water meegegeven. Dit leidt tot een toename van de bergingscapaciteit in de wijk. Ten slotte kan in het poldergebied ten noorden van Overvecht (het Noorderpark, in de richting van polder Achttienhoven) ruimte worden gemaakt voor waterberging. Zo is er een kans de Klopvaart beter bevaarbaar te maken, hier ruimte te maken voor natuurvriendelijke oevers en het bovenstrooms vasthouden van water. De mogelijkheden hiervoor worden wel bepaald door de waarden van de Klopvaart en -dijk als onderdeel van het werelderfgoed en de Klopvaart als beschermd Rijksmonument (zie ook alinea hierna).

De forten in Overvecht, en een deel van het water, maken deel uit van de Hollandsche Waterlinie. Dit is UNESO werelderfgoed. Om vast te stellen dat als gevolg van ontwikkelingen onder de omgevingsvisie geen negatieve effecten plaatsvinden op dit erfgoed, kan het noodzakelijk zijn een Heritage Impact Assessment (HIA) uit te voeren. Voor de omgevingsvisie, dat een hoog abstractieniveau kent, is dit niet uitgevoerd: er is immers nog niet precies bekend wat waar ontwikkeld gaat worden. Het uitvoeren van een HIA is dus aanbevolen bij gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Daarnaast is het in het kader van cultuurhistorische waarden rekening te houden met niet alleen objecten en gebieden, maar ook met de bredere omgeving. Ontwikkelingen in de buurt van cultuurhistorisch waardevolle elementen kunnen veel impact hebben. Met name smalle stroken erfgoed, zoals de Klopvaart, zijn kwetsbaar voor ontwikkelingen in de nabijheid. Hierop moeten bij verdere uitwerking, en ten behoeve van vervolgbesluiten, de effecten inzichtelijk worden gemaakt.

Naast het natuurinclusief ontwerpen van nieuwe woningen om negatieve effecten als gevolg van de nieuwbouw te voorkomen op beschermde soorten, kan extra aandacht besteden worden aan het natuurinclusief inrichten van gebieden waar geen nieuwbouw komt. Dit kan de biodiversiteit in Overvecht mogelijk zelfs versterken.

Voor circulariteit is door de gemeente aangegeven dat, om de CO2-uitstoot van woningbouw te verminderen, gelet moet worden op de bouw hiervan. Doordat nieuwbouwwoningen inmiddels nagenoeg geen CO2-uitstoot meer kennen in de gebruiksfase doordat het aardgasvrij is, vindt dit effect met name plaats in de aanlegfase en de materialenkeuze. Om in de ontwikkeling richting CO2-arme woningbouw onderbouwde keuzes te kunnen maken, is vanuit het Lente Akkoord (Brancheverenigingen Bouwend Nederland, IVBN, WoningbouwersNL, Aedes en NEPROM, BZK en bestaande programma's op het gebied van circulair bouwen) de CO2-barometer ontwikkeld. Deze meet vanaf 2021 de gemiddelde uitstoot per vierkante meter door nieuwbouw van woningen. Uit de metingen blijkt dat de sector nog flinke stappen moet zetten. In de afgelopen jaren bedroeg de CO2-uitstoot van nieuwbouwwoningen tussen de 300 tot 400 kilogram per vierkante meter, afhankelijk van het woningtype. Om te voldoen aan de Paris Proof-norm van 200 kg/m² (opgesteld door Dutch Green Building Council) zal de sector wezenlijk anders moeten gaan bouwen. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op hoogwaardig hergebruik van sloopmateriaal en gebruik van biobased materialen. Hier kan aandacht aan worden besteed in de uitwerking van de omgevingsvisie. De gemeente Utrecht is overigens bezig met een nieuwe Visie Utrecht Circulair 2050. De visie is aan de gemeenteraad aangeboden en zij zal daar in 2024 over spreken.

Ten slotte is een aanbeveling voor ruimtelijke kwaliteit gesignaleerd. De grote woningbouwopgave in Overvecht heeft naar verwachting effect op de samenhang van de wijk. Om verdichting in goede banen te leiden en een nieuw evenwicht te vinden (tussen oud en nieuw, diversiteit en samenhang) pleit voor het opstellen van bijvoorbeeld een beeldregieplan. Met een beeldregieplan kunnen ontwerprandvoorwaarden worden opgesteld voor gebiedsontwikkelingen in Overvecht. Dit kan na afronding van de omgevingsvisie worden opgesteld om een beter kader te geven voor ontwikkelingen in Overvecht. Een voorbeeld van een beeldregieplan is dat van ParkZuid, blok 10, in Leidsche Rijn.

12 Leemten in kennis & monitoring en evaluatie

12.1 Leemten in kennis en informatie

Er zijn geen leemten in kennis geconstateerd die een goede effectbeoordeling of vergelijking tussen de alternatieven in de weg staan.

12.2 Aanzet voor monitoring en evaluatie

In dit planMER is onderzoek gedaan naar het effect van twee onderzoeksalternatieven ten opzichte van de referentiesituatie. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse gedaan naar het effect van de ontwerp-omgevingsvisie ten opzichte van de referentiesituatie en onderzoeksalternatief 1. Om op termijn het werkelijke effect van de omgevingsvisie te meten, is het van belang om te monitoren.

Door de ontwikkeling van Overvecht te monitoren is het mogelijk om te bepalen of een andere koers of maatregelen noodzakelijk zijn, wanneer meer of negatievere effecten optreden dan in het planMER zijn gesignaleerd. Om dit in beeld te brengen adviseert TAUW om na het vaststellen van de omgevingsvisie en planMER een monitoringsplan op te stellen. Voor Overvecht kan een monitoringsplan worden opgesteld. Het monitoringsplan bevat in dat geval:

- Een beschrijving van de context en de doelen van het monitoringsplan
- Een procesbeschrijving van het monitoringsprogramma, inclusief publicatiefrequentie van het monitoringsrapport en wijze waarop partijen naast de gemeente Utrecht worden betrokken
- Een set van objectief meetbare indicatoren, die voorzien in de informatie die nodig is voor evaluatie. De indicatoren kunnen gebaseerd worden op de indicatoren uit het beoordelingskader van dit planMER. Relevante indicatoren en bijbehorende parameters zijn daarbij onder meer verkeersafwikkeling (verschuiving van verkeer), kruispunten (doorstroming op kruispuntniveau), wijze van verplaatsing (de mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift), verkeersveiligheid, geluidhinder (merkbare toename van geluidsbelasting wegverkeer), stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden, groen in het gebied, indicatoren van klimaatadaptatie (hittestress, droogte, wateroverlast).
- Een beschrijving van de wijze waarop data wordt verzameld en de indicatoren worden opgebouwd
- Een nulmeting (als referentie)
- Een beschrijving van de wijze waarop op basis van de indicatoren en overige informatie geëvalueerd wordt of er sprake is van een aanleiding om bij te sturen
- De wijze waarop bijsturing plaats zal vinden indien daarvoor aanleiding is

Bijsturing kan plaatsvinden op twee manieren. Enerzijds kunnen regels voor betrokken partijen worden aangescherpt om de gestelde ambities te halen of meer of negatievere effecten te voorkomen. Anderzijds is het mogelijk om meer ruimte te geven aan betrokken partijen als de ambities ruimschoots behaald worden of negatieve effecten beperkt blijken.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 1 Beleids- en wettelijk kader voor de omgevingsvisie

Beleidskader	Relevantie
Europees	
Natura 2000 (Vogel- en Habitatrichtlijn)	Het doel van het Natura 2000-beleid is de instandhouding van belangrijke habitattypes en bedreigde diersoorten. Waar nodig dienen positieve maatregelen getroffen te worden om deze habitat en soorten te behouden en de bescherming te verbeteren. In het planMER wordt beoordeeld wat de effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de instandhoudingsdoelstellingen op Natura 2000 gebieden in de omgeving zijn, waaronder de Oostelijke Vechtplassen.
Nationaal	
Omgevingswet	De inwerkingtreding van de Omgevingswet is op dit moment voorzien op 1 januari 2024. De Omgevingswet bundelt 26 wetten op gebied van de fysieke leefomgeving met elkaar op het vlak van ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Hierbij gaat het om de balans tussen beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving met het oog op duurzame ontwikkeling. De Omgevingswet werkt door in vier algemene maatregelen van bestuur (AMvB's): het Omgevingsbesluit, het Besluit kwaliteit leefomgeving, het Besluit activiteiten leefomgeving en het Besluit bouwwerken leefomgeving.
Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	De NOVI komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2024 in werking treedt. In deze nieuwe aanpak wordt als uitgangspunt gesteld dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Op deze manier komt de gemeente Utrecht in gebieden tot betere en meer geïntegreerde keuzes.
Programma Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)	Het programma NOVEX is de programmatische uitwerking van de NOVI. De nationale overheid legt hierin, samen met de provincies, gemeenten en waterschappen, de ruimtelijke puzzel van Nederland, om zo tot een uitvoeringsagenda te komen voor de NOVI. In de NOVEX zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen: gebieden waar zoveel opgaven samenkomen, dat er een apart plan (ontwikkelperspectief) is opgesteld. Een van deze gebieden is Verstedelijkingsgebied Utrecht-Amersfoort. De woon- en werkopgave in dit gebied vraagt om aanzienlijke aanvullende maatregelen, waaronder bereikbaarheidsmaatregelen, maatregelen voor het laten meegroeien van groen en maatregelen om de waarden van UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies te borgen en versterken.
Wet natuurbescherming (Wnb)	De Wnb regelt de bescherming van natuurgebieden, bos en beschermde soorten in Nederland. De Wnb bevat daarom belangrijke randvoorwaarden voor dit project.
Wet milieubeheer (Wm)	De Wm is het wettelijke kader waarin de mer is vastgelegd, en bepaalt welk wettelijk gereedschap kan worden ingezet om het milieu te beschermen, zoals milieuplannen, vergunningen, algemene regels en handhaving.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Beleidskader	Relevantie
Provinciaal	
Omgevingsvisie Provincie Utrecht	In de Omgevingsvisie Provincie Utrecht wordt geschetst hoe de provincie er in 2050 uitziet. Er worden integrale afwegingen gemaakt tussen zeven thema's: toekomstbestendige natuur en landbouw, stad en land gezond, klimaatbestendig en water robuust, duurzame energie, vitale dorpen en steden, duurzaam, gezond en veilig bereikbaar, en levend landschap, erfgoed en cultuur.
Interim Omgevingsverordening Provincie Utrecht	De Omgevingsvisie komt juridisch tot uitdrukking in een Omgevingsverordening met regels voor de leefomgeving. Zo'n 20 verordeningen, regelingen en besluiten zijn samengevoegd in één provinciale Omgevingsverordening.
Regionaal	
Woondeal Regio Utrecht	Sinds 13 maart 2023 is de U10-woondeal 2023 van kracht, met als doel 61.000 nieuwe woningen in onze regio in 2030. In de woondeal hebben U10-gemeenten afspraken gemaakt met het Rijk, de provincie en woningbouwcorporaties over waar deze woningen moeten komen, het soort woningen en het segment waar deze woningen in vallen.
Gemeentelijk	
Omgevingsvisie Utrecht (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)	In de Omgevingsvisie Utrecht staat al het gemeentelijke beleid over de leefomgeving. De Omgevingsvisie Utrecht bestaat uit 3 delen: de koers, thematisch beleid en gebiedsbeleid. Onder de koers valt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, en Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023. Het thematisch beleid omschrijft per onderwerp wat kan en mag in de leefomgeving, van bedrijventerreinen tot woonwagenlocaties.
Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040)	De RSU2040 presenteert de ambities die de gemeente Utrecht heeft op de grote vraagstukken voor de stad. De RSU2040 is het vervolg op de vorige Ruimtelijke Strategie uit 2016. In de RSU2040 is meer aandacht en ruimte voor groen, werken, mobiliteit en (sociaal-maatschappelijke) voorzieningen. De RSU bevat doelstellingen voor Overvecht die meegenomen worden in de Omgevingsvisie Overvecht.
Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen	Dit koersdocument geeft aangrijpingspunten voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het bundelt bestaand sectoraal beleid, geeft de samenhang weer en geeft zicht in nieuwe kansen en uitdagingen. De gemeente Utrecht gebruikt dit document om de ruimtelijke en maatschappelijke opgaven met elkaar te verbinden.
Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023	Deze nota volksgezondheid geeft de speerpunten voor het gezondheidsaspect in ruimtelijke ontwikkelingen.
Ambitiedocument en actieprogramma 'Samen voor Overvecht'	De aanpak voor wonen, leefomgeving en buurten, veiligheid, welzijn en gezondheid, en het meedoen van bewoners in het kader van werk, scholing en ondernemerschap. Het ambitiedocument komt uit 2019.
Woonvisie: 'Utrecht beter in balans'	Document dat de ambities en aanpak voor de Utrechtse woningmarkt uiteenzet. Het document is van 2019.

Beleidskader	Relevantie
Economische Agenda Utrecht 2012-2018	Beleidsdocument over de Utrechtse economie. Het beleid streeft ernaar Utrecht aantrekkelijk te houden voor inwoners, bedrijven, organisaties en ondernemers.
Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021	Het detailhandelsbeleid beschrijft de ruimte voor ontwikkeling in de grotere winkelgebieden, zoals de binnenstad, het Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum, in de stadsdeelcentra Kanaleneiland en Overvecht, in de grootschalige clusters The Wall en de meubelboulevard) en in de wijk- en buurtcentra. Ook bijzondere vormen van detailhandel krijgen aandacht, zoals ambulante handel, markten, standplaatsen, detailhandel op bedrijventerreinen, detailhandel in volumineuze goederen en internetverkoop.
Mobiliteitsplan 2040	In het Mobiliteitsplan 2040 staat de mobiliteitsinzet van de gemeente Utrecht voor de komende 19 jaar. Centraal hierin: meer aandacht voor voetgangers en fietsers en geen groei van automobiliteit in de stad.
Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012	Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Utrecht is gericht op het bieden van toekomstgerichte bedrijfslocaties voor (zelfstandige) ondernemers en bedrijven in Utrecht. Aan de noordwestkant van het plangebied ligt bedrijventerrein Overvecht.
Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden	Het Groenstructuurplan stamt uit 2007. Hier zet de gemeente ambities uiteen voor groen: ‘meer groen om de stad’, ‘sneller naar buiten’ en ‘beter groen in de stad’.
Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030	De Actualisatie Groenstructuurplan stamt uit 2018 en is een actualisatie van de eerdere versie uit 2007. De ambities van toen zijn uitgebreid met de ambities ‘het groen in de stad gebruiken voor een gezonde stad’ en ‘het groen in de stad gebruiken om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen’.
Visie Klimaatadaptatie	De Visie Klimaatadaptatie zet de klimaatadaptatie- en klimaatmitigatieplannen uiteen. De belangrijkste ambities en doelen zijn het klimaatbestendig maken van Utrecht. Het hoofddoel is het zoveel mogelijk voorkomen van maatschappelijke ontwrichting en onomkeerbare schade. Daarnaast moet Utrecht een aangename stad blijven om te wonen, werken en verblijven. De stad moet vergroenen en ontstenen, om water beter op te vangen. Om te zorgen dat Utrecht een prettige leefomgeving kent bij hittegolven wordt gestreefd naar voldoende schaduw bij alle fiets- en looproutes (40% bij hoofdroutes, 30% overig), bij voorkeur door bomen. In elke buurt wordt gestreefd naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen. Het liefst door groen zoals groen in straten, pleinen en plantsoenen, in tuinen en op daken en gevels. Niet iedereen heeft een tuin, dus wordt gestreefd naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter) voor iedereen. Er wordt ingespannen om ervoor te zorgen dat bij een heftige regenbui tot aan 80 mm in één uur de openbare ruimte en de riolering zo zijn ingericht dat er geen schade optreedt aan panden en geen hinder op belangrijke wegen, zodat hulpdiensten kunnen komen waar ze moeten zijn.
Visie Water & Riolering	De Visie Water & Riolering beschrijft hoe de gemeente met waterstromen omgaat en welke doelen zij hierbij heeft. Deze gaat met name in op:

Beleidskader	Relevantie
	• De zorgplicht om huishoudelijk afvalwater in te zamelen en te transporten naar een zuiveringsinstallatie. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht voor het inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater, voor zover van de perceeleigenaar niet kan worden verwacht dat hij het zelf naar bodem of oppervlaktewater afvoert. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. • De zorgplicht om maatregelen te nemen tegen structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand mits dit doelmatig is. Vastgelegd in artikel 2.16, lid 1a van de Omgevingswet. Bij ingrepen in de openbare ruimte hanteert de gemeente de volgende principes: • Stromen worden gescheiden, oftewel het afval- en hemelwatersysteem wordt ontvlochten waar mogelijk. • De sponswerking van de stad wordt vergroot door hemelwater te verwerken waar het valt. Dit wordt gerealiseerd via het principe "Groen tenzij", oftewel inzet op bovengrondse verwerking van hemelwater door zo min mogelijk verharding en zoveel mogelijk groene maatregelen. Er wordt hierbij de voorkeursvolgorde voor de verwerking van hemelwater gevolgd. • Alle ruimte wordt benut. Er wordt gestreefd naar het combineren van zoveel mogelijk functies om de beschikbare ruimte zo goed mogelijk te benutten, bijvoorbeeld door het combineren van groen, isolatie en waterberging op een groen dak, waterinfiltratie en parkeerplekken via waterpasserende verharding, en waterinfiltratie en groen via wadi's, waterberging, natuur en recreatie via de aanleg van vijvers en andere waterpartijen. • Het natuurlijke systeem wordt gerespecteerd en er wordt conform de doelstelling van de Kaderrichtlijn Water gezorgd dat bij ingrepen het natuurlijke systeem niet verslechtert. Om de gewenste situatie te bereiken, hanteren zij de volgende leidende principes voor de realisatie: • Ze geven als gemeente het goede voorbeeld, oftewel zij beginnen met de openbare ruimte en het eigen vastgoed. • Ze gebruiken zoveel mogelijk de natuurlijke momenten van nieuwbouw, grootschalige renovatie, herinrichting en vervanging om de gewenste systeemwijzigingen door te voeren. • Ze gebruiken het moment van rioolvervanging zoveel mogelijk om de openbare ruimte klimaatbestendig te maken.
Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen	Het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke Voorzieningen zet de visie voor kwalitatief hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen uiteen en beschrijft de kaders voor samenhangend programmeren in de wijken. Het Koersdocument komt uit 2020.

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 2 Uitdraai NDFF Overvecht

Soortgroep	Nederlandse naam soort	Wetenschappelijke naam
Amfibieën	Heikikker	Rana arvalis
	Rugstreeppad	Epidalea calamita
	Alpenwatersalamander	Ichthyosaura alpestris
	Vroedmeesterpad	Alytes obstetricans
	Kamsalamander	Triturus cristatus
	Poelkikker	Pelophylax lessonae
Insecten - Dagvlinders	Grote vos	Nymphalis polychloros
Insecten - Kevers	Gestreepte waterroofkever	Graphoderus bilineatus
Insecten - Libellen	Groene glazenmaker	Aeshna viridis
	Gevlekte witsnuitlibel	Leucorrhinia pectoralis
	Gevlekte glanslibel	Somatochlora flavomaculata
	Sierlijke witsnuitlibel	Leucorrhinia caudalis
	Kempense heidelibel	Sympetrum depressiusculum
Insecten - Nachtvlinders en microlepidoptera, Insecten - Macronachtvlinders	Teunisbloempijlstaart	Proserpinus proserpina
Reptielen	Ringslang	Natrix helvetica
	Muurhagedis	Podarcis muralis
Vaatplanten	Knolspirea	Filipendula vulgaris
	Stijve wolfsmelk	Euphorbia stricta
	Ruw parelzaad	Lithospermum arvense
	Naaldenkervel	Scandix pecten-veneris
	Kartuizer anjer	Dianthus carthusianorum
	Schubvaren	Asplenium ceterach
	Muurbloem	Erysimum cheiri
Vogels	Ooievaar	Ciconia ciconia
	Blauwe reiger	Ardea cinerea
	IJsvogel	Alcedo atthis
	Grote gele kwikstaart	Motacilla cinerea
	Slechtvalk	Falco peregrinus
	Bonte vliegenvanger	Ficedula hypoleuca
	Glanskop	Poecile palustris
	Huiszwaluw	Delichon urbicum
	Ransuil	Asio otus
	Zwarte roodstaart	Phoenicurus ochruros
	Groene specht	Picus viridis
	Bosuil	Strix aluco
	Boomklever	Sitta europaea

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Soortgroep	Nederlandse naam soort	Wetenschappelijke naam
	Gekraagde roodstaart	Phoenicurus phoenicurus
	Brilduiker	Bucephala clangula
	Havik	Accipiter gentilis
	Buizerd	Buteo buteo
	Ekster	Pica pica
	Boomvalk	Falco subbuteo
	Spreeuw	Sturnus vulgaris
	Sperwer	Accipiter nisus
	Pimpelmees	Cyanistes caeruleus
	Gierzwaluw	Apus apus
	Koolmees	Parus major
	Zwarte kraai	Corvus corone
	Huismus	Passer domesticus
	Wespendief	Pernis apivorus
	Grote bonte specht	Dendrocopos major
	Zeearend	Haliaeetus albicilla
	Boomkruiper	Certhia brachydactyla
	Torenvalk	Falco tinnunculus
	Oeverzwaluw	Riparia riparia
	Boerenzwaluw	Hirundo rustica
	Steenuil	Athene vidalii
	Kleine bonte specht	Dryobates minor
	Kerkuil	Tyto alba
	Grauwe vliegenvanger	Muscicapa striata
	Roek	Corvus frugilegus
	Zwarte mees	Periparus ater
	Raaf	Corvus corax
	Zwarte wouw	Milvus migrans
	Tapuit	Oenanthe oenanthe
	Oehoe	Bubo bubo
	Zwarte specht	Dryocopus martius
	Hop	Upupa epops
	Draaihals	Jynx torquilla
Weekdieren, Land- en zoetwatermollusken	Platte schijfhoren	Anisus vorticulus
Zoogdieren, Overige zoogdieren (grondgebonden)	Eekhoorn	Sciurus vulgaris
	Boommarter	Martes martes
	Das	Meles meles
	Waterspitsmuis	Neomys fodiens
	Steenmarter	Martes foina
Zoogdieren, Vleermuizen	Ruige dwergvleermuis	Pipistrellus nathusii

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Soortgroep	Nederlandse naam soort	Wetenschappelijke naam
	Watervleermuis	Myotis daubentonii
	Gewone dwergvleermuis	Pipistrellus pipistrellus
	Gewone/Kleine/Ruige dwergvleermuis	Pipistrellus sp. indet.
	Gewone grootoorvleermuis	Plecotus auritus
	Rosse vleermuis	Nyctalus noctula
	Laatvlieger	Eptesicus serotinus
	Meervleermuis	Myotis dasycneme
	Kleine dwergvleermuis	Pipistrellus pygmaeus
	Franjestaart	Myotis nattereri
	Baardvleermuis / Brandts vleermuis	Myotis mystacinus/brandtii
	Myoot (soort onbekend)	Myotis sp. indet.
	Tweekleurige vleermuis	Vespertilio murinus

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 3 AERIUS-berekening alternatief 1: 2029

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 1

Berekening

AERIUS kenmerk	RrsLtt6eU9w7
Datum berekening	18 augustus 2023, 15:56
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	2029	522,6 kg/j	9.405,1 kg/j
plan 1 jaar 1 beoogd - Beoogd	2029	543,1 kg/j	10,4 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	0,44 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 1 beoogd - Beoogd	0,49 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	288,06 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,06 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

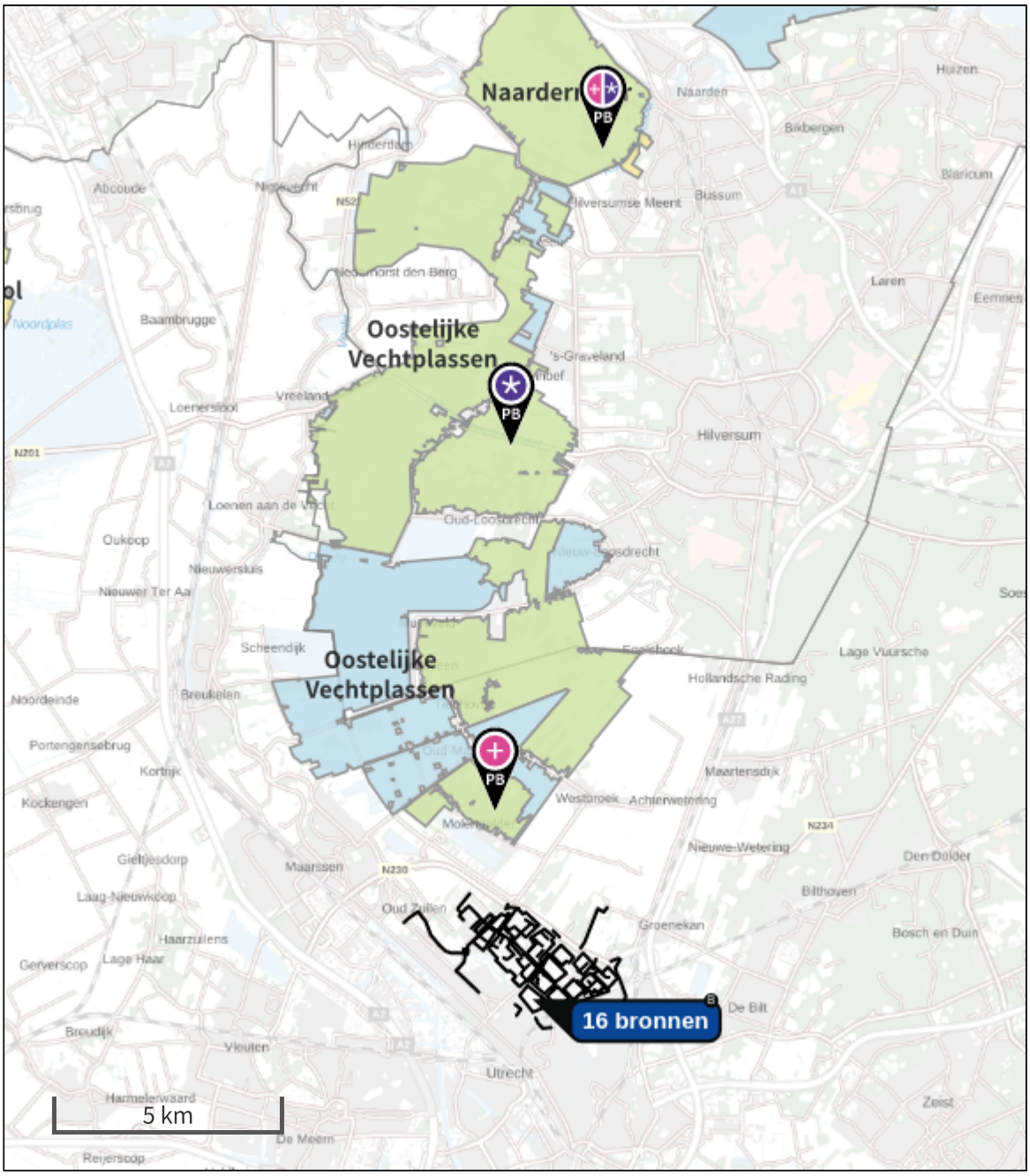
plan 1 jaar 1 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
182 Anders... | Anders... | rwzi	-	31,0 kg/j
183 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	249,0 kg/j
184 Anders... | Anders... | S04	-	-
185 Anders... | Anders... | S03	-	20,0 kg/j
186 Anders... | Anders... | S02	-	16,0 kg/j
187 Anders... | Anders... | S01	-	-
188 Anders... | Anders... | S07	-	44,0 kg/j
189 Anders... | Anders... | S06	-	-
190 Anders... | Anders... | S08	-	38,0 kg/j
191 Anders... | Anders... | S10	-	18,0 kg/j
192 Anders... | Anders... | S09	-	22,0 kg/j
193 Anders... | Anders... | S11	-	1,0 kg/j
194 Anders... | Anders... | S12	-	1,0 kg/j
195 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	121,0 kg/j
196 Anders... | Anders... | S05	-	-
197 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	86,0 kg/j
Verkeersnetwerk	543,1 kg/j	9.768,5 kg/j

plan 2 jaar 1 ref (Referentie), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	522,6 kg/j	9.405,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 1 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	288,06	2.309,66	288,06	0,06	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	220,02	2.309,66	220,02	0,06	0,00	0,00
Naardermeer (94)	68,04	2.095,65	68,04	0,01	0,00	0,00

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

Rijntakken
Lingegebied & Diefdijk-Zuid
Kolland & Overlangbroek
Uiterwaarden Lek
Botshol
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
Zouweboezem

plan 1 jaar 1 beoogd, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

182 Anders... | Anders...

Naam	rwzi	Uittreedhoogte	4,0 m	NO_x	31,0 kg/j
Locatie	X:135833,13 Y:458013,39	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	4 m		
Oppervlakte	17,17 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

183 Anders... | Anders...

Naam	winkelcentrum	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	249,0 kg/j
Locatie	X:136050,45 Y:458392,75	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	13,23 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

184 Anders... | Anders...

Naam	S04	Uittreedhoogte	0,0 m		
Locatie	X:136406,88 Y:458056,1	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,78 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

185 Anders... | Anders...

Naam	S03	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	20,0 kg/j
Locatie	X:136780,75 Y:458221,17	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,68 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

186 Anders... | Anders...

Naam	S02	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	16,0 kg/j
Locatie	X:137153,76 Y:458368,14	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	12,81 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

187 Anders... | Anders...

Naam	S01	Uittreedhoogte	0,0 m		
Locatie	X:137517,74 Y:458489,04	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,97 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

188 Anders... | Anders...

Naam	S07	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	44,0 kg/j
Locatie	X:136278,82 Y:458690,69	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	14,98 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

189 Anders... | Anders...

Naam	S06	Uittreedhoogte	0,0 m		
Locatie	X:136486,18 Y:458996,94	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,22 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

190 Anders... | Anders...

Naam	S08	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	38,0 kg/j
Locatie	X:136040,6 Y:459179,15	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	25,91 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

191 Anders... | Anders...

Naam	S10	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	18,0 kg/j
Locatie	X:135368,82 Y:458955,68	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	58,56 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

192 Anders... | Anders...

Naam	S09	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	22,0 kg/j
Locatie	X:135597,33 Y:459725,2	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	24,62 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

193 Anders... | Anders...

Naam	S11	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	1,0 kg/j
Locatie	X:135081,78 Y:459735,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	7,14 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

194 Anders... | Anders...

Naam	S12	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	1,0 kg/j
Locatie	X:134748,23 Y:459360,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,88 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

195 Anders... | Anders...

Naam	Bedrijven	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	121,0 kg/j
Locatie	X:134762,41	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:459695,22	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	5,55 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

196 Anders... | Anders...

Naam	S05	Uittreedhoogte	0,0 m
Locatie	X:136971,88	Warmteinhoud	0,000 MW
	Y:458801,71	Spreiding	0 m
Oppervlakte	10,81 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

197 Anders... | Anders...

Naam	stationsgebied	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	86,0 kg/j
Locatie	X:137110,35	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:458117,75	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	9,63 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

plan 2 jaar 1 ref, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 4 AERIUS-berekening alternatief 1: 2034

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 6

Berekening

AERIUS kenmerk	RRJBvAkuGYzv
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:12
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 1 jaar 6 ref - Referentie	2034	2.491,6 kg/j	31,8 ton/j
plan 1 jaar 6 beoogd - Beoogd	2034	2.669,4 kg/j	34,6 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 1 jaar 6 ref - Referentie	1,62 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 6 beoogd - Beoogd	1,79 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	745,43 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,17 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

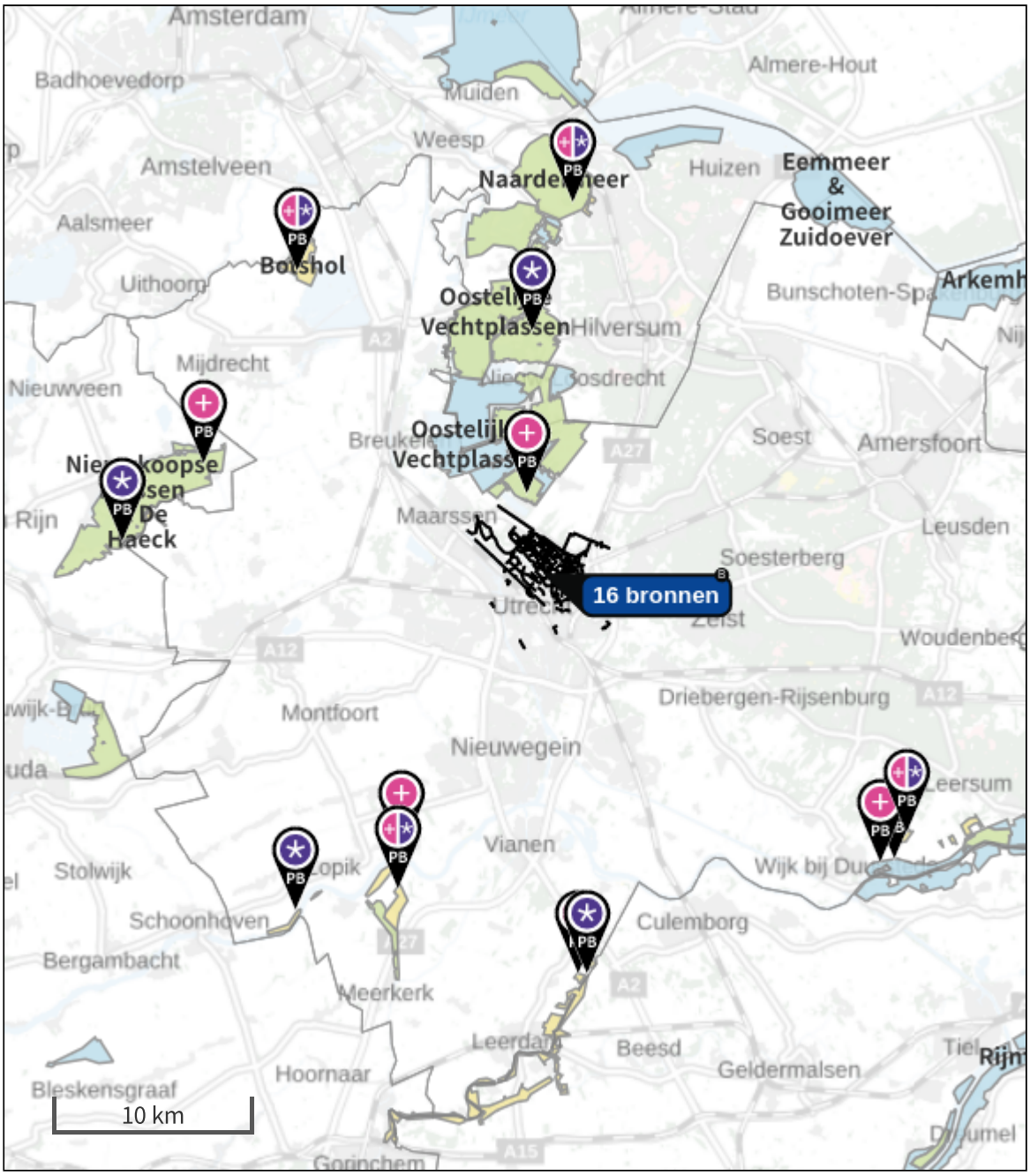
plan 1 jaar 6 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
533 Anders... | Anders... | rwzi	-	31,0 kg/j
534 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	249,0 kg/j
535 Anders... | Anders... | S04	-	-
536 Anders... | Anders... | S03	-	20,0 kg/j
537 Anders... | Anders... | S02	-	16,0 kg/j
538 Anders... | Anders... | S01	-	-
539 Anders... | Anders... | S07	-	44,0 kg/j
540 Anders... | Anders... | S06	-	-
541 Anders... | Anders... | S08	-	38,0 kg/j
542 Anders... | Anders... | S10	-	18,0 kg/j
543 Anders... | Anders... | S09	-	22,0 kg/j
544 Anders... | Anders... | S11	-	1,0 kg/j
545 Anders... | Anders... | S12	-	1,0 kg/j
546 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	121,0 kg/j
547 Anders... | Anders... | S05	-	-
548 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	86,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.669,4 kg/j	33,9 ton/j

plan 1 jaar 6 ref (Referentie), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.491,6 kg/j	31,8 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 6 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	745,43	2.913,41	745,43	0,17	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,69	226,84	0,17	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,67	165,99	0,03	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	273,86	2.913,41	273,86	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	15,86	2.047,46	15,86	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	8,33	2.784,87	8,33	0,01	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,75	5,20	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,35	1.608,74	0,35	0,01	0,00	0,00

plan 1 jaar 6 beoogd, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 1 jaar 6 ref, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 5 AERIUS-berekening alternatief 1: 2039

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 11

Berekening

AERIUS kenmerk	Rg1kKUDN2XPw
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:19
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 1 jaar 11 ref - Referentie	2039	2.606,0 kg/j	34,8 ton/j
plan 1 jaar 11 beoogd - Beoogd	2039	2.872,4 kg/j	38,8 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 1 jaar 11 ref - Referentie	1,83 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 11 beoogd - Beoogd	2,06 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	758,53 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,24 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

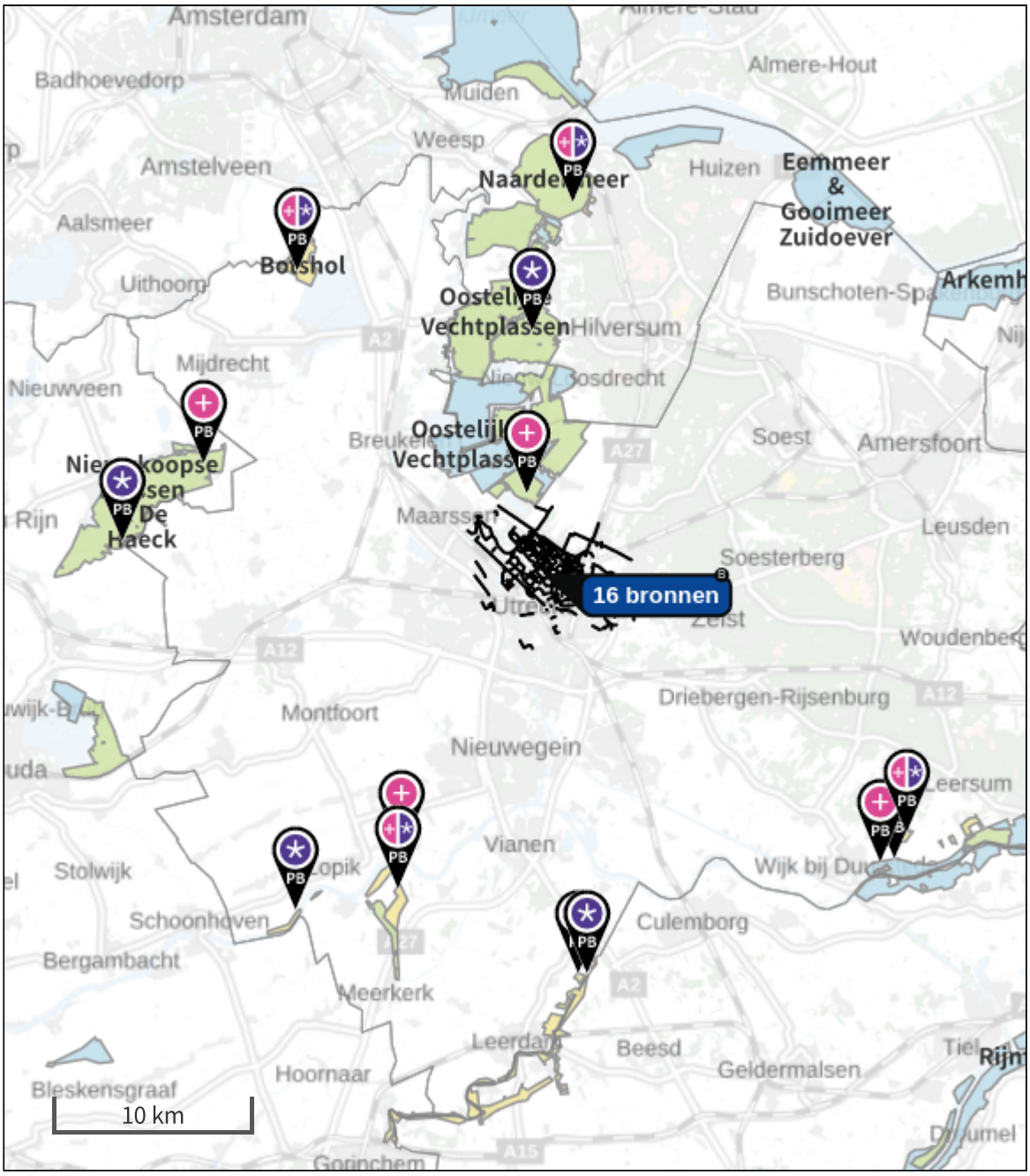
plan 1 jaar 11 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
708 Anders... | Anders... | rwzi	-	31,0 kg/j
709 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	249,0 kg/j
710 Anders... | Anders... | S04	-	-
711 Anders... | Anders... | S03	-	20,0 kg/j
712 Anders... | Anders... | S02	-	16,0 kg/j
713 Anders... | Anders... | S01	-	-
714 Anders... | Anders... | S07	-	44,0 kg/j
715 Anders... | Anders... | S06	-	-
716 Anders... | Anders... | S08	-	38,0 kg/j
717 Anders... | Anders... | S10	-	18,0 kg/j
718 Anders... | Anders... | S09	-	22,0 kg/j
719 Anders... | Anders... | S11	-	1,0 kg/j
720 Anders... | Anders... | S12	-	1,0 kg/j
721 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	121,0 kg/j
722 Anders... | Anders... | S05	-	-
723 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	86,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.872,4 kg/j	38,1 ton/j

plan 1 jaar 11 ref (Referentie), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.606,0 kg/j	34,8 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 11 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	758,53	2.913,42	758,53	0,24	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,71	226,84	0,24	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	284,14	2.913,42	284,14	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	11,00	2.784,87	11,00	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 1 jaar 11 beoogd, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 1 jaar 11 ref, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 6 AERIUS-berekening alternatief 1: 2040

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 1 jaar 12

Berekening

AERIUS kenmerk	RwKQsFAY6D9D
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:19
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 1 jaar 12 ref - Referentie	2040	2.523,4 kg/j	34,6 ton/j
plan 1 jaar 12 beoogd - Beoogd	2040	2.798,0 kg/j	37,9 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 1 jaar 12 ref - Referentie	1,77 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 1 jaar 12 beoogd - Beoogd	1,98 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	757,11 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,21 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

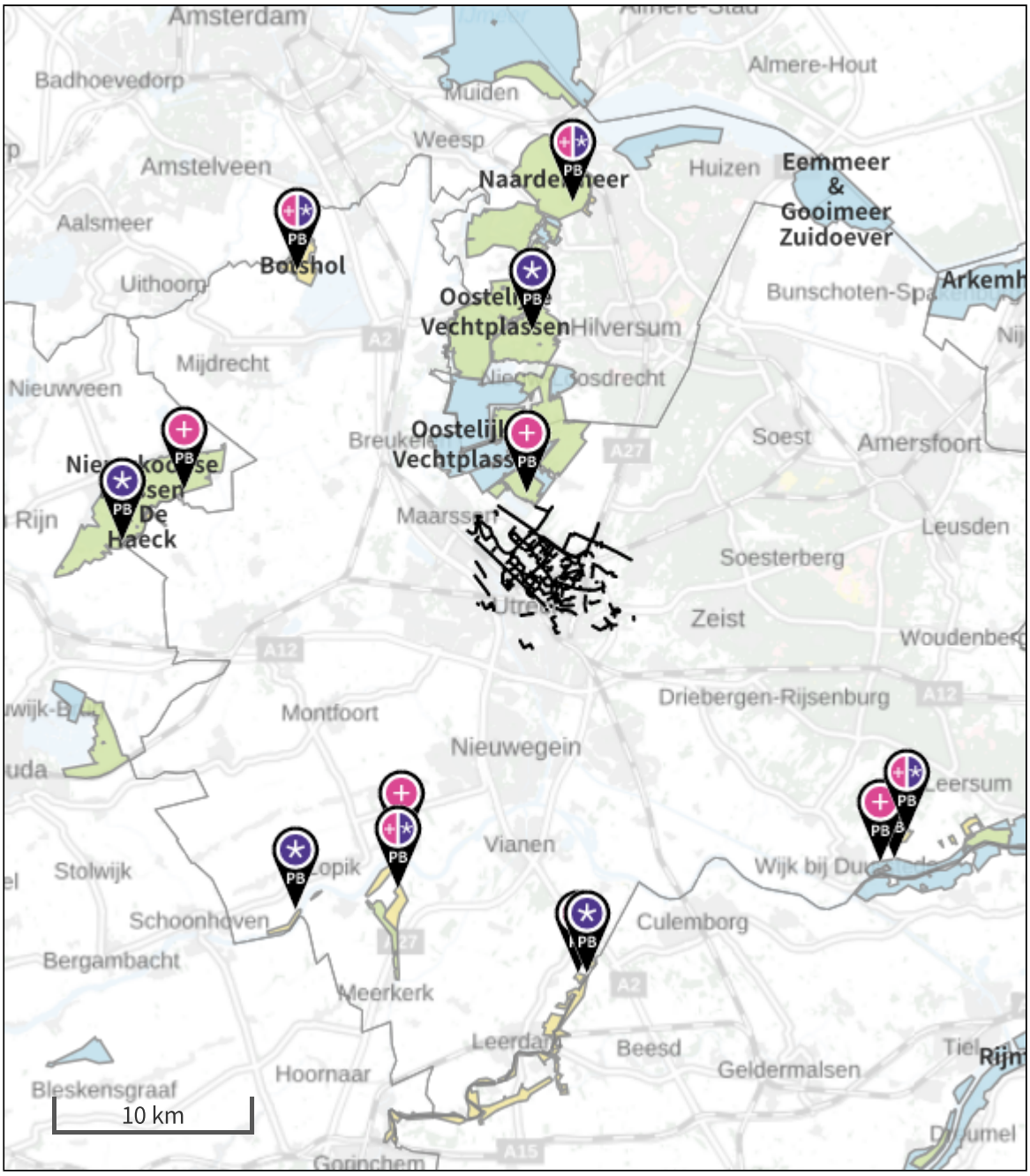
plan 1 jaar 12 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.798,0 kg/j	37,9 ton/j

plan 1 jaar 12 ref (Referentie), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.523,4 kg/j	34,6 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 1 jaar 12 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	757,11	2.913,41	757,11	0,21	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,21	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,03	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,60	2.913,41	283,60	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,11	2.784,87	10,11	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 1 jaar 12 beoogd, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond.
Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 1 jaar 12 ref, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 7 AERIUS-berekening alternatief 2: 2029

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 1

Berekening

AERIUS kenmerk	Rqs8roEvLVa1
Datum berekening	18 augustus 2023, 15:56
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	2029	289,7 kg/j	4.830,7 kg/j
plan 2 jaar 1 beoogd - Beoogd	2029	307,4 kg/j	5.811,3 kg/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 1 ref - Referentie	0,25 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 1 beoogd - Beoogd	0,31 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	282,63 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,06 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

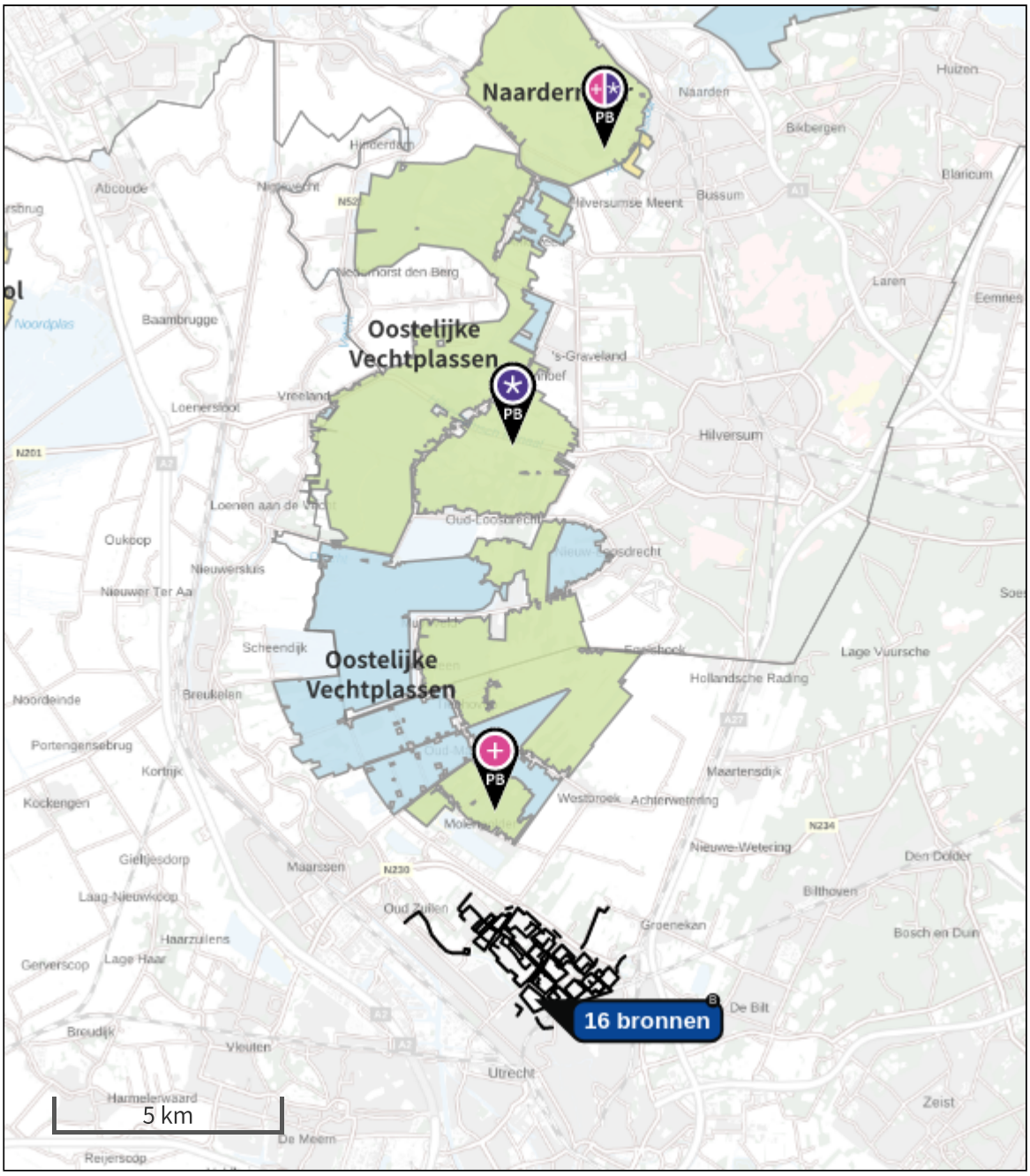
plan 2 jaar 1 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
130 Anders... | Anders... | rwzi	-	-
131 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	220,0 kg/j
132 Anders... | Anders... | S04	-	16,0 kg/j
133 Anders... | Anders... | S03	-	32,0 kg/j
134 Anders... | Anders... | S02	-	18,0 kg/j
135 Anders... | Anders... | S01	-	23,0 kg/j
136 Anders... | Anders... | S07	-	13,0 kg/j
137 Anders... | Anders... | S06	-	13,0 kg/j
138 Anders... | Anders... | S08	-	67,0 kg/j
139 Anders... | Anders... | S10	-	75,0 kg/j
140 Anders... | Anders... | S09	-	24,0 kg/j
141 Anders... | Anders... | S11	-	2,0 kg/j
142 Anders... | Anders... | S12	-	5,0 kg/j
143 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	95,0 kg/j
144 Anders... | Anders... | S05	-	11,0 kg/j
145 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	35,0 kg/j
Verkeersnetwerk	307,4 kg/j	5.162,3 kg/j

plan 2 jaar 1 ref (Referentie), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	289,7 kg/j	4.830,7 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald

- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 1 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	282,63	2.309,66	282,63	0,06	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	217,08	2.309,66	217,08	0,06	0,00	0,00
Naardermeer (94)	65,56	2.095,65	65,56	0,01	0,00	0,00

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

Rijntakken
Lingegebied & Diefdijk-Zuid
Kolland & Overlangbroek
Uiterwaarden Lek
Botshol
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
Zouweboezem

plan 2 jaar 1 beoogd, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

130 Anders... | Anders...

Naam	rwzi	Uittreedhoogte	4,0 m		
Locatie	X:135833,13 Y:458013,39	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	4 m		
Oppervlakte	17,17 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

131 Anders... | Anders...

Naam	winkelcentrum	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	220,0 kg/j
Locatie	X:136050,45 Y:458392,75	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	13,23 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

132 Anders... | Anders...

Naam	S04	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	16,0 kg/j
Locatie	X:136406,88 Y:458056,1	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,78 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

133 Anders... | Anders...

Naam	S03	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	32,0 kg/j
Locatie	X:136780,75 Y:458221,17	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,68 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

134 Anders... | Anders...

Naam	S02	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	18,0 kg/j
Locatie	X:137153,76 Y:458368,14	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	12,81 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

135 Anders... | Anders...

Naam	S01	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	23,0 kg/j
Locatie	X:137517,74 Y:458489,04	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,97 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

136 Anders... | Anders...

Naam	S07	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	13,0 kg/j
Locatie	X:136278,82 Y:458690,69	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	14,98 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

137 Anders... | Anders...

Naam	S06	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	13,0 kg/j
Locatie	X:136486,18 Y:458996,94	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,22 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

138 Anders... | Anders...

Naam	S08	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	67,0 kg/j
Locatie	X:136040,6 Y:459179,15	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	25,91 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

139 Anders... | Anders...

Naam	S10	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	75,0 kg/j
Locatie	X:135368,82 Y:458955,68	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	58,56 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

140 Anders... | Anders...

Naam	S09	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	24,0 kg/j
Locatie	X:135597,33 Y:459725,2	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	24,62 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

141 Anders... | Anders...

Naam	S11	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	2,0 kg/j
Locatie	X:135081,78 Y:459735,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	7,14 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

142 Anders... | Anders...

Naam	S12	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	5,0 kg/j
Locatie	X:134748,23 Y:459360,67	Warmteinhoud	0,000 MW		
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	11,88 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

143 Anders... | Anders...

Naam	Bedrijven	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	95,0 kg/j
Locatie	X:134762,41	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:459695,22	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	5,55 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

144 Anders... | Anders...

Naam	S05	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	11,0 kg/j
Locatie	X:136971,88	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:458801,71	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,81 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

145 Anders... | Anders...

Naam	stationsgebied	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	35,0 kg/j
Locatie	X:137140,72	Warmteinhoud	0,000 MW		
	Y:458126,17	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	10,31 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

plan 2 jaar 1 ref, Rekenjaar 2029

Er zijn meer dan 10 wegverkeer emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 8 AERIUS-berekening alternatief 2: 2034

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 6

Berekening

AERIUS kenmerk	Rg5Y7XKsZir9
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:11
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 6 ref - Referentie	2034	2.203,1 kg/j	28,4 ton/j
plan 2 jaar 6 beoogd - Beoogd	2034	2.360,0 kg/j	30,9 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 6 ref - Referentie	1,53 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 6 beoogd - Beoogd	1,69 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	710,81 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,16 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

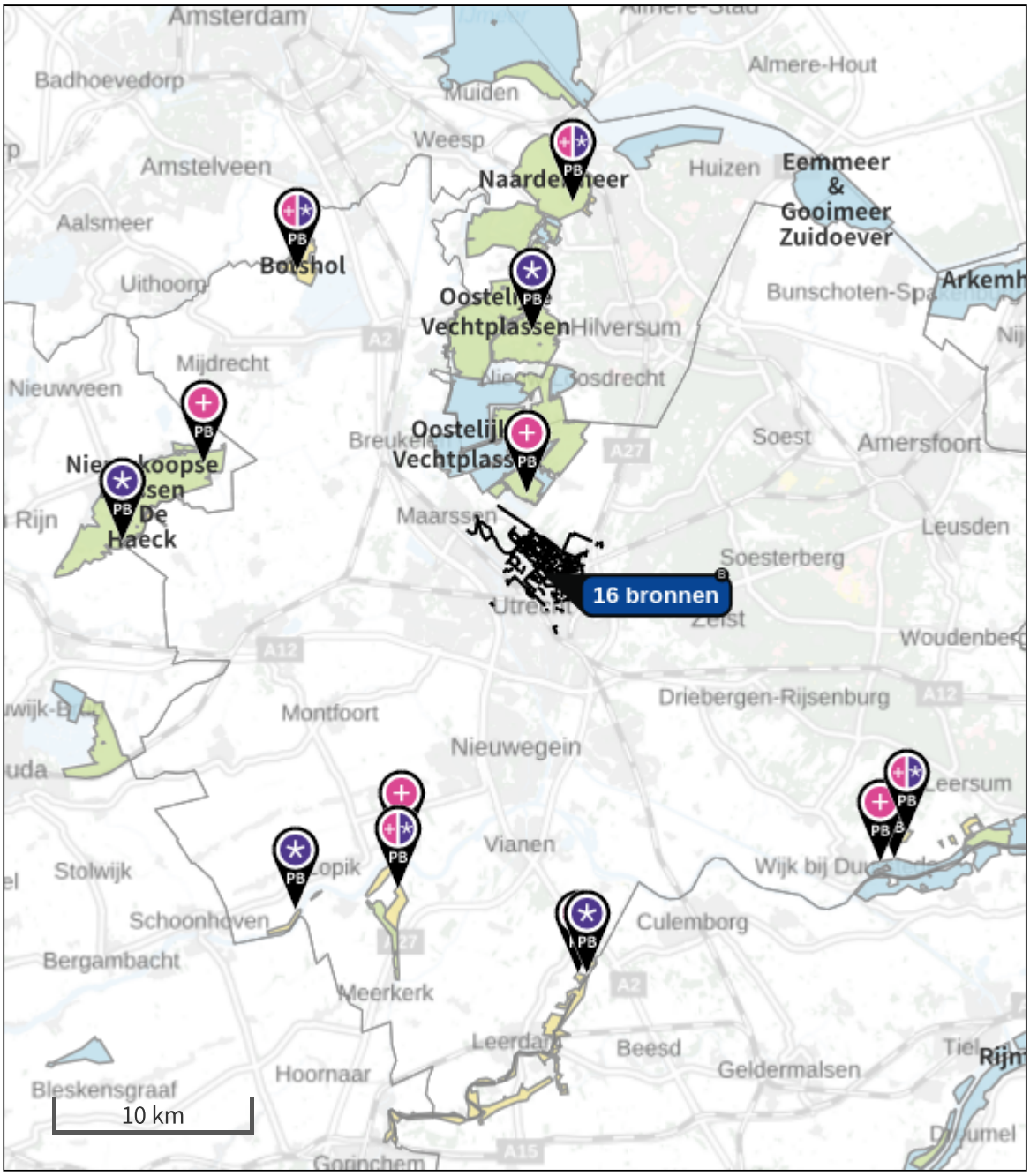
plan 2 jaar 6 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
463 Anders... | Anders... | rwzi	-	-
464 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	220,0 kg/j
465 Anders... | Anders... | S04	-	16,0 kg/j
466 Anders... | Anders... | S03	-	32,0 kg/j
467 Anders... | Anders... | S02	-	18,0 kg/j
468 Anders... | Anders... | S01	-	23,0 kg/j
469 Anders... | Anders... | S07	-	13,0 kg/j
470 Anders... | Anders... | S06	-	13,0 kg/j
471 Anders... | Anders... | S08	-	67,0 kg/j
472 Anders... | Anders... | S10	-	75,0 kg/j
473 Anders... | Anders... | S09	-	24,0 kg/j
474 Anders... | Anders... | S11	-	2,0 kg/j
475 Anders... | Anders... | S12	-	5,0 kg/j
476 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	95,0 kg/j
477 Anders... | Anders... | S05	-	11,0 kg/j
478 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	35,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.360,0 kg/j	30,3 ton/j

plan 2 jaar 6 ref (Referentie), rekenjaar 2034

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.203,1 kg/j	28,4 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 6 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	710,81	2.913,41	710,81	0,16	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,69	226,84	0,16	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,67	165,99	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	244,96	2.913,41	244,96	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	10,75	2.047,46	10,75	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	7,72	2.784,87	7,72	0,01	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,75	5,20	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,35	1.608,74	0,35	0,01	0,00	0,00

plan 2 jaar 6 beoogd, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 2 jaar 6 ref, Rekenjaar 2034

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 9 AERIUS-berekening alternatief 2: 2039

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 11

Berekening

AERIUS kenmerk	RRF1HobPXjzY
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:15
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 11 ref - Referentie	2039	2.362,6 kg/j	31,8 ton/j
plan 2 jaar 11 beoogd - Beoogd	2039	2.598,6 kg/j	35,5 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 11 ref - Referentie	1,67 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 11 beoogd - Beoogd	1,89 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	758,00 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,22 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

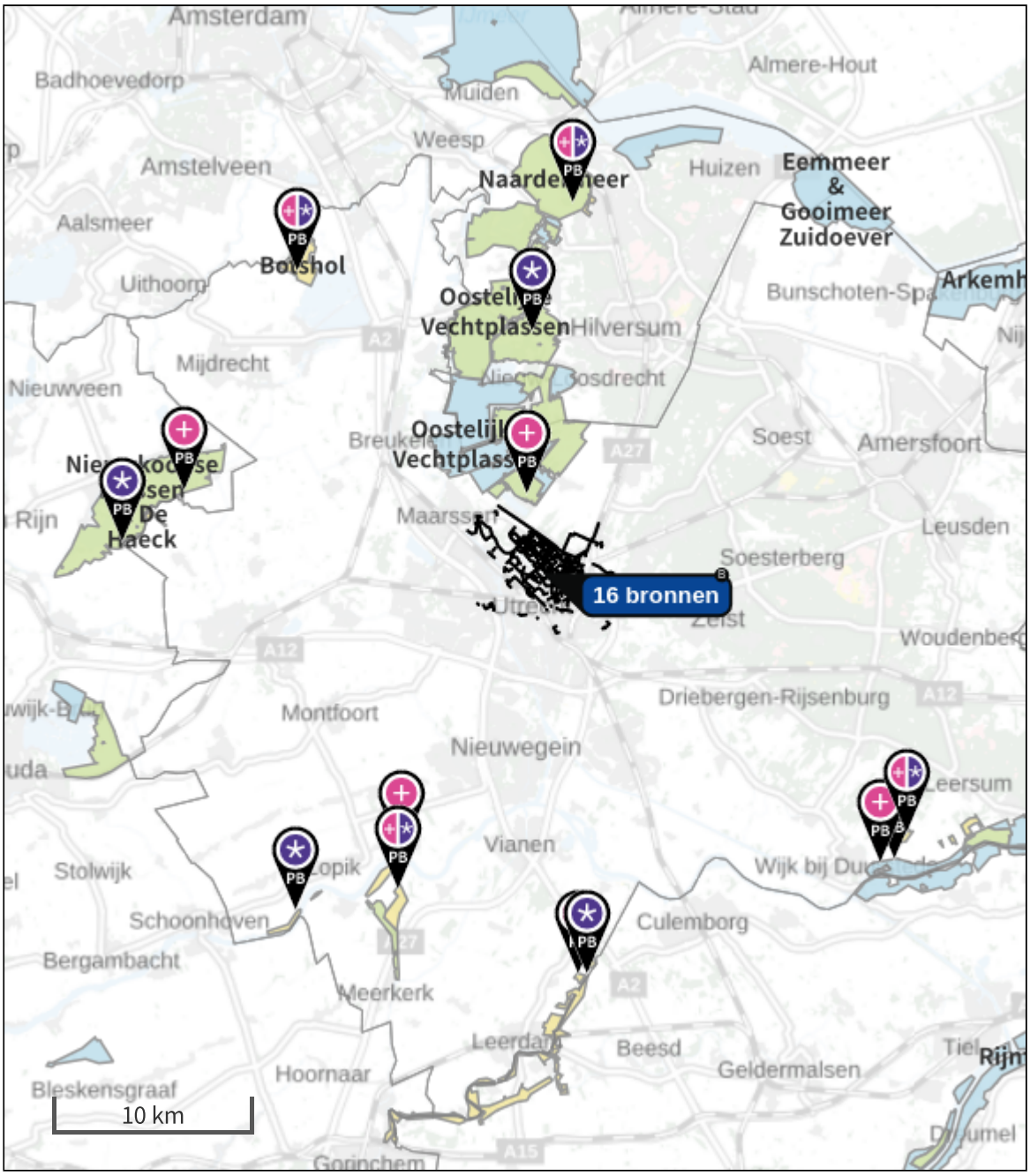
plan 2 jaar 11 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
616 Anders... | Anders... | rwzi	-	-
617 Anders... | Anders... | winkelcentrum	-	220,0 kg/j
618 Anders... | Anders... | S04	-	16,0 kg/j
619 Anders... | Anders... | S03	-	32,0 kg/j
620 Anders... | Anders... | S02	-	18,0 kg/j
621 Anders... | Anders... | S01	-	23,0 kg/j
622 Anders... | Anders... | S07	-	13,0 kg/j
623 Anders... | Anders... | S06	-	13,0 kg/j
624 Anders... | Anders... | S08	-	67,0 kg/j
625 Anders... | Anders... | S10	-	75,0 kg/j
626 Anders... | Anders... | S09	-	24,0 kg/j
627 Anders... | Anders... | S11	-	2,0 kg/j
628 Anders... | Anders... | S12	-	5,0 kg/j
629 Anders... | Anders... | Bedrijven	-	95,0 kg/j
630 Anders... | Anders... | S05	-	11,0 kg/j
631 Anders... | Anders... | stationsgebied	-	35,0 kg/j
Verkeersnetwerk	2.598,6 kg/j	34,8 ton/j

plan 2 jaar 11 ref (Referentie), rekenjaar 2039

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.362,6 kg/j	31,8 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 11 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	758,00	2.913,41	758,00	0,22	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,22	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,68	165,99	0,04	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,76	5,20	0,02	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	283,83	2.913,41	283,83	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	10,77	2.784,87	10,77	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 2 jaar 11 beoogd, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 2 jaar 11 ref, Rekenjaar 2039

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 10 AERIUS-berekening alternatief 2: 2040

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - -

Activiteit

Omschrijving	-
Toelichting	Plan 2 jaar 12

Berekening

AERIUS kenmerk	RNpLY6qmYp9k
Datum berekening	18 augustus 2023, 16:15
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
plan 2 jaar 12 ref - Referentie	2040	2.416,6 kg/j	32,6 ton/j
plan 2 jaar 12 beoogd - Beoogd	2040	2.661,7 kg/j	35,6 ton/j

Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
plan 2 jaar 12 ref - Referentie	1,66 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen
plan 2 jaar 12 beoogd - Beoogd	1,86 mol/ha/j	4702382	Oostelijke Vechtplassen

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	753,67 ha
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha
Grootste toename	0,20 mol/ha/j
Grootste afname	0,00 mol/ha/j

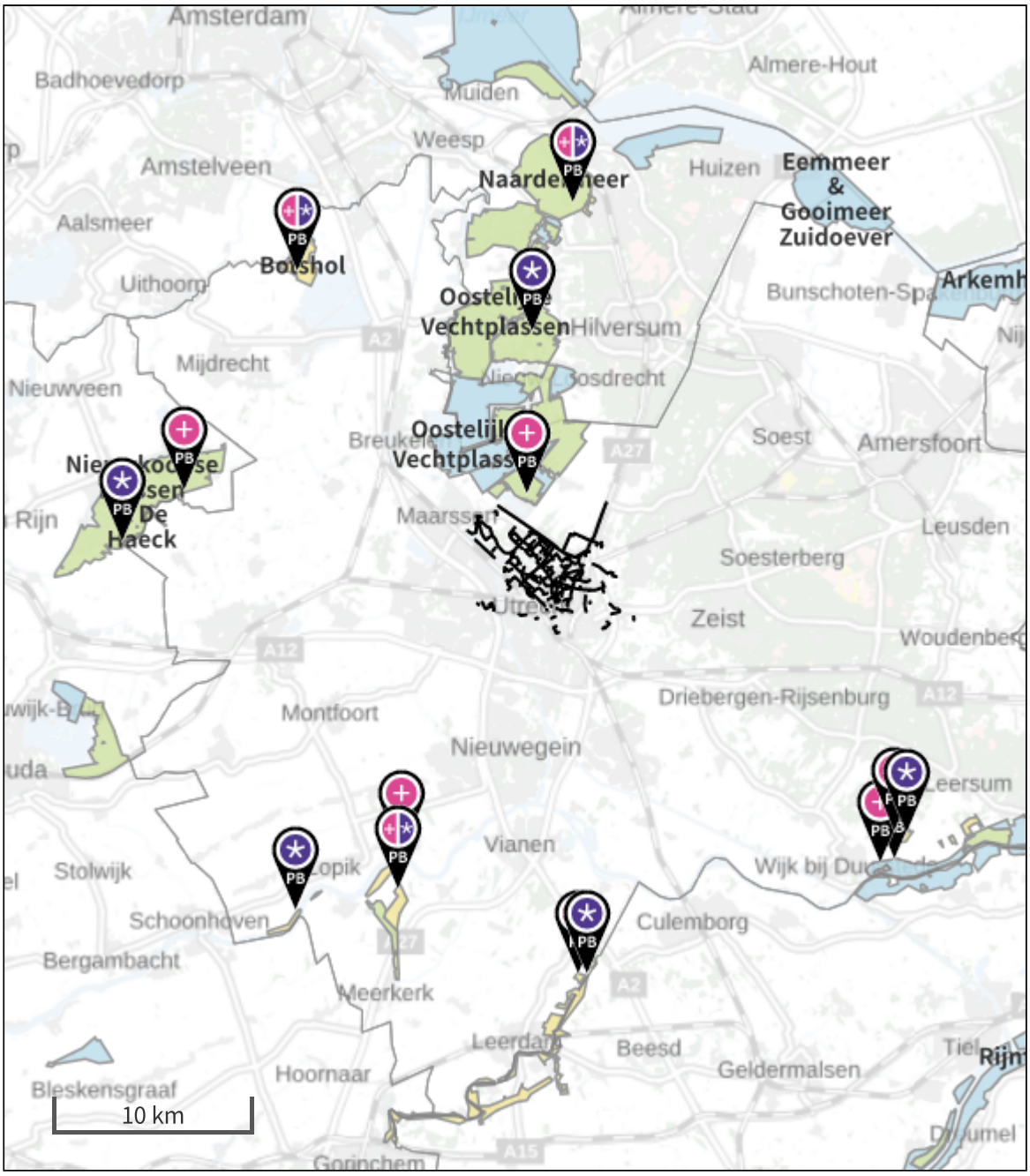
plan 2 jaar 12 beoogd (Beoogd), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.661,7 kg/j	35,6 ton/j

plan 2 jaar 12 ref (Referentie), rekenjaar 2040

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	2.416,6 kg/j	32,6 ton/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "plan 2 jaar 12 beoogd" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	753,67	2.913,41	753,67	0,20	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Oostelijke Vechtplassen (95)	226,84	2.309,70	226,84	0,20	0,00	0,00
Naardermeer (94)	165,99	2.095,67	165,99	0,03	0,00	0,00
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (103)	281,22	2.913,41	281,22	0,01	0,00	0,00
Botshol (83)	48,02	1.609,75	48,02	0,01	0,00	0,00
Uiterwaarden Lek (82)	16,00	2.047,46	16,00	0,01	0,00	0,00
Lingegebied & Diefdijk-Zuid (70)	9,05	2.784,87	9,05	0,01	0,00	0,00
Zouweboezem (105)	5,20	2.224,75	5,20	0,01	0,00	0,00
Kolland & Overlangbroek (81)	0,97	1.946,11	0,97	0,01	0,00	0,00
Rijntakken (38)	0,38	1.608,74	0,38	0,01	0,00	0,00

plan 2 jaar 12 beoogd, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond.
Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

plan 2 jaar 12 ref, Rekenjaar 2040

Er zijn meer dan 250 emissiebronnen in deze situatie en deze worden niet in de PDF getoond. Laad de PDF in Calculator in om alle bronnen in te zien (tot een maximum van 5000 bronnen).

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.2_20230808_506285819f
Database versie	2022.2_506285819f

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Kenmerk R001-1289309HLG-V05-efm-NL

Bijlage 11 Green calculation Felixx

Groenberekening



Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	*323*
Groenstructuurplan 2017	285.5
Groene buurten	37.5
Water	56

Bestaand groen

De bestaande groenstructuur bestaat uit twee typen groen;

- Het groen uit het Groenstructuurplan van 2017. Deze hoofdgroenstructuur bestaat uit ten minste; de Vechtzoom, Noorderpark Ruigenhoek, Park de Gagel, Park de Watertoren en de Klopvaart.
- Het tweede groentype bestaat uit het buurtgroen, groene binnenplaatsen, straatgroen, middenbermen en boomspiegels.

Groenberekening

Groen groeit mee

We gaan Overvecht flink vergroenen over de komende jaren. De opgave is om 33ha groen in de buurten, parken en groene verbindingen voor de 5000 nieuwe woningen te maken en 47ha stedelijk groen aan de randen van de stad te realiseren en voor de groeiende stad. (Dit kan ook betekenen dat bestaand (agrarisch) groen een andere functie krijgt die beter past bij de doelen vanuit de RSU). In dit hoofdstuk gaan we beschrijven hoeveel we in de verschillende gebieden aan groen kunnen toevoegen op basis van de visie die nu voorligt. We kunnen niet alles precies berekenen daarom maken we een aantal aannames. Ook gaan we op hoofdlijnen beschrijven wat daarvoor nodig is. In de omgevingsvisie gaan we uit van drie verschillende categorieën woonbuurten (Woonbuurten, Stedelijke buurten en Hoogstedelijk gebied) en twee categorieën bedrijventerrein (Intensief bedrijventerrein en gemengde zone bedrijventerrein).

Groene buurten

Op basis van lopende projecten en testberekeningen weten we ongeveer wat we aan groen kunnen toevoegen in de verschillende buurten. Om de vergroeningsopgave te realiseren zijn de volgende principes zijn toegepast: minder parkeren, een minimaal trottoir en/of smallere straten. We weten daarnaast dat de vergroeningskansen sterk samenhangen met het aantal parkeerplaatsen op straat. Daarom zijn er drie scenario's in beeld gebracht*:

1. Minimaal vergroenen
2. Gemiddeld vergroenen
3. Maximaal vergroenen

Bijvoorbeeld: bij 25% minder parkeren in de straat kan de totale openbare ruimte in de Woonbuurten voor circa 10% vergroend worden. Dit is aanvullend op het bestaande groen. En wanneer er geen parkeren op straat meer plaatsvindt, kan er tot circa 20% van de total openbare ruimte vergroend worden in de Woonbuurten. Dit is aanvullend op het bestaande groen en los van de kansen om privétuinen (voor- en/of achtertuin) te vergroenen.

Een ander voorbeeld is dat de Hoogstedelijke buurten in de toekomst grotendeels autovrij zijn om een toekomstbestendige, groene buitenruimte met een nieuwe stedelijkheid en gebouwen te kunnen realiseren. De bestaande hoeveelheid groen zal dus minimaal terugkomen met nog meer vergroening door bijvoorbeeld groene daken en binnenhoven te maken. Deze vergroening kan dus deels openbaar, deel openbaar toegankelijk, maar ook privé zijn. De overige gebieden waar minder of geen dynamiek is qua verdichting wordt de parkeerstrategie toegepast die het mogelijk maakt om stap voor stap de openbare ruimte te vergroenen.

Op de bedrijventerreinen zien we minder kansen om de openbare ruimte te vergroenen. Hier zullen grondaankoop, groene daken en particuliere initiatieven tot de gewenste vergroening moeten leiden. Omdat in sommige gebieden het maximale en in sommige gebieden het minimale bereikt zal worden gaan we in de berekening uit van scenario 2, Gemiddeld vergroenen met een groen toename van circa 10.6ha in totaal voor alle buurten.

Vergroeningsscenario's per zone	Minimaal vergroenen Circa oppervlakte (ha)	Gemiddeld vergroenen circa oppervlakte (ha)	Maximaal vergroenen circa oppervlakte (ha)
Woonbuurten	4.8	7.2	9.5
Stedelijke buurten	1.8	2.7	3.6
Hoogstedelijk gebied	0	0.4	0.8
Intensief bedrijventerrein	0	0.2	0.5
Gemengde zone bedrijventerrein	0	0.1	0.2
Totaal	***+6.6***	***+ 10.6***	***+ 14.6***

* Uitleg bovenstaand schema/berekening:

De bandbreedte geeft aan wat de toename van groen is ten opzichte van het bestaande openbaar gebied in verhouding tot het totaal aantal geparkeerde auto's op maaiveld. Voor de scenario's is gerekend met drie percentages die aansluiten bij een mogelijke ambitie binnen het gebied:

1. Minimaal vergroenen = 25% minder parkeerplaatsen op maaiveld
2. Gemiddeld vergroenen = 50% minder parkeerplaatsen op maaiveld
3. Maximaal vergroenen = 75% minder parkeerplaatsen op maaiveld

De toename van het groen is berekend door de totale huidige openbare ruimte per deelgebied ter vermenigvuldigen met de mogelijke vergroeningspercentages.

Groenberekening



Totaal toegevoegd Groen circa +74.5ha

Groenberekening

Groenopgave

In de tabel rechts is de groenopgave (in ha) opgenomen die onderdeel is van de startnotitie. Op de rechterpagina zijn drie tabellen opgenomen:

- Bestaande groenblauwe structuur
- Toegevoegde groenblauwe structuur
- Totale groenblauwe structuur

De opgave uit de startnotitie is het realiseren van 80ha. De toegevoegde groenstructuur komt uit op 74,5ha waarbij gerekend is met scenario 2 Gemiddeld vergroenen.

Opgave Startnotitie	Oppervlakte (ha)
Totaal	***80***
Natuurgebied Zuilen	**25**
Noorderpark	**22**
Opgave voor groen-blauwe route	**10**
Nieuw buurt en wijkgroen	**23**

Bestaande Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	***323***
Groenstructuurplan 2017	**285.5**
Groene buurten	**37.5**
Water	**56**

Toegevoegde Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal	***+74.5***
Groen om de stad	**+22**
Vechtscheg	**+25**
Stadsparken	**+10.5**
Groenblauwe verbindingen	**+5.7**
Groene buurten	**+11.3**
Groene verblijfsplekken	**+0.7**
Woonbuurten	**+7.2**
Stedelijke buurten	**+2.7**
Hoogstedelijke gebied	**+0.4**
Intensief bedrijventerrein	**+0.2**
Gemengde zone bedrijventerrein	**+0.1**

Nieuwe Groenblauw Structuur	Oppervlakte (ha)
Totaal groen	***397.5***
Totaal water	***56***

Overvecht
Omgevingsvisie 2040



Aanvulling plan MER

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Uitgave
omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl

In opdracht van
Projectmanagers, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet
www.utrecht.nl

Rapportage
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

Inhoudsopgave

1. Aanleiding **4**
1.1 Inleiding 4
1.2 Leeswijzer 5

2. De Omgevingsvisie het speelveld en het MER **6**
2.1 Inleiding 6
2.2 Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht 6
2.3 Het Speelveld 6

3. Planuitwerking en programma's **24**
3.1 Inleiding 24

4. Aanvullende Milieu-informatie **27**
4.1 Natuur 27
4.2 Cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit 36
4.3 Waterhuishouding 39
4.4 Verkeer 44
4.5 Geluid 46
4.6 Luchtkwaliteit 63
4.7 Stikstofdepositie 64
4.8 Gezondheid 65
4.9 Circulariteit 66
4.10 Eindtabel milieueffecten op basis van aanvullende milieu-informatie 67
4.11 Reflectie op Omgevingsvisie 72

5. Monitoring en vervolgproces **75**
5.1 Inleiding 75
5.2 Monitoring en indicatoren 75

1. Aanleiding

1.1 Inleiding

Voor de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht 2040 is een planMER opgesteld waarbij de mogelijke effecten van de ontwikkelingen zijn onderzocht. Een planMER voor de omgevingsvisie is wettelijk verplicht en heeft als doel om te zorgen dat de gemeenteraad het milieubelang kan meewegen in haar besluit over de omgevingsvisie. Het planMER heeft gelijktijdig met de ontwerp-omgevingsvisie ter inzage gelegen. In deze periode is ook het planMER getoetst door de onafhankelijke Commissie mer. De Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) vindt dat bij de toetsing van het MER nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is volgens de Commissie mer essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de omgevingsvisie voor Overvecht. Het gaat om de volgende punten:

1. Het MER is geen spiegel voor de omgevingsvisie;
De Commissie mer vindt het onvoldoende transparant hoe de wisselwerking tussen het MER en de omgevingsvisie is en vindt daardoor de gemaakte keuzes onvoldoende transparant. De Commissie beveelt daarom aan om in een aanvulling op het MER te beschrijven hoe de ambities van dit project en de gemeente Utrecht zijn gewogen en tot welke keuzes dit leidt of heeft geleid en om aan te geven hoe beide alternatieven en het voorkeursalternatief tot stand zijn gekomen en hoe milieu-informatie daarbij een rol heeft gespeeld.

2. De ‘hoeken van het speelveld’ zijn onvoldoende verkend;
De Commissie is van mening dat niet alle hoeken van het speelveld zijn verkend bij de uitwerking van de alternatieven. De Commissie ziet daarom meerwaarde in het uitwerken van het MER met enkele aanvullende alternatieven, rond onder andere thema’s als sociale aspecten, groen/blauw of de fysieke bouwopgave, energie en circulariteit.

3. Beschrijving referentiesituatie en milieueffecten voor een aantal thema’s is onvoldoende en onvolledig;
De Commissie mist informatie die relevant is voor de manier waarop het gebied ontwikkeld zal worden en adviseert om het MER aan te vullen met extra beschrijving van de referentie-situatie, milieueffecten en randvoorwaarden en uitgangspunten. Maak het met deze extra informatie mogelijk om een duidelijk kader of programma van eisen voor vervolgbesluit uit te werken.

4. Borging van het milieubelang in het vervolgproces is niet duidelijk;
Om te zorgen dat in het verdere proces milieu-informatie een volwaardige rol kan blijven spelen, adviseert de Commissie het MER aan te vullen met een monitoringssystematiek en programma. Daarbij adviseert de Commissie om een milieuboekhouding voor het gebied op te zetten en te beschrijven hoe de gemeente de regie over het proces neemt en organiseert.

Het volledige advies van de Commissie mer is hier te vinden: Adviezen - Commissiemer.nl De Commissie mer adviseert de ontbrekende informatie in een aanvulling op het planMER op te nemen, en dan pas te besluiten over de omgevingsvisie. Voorliggend rapport is deze aanvulling op het planMER.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is beschreven welke keuzes waarom in welke fase van het ontwerpproces zijn gemaakt en beschrijft de ‘hoeken van het speelveld’ aan de hand van afwegingen die zijn gemaakt bij de totstandkoming van de omgevingsvisie en het planMER. In hoofdstuk 3 worden de thema’s beschreven die niet in de omgevingsvisie of het MER verder worden uitgewerkt, maar terugkomen in de nog volgende planuitwerking van de omgevingsvisie of in programma’s. Hierna wordt in hoofdstuk 4 de aan te vullen milieu-informatie gegeven. In hoofdstuk 5 komt de monitoring en borging van milieubelang in het vervolgproces aan bod.

2. De Omgevingsvisie het speelveld en het MER

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is toegelicht hoe de keuzes in de Omgevingsvisie tot stand zijn gekomen en welke rol de resultaten uit het MER daarbij hebben gespeeld. Inzicht is gegeven in de doelstellingen, het speelveld en het proces op hoofdlijnen. Per fase is uitgelegd wat we hebben gedaan en welke conclusies er zijn getrokken.

2.2 Uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht

De raad heeft de uitgangspuntennotitie Omgevingsvisie Overvecht vastgesteld als basis voor de Omgevingsvisie. Deze uitgangspuntennotitie is ook de basis geweest voor het doelbereik van het MER waarbij:

a. de stadsprofielen (groene stad, verbonden stad, compacte stad, inclusieve stad, toekomstbestendige stad en vertraagde stad) en de Utrechtse Barcode uit de RSU 2040 de basis zijn;
b. op basis van bestaand beleid per stadsprofiel de belangrijkste inhoudelijke uitgangspunten voor Overvecht in samenhang en overzichtelijk zijn weergegeven.

2.3 Het speelveld

Alternatieven

Bij het ontwikkelen van de alternatieven zijn de opgaven waarvan de grootste ruimtelijke impact en milieueffecten worden verwacht als uitgangspunt genomen: de woningbouw-opgave en de mobiliteitstransitie (punt a en b uit het tweede beslispunt van het raadsbesluit Uitgangspuntennotitie omgevingsvisie Overvecht1 en 2). Dit zijn de meest structurerende ruimtelijke ingrepen waar de Omgevingsvisie Overvecht richting in gaat geven en keuzes in gaat maken. Daarnaast geeft de raad aan het college de opdracht om bij het uitwerken van de omgevingsvisie ook specifiek in te gaan op het versterken van de structuur en kwaliteit van het groen en de openbare ruimte in relatie tot de woningbouwopgave en de mobiliteits-structuur (punt c3) en de manier waarop toevoeging van programma en functies bijdragen aan de wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht (punt d4).

Omdat ook in de Uitgangspuntennotitie thema's als groen en openbare ruimte in relatie staan tot de verdichting en de mobiliteitsstructuur is er voor gekozen om deze te optimaliseren binnen de alternatieven op het gebied van verdichting en mobiliteit. Ook zijn er meer keuzes gemaakt dan in het MER aan de orde komen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de uitwerking van de spelregels per gebiedstype, de spelregels die betrekking hebben op hoogbouw, concrete ligging van HOV in Park de Watertoren, keuzes op buurtniveau waar kansrijke plekken zijn waar we als eerste starten met

de planvorming, de principeprofielen per type straat. Deze keuzes zijn niet nader in het MER onderzocht, omdat ze niet leiden tot wezenlijk andere milieueffecten dan nu in het MER zijn beschreven.

Commissie mer

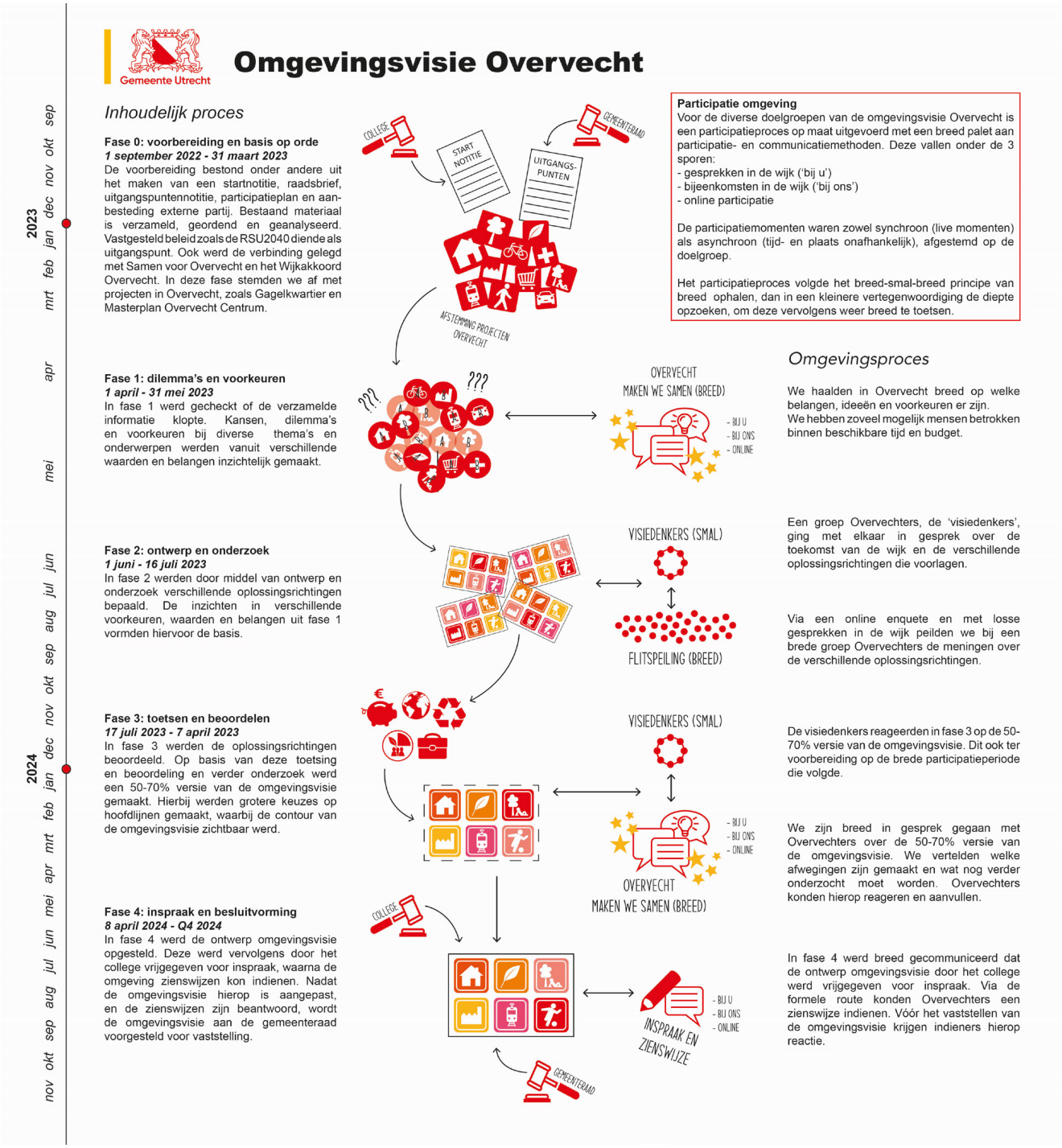
De Commissie mer beveelt in haar toetsingsadvies aan om extra alternatieven te onderzoeken op thema's die juist niet gaan over verdichting en mobiliteitsoplossingen.
De Commissie geeft in haar verduidelijkende antwoorden aan dat het gaat om een voor een deel theoretische exercitie waarin de vrijheid wordt genomen om extreme uitkomsten binnen een te nemen besluit (plan) te verkennen. Het doel hiervan is om tot op dat moment onbekende informatie te verzamelen die gebruikt kan worden om het besluit te optimaliseren.

In deze fase van het proces is er echter voor gekozen om geen extra alternatieven te onderzoeken om de volgende redenen:

- Er is al een uitgebreid proces doorlopen met bewoners en andere stakeholders waarbij in de participatie ruimte was voor het aandragen van ideeën en oplossingsrichtingen. Vanwege het zorgvuldig doorlopen proces, waarbij verschillende oplossingsrichtingen zijn verkend, verwachten wij niet dat het onderzoeken van andere alternatieven zal leiden tot nieuwe, betere oplossingsrichtingen die ook aansluiten bij de uitgangspuntennotitie.
- De Commissie vraagt niet om extra alternatieven op het gebied van verdichting en mobiliteit, de meest impactvolle thema's als het gaat om milieueffecten. Om deze reden verwachten wij dat er geen sprake is van redelijkerwijs te beschouwen alternatieven die leiden tot significant andere milieueffecten.
- Voor verschillende thema's die de Commissie noemt worden juist in andere (beleids) trajecten keuzes gemaakt, bijvoorbeeld energie (Beleidsnota Duurzame Opwek, Warmteprogramma) en sociaal (wijkaanpak Samen voor Overvecht).

2.3.1 Proces op hoofdlijnen

Het proces van het tot stand komen van de Omgevingsvisie was iteratief waarbij er 5 participatiestappen en ontwerpstappen (fases 0 t/m 4) zijn doorlopen. In onderstaande afbeelding is het proces op hoofdlijnen weergeven, waarna de fases beschreven worden. Fase 0 voorbereiding is hierbij buiten beschouwing gelaten.



2.3.2 Omschrijving per fase

Fase 1 Dilemma's en voorkeuren
Bij de start van fase 1 hebben we Overvechters gesproken over de doelstellingen en opgaves voor de wijk vanuit stedelijk beleid, zoals het bouwen van 5.000 woningen en het maken van 3.000 extra werkplekken. Bewoners zijn allerlei vragen voorgelegd over verschillende thema's (zie voorbeeld op de volgende pagina). Uit deze eerste participatie-ronde zijn vier belangrijke dilemma's naar voren gekomen:

Bereikbaarheid auto versus (verkeers)veiligheid en ruimtelijke kwaliteit
Sommige bewoners geven aan dat de ruimte voor de auto een kwaliteit is van de wijk. Veel bewoners waarderen de goede bereikbaarheid van de wijk en de parkeerruimte voor auto's. Anderzijds zijn er grote zorgen om de verkeersveiligheid. Het versmallen van wegen en opheffen van parkeerplekken kan bijdragen aan deze verkeersveiligheid en biedt ruimte voor bijvoorbeeld groen en bredere fietspaden, wat velen ook belangrijk vinden.

Bouwen versus groen
Velen vinden dat het bouwen van woningen, voorzieningen en werkplekken niet ten koste van groen en bomen mag gaan. Anderen vinden dat er best gebouwd mag worden op plekken waar het groen van lage kwaliteit is of waar oude of minder fraaie bomen staan. Sommigen geven aan niet in de kleine groene plekken dichtbij huis te bouwen, omdat deze de wijk juist leefbaar maken.

Nieuwe bebouwing vooral in hoogbouw versus vooral in laagbouw
Door nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken vooral in hoogbouw te plaatsen, wordt ruimte bespaard. Daarentegen is hoogbouw vaak anoniem en buren ontmoeten elkaar gemiddeld minder vaak. Anderen vinden dat er vooral meer laagbouw bij moet komen. Laagbouw zorgt voor meer contact, ontmoeting, sociale cohesie en het gevoel van betrokkenheid/verantwoordelijkheid bij de buurt.

Behoud sociale cohesie versus sloop-nieuwbouw
Sommigen vinden dat nieuwbouw best op plekken mag door slechte woningen of gebouwen te slopen, zodat bijvoorbeeld zoveel mogelijk groen in de wijk behouden blijft. Anderen vinden dat sociale cohesie die er is in flats juist behouden moet worden en dat bij het toevoegen van bebouwing aandacht is voor de bestaande en toekomstige sociale cohesie. Nieuwe gebouwen moeten en kunnen een positieve invloed hebben op de sociale cohesie in de buurt. Er is daarbij nagedacht over menging en elkaar kunnen ontmoeten (in de gezamenlijke en openbare ruimte

Groene en prettige buurten

Wat willen we doen?

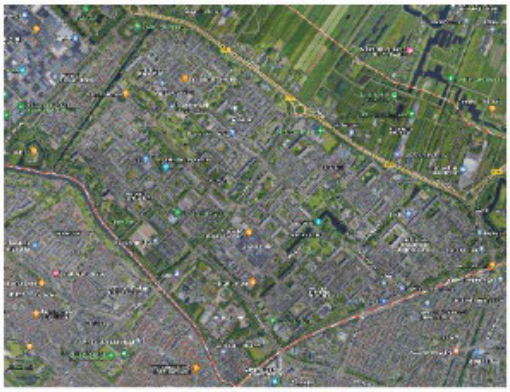
Uitbreiding Noorderpark
ca. 22 hectare (zo groot als 32 voetbalvelden)

Natuurgebied Zuilen
ca. 25 hectare (zo groot als 36 voetbalvelden)

Opgaven voor groen-blauwe routes
10 hectare (zo groot als 14 voetbalvelden)

Nieuw buurt en wijkgroen
23 hectare (zo groot als 33 voetbalvelden)

We willen een aantrekkelijke, schone, groene, gezonde en veilige woonomgeving die uitnodigt om buiten te zijn en waar kinderen buiten kunnen spelen. Dit doen we door:
- bestaande knelpunten in de groenstructuur aan te pakken
- verbeteren van het groen en het water, zoals de groene zone langs de Vecht en de verbinding over de NRU
- zorgen voor grotere biodiversiteit van planten, bomen, dieren en insecten
- groen op loopafstand voor iedereen met groene wandelroutes naar gebieden rondom de wijk
- vergroenen op zoveel mogelijk plekken, zoals op daken, straten en fiets- en wandelroutes.























Gemeente Utrecht

Wat vind jij de belangrijkste functie van groen in Overvecht? Waarom?

A. Groen moet vooral gebruikt worden voor sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten.

B. Groen moet vooral rustig zijn. Goed voor dieren en klimaat (zoals verkoeling en opvang regenwater).

In wat voor groen moeten we vooral investeren? Waarom?

A. Vooral méér groen. Hoe meer hoe beter.

B. Vooral in de kwaliteit van groen, bijvoorbeeld met meer verschillende planten en bomen.

Waar moeten we vooral bouwen? Waarom?

A. Vooral in de bestaande buurten. We moeten zo-veel mogelijk groene plek-ken in de wijk behouden.

B. Er mag best in het groen gebouwd worden, zodat bestaande buurten niet te druk worden.

Wat zie jij als jouw buurt? Teken of omschrijf op het kaartje.

Fase 2 Ontwerp en onderzoek: denk- en oplossingsrichtingen binnen het speelveld

Mede op basis van de opbrengst van fase 1 zijn denkrichtingen met elkaar vergeleken en zijn oplossingsrichtingen uitgewerkt.
Een verkenning van de thema's eigendomssituatie, lopende projecten, groenstructuur en sociale kwaliteit,, sociaal demografische gegevens en participatie hielpen om te bepalen welke kansen en beperkingen er waren bij de planning van nieuwe ontwikkelingen en was daarmee input voor de oplossingsrichtingen.

Eigendomssituatie:
Door in kaart te brengen welke gebieden buiten gemeentelijk eigendom vallen, kon bepaald worden wat de impact hiervan was op de omgevingsvisie. Omdat de meeste potentiële locaties voor verdichting niet in gemeentelijk eigendom zijn, werd besloten dat eigendoms-situatie geen bepalende factor zou zijn bij de verdere uitwerking van de visie.

Lopende ontwikkelingen:
Het afstemmen met andere projecten, zoals het Masterplan Centrum en het Amazone-kwartier, zorgde ervoor dat de omgevingsvisie in lijn werd gebracht met en een aanvulling bood op bestaande plannen.

Groen raamwerk:
Het groene raamwerk is leidend bij de uitwerking van de omgevingsvisie wat betekent dat dat het behoud en versterking van de groene ambities een randvoorde was bij de uitwerking van de omgevingsvisie. De groenopgave is onderbouwd door het onderscheid tussen diverse groentypologieën weer te geen. Onderscheid is gemaakt tussen Groen om de stad, Vechtscheg, Stadsparkeren, Groenblauwe verbindingen en Groene buurten. Analyses, uitgangspunten en profielen zijn per park uitgewerkt. Per gebied is uitgelegd hoe en hoeveel groen toegevoegd zou kunnen worden.

Sociale kwaliteit en veiligheid:
Door inzicht te krijgen in plekken met sterke of zwakke sociale binding werd duidelijker welke plekken baat zouden hebben bij interventies of transformaties. Dit biedt kansen om de sociale kwaliteit en veiligheid in deze gebieden te verbeteren.

Sociaal demografische gegevens:
De leefbaarheidsscore en gezondheidscijfers zijn de laagste van heel Utrecht. Met de om-gevingsvisie willen we daarom de ruimtelijke kwaliteit van Overvecht versterken en een bij-drage leveren aan de aanpak van de sociale uitdagingen. Deze data is daarnaast gebruikt door voor iedere buurt op te nemen wat de gewenste ontwikkelrichting is ten aanzien van de woningvoorraad. Op basis van wat opvalt in de huishoudensamenstelling is beschreven voor wie we in Overvecht willen bouwen.

Participatie:
De samenwerkingsprincipes en de participatieparagraaf zoals we die met de partners van het Wijkakkoord hebben afgesproken zijn uitgangspunt voor het participatieproces.
We hebben de omgevingsvisie uitgewerkt op basis van de afspraken in het wijkakkoord. Door middel van een zo goed mogelijk beeld van wat Overvechters belangrijk vinden zijn er keuzes gemaakt. Het is duidelijk dat Overvecht een wijk is met veel verschillende meningen. Soms staan meningen lijnrecht tegenover elkaar. Niet aan alle wensen is tegemoetkomen omdat belangen verschillend zijn afgewogen. In het participatieverslag '101 Waarden van Overvecht' staat het resultaat van het participatieproces beschreven.

Alternatieven in het MER

in fase 2 zijn ook de alternatieven voor het MER bepaald.

Alternatief 1:
Dit alternatief gaat uit van een centrale bundeling van verdichting en mobiliteit van auto- en HOV waarbij er wordt ingezet op de totale mobiliteitstransitie. De hiërarchie speelt binnen dit wegennet een grote rol. Vanuit een centrale sterk verdichte as door het hart van Overvecht wordt maximaal ingezet op het gebruik van het OV waarbij de Carnegiedreef als centrale as een belangrijke rol gaat vervullen. Dit alternatief zet in op autoluwe woonstraten waarbij autoverkeer met behulp van 'knips' naar de ontsluitingswegen geleid gaat worden.
Dit alternatief vertoont de meeste overeenkomsten met de Omgevingsvisie Overvecht.

Alternatief 2:
In dit alternatief verspreidt de verdichting zich over verschillende delen van Overvecht. De bestaande wijkstructuur is hierbij het uitgangspunt. Deze variant gaat uit van een optimalisatie van het bestaande OV aanbod in Overvecht. De auto maakt in dit alternatief voornamelijk gebruik van de bestaande verkeerstructuur.

De alternatieven zijn ontwikkeld om recht te doen aan de uiteenlopende visies van Overvechters over mobiliteit en verdichting binnen de omgevingsvisie. Uit de participatiegesprekken blijkt dat Overvechters verdeeld zijn over waar je het beste in de wijk kunt bouwen. Ongeveer de helft geeft de voorkeur aan geconcentreerde hoogbouw op enkele plaatsen in de wijk, terwijl de andere helft liever lagere bebouwing verspreid over de wijk ziet. Alternatief 1 sluit aan bij de eerste voorkeur en speelt in op de wens voor een betere verkeersveiligheid. Alternatief 2 gaat uit van een lagere bebouwing verspreid over de wijk en behoudt grotendeels de bestaande verkeersstructuur. Daarbij is rekening gehouden met de opbrengst uit het participatieproces dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten maar er weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer. Beide alternatieven hebben behoud en versterken van het groene raamwerk als uitgangspunt.

De keuzes voor de alternatieven zijn gemaakt, omdat op dat moment inzicht nodig was in de effecten van de mobiliteitskeuzes, maar ook was de vraag vanuit het projectteam of er ook meer woningen en arbeidsplaatsen in Overvecht gerealiseerd kunnen worden dan de 5.000 en 3.000 uit de uitgangspunten. Deze vraag kwam voort uit de verwachting dat het niet altijd haalbaar is om de volledige geplande aantallen woningen op een specifieke locatie te realiseren zodat er flexibiliteit in de omgevingsvisie gewenst kan zijn.
Daarnaast staat in de uitgangspuntennotitie (overgenomen uit de RSU) dat er tenminste 5.000 woningen dienen te worden gerealiseerd, wat ruimte laat voor een ambitieuzere invulling.

Opgemerkt wordt dat thema's als eigendomssituatie, lopende projecten, groenstructuur en sociale kwaliteit en sociaal demografische gegevens verkend zijn en denkrichtingen met elkaar zijn vergeleken. Dit is gedaan om vast te stellen welke kansen en beperkingen er waren bij het ontwikkelen van de omgevingsvisie. Deze bredere verkenning is teruggebracht naar de genoemde twee alternatieven.

Vergelijking keuzes uit de denkrichtingen per thema
In de participatie zijn thematische keuzes en oplossingsrichtingen besproken met Overvechters. Er is gefocust op thematische keuzes, zodat Overvechters voor alle afzonderlijke keuzes ten aanzien van groen, mobiliteit, etc. hun mening konden geven. Overvechters werd nog niet gevraagd om te kiezen voor een integraal scenario / denkrichting. Onderstaande voorbeelden betreffen de thema's die terug komen in het MER. In het participatieverslag is een volledig overzicht opgenomen van alle in deze fase getoonde oplossingsrichtingen.

Woningbouw

Mogelijkheid 1 - Compact bouwen
De woningen komen dichtbij elkaar, op centrale plekken. Bijvoorbeeld rondom het NS-station, bij Overvecht Centrum, langs de Carnegiedreef en bij het bedrijventerrein in Overvecht-Noord.





Mogelijkheid 2 - verspreid over de wijk bouwen
De nieuwe woningen komen in de verschillende buurten. Bijvoorbeeld door in buurten gebouwen te slopen en nieuwe woningen te bouwen, of door naast of bovenop de bestaande gebouwen te bouwen.

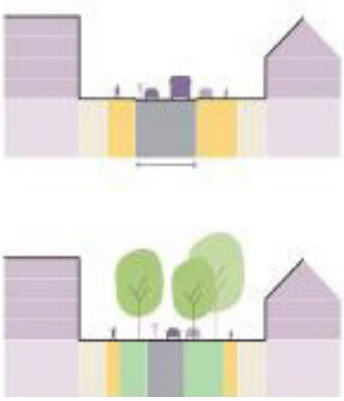




Beide mogelijkheden komen terug in het MER. Mogelijkheid 1 vertoont overeenkomsten met alternatief 1 terwijl mogelijkheid 2 overeenkomsten vertoont met alternatief 2.

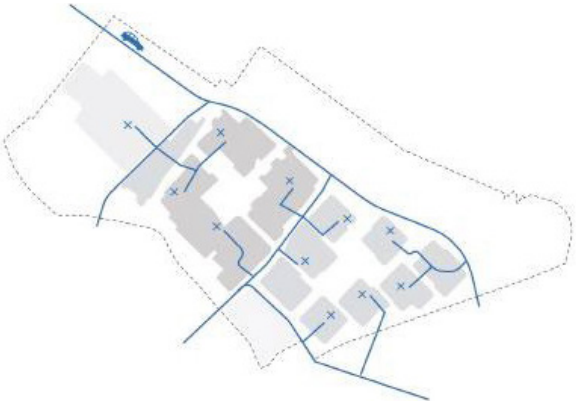
Woningbouw

Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer
Voorgesteld is om de bestaande wegen smaller te maken. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.





Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer
Voorgesteld is om de bestaande wegen smaller te maken. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.

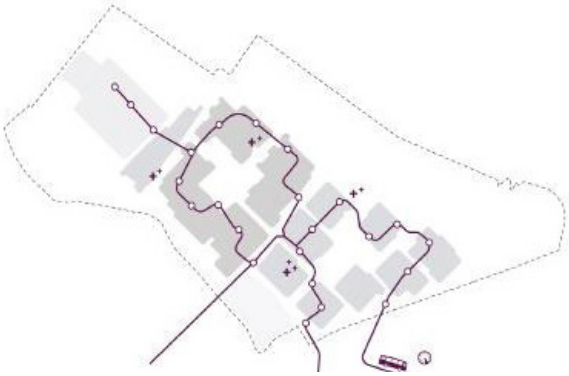




56% van de geënquêteerden vond het een goed idee om straten te versmallen met meer ruimte voor groen. Ook is de mogelijkheid van minder doorgaand verkeer tussen de buurten voorgelegd. 47,6% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Mogelijkheid 1 en 2 komen beide terug in alternatief 1 van het MER. Het versmallen van straten is mogelijk wanneer minder verkeer in de straten rijdt.

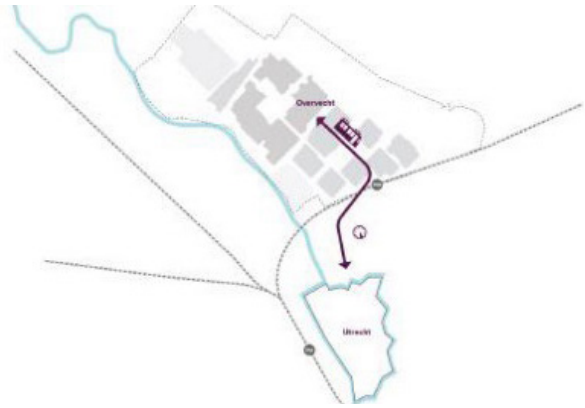
Openbaar vervoer

Mogelijkheid 1 - beter busnetwerk
Het huidige busnetwerk verbeteren. Bijvoorbeeld door meer routes en haltes toe te voegen, en/of door de bus vaker te laten rijden.





Mogelijkheid 2 - een snelle OV-verbinding
Er is één lijn in de wijk met een snelle verbinding naar station Overvecht en naar de rest van de stad.





De mogelijkheid is voorgelegd om het busnetwerk te verbeteren, bijvoorbeeld met meer routes en haltes. 84,2% van de geënquêteerden vond dit een neutraal tot zeer goed idee. Vooral de nabijheid van haltes (bijvoorbeeld voor ouderen) en de flexibiliteit worden als voordelen gezien. Ook is de mogelijkheid van een snelle ov-lijn door de wijk naar station Overvecht en de rest van de stad voorgelegd. 60,4% van de geënquêteerden vindt dit een neutraal tot zeer goed idee. Als nadelen ziet men de afstand tot haltes, de kosten voor aanleg en de ruimte die een HOV-baan inneemt, mogelijk ten koste van groen. Beide mogelijkheden zijn opgenomen in het MER.

Fase 3 toetsen en beoordelen
In fase 3 toetsen en beoordelen zijn de alternatieven beoordeeld op milieueffecten. Gelijktijdig werd gewerkt aan de eerste concept Omgevingsvisie (50-70% versie) op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, welke voorkeuren zij hebben voor oplossingsrichtingen en professioneel inzicht. Het eerste concept MER is gebruikt als tussentoets om te kijken of het MER de conclusies uit de concept-omgevingsvisie ondersteunt.

Beide alternatieven laten een verbetering zien op de thema's gezondheid, water en klimaatadaptatie en een verschuiving van de modal split. Op veel beoordelingscriteria bleken de alternatieven niet onderscheidend. Alleen op de indicatoren voor de thema's verkeer, geluid, gezondheid is er verschil. Voor het thema verkeer liet het MER een verschuiving van het verkeer uit de buurten en naar de gebiedsontsluitingswegen zien. Dit zorgt er voor dat het in de buurten voor bewoners rustiger wordt en er minder hinder te verwachten is van verkeer. De toename van verkeer op de gebiedsontsluitingswegen zorgt op een aantal plekken voor een hogere geluidsbelasting. Ook worden hierbij relatief veel nieuwe woningen op een plek met een hoge geluidsbelasting gerealiseerd. Transformatie in de buurten voor andere indicatoren zijn de beoordelingen tussen alternatief 1 en 2 nagenoeg gelijk.

In het najaar van 2023 is verder gewerkt aan het opstellen van de ontwerp-omgevingsvisie. Het concept MER liet niet zien dat de twee alternatieven veel van elkaar verschillen op milieueffecten. In het ontwerpproces zijn diverse keuzes gemaakt, zoals de keuze voor het mobiliteitssysteem en de verdichtingslocaties. Paragraaf 2.3.6 gaat dieper in op welke argumenten bepalend zijn geweest bij het maken van keuzes in de omgevingsvisie.

In het hoofdstuk "Reflectie op de omgevingsvisie" is beoordeeld of de ontwerpomgevingsvisie nog valt binnen de bandbreedte van milieueffecten die voor de alternatieven is bepaald. Tot aan het in procedure brengen van de omgevingsvisie is voortdurend afgestemd tussen het MER en de omgevingsvisie om te zorgen dat er het MER aansluit bij de visie en alle relevante milieueffecten worden beschreven. Hierbij is ook altijd de afweging gemaakt wat relevant is voor de keuzes op omgevingsvisieniveau.

Participatieverslag
In het participatieverslag 101 Waarden van Overvecht beschrijven we hoe we Overvechters hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie en welke waarden en belangen Overvechters hebben bij de ruimtelijke toekomst van hun wijk. Daarbij laten we zien wat Overvechters vinden van voorgestelde ideeën. En wat we vervolgens met die opbrengst hebben gedaan. We vertellen wat we hebben meegenomen en wat niet, met een uitleg waarom. Daarmee geven we inzicht in hoe we met elkaar een omgevingsvisie voor Overvecht hebben gemaakt.

2.3.3 Welke keuzes hebben we wanneer en waarom gemaakt

In de uitgangspuntennotitie zijn de doelen voor Overvecht vastgesteld (zie paragraaf 2.3.2). In de uitgangspuntennotitie zijn ambities geformuleerd, maar staat ook al een aantal concrete keuzes. Deze paragraaf gaat in op de onderbouwing van de reeds gemaakte keuzes uit de uitgangspuntennotitie, maar ook op de aanvullende keuzes die in de omgevingsvisie zijn gemaakt. De keuzes zijn ook terug te vinden in de Beleidsnota.

Verbonden stad

In de uitgangspuntennotitie is reeds de keuze gemaakt om een mobiliteitstransitie te realiseren waaronder een toekomstige HOV-verbinding. Uit het MER bleek dat het realiseren van een HOV-verbinding bijdraagt aan de verschuiving van verkeer uit de buurten en naar de hoofdwegen. Dit heeft positieve effecten op verkeersveiligheid in de buurten.

In de omgevingsvisie is ervoor gekozen om de HOV-verbinding met een busverbinding uit te voeren en is een voorlopige keuze gemaakt over de route van de HOV-verbinding. Rekening houdend met de structuur van de wijk ligt de ligging van een HOV-verbinding op de Carnegiedreef-Rio Brancodreef voor de hand. In het voortraject is onderzocht of een lightrailverbinding haalbaar is, maar uit een eerste verkenning bleek dat hiervoor een veel grotere verdichting nodig is dan wenselijk is voor Overvecht. In de participatie is bewoners gevraagd naar hun wensen ten aanzien van mobiliteit. Hieruit blijkt dat een busverbinding die ook de buurten bedient veel draagvlak heeft onder bewoners. Daarom is in de omgevingsvisie gekozen om ook aanvullend buurt ov te realiseren. Om de buurten rustig en leefbaar te houden wordt dit een systeem met standaard bussen of kleiner, zodat de straatprofielen versmald kunnen worden en de straten kunnen worden vergroend. De bussen gaan volgens een vaste dienstregeling rijden.

Keuzes in route van HOV

De keuze voor deze route van het HOV is gemaakt om verschillende strategische redenen:

1. ***Efficiënte verdichting en woningbouw:***
   Het realiseren van HOV maakt het mogelijk om een groter deel van de woningbouw te concentreren op een paar plekken nabij de OV-haltes. Hier kan een lagere parkeernorm gehanteerd worden. Bij een overmaat van parkeren in gebouwde voorzieningen, kunnen bovendien parkeerplaatsen in buurten vergroend worden.

2. ***Verbinding en samenhang in de wijk:***
   De HOV-as verbindt het noordelijke en zuidelijke deel van Overvecht als hart van een vernieuwd Overvecht.

3. ***Ruimte voor groen en recreatie:***

de transformatie naar een HOV-as maakt het mogelijk om langs de Carnegiedreef een groene zone te realiseren die overloopt in Park de Gagel en Park de Watertoren.

- Bij alternatief 1 is er sprake van een hoogwaardig HOV product, een strikter parkeerbeleid, extra kwaliteit bij andere vervoerswijzen en een lager autogebruik dan bij alternatief 2. Dit maakt het mogelijk om meer m2 langs groenblauwe routes te maken.

4. ***Kostenbesparing en betere bereikbaarheid:***
   De HOV-as in een gestrekte lijn zorgt voor kortere reistijden en een efficiëntere exploitatie.

In de ontwerp-omgevingsvisie was gekozen voor een ligging langs de rand van Park de Watertoren en daarmee dicht langs de bebouwing om een zo groot mogelijk park te maken/ het park zo weinig mogelijk op te delen. Uit de reacties in fase 3 blijkt dat de HOV-baan in Park de Watertoren wordt gezien als een nieuwe barrière tussen het park en de buurt van de Taagdreef en Rubicondreef e.o. Er zijn zorgen over de veilige bereikbaarheid van de ijsbaan, speellocatie en de waterspeelplek vanuit de woonbuurten. Er komen hier veel jonge kinderen en gezinnen die veel gebruik maken van dit deel van het park.
Gezien de reacties leggen we de HOV-baan iets verder van de bebouwing. Daarmee blijven de speelvoorzieningen goed bereikbaar vanuit de buurt en wordt toch een zoveel mogelijk aaneengesloten park mogelijk. Voor het bereiken van speelvoorzieningen hoeven gebruikers de HOV-baan niet over te steken. Een enkele speelvoorziening moet mogelijk verplaatst worden.

Nieuwe verbindingen
In de omgevingsvisie wordt de keuze gemaakt om een betere verbinding met de wijken Zuilen, Lage Weide en Leidsche Rijn te realiseren door één of meerdere bruggen over de Vecht. In de omgevingsvisie worden nog geen keuzes gemaakt over de ligging van de bruggen. Dit vindt in vervolguitwerkingen plaats. Onderzoek is nodig om het aantal, de locatie, inpassing en effecten van nieuwe verbindingen te bepalen. Het kan hierbij ook gaan om het verbeteren van bestaande verbindingen. Om deze redenen is er in het MER hier geen onderzoek naar gedaan. Hetzelfde geldt voor de verbinding van het HOV-netwerk met de wijk Tuindorp (onderdoorgang onder het spoor).

***Knips* en autobereikbaarheid**
In de ontwerp-omgevingsvisie zijn in alle buurten knips opgenomen om doorgaand auto-verkeer volledig uit de buurten te weren en de buurten zo verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Uit de zienswijzen blijkt dat veel mensen de autoknips te ingrijpend vinden en zorgen hebben over de slechte autobereikbaarheid, ook omdat het op de grote wegen zoals de Marnixlaan en NRU nu al druk is. Om deze reden worden de knips in de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren niet meer vastgelegd in de omgevings-visie. Aangezien het vergroten van de verkeersveiligheid wel prioriteit heeft en daarvoor de hoeveelheid doorgaand verkeer in de buurten teruggebracht moet worden, worden deze maatregelen vervangen door een monitoringsaanpak en mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen. Deze adaptieve mobiliteitsstrategie zal meer draagvlak onder bewoners hebben, maar geeft ook flexibiliteit bij het inspelen op ongewenste ontwikkelingen. Mogelijke aanvullende maatregelen zijn in volgorde van zwaarte: snelheidsremmende maatregelen, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters voor specifieke groepen die toch door mogen of knips.

In hoofdstuk 4 van deze oplegger is ook beschreven wat de verwachte effecten van deze aanpassing van de omgevingsvisie zijn.

Compacte stad (verdichting)

Aantal bij te bouwen woningen en realiseren arbeidsplaatsen
Uit de uitgangspuntennotitie komt de doelstelling om minimaal 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen toe te voegen. In de omgevingsvisie is gekozen om dit uitgangspunt vast te houden, omdat er voldoende locaties zijn aan te wijzen waarbinnen kan worden verdicht met behoud van het groene raamwerk/karakter van de wijk. Voor geluid is wel het aandachtspunt dat er relatief veel nieuwe woningen op geluidbelaste plekken worden gerealiseerd. Bij de bouw van de woningen zal voldaan moeten worden aan de vereisten uit het Besluit Kwaliteit Leefomgeving en de Visie Geluid en Trillingen en indien nodig geluids-reducerende maatregelen worden toegepast.

Verspreid of geconcentreerd bouwen
In de omgevingsvisie zijn keuzes gemaakt over waar de verdichting plaatsvindt.
Een belangrijke afweging hierin is geweest of de woningen geconcentreerd op een aantal plekken (zoals bij alternatief 1) of verspreid over de wijk (zoals bij alternatief 2) worden gerealiseerd. In de participatie zijn deze mogelijkheden voorgelegd. Uit de participatie is geen eenduidige voorkeur af te leiden. Sommigen vinden het een goed idee vanwege de efficiëntie en sommige mensen maken zich zorgen om ‘nog meer’ hoogbouw en sociale veiligheid. Bij verspreid bouwen maken mensen zich zorgen over de bouwoverlast in de wijk.

In de omgevingsvisie wordt vergelijkbaar met alternatief 1 gekozen voor hogere bebouwing op centrale plekken in de wijk en kleine (bij)bouw mogelijkheden in de woonbuurten. Daardoor wordt in de woonbuurten relatief weinig bijgebouwd en wordt de ruime opzet van deze plekken zoveel mogelijk behouden. Om de verdichting op een gezonde manier in te passen en de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken, is er in de omgevingsvisie bewust gekozen voor de grootste verdichting op de best bereikbare plekken met voorzieningen in de directe omgeving. Op deze manier kunnen we het groene raamwerk behouden en versterken en kan de mobiliteitstransitie in gang gezet worden voor een positief effect voor de héle wijk Overvecht op de leefbaarheid, veiligheid, klimaatadaptatie en groen.
Om te kunnen verdichten met 5.000 woningen kan alleen met relatief minder auto’s.
De haalbaarheid van de groenopgave in Overvecht hangt deels af van het kunnen verminderen van het aantal straatparkeerplekken en het verminderen van verharding.
Om dit te bereiken, moeten straatparkeerplekken deels worden opgeheven en/of verplaatst naar grotere parkeervoorzieningen die collectief gebruikt kunnen worden. Dergelijke grotere parkeervoorzieningen zijn echter alleen haalbaar bij locaties waar substantiële verdichting plaatsvindt. Daarom zijn deze verdichtingslocaties een voorwaarde voor het behoud en de versterking van het groene raamwerk. Op de kaart “Ruimte voor Groei” zijn met gekleurde vlakken de gewenste verdichting aangegeven. Ook zijn er spelregels voor de beoogde veranderingen per gebiedstype. Een deel van deze spelregels komt overeen met de mitigerende maatregelen uit het planMER, zoals aandacht voor onderzoek naar bezonning, windhinder en geluid.

Geen wonen op bedrijventerrein Nieuw Overvecht
Ondernemers benoemen de ruimtetekorten op bedrijventerreinen en het belang van ondernemerschap voor de stad Utrecht. Daarom vinden zij dat het bedrijventerrein zoveel mogelijk voor bedrijven moet blijven en er geen woningen mogen komen. Volgens onder-nemers maken woningen het voor ondernemers minder aantrekkelijk en zorgen woningen

door speculatie vanuit beleggers en ontwikkelaars voor stijgende vastgoedprijzen op het bedrijventerrein. Ook willen ondernemers ruimte houden voor bedrijven met milieuklasse 3.2. Dit gaat niet goed samen met wonen. Uit het MER blijkt dat het toevoegen van woningen op bedrijventerrein Overvecht mogelijk leidt tot een negatief effect ten aanzien van industrielawaai. Daarnaast kunnen op het bedrijventerrein ook veel van de benodigde werkplekken toegevoegd worden. Dit sluit aan bij het doel om de ruimte op het bedrijventerrein te intensiveren voor economische activiteiten.

Groene stad

In de uitgangspuntennotitie is de opgave vastgelegd om het groen te versterken, verbeteren en uit te breiden met 80 ha. Het betreft ca. 22 ha uitbreiding in het Noorderpark, ca. 25 ha in Oud-Zuilen, 10 ha opgave voor groenblauwe routes en 23 nieuw buurt- en wijkgroen.

Hectares toe te voegen groen

Bij de verdichting van 5.000 woningen en 3.000 arbeidsplaatsen is er ruimte om 57 ha groen toe te voegen in de wijk. Hiermee wordt de in de uitgangspuntennotitie gemaakte keuze om 80 ha groen toe te voegen bijgesteld. In natuurgebied Oud-Zuilen wordt 14 ha groen toegevoegd in plaats van 25 ha zoals gesteld in de uitgangspuntennotitie. Voor natuurgebied Oud-Zuilen heeft een apart participatieproces plaatsgevonden wat heeft geleid tot een nieuw besluit van de gemeenteraad (d.d. 26 september 2024) over de doelen voor natuurgebied Oud-Zuilen (Startnotitie Natuurgebied Oud-Zuilen). Voor de opgave in het Noorderpark is 22 ha taakstellend en is nader integraal onderzoek nodig om te bepalen hoe deze 22 ha naast andere functies in het Noorderpark opgenomen zouden kunnen worden.

Willen we de dichterbij de doelstelling van 80 ha komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Er zijn ook hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening. Om de groenblauwe routes te verbeteren is gekozen om de wijkwegen te versmallen naar 2x1 rijbanen en de route langs de Vecht te vergroenen. Hiervoor wordt verharding verminderd. In het MER en het mobiliteitsonderzoek is uitgegaan van het versmallen van de wijkwegen naar 2x1 rijbanen. Hieruit blijkt dat dit niet leidt tot significante verkeerseffecten.

Met bovengenoemde maatregel wordt niet aan de gestelde opgave voldaan. Willen we de dichterbij de doelstelling komen dan zullen we ook moeten overgaan tot het verwijderen van bebouwing zoals woningen in parken en groene uitlopers en tot het verwijderen van nog meer parkeerplaatsen op maaiveld. Rekening houdende met draagvlak voor de omgevingsvisie vinden we dit geen realistisch voorstel. Overigens zijn er hoge ambities opgenomen voor het vergroenen van daken en gevels. Deze extra m2 groen zijn niet meegenomen in de groenberekening.

Kwaliteitsverbetering groen
Om een kwaliteitsverbetering van het groen te realiseren worden verschillende maatregelen genomen die gezamenlijk zorgen voor een beter groennetwerk. Voorbeelden van die maatregelen zijn het verbeteren van de parkranden, weren van autoverkeer door de parken, meer inzetten op groene verbindingen en natuurvriendelijke oevers.

De verdere invulling van de groenopgave is maatwerk en nadere keuzes moeten per locatie gemaakt worden.

Inclusieve stad

Zorgdragen voor leefbaarheid en sociale cohesie
Overvechters maken zich zorgen dat het toevoegen van bebouwing kan leiden tot een gebrek aan sociale cohesie en een vermindering van de sociale veiligheid.

Leefbaarheid en sociale cohesie zijn ook in de omgevingsvisie belangrijke doelstellingen. Zo worden in het hoofdstuk “Ruimte voor Groei” en “Verschillend voor iedereen” van deel 1 uitgangspunten gegeven die ingaan op:

- een meer gemengde wijk: doelstelling om meer variatie aan het woningaanbod toe te voegen
- het zorgdragen voor meer levendigheid en verbinding en contact met elkaar, fijne beleving op straatniveau (ipv anonimiteit), denk aan levendige begane grond, entrees, aantrekkelijke overgangszones naar het openbaar gebied).
- bouwen aan gemeenschappen om de anonimiteit te verkleinen en de sociale veiligheid te vergroten (voorkomen anonieme woningingangen, stimuleren ontmoetingen, en collectieve voorzieningen). Zo is het inpassen van ruimte voor ontmoeting in de nieuwe bouwblokken opgenomen als spelregel in de omgevingsvisie.
- bouwen voor gemeenschappen, bijvoorbeeld in de vorm van wooncorporaties of gemengde woonvormen.

In de omgevingsvisie is de keuze gemaakt om de ruimte voor veldsport mee te laten groeien met de groei van de wijk. Dat doen we door het gebruik van de bestaande sport-accommodaties te optimaliseren. Daarnaast zien we kansen om sport- en beweegfuncties toe te voegen aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein. Voor de lange termijn zoeken we inpassing van 3 of 4 extra sportvelden. In de omgevings-visie is het Noorderpark aangewezen als zoeklocatie. Hierbij moet een ruimtelijke afweging gemaakt worden met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie en cultuurhistorie.

3 Planuitwerking en programma's

3.1 Inleiding

In de omgevingsvisie zijn enkele thema's geïdentificeerd die vanwege hun schaal of detailniveau niet op het niveau van een omgevingsvisie voor een gebied hoeven te worden uitgewerkt. Deze thema's hebben een bredere impact en vragen om beleidsmatige en strategische aanpak op stadsniveau of hoger. In dit hoofdstuk is in beeld gebracht welke thema's dit betreffen.

3.1.1 Netcongestie

Het oplossen van netcongestie is een randvoorwaarde voor het realiseren van de opgaven. Het is een thema dat zich snel ontwikkelt en waarbij het nu in beeld brengen van maatregelen in het kader van de Omgevingsvisie met als scope 2040 geen toegevoegde waarde heeft. Het is wel goed om te beseffen dat netcongestie geen tijdelijk fenomeen is maar een nieuwe werkelijkheid als gevolg van de energietransitie. De ruimtelijke impact van mogelijke oplossingen zal op stadsniveau worden beoordeeld, maar ook in Overvecht is ruimte nodig voor de uitbreiding van de energie infrastructuur. Stedin heeft het bedrijventerrein Nieuw Overvecht als zoeklocatie aangewezen. Dit valt buiten de scope van deze omgevingsvisie. Op projectniveau zal ook na 2030 netbewust moeten worden ontworpen.

3.1.2 Uitwerking mobiliteit

De gemeente Utrecht is op het moment van schrijven bezig met een nieuwe versie van het verkeersmodel, met daarin ook een nieuw basisjaar (2019). Dit model is naar verwachting in het najaar van 2024 gereed. Indien er de komende jaren nadere studies worden gedaan bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, dan zal de meest recente versie van het Utrechtse verkeersmodel gebruikt worden om de berekeningen uit te voeren.

Bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie in (inrichtings)projecten zal dieper in worden gegaan op het thema verkeersveiligheid.. Bij het maken van plannen en ontwerpen werken wij altijd vanuit de principes van Duurzaam Veilig, gericht op het voorkomen van ongevallen door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen.

Door de OV-alliantie is een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem verder uit te werken. Uitkomst van deze studie helpt de gemeente Utrecht om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties.

3.1.3 Circulariteit

In de beleidsnota Utrecht Circulair 2030 is uitwerking gegeven aan de vier prioriteiten en elf ambities zoals vastgesteld in de Visie Utrecht Circulair 2050. De beleidsdoelstellingen en bijbehorende indicatoren en financiële dekking leggen de basis voor toekomstige inzet, sturing en verantwoording van de voortgang en het kader voor thema-specifieke uitvoeringsprogramma's.

De beleidsnota Utrecht Circulair 2030 heeft de onderstaande overkoepelende transitie- en effectdoelstelling:

a. Transitiedoelstelling: we werken aan de randvoorwaarden om de overgang naar circulair denken, organiseren en doen voor iedereen mogelijk te maken. Zo geven we richting aan en versnellen we de transitie naar een circulaire stad;
b. Effectdoelstelling: we gebruiken in 2030 maximaal de helft aan nieuwe, niet-hernieuwbare grondstoffen en waarin deze transitiedoelstelling en effectdoelstelling zijn uitgewerkt in subdoelstellingen voor elk van de volgende vier prioriteiten:
   a. Bedrijvigheid en ondernemerschap, b. Gebiedsontwikkeling en bouwen,
   c. Opdrachtgeven en inkopen, d. Materiaal- en reststromen

Circulariteit is met name relevant bij de verdere uitwerking van de Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht zal voldaan moeten worden aan de Beleidsnota Utrecht Circulair 2030.

3.1.4 Een uitbreiding van de beoordeling op de sociale aspecten en gezondheid

Scope en samenhang met wijkaanpak Samen voor Overvecht

Met bewoners en professionals uit Overvecht hebben we het ambitiedocument Samen voor Overvecht ontwikkeld dat op 18 juli 2019 door de raad is vastgesteld. Daarin hebben we vijf ambities benoemd: Plezierig wonen in een meer gemengde wijk, Perspectief voor de jeugd versterken, Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat, Veilige Buurten en Meedoen en Ondernemerschap. Vanuit het motto 'Plak, kans, coalitie' zijn we gestart met 10 kansen, die elk aan meerdere ambities tegelijk bijdragen. We zien dat de wijkaanpak breed wordt gedragen, dat er veel energie zit in de samenwerking tussen bewoners, professionals en gemeente en dat langzaam maar zeker positieve verandering in Overvecht zichtbaar en voelbaar wordt, maar nog niet op alle terreinen. Een lange adem is nodig. De Omgevingsvisie Overvecht richt zich op de ruimtelijke opgave voor Overvecht en bijbehorende fysieke ingrepen om zo bij te dragen aan wijkverbetering en de ambities van Samen voor Overvecht.

In het MER is de gezondheidsinvloed van de plannen daarom beoordeeld door te kijken naar kansen voor een vergroting van de aanwezigheid van maatschappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting. Onder het kopje Sociale cohesie gaat het MER voor de referentiesituatie daarnaast in op de grote ervaren onveiligheid in de wijk. Andere factoren die de sociale cohesie beïnvloeden komen in het MER niet aan bod omdat deze buiten scope van de Omgevingsvisie vallen.

Beleidsnota ‘Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027’
Begin 2024 heeft de gemeenteraad de beleidsnota “Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027” (hierna: Beleidsnota gezondheid) vastgesteld. Deze beleidsnota maakt onderdeel uit van de omgevingsvisie voor de hele stad en is dus ook van toepassing op Overvecht. Deze beleidsnota is vastgesteld na de uitgangspuntennotitie.
Voor de Omgevingsvisie Overvecht is geanalyseerd in hoeverre de ambities van de beleidsnota en de omgevingsvisie Overvecht overeen komen. De ambities ten aanzien van gezondheid uit de uitgangspuntennotitie gaan over gezonde en duurzame manieren van vervoer en een gezonde leefomgeving. Groen, stilte, rust, goede luchtkwaliteit en het tegengaan van hittestress komen daarin terug. De ambities uit de omgevingsvisie komen ook terug in de beleidsnota gezondheid. Aanvullend stelt de beleidsnota gezondheid nog dat Utrechters minder in aanraking komen met ongezonde verleidingen. De uitvoering van het beleid hiervoor wordt gemeentebreed opgepakt. De beleidsnota “samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027” heeft meer ambities en gaat ook in op aspecten die geen betrekking hebben op de fysieke leefomgeving, zoals bestaanszekerheid en sociale kracht. Deze aspecten maken geen onderdeel uit van de omgevingsvisie, maar komen wel in andere programma’s terug, zoals binnen de wijkaanpak ‘Samen voor Overvecht’.

4. Aanvullende Milieu-informatie

Op basis van het advies van de Commissie mer is door Tauw in dit hoofdstuk op enkele milieuthema's een aanvulling op de milieu-informatie uit het MER Omgevingsvisie Overvecht opgenomen. Dit betreft natuur (paragraaf 5.1), cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit (paragraaf 5.2) en waterhuishouding (paragraaf 5.3). Voor de thema's verkeer (paragraaf 5.4), geluid (paragraaf 5.6), luchtkwaliteit (paragraaf 5.6), stikstofdepositie (paragraaf 5.7), gezondheid (paragraaf 5.8) en circulariteit (paragraaf 5.9) is een verduidelijking op de methode van de effectbeoordeling en/of effectbeoordeling zelf in het MER opgenomen.

4.1 Natuur

De Commissie mer heeft een aantal adviezen aangedragen op het thema natuur, waaronder het advies om de referentiesituatie van enkele indicatoren aan te vullen. In deze paragraaf is de aanvullende informatie beschreven en waar nodig is beschreven wat dit betekent voor de effectbeoordeling.

4.1.1 Aanvulling op referentiesituatie

Beschermde soorten

De aanwezigheid van beschermde soorten in heel Overvecht is niet vlakdekkend onderzocht. Daarom is in het MER gebruik gemaakt van algemene verspreidingsgegevens. In Bijlage 2 van het MER is reeds een overzicht opgenomen van de in Overvecht aanwezige beschermde soorten op grond van een export uit de NDFF (Nationale Databank Flora en Fauna). Daaruit valt op te maken dat er in Overvecht beschermde soorten van de volgende soortgroepen aanwezig zijn: amfibieën, dag- en nachtvlinders, libellen, reptielen, vaatplanten, vogels, zoogdieren, vleermuizen en ongewervelden. Zoals te zien op de in het MER getoonde Natuurwaardenkaart van de gemeente Utrecht, zijn er in Overvecht grote verschillen in natuurwaarden. In de drukke, relatief versteende kern van Overvecht ('steen en gebouwen', rood/roze op de kaart en 'biotoop overstijgende soort', lichtpaars op de kaart) komen slechts beperkt beschermde soorten voor. Het gaat daar met name om gebouwbewonende vogels zoals huismus, gierzwaluw en de vleermuizen gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Met name de gewone dwergvleermuis komt er zeer veelvuldig voor (>3000 waarnemingen in de afgelopen 5 jaar). Algemene broedvogels en egels (>150 waarnemingen in de afgelopen 5 jaar) kun je er ook treffen, maar veruit de meeste beschermde soorten in Overvecht komen slechts voor aan de randen en in de NNN-gebieden ('Oever en Water', blauw op de kaart, 'Bomen, Bos en Struiken', groen op de kaart, en 'Gras en Kruiden', geel op de kaart). Denk hierbij aan soorten als ringslang, rugstreeppad, haas, ransuil, bosuil, gevlekte witsnuitlibel, eekhoorn en gewone grootoorvleermuis. Van met name de ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, ree, haas en eekhoorn zijn over de afgelopen 5 jaar meer dan 100 waarnemingen gedaan. De meeste soorten zijn in (veel) lagere aantallen aanwezig in en rond Overvecht. Al met al zijn de groene stroken ten noorden van de Vecht (inclusief slot Zuylen), Fort Blauwkapel, het gevarieerde gebied ten noorden van de N230 en de omgeving rond bedrijventerrein Overvecht de meest waardevolle gebieden voor beschermde dier- en plantensoorten. Niet zozeer in aantallen, maar wel in diversiteit aan beschermde soorten.

De autonome ontwikkelingen hebben geen wezenlijk effect op de aanwezige populaties van beschermde soorten (zie MER). Wel werkt de gemeente Utrecht samen met woningcorporaties Woonin, Portaal, Bo-Ex, SSH en Cazas Wonen aan de ontwikkeling van een soortenmanagementplan (SMP) om de biodiversiteit in Utrecht te behouden. Dit zal met name voor vleermuizen, huismus en gierzwaluw in Overvecht een positieve impact hebben. Daarnaast zullen landelijke trends zoals afname biodiversiteit door de 'drivers' beschreven in IPBES (2019) zich helaas voortzetten. Veel van de beschermde soorten kennen een negatieve trend. Het is op grond van bovenstaande de verwachting dat de referentiesituatie qua aantal beschermde soorten vergelijkbaar is met de huidige situatie, maar dat de aantallen per soort (mogelijk uitgezonderd de gebouw bewonende soorten als gevolg van het SMP) verder afnemen. Dit is in strijd met het Europese beleid dat gericht is op het herstel van biodiversiteit. Bestaande verblijfplaatsen, verbindingsroutes en leefgebieden zullen niet noemenswaardig veranderen. Overvecht zal door de reeds aanwezige beschermde soorten gebruikt blijven worden.

Biodiversiteit
De verscheidenheid aan flora en fauna (lees: biodiversiteit) in heel Overvecht is niet vlakdekkend onderzocht. Ook de bestaande kwaliteiten van het aanwezige groen en water in Overvecht is, met betrekking tot de waarde voor biodiversiteit, onvoldoende in beeld. Daarom is in het MER een kwalitatieve inschatting van de natuurwaarden in Overvecht gemaakt. Aanvullend daarop is gebruik gemaakt van algemene verspreidingsgegevens uit de NDFF. Daaruit blijkt dat Overvecht zeker geen regionale hotspot vormt voor de biodiversiteit. Slechts algemene soorten komen er voor met enkele incidentele bijzondere soorten. Rode Lijst-soorten die er de afgelopen 5 jaar zijn waargenomen zijn: rugstreeppad (amfibie), bruin blauwtje (dagvlinder), grote vos (dagvlinder), gevlekte witsnuitlibel (libel), groene glazenmaker (libel), kleine tuinmaskerbij (bij), ringslang (reptiel), wilde kievitsbloem (vaatplant), gele kwikstaart (vogel), veldleeuwerik (vogel), patrijs (vogel), ransuil (vogel), steenuil (vogel), haas (zoogdier), konijn (zoogdier) en wezel (zoogdier). Deze waarnemingen zijn vrijwel allemaal aan de randen van Overvecht gedaan.

Zoals bij 'beschermde soorten' reeds aangegeven zijn ook voor biodiversiteit de meest waardevolle gebieden aan de randen van Overvecht aanwezig. De groene stroken ten noorden van de Vecht (inclusief slot Zuylen), Fort Blauwkapel, het gevarieerde gebied ten noorden van de N230 en de omgeving rond bedrijventerrein Overvecht zijn voor de biodiversiteit het meest waardevol. Ook de parken in de as van Overvecht zijn van waarde voor veel (algemene) soorten. De Natuurwaardenkaart van de gemeente Utrecht geeft via de verschillende kleuren en achtergrondinformatie goed inzicht in de waarde voor biodiversiteit. De gele, groene en blauwe locaties zijn van (veel) grotere waarde voor de lokale biodiversiteit dan rood en paars.

Een deel van de autonome ontwikkelingen heeft een positief effect op de aanwezige biodiversiteit (zie MER). Ook werkt de Utrechtse ontwikkeling van het SMP (zie 'beschermde soorten') positief voor de biodiversiteit. Gebouwbewonende vogels als spreeuw, koolmees, pimpelmees en zwarte roodstaart profiteren daarvan mee. Echter, de (landelijke) afname van de biodiversiteit, veroorzaakt door de 'drivers' beschreven in IPBES (2019), zal zich helaas autonoom voortzetten. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat deze negatieve trend zich de komende jaren zal stabiliseren. Op grond daarvan wordt verwacht dat de referentiesituatie qua biodiversiteit slechter zal zijn dan de huidige situatie. Vooral de aantallen individuen per soort zullen verder afnemen.

NNN

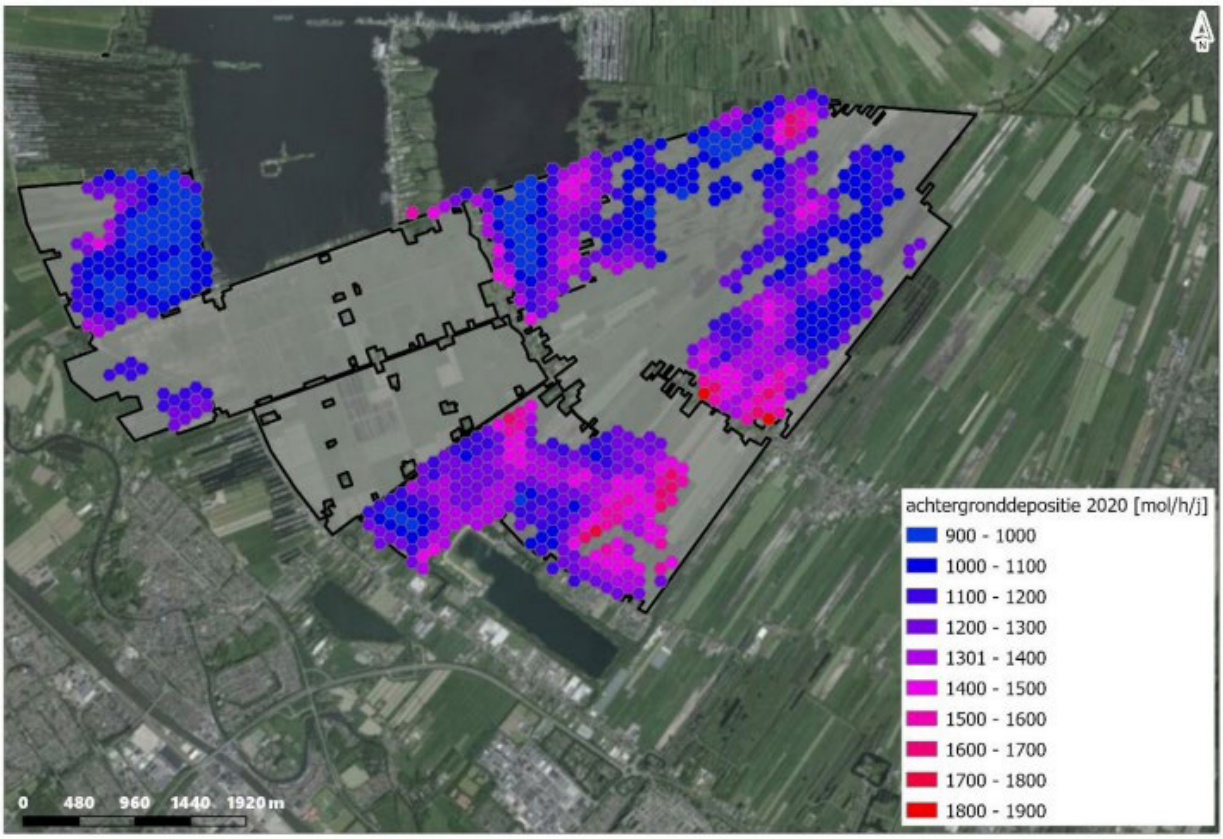
In Overvecht zijn drie afzonderlijke NNN-gebieden aanwezig: van west naar oost zijn dit de agrarische gronden van Slot Zuylen, Fort de Gagel en het poldergebied ten noorden van Overvecht (Gagelpolder met Gagelbos en Fort Ruigenhoek). Al deze gebieden liggen in NNN deelgebied 8, Noorderpark. Slot Zuylen ligt tevens op de grens met deelgebied 10, Midden-West. Voor de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden wordt verwezen naar de website van de Provincie Utrecht. (Document uitwerking wezenlijke kenmerken en waarden NNN Provincie Utrecht, Online Storymap Deelgebied 8, Noorderpark, Online Storymap Deelgebied 10, Midden-West) Kort samengevat:

- **Slot Zuylen** heeft geen interne samenhang met de andere natuurgebieden. In het park-bos (N17.03) direct rondom het kasteel groeit een rijke stinzenflora, met onder meer wilde kievitsbloem. Het natuurgebied rondom het slot en de slotgracht (N04.02) heeft een kleinschalig karakter, met smalle sloten, graslanden (N12.02) en eiken-beukenbos (N14.03 en N16.04). Dit is leefgebied van onder meer de ringslang, verschillende vleermuissoorten en bosvogels als grote bonte specht. Op het slot zijn waarnemingen bekend van wrattig schildmos, een korstmossoort van de Rode Lijst. Delen van Slot Zuylen vallen onder de Groene Contour. In deze delen wordt de natuur (autonoom) versterkt de komende jaren.
- **De Gagelpolder, met het Gagelbos, Fort de Gagel en Fort Ruigenhoek,** heeft geen interne samenhang met de andere natuurgebieden. De natuur van de Gagelpolder ligt relatief geïsoleerd ten opzichte van overig NNN. Het jonge Gagelbos (N14.03) heeft naast natuurontwikkeling vooral een recreatieve functie. Het noordelijk deel van de Gagelpolder is een waardevol en gevarieerd natuurgebied, met een kleinschalige afwisseling in broek- en moerasbossen (N14.02, N16.04), moerassen (N05.04), rietlanden en (schraal)graslanden (N10.01 en N12.02). Het waterrijke gebied herbergt een hoge diversiteit aan libellensoorten, waaronder sierlijke witsnuitlibel en de icoon-soorten gevlekte witsnuitlibel en groene glazenmaker. Ook voor ree, das, heikikker en ringslang is geschikt biotoop aanwezig. In de bosrijke delen broeden tal van bosvogels, waaronder grote bonte specht. In de steile oevers rond Fort Ruigenhoek broedt de ijsvogel. In de betonnen bunkers op het forteiland zijn verblijfplaatsen van vleer-muizen aanwezig. Op enkele percelen met moeras- en schraalgraslandvegetaties
- aan de noordzijde groeien bijzondere planten- en mossoorten, namelijk klimopklokje, blonde zegge, ronde zegge en moerasgaffeltandmos.

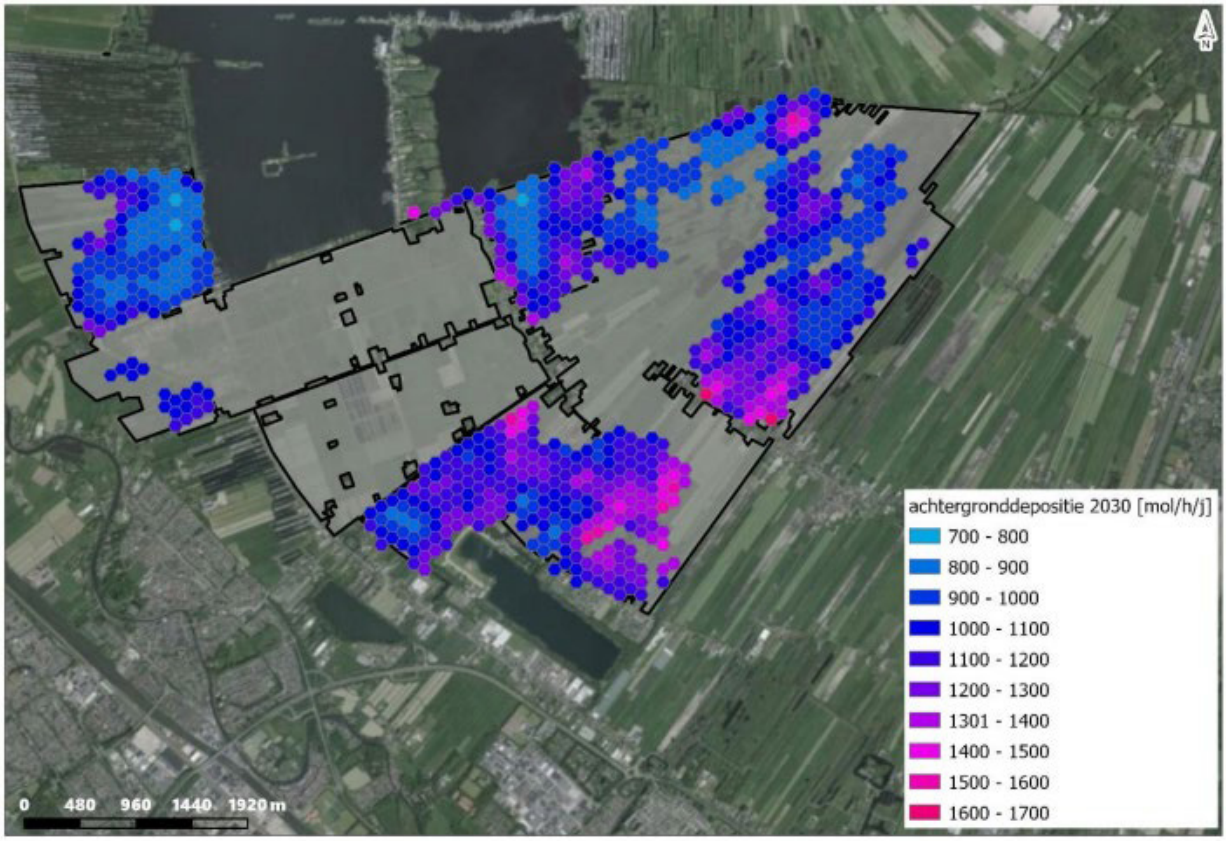
De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in de referentiesituatie zullen, door autonome ontwikkeling van de Groene Contourgebieden bij Slot Zuylen, iets versterkt worden ten opzichte van de huidige situatie. Deze versterking zal, door de geïsoleerde ligging van de NNN-gebieden marginaal zijn in het grotere geheel en functioneren van het NNN.

Natura 2000

Het stedelijk gebied van Overvecht ligt op ruim een kilometer van Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen. Dit is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied van Overvecht. De Oostelijke Vechtplassen bestaat uit een reeks van laagveengebieden tussen de Vecht en de oostrand van Utrechtse heuvelrug. In het gebied bevinden zich door turfwinning ontstane meren en plassen, meest met een zandondergrond, sommige aanzienlijk verdiept door zandwinning. In de Oostelijke vechtplassen zijn verschillende habitattypen, habitatrichtlijnsoorten en vogels aangewezen als instandhoudingsdoelstelling. In de huidige situatie wordt voor de meeste van deze doelstellingen niet voldaan aan een gunstige staat van instandhouding (Provincie Utrecht, 2023). Een van de drukfactoren in het Natura 2000-gebied is stikstof. Voor stikstofgevoelige habitattypen is berekend hoe hoog de stikstofdepositie in de huidige situatie is (Provincie Utrecht, 2023). Hieruit wordt duidelijk dat het oppervlakte (naderend) overbelast in de loop van de jaren naar verwachting afneemt (Figuur 4.1). Ook de gemiddelde depositie op de overbelaste delen neemt naar verwachting autonoom af.



Bron: Provincie Utrecht, 2023. Natuurdoelanalyse natura 2000, Noorderpark; Oostelijke Vechtplassen [95]



Figuur 4.1 Berekende depositie in het Noorderpark (deelgebied in Oostelijke Vechtplassen) in het jaar 2020 en 2030. De berekening is op basis van Aerius (2022), waarbij blauwe waarden overeenkomen met relatief lage deposities en rode waarden met relatief hoge deposities (Overgenomen uit: Provincie Utrecht, 2023)

4.1.2 Aanvulling op effectbeoordeling

Beschermde soorten
De Commissie mer wijst op de negatieve beoordeling (-) van het effect op beschermde soorten in het MER. Ook het uitblijven van een verschil tussen de beide alternatieven wordt benoemd. In deze paragraaf volgt een aanpassing van de beoordeling.

In zijn algemeenheid zorgt de Omgevingsvisie, ongeacht alternatief 1 of 2, voor verdichting van de wijk Overvecht. Het realiseren van 7.000 woningen in beide alternatieven betekent een grotere bevolkings- en dus verstoringsdruk op beschermde soorten in de wijk. Dat is per definitie sterk negatief voor welke soort dan ook. Daar tegenover staat de ambitie om Overvecht te vergroenen en alle nieuwbouw natuurinclusief te realiseren. Deze ambitie zorgt ervoor dat er in kwantitatieve zin meer leefgebied voor beschermde soorten komt.
Of dit leefgebied dan ook van voldoende kwaliteit is, kan op dit moment niet worden gesteld aangezien de Omgevingsvisie hier geen specifieke informatie over geeft.

Positief voor beschermde soorten is:
- Natuurinclusieve nieuwbouw zorgt voor meer nest- en verblijfplaatsen voor gebouw bewonende soorten als huismus, gierzwaluw en verschillende vleermuizen.
- Kwantitatieve vergroening van de wijk zorgt voor meer leefgebied voor beschermde soorten, met name voor soorten die niet alleen aan de randen van Overvecht voorkomen en nu al onder druk staan (zoals eekhoorn en egel).

Negatief voor beschermde soorten is:
- De verdichtingsopgave waardoor de bevolkingsdruk en dus verstoring van alle beschermde soorten toeneemt.
- Extra verstoring en aantasting door alle beoogde sloop- en bouwwerkzaamheden.

Alternatief 1: gebundelde verdichting met HOV-as
De gebundelde verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in de as van Overvecht. Op deze plek zijn reeds weinig beschermde soorten aanwezig (uitgezonderd enkele gebouw bewonende soorten als gierzwaluw en gewone dwergvleermuis) die ook nog eens beperkt verstoringsgevoelig zijn. Het effect van de verdichting in de as op beschermde soorten wordt derhalve zeer beperkt verwacht. Aan de randen van Overvecht is er niet of nauwelijks sprake van verdichting waardoor de fysieke situatie voor alle aan de randen voorkomende beschermde soorten nauwelijks verandert. Wel zal ook hier sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Deze mate van verdichting wordt licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 47 ha, groenblauwe routes 2,17 ha en buurt en wijkgroen 14,25 ha) en de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw zorgt voor een licht positief effect op beschermde soorten. De natuurinclusieve nieuwbouw zal met name in de as van Overvecht plaatsvinden waar slechts voor enkele beschermde soorten potentie is. Het extra groen biedt kansen voor soorten als egel, eekhoorn en vogels, maar heeft met name een groot effect als het ook een verbindende functie heeft. De 2,17 ha groenblauwe routes is daarvoor wel erg weinig. Al met al wordt dit alternatief neutraal tot licht negatief (0/-) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie.

Alternatief 2: gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht
De gespreide verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in heel Overvecht. Door de toegepaste spreiding zijn de effecten op beschermde soorten lokaal beperkt. Wel zullen er op meer plekken dan bij alternatief 1 effecten merkbaar zijn. Ook bij dit alternatief zal er overal sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie.
Ten opzichte van de referentiesituatie wordt deze gespreide mate van verdichting ook licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie. De spreiding van de verdichting is immers groter, maar er wordt hierbij wel meer richting de waardevolle randen van Overvecht verdicht.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 48 ha, groenblauwe routes 6,05 ha en buurt en wijkgroen 13,68 ha) en de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw zorgt bij dit alternatief voor een positief effect op beschermde soorten. De natuurinclusieve nieuwbouw zal gespreid(er) plaatsvinden waardoor op meer plekken de potentie voor gebouw bewonende soorten toeneemt. Het extra groen biedt kansen voor soorten als egel, eekhoorn en vogels en heeft met name een groot effect als het ook een verbindende functie heeft. De 6,05 ha groenblauwe routes is duidelijk meer dan bij alternatief 1. Ook is er bij dit alternatief in totaliteit meer ruimte voor extra groen, waardoor dit alternatief positiever wordt beoordeeld. Ten opzichte van de referentiesituatie wordt alternatief 2 neutraal (0) beoordeeld.

Biodiversiteit
De Commissie mer wijst er op dat de beoordeling van het onderdeel biodiversiteit onvolledig is en dat het oordeel waarschijnlijk te negatief is (0). In deze paragraaf volgt een aanvulling op de beoordeling.

In het MER wordt biodiversiteit beoordeeld op grond van de verwachting dat de biodiversiteit (sterk) toeneemt, gelijk blijft of (sterk) afneemt. Om niet alleen uit te gaan van een dergelijke (moeilijke) inschatting, wordt het volgende toegevoegd aan het toetsingskader voor biodiversiteit: in hoeverre er sprake is van bescherming van bestaande natuur, verbetering van bestaande natuur en creatie van nieuwe natuur (ecosysteem gebaseerde benadering in Overvecht; Bron: Nature Based Solutions uit deel B van de Omgevingsvisie)

Indicatoren	Kansen om biodiversiteit te verhogen
++	Bestaande natuur wordt grotendeels beschermd en verbeterd, veel nieuwe natuur wordt toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting sterk toe
+	Bestaande natuur wordt deels beschermd en verbeterd, nieuwe natuur wordt toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting toe
0	Er wordt niet, nauwelijks of beperkt natuur beschermd, verbeterd en toegevoegd, de biodiversiteit blijft hierdoor naar verwachting gelijk
-	Bestaande natuur wordt niet voldoende beschermd, verslechterd en nieuwe natuur wordt niet voldoende toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting af
- -	Bestaande natuur wordt niet beschermd, verslechterd en nieuwe natuur wordt niet toegevoegd, de biodiversiteit neemt hierdoor naar verwachting sterk af

De indicatoren van het toetsingskader geven de kansen aan om biodiversiteit te verhogen Op grond van bovenstaande methodiek, kan het volgende worden gesteld (ongeacht alternatief 1 of 2): de verdichting die onvermijdelijk gaat plaatsvinden (7.000 woningen bouwen), betekent ook voor de biodiversiteit een grotere verstoringsdruk in de gehele wijk. Dat is per definitie sterk negatief voor welke soort dan ook. Daar tegenover staat de ambitie om Overvecht te vergroenen, alle nieuwbouw natuurinclusief te realiseren en de biodiversiteit lokaal te stimuleren. Dat zegt men te willen doen door “parken te vergroten en ze autovrij te maken”, “meer diversiteit in beplanting toe te passen”, “ecologische oevers aan te leggen”, “daktuinen te realiseren”, “groene daken op en nestkasten in gebouwen te maken” en “meer ruimte voor groen te maken” (Omgevingsvisie deel 1 en 2).

Deze ambitie, die er vooral op gericht is om natuur toe te voegen (çreatie van nieuwe natuur), zorgt ervoor dat er in kwantitatieve zin meer leefgebied voor flora en fauna komt en in kwalitatieve zin meer natuurlijke variatie in Overvecht gebracht wordt. Of dit de gewenste positieve impact heeft op de biodiversiteit is moeilijk te zeggen, omdat de mate van verstoring ook een hele grote rol speelt. Veel algemene soorten zijn echter niet bijzonder verstoringsgevoelig.

Positief voor de biodiversiteit is:

- Alle beoogde maatregelen voor versterking van de biodiversiteit, met name gericht op creatie van nieuwe natuur en deels op verbetering van bestaande natuur. Deze maatregelen zullen gebiedsdekkend (dus zowel aan de randen als in de kern) worden toegepast.

Negatief voor de biodiversiteit is:

- De verdichtingsopgave waardoor de bevolkingsdruk en dus verstoring van flora en fauna per definitie toeneemt. Veel algemene soorten zijn echter niet bijzonder verstoringsgevoelig.
- Extra verstoring en aantasting door alle beoogde sloop- en bouwwerkzaamheden in het gebied.

Hieronder wordt per alternatief beoordeeld hoe zich bovenstaande tot elkaar verhoudt.

Alternatief 1: gebundelde verdichting met HOV-as

De gebundelde verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in de as van Overvecht. Op deze plek is de biodiversiteit reeds (erg) laag. Het effect van de verdichting in de as op de biodiversiteit wordt derhalve zeer beperkt verwacht. Aan de randen van Overvecht is er niet of nauwelijks sprake van verdichting waardoor de fysieke situatie voor alle aan de randen voorkomende biodiversiteit nauwelijks verandert. Wel zal ook hier sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Zoals gezegd zijn veel algemene soorten niet bijzonder verstoringsgevoelig, waardoor de effecten heel beperkt zullen zijn. Deze mate van verdichting wordt neutraal tot licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 47 ha, groenblauwe routes 2,17 ha en buurt en wijkgroen 14,25 ha), de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw en alle overige beoogde maatregelen voor de biodiversiteit zorgt voor een positief effect op de biodiversiteit. De vijf V's voor soorten (Verblijfplaatsen, Voedsel, Verbinding, Veiligheid en Variatie) worden hiermee immers versterkt, waardoor de kans op meer soorten en aantallen toeneemt. Omdat veel algemene soorten (die in Overvecht voorkomen en/of verwacht worden) beperkt verstoringsgevoelig zijn, wordt dit alternatief positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Er worden immers inspanningen geleverd waardoor de bestaande natuur deels wordt beschermd en verbeterd, waardoor nieuwe natuur wordt toegevoegd, en waardoor de biodiversiteit naar verwachting toeneemt.

Alternatief 2: gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht

De gespreide verdichting zorgt voor grotere bevolkingsdruk in een groter deel van Overvecht. Door de toegepaste spreiding zijn de effecten op flora en fauna echter lokaal en beperkt. Wel zullen er op meer plekken dan bij alternatief 1 effecten merkbaar zijn.
Ook bij dit alternatief zal er overal sprake zijn van meer verstoring door een toename van o.a. verkeer en recreatie. Zoals gezegd zijn veel algemene soorten niet bijzonder verstoringsgevoelig, waardoor de effecten heel beperkt zullen zijn. Ook deze mate van verdichting wordt voor biodiversiteit neutraal tot licht negatief ingeschat ten opzichte van de referentiesituatie.

Het toevoegen van extra groen (parken en natuurgebieden 48 ha, groenblauwe routes 6,05 ha en buurt en wijkgroen 13,68 ha), de beoogde natuurinclusieve nieuwbouw en alle overige beoogde maatregelen voor de biodiversiteit zorgt bij dit alternatief voor een positief effect op de biodiversiteit. De vijf V's voor soorten (Verblijfplaatsen, Voedsel, Verbinding, Veiligheid en Variatie) worden hiermee immers versterkt, waardoor de kans op meer soorten en aantallen toeneemt. Omdat veel algemene soorten (die in Overvecht voorkomen en/of verwacht worden) beperkt verstoringsgevoelig zijn, wordt dit alternatief positief (+) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Er worden immers inspanningen geleverd waardoor de bestaande natuur deels wordt beschermd en verbeterd, waardoor nieuwe natuur wordt toegevoegd, en waardoor de biodiversiteit naar verwachting toeneemt.

Ervan uitgaande dat de referentiesituatie al slechter wordt dan de huidige situatie door autonome afname van de biodiversiteit, wordt verwacht dat de alternatieven 1 en 2 beide zorgen voor een positief effect (+) voor de biodiversiteit. Het verschil tussen beide alternatieven (met name gericht op de wijze van verdichting en de hoeveelheid extra groen) is te klein om op basis van het hier gehanteerde toetsingskader onderscheidend te zijn voor alle biodiversiteit in heel Overvecht.

NNN

De Omgevingsvisie spreekt van het "koesteren van het NNN" (deel A) en "behoud van bestaande ecologische kwaliteiten" (deel B). Van versterking is in beide alternatieven echter geen sprake. Bestaande gebieden blijven behouden en instandhouding/beheer blijft gericht op de wezenlijke kenmerken en waarden zoals beschreven onder 'Referentiesituatie'. Derhalve blijft de beoordeling uit het MER, te weten een neutraal effect (0) voor beide alternatieven, staan.

Natura 2000

Zoals in het MER Omgevingsvisie Overvecht is beschreven zorgt de afstand van het stedelijk gebied van Overvecht (gemeten vanaf de N230 ter hoogte van Bedrijvengebied Overvecht) ervoor dat effecten van licht en geluid op de Oostelijke Vechtplassen zeer beperkt zijn. Dit komt om die reden niet in het planMER aan bod. Wel zijn de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden beschreven in het planMER.

4.2 Cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit

De Commissie mer adviseert de referentiesituatie voor cultuurhistorie aan te vullen en in de effectbeoordeling in te gaan op de risico's en kansen van sloop. De aanvulling van de referentiesituatie is in de eerste subparagraaf beschreven en in de navolgende subparagraaf is een aanvulling gedaan op de effectbeschrijving. Het verandert de effectbeoordeling van cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit overigens niet.

4.2.1 Aanvulling op referentiesituatie

CIAM-gedachtegoed

Utrecht Overvecht is gebouwd volgens de principes van het CIAM-gedachtegoed (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). Dit was een groot internationaal platform dat in de eerste helft van de 20e eeuw een nieuwe stijl van bouwen introduceerde. Eén van de belangrijkste ideeën vanuit de CIAM was het idee van 'De functionele stad'. In de CIAM werden geplande steden gepropageerd, waarbij de functies als wonen, werken en recreatie van elkaar gescheiden zijn. Utrecht Overvecht is hier een duidelijk voorbeeld van. Er is een plan ontworpen dat een grote variatie kende in lange lijnen, afwisseling van stedelijke ruimten, gevoel voor omgeving en een vlechtwerk van programmatische elementen (gebouwd). Overvecht is ook een ontwerp van twee verschillende stedenbouwkundigen, ieder met een eigen ontwerpopvatting en handschrift. Er is een duidelijk verschil tussen Overvecht-Zuid (van stedenbouwkundige Wissing) en Overvecht-Noord (van stedenbouwkundige Hanekroot). Zuid is kleinschaliger van opzet dan Noord. Ook is er vanaf het begin ingezet veel verschillende woningtypologieën. In de Omgevingsvisie worden verder de volgende oorspronkelijke ruimtelijke principes (CIAM-kwaliteiten) van Overvecht genoemd:

- Wijkgedachte (verschillende woningtypes voor een mix in leeftijdsgroepen)
- Licht, lucht en ruimte voor een gezonde leefomgeving
- Functiescheiding
- Rationeel bouwen met repeterende bouwblokken
- Orthogonale structuur: De bebouwing volgt een orthogonale structuur onder een hoek van 45 graden voor een optimale bezonning.
- Auto ruim baan: brede wegprofielen en grote parkeervelden

Een deel van deze ontwerpprincipes, zoals de wijkgedachte, de gezonde leefomgeving en de wijk van buurten in een groen raamwerk zijn nog steeds actueel in het ontwerpen van aantrekkelijke, duurzame wijken. Groene voegen zijn vooral in Zuid de belangrijke zones. In Noord is het groen met de voorzieningen weer anders van opzet. Ook zijn juist hier verbeteringen mogelijk, zoals de groene voeg ontdoen van allerlei latere bebouwing.

Aanvullende cultuurhistorische waarden

In het MER worden veel cultuurhistorische waarden van Overvecht beschreven. Aanvullend hierop zijn nog de volgende waarden te benoemen. De singelstructuur van Park de Watertoren met de groene oevers is één van de belangrijkste cultuurhistorische elementen in Overvecht-Zuid. De Vechtscheg achter de Vechtdijk bestaat uit een brede groenzone met parkruimtes, sportvoorzieningen en een aantal oude landgoedbossen met waardvolle oude bomen. Naast een belangrijke ecologische functie heeft de Vechtscheg ook een belangrijke cultuurhistorische waarde met Fort aan de Klop en Slot Zuylen midden in het gebied.

4.2.2 Aanvulling op effectbeoordeling

Verbetering van verzwakte CIAM-kwaliteiten
Een aantal CIAM-kwaliteiten zijn door de jaren heen zichtbaar gebleven in Overvecht. Zo heeft de ruimtelijke opzet van buurten in een groen raamwerk gezorgd voor een sterke ruimtelijke structuur waarbij het groen altijd in de buurt is. Op een aantal plekken is het raam-werk door latere toevoegingen van bebouwing, verharding en hekwerken verrommeld en versnipperd. De Omgevingsvisie zet in op het behouden en versterken van de groenstructuur.
Een aantal ruimtelijk principes zijn in de kern goed maar niet overal goed tot uiting gekomen. Zo kan de wijkgedachte opnieuw ingevuld worden en de gemeenschapsvorming versterkt worden . De Omgevingsvisie stimuleert meer gemixte en nieuwe woningtypen en ruimten om elkaar te ontmoeten. De voetganger had een belangrijke plek in de CIAM-gedachte. Rationalisatie en standaardisatie van de bouw en opkomst van de auto leidde ertoe dat er veel onaantrekkelijke en anonieme openbare ruimtes ontstonden. Op veel plekken was de menselijke maat niet aanwezig en ontbreekt een goede relatie tussen de bebouwing en de openbare ruimte. Dit is terug te zien in de blinde plinten, de grote hoeveelheden verharding en de open velden met kijkgroen.

De Omgevingsvisie wil in de hele wijk de landschappelijke kwaliteiten en de sociale veiligheid verbeteren. Dit gebeurt door bij herstructurering meer voorkanten, ogen op straat, goede langzaam verkeerroutes en meer groen te realiseren. Dit volgt het CIAM-gedachte-goed van gescheiden verkeerstromen en voldoende groen voor dagrecreatie. De perceptie van sociale veiligheid kan verbeterd worden door een betere mix aan woningtypen, veilige buurten met een menselijke maat, ogen op straat door actieve plinten (wonen, werken, voor-zieningen) en aangename routes en plekken waar prettig verblijven en ontmoeten centraal staat.

Effect cultuurhistorische waarden
Gemeente Utrecht gaat volgens de Omgevingsvisie respectvol om met de cultuurhistorische kernwaarden. Dit zijn ruimtelijke dragers voor Overvechtse identiteit en herkenbaarheid. UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie, monumenten, karakteristieke bebouwingsensembles en groenplekken zijn kwaliteiten die behouden blijven. Zo blijft beleving van de Klopvaart als rijksmonumentonderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie behouden hoewel deze door woningbouw visueel licht kan worden aangetast (zie volgende paragraaf). De uitdaging is om deze groenblauwe structuur te versterken als verbindings-zone en ontmoetingsplek. De cultuurhistorische kenmerken van park De Watertoren, zoals de zichtlijnen naar de watertoren, blijven goed herkenbaar. Ingrepen dienen wel rekening te houden met de lange lijnen, de zichtlijnen en het karakter van de singel met van oorsprong strakke kanten. Aantasting van cultuurhistorische elementen buiten Overvecht is gezien de locatie van de ontwikkelingen niet aan de orde. Hoewel binnen Overvecht meer verdichting plaatsvindt (en wellicht hogere bebouwing) doet dit geen afbreuk aan erfgoed rondom Overvecht. Het contrast tussen ‘stad en land’ wordt door hoogbouw iets groter, maar de cultuurhistorische waarden van het landschap rondom Overvecht blijven intact. Het Noorderpark Ruigenhoek ligt aan de noordkant van Overvecht en valt onder het UNESCO werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hier schrijft de Omgevingsvisie voor om landschapseigen elementen (zoals beplanting, ontginningsstructuren,

polderlandschap, etc.) te gebruiken bij de ontwikkelingen in het gebied. De Gageldijk wordt hierin versterkt als herkenbare lineaire landschapsstructuur en het doel is om de forten in het gebied beter te verbinden.

Risico's en kansen sloop

Alternatief 1
Om de verdichtingsplannen van alternatief 1 te realiseren, zullen woningen gesloopt moeten worden. In alternatief 1 wordt sterk verdicht rondom de HOV-haltes, waardoor een aantal woningen op deze plekken verdwijnen om het gewenste hoogstedelijke milieu te kunnen ontwikkelen. De hoogstedelijke milieus worden geconcentreerd rondom HOV haltes aan een centrale as die van het station Overvecht, langs centrum Overvecht, via de Carnegie-dreef naar bedrijventerrein Nieuw Overvecht loopt. De sloop van gemeentelijke of rijks-monumenten wordt niet beoogd. Een risico van de bouw is een visuele aantasting van de Klopvaart als onderdeel van de Hollandse Waterlinie. Er ontstaat een sterke verdichting in noordwest/zuidoost-as, de Klopvaart ligt hier haaks op. Verminderde zichtbaarheid of beleefbaarheid valt echter mee. De verdichting is namelijk het sterkst rondom de HOV-haltes. Bij de Klopvaart komen geen extra haltes. Ook staan er in de huidige situatie al enkele 10-hoog flats rond de Klopvaart. De cultuurhistorische kwaliteiten van de omgeving (o.a. slot Zuylen) blijven onaangetast. Vanwege de sterke concentratie van de ontwikkeling worden de stedenbouwkundige karakteristieken in grote delen van de wijk niet aangetast.

Alternatief 2
In alternatief 2 vindt de verdichting verspreid in de verschillende buurten plaats. De sloop die nodig is om ruimte te maken voor de ontwikkeling zal daarmee minder geconcentreerd en meer verspreid in de verschillende wijken plaatsvinden. Meerdere buurten worden dus ingrijpend verdicht waardoor de stedenbouwkundig structuur wijzigt. De risico's op aan-tasting van erfgoed is zijn zeer beperkt. De rijks- en gemeentelijke monumenten in en om het plangebied blijven behouden. Deze vastgestelde waarden zijn wettelijk beschermd en voor verbouw of sloop gelden juridische beperkingen (o.a. onderzoek en vergunningplicht). Wel biedt dit alternatief meer kansen voor herstel van de CIAM-kwaliteiten. Zo kan door heel Overvecht de wijkgedachte verbeterd worden door mengeling van woningtypes, kan de groenstructuur verbeterd worden en de menselijke maat terug gebracht worden (door grote anonieme ruimtes te verkleinen/benutten en voorkanten te verbeteren).
Een uitdaging is het voorkomen dat de open stedenbouw-opzet van Overvecht te veel verdicht wordt.

Om de sociale veiligheid te verhogen worden in de nieuwbouw andere ontwerpprincipes gehanteerd. Een divers woningaanbod met aandacht voor de menselijke maat, het creëren van ogen op straat, gebouwde parkeervoorzieningen en het introduceren van een nieuwe bouwhoogten.

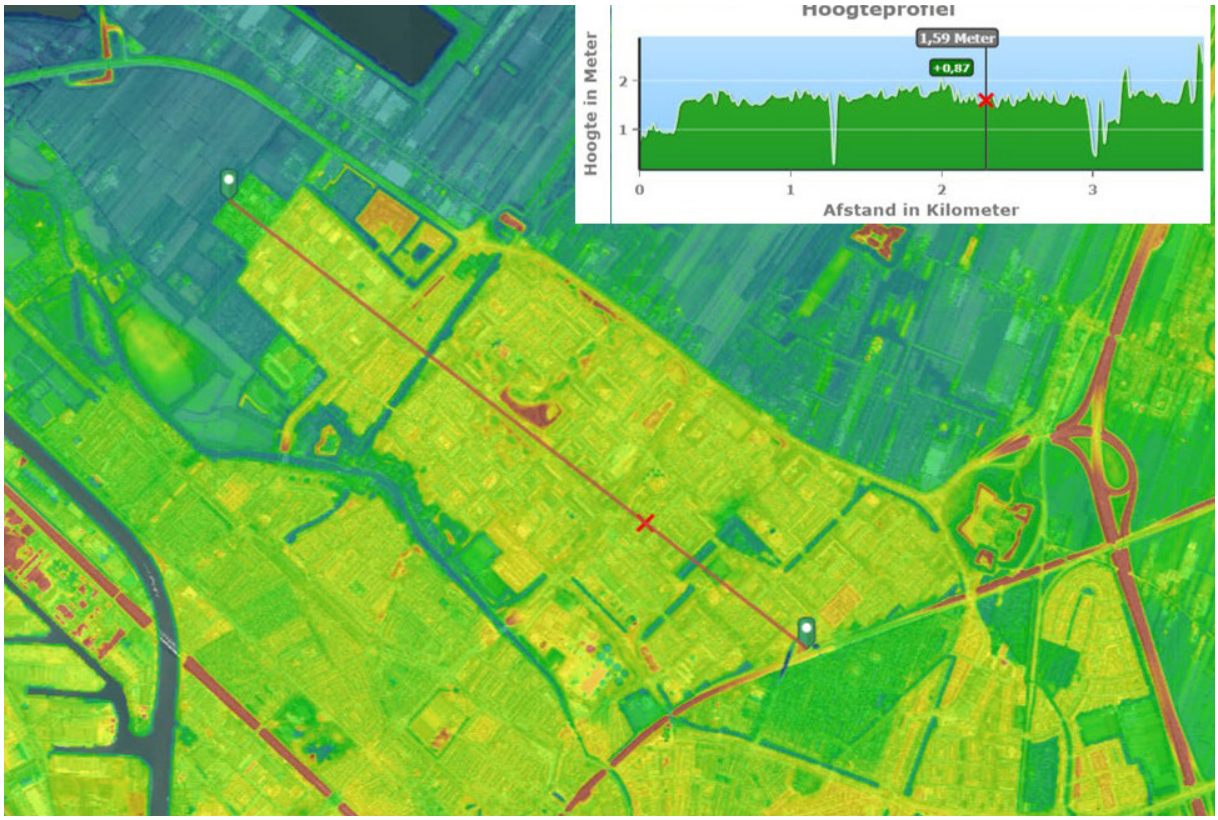
4.3 Waterhuishouding

In deze paragraaf is een aanvulling op het MER opgenomen wat betreft het aspect waterhuishouding.

4.3.1 Huidige situatie waterhuishouding

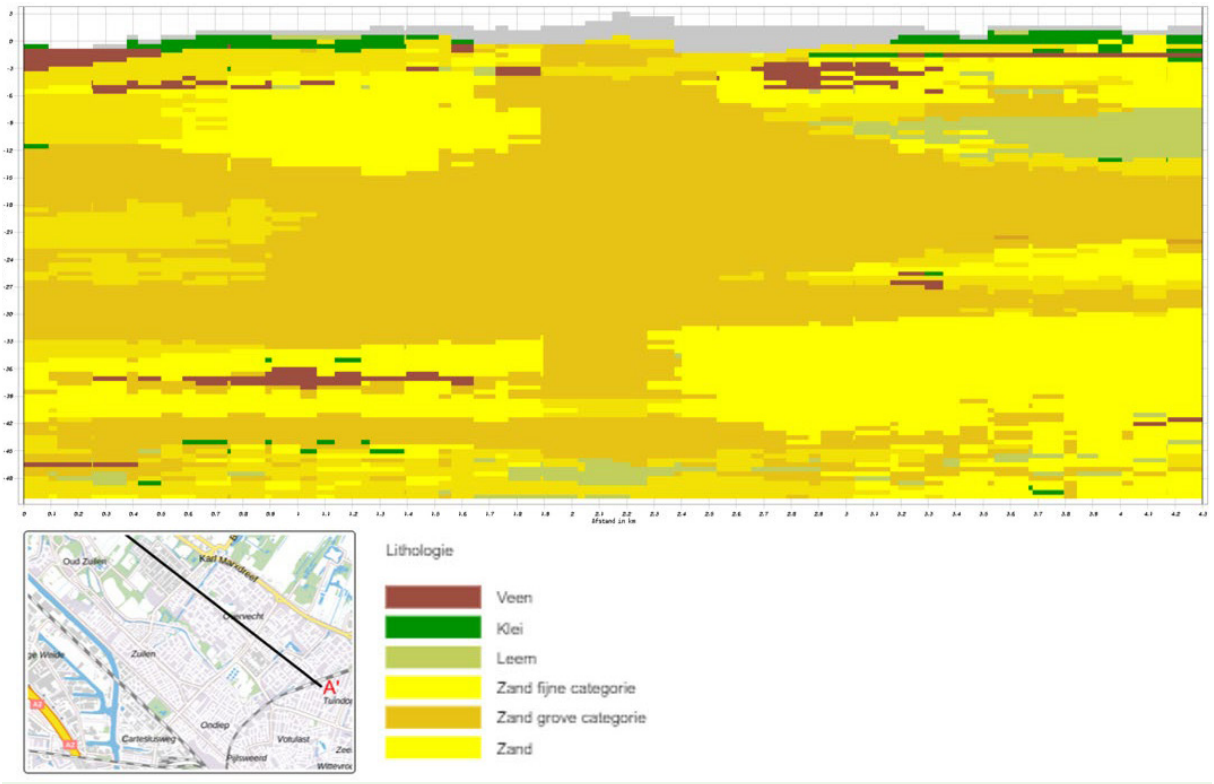
Bodem en maaiveld

Bij de aanleg van de wijk Overvecht in de jaren 60 is het gebied integraal opgehoogd met een zandlaag van circa 1 à 1,5 m naar een wegpeil van +1,55 à 1,65 m NAP (Overvecht-Noordelijke stadsrand: 4.9 Water - planviewer.nl). Het maaiveld is daarom door het hele gebied relatief gelijk. Lokaal komen verschillen in maaiveld voor. In het gebied varieert de maaiveldhoogte tussen NAP -0,15 m NAP en +3,04 m NAP en bij park de Gagel en Sjanghaipark ligt het maaiveld tot wel +9,0 m NAP.



Figuur 4.2 Maaiveldhoogte in het gebied Overvecht waarbij rood hoge en blauw lage maaiveldhoogtes aangeven (bron: AHN4)

Via de database van DINOloket is een inventarisatie van de bodemopbouw uitgevoerd. In het verleden zijn boringen uitgevoerd in en in de omgeving van Overvecht. Daarnaast is gekeken naar een dwarsprofiel uit het regionale GeoTOP-bodemmodel (Figuur 4.2). Hieruit volgt dat de bodem hoofdzakelijk uit (grof) zand bestaat en dat in de eerste vijf meter beneden maaiveld lokaal klei- en/of veenlagen aanwezig zijn direct onder maaiveld, onder de ophooglaag zand of dieper. Waar klei en/of veen voorkomt zorgt dit voor een slecht doorlatende bodem. In het zuiden van het gebied bevindt zich op circa 8 á 11 m beneden maaiveld een storende leemlaag en komen lokaal ook leemlagen in de eerste vijf meter onder maaiveld voor. De aanwezigheid van leemlagen veroorzaken ook een storende werking op de doorlatendheid van de bodem.



Figuur 4.3 Regionale bodemopbouw (bron: DINOloket GeoTOP)

Oppervlaktewater

In en rond het gebied Overvecht is een oppervlaktewaterstructuur aanwezig dat voornamelijk bestaat uit vier belangrijke watergangen: de Vecht langs het westen van het gebied (primaire watergang), de Klopvaart (primaire watergang) in het noordwesten van Overvecht, de singels Overvecht langs de Moldaudreef-Moezeldreef-Zamenhofdreef-Brailledreef-Einsteindreef in het zuidelijk/centrale deel van Overvecht (primaire watergang) en de spoorsingel langs de Vestadreef-Winterboeidreef bij het spoor Utrecht-Amersfoort (tertiaire watergang). Deze watergangen monden allen (uiteindelijk) uit in de Vecht, dat in noordelijke richting stroomt naar het Markermeer. In Figuur 5.3 zijn de watergangen weergegeven.

Het bevoegd gezag van het oppervlaktewater in Overvecht ligt bij verschillende overheidsinstanties. Heel Overvecht licht in het beheergebied van Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR). Echter is de Vecht, de Klopvaart en de watergang Gageldijk in beheer van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) en tertiair oppervlaktewater zoals de spoorsingels, watergangen in parken en rondom Fort de Klop en Blauwkapel zijn in beheer van de gemeente.

Het overgroot deel van het oppervlaktewatersysteem in Overvecht maakt deel uit van één peilgebied (OTV_001) met een vast peil van +0,19 m NAP. Het oppervlaktewater in het gebied van park Vechtzoom (OTV_002) langs het westen van het gebied, en het opper-vlaktewater in het zuiden langs de spoorsingel (OTV_004) hebben een lager peil, namelijk een vast peil van -0,1 m NAP. Ook het oppervlaktewater rondom het sportpark Loevenhoutsedijk en wijk De Hoogstraat (OTV_003) heeft een lager flexibele peil: zomer -0,1 m NAP en winter -0,4 m NAP. Het oppervlaktewater behorende bij Fort Blauwkapel heeft een eigen peilgebied. Het waterpeil ligt hier het hoogst en heeft een vast peil van +0,55 m NAP.



Figuur 4.4 Overzicht oppervlaktewater (bron: HDSR Onderhoudslegger 2024)

Waterkering

In het gebied Overvecht zijn twee waterkeringen aanwezig, langs de Vecht (Vechtkade Oost) en de Klopvaart (Kerkeindsche vaartkade oost / west). Volgens de legger van waterschap AGV zijn de waterkeringen aangemerkt met de functie ‘overige waterkeringen’.
De waterkeringen hebben een kernzone van 20 m (dubbelbestemming) uit de damwand of insteek talud en een beschermingszone van 15 m. Werken binnen beide zones is vergunningplichtig.

Riolering

Riolering in het gebied Overvecht bestaat voornamelijk uit een gemengd stelsel onder vrij verval. Dit betekent dat het afvalwater en hemelwater gezamenlijk ingezameld en afgevoerd worden naar rioolwaterzuiveringsinstallatie (rwzi) Overvecht aan het Zandpad.
Het gebied Overvecht is onderdeel van twee bemalingsgebieden. Het gebied ten zuiden van de Klopvaart ligt in het bemalingsgebied ‘Overvecht’. Het gebied ten noorden van de Klopvaart maakt deel uit van bemalingsgebied ‘Overvecht-Noord’. Om wateroverlast te voorkomen, voeren overstorten overtollig (hemel)water af naar de Vecht.

4.3.2 Autonome ontwikkeling waterhuishouding

Bodem en maaiveld
De wijk Overvecht is bij aanleg in zijn geheel met een zandlaag van 1 à 1,5 m dik opgehoogd om ruimschoots te voldoen aan de ontwateringscriterium van 0,7 m. Dit maakt Overvecht geschikt voor infiltratie. Nieuwe ontwikkelingen worden gestuurd op basis van water en bodem sturend als onderdeel van klimaatadaptief bouwen. Het huidige water en bodem-systeem is hier leidend voor de inrichting van nieuwe ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zoals enkele gebiedsontwikkelingen en het uitvoeren van het Groen-structuurplan 2017-2030 zal de bodemopbouw niet wezenlijk veranderen en het maaiveld beperkt beïnvloeden door mogelijk lokaal nodige aanpassingen. De aanwezigheid van klei, veen en/of leem in de ondergrond kan invloed hebben op de bergingsopgave van nieuwe ontwikkeling al dan niet het afkoppelen bij de rioolvervangingsopgave van de wijk.
Bij het toepassen van infiltratievoorzieningen kan gekeken worden welke maatregelen nodig zijn om infiltratie te bevorderen bij de aanwezigheid van een storende klei, veen en/of leemloog, zoals de storende laag doorbreken bij aanleg van het rioolcunet of een diepte infiltratieput naar het watervoerend pakket.

Oppervlaktewater
De belangrijkste functie van het oppervlaktewater in bebouwd gebied is overtollig neerslag bergen en afvoeren. Het oppervlaktewatersysteem is daarom zo ingericht en beheerd om wateroverlast en/of overstromingen tegen te gaan. Doordat bebouwde gebieden meer verhard zijn stelt het waterschap en gemeente eisen voor nieuwe ontwikkelingen om het oppervlaktewatersysteem niet verder te belasten. Uitvoering van het Groenstructuurplan 2017-2030 zorgt dat Overvecht groener en klimaatbestendig wordt ingericht met als gevolg een robuuster (oppervlakte)watersysteem. In de Visie Water en Riolering Utrecht (2022), Programma Water en Riolering 2024-2028 en Visie Klimaatadaptatie Utrecht heeft de gemeente het doel vastgelegd om minimaal 90% van het regenwater vast te houden op de plek waar het valt. Door zo veel mogelijk water in de bodem op te vangen in plaats van af te voeren via het riool zal tijdens extreme neerslag minder water middels overstorten op het oppervlaktewater worden geloosd.

Grondwater
Als onderdeel van de grootschalige rioolvervangingsopgave in Overvecht is infiltratie-onderzoek uitgevoerd (BZ Ingenieurs & Managers, Effecten grootschalige infiltratie Overvecht Utrecht (d.d. 26-4-2023), kenmerk: BZ325b.230426). Het streven van de gemeente is om 90% van de jaarlijkse hoeveelheid neerslag vast te houden en te laten infiltreren.
Uit het onderzoek blijkt dat Overvecht uitermate geschikt is om hemelwater te bergen en in de bodem te infiltreren en is hier ontwikkelen in lijn met het principe water en bodem sturend. In de worst-case scenario, oftewel de combinatie van klimaatverandering én grootschalig infiltreren bij een bui T=10, voldoen alle deelgebieden aan de ontwateringseis van 0,7 m beneden straatpeil. In deelgebied Wolgadreef in het oosten van Overvecht zijn de hoogste grondwaterstanden te vinden van 1,0 tot 1,4 m onder maaiveld. Hier zijn aan-vullende maatregelen nodig om grondwateroverlast in kelders te voorkomen, al wordt de ontwateringsdiepte niet overschreden.

Riolering
Het functioneren van ondergrondse èn bovengrondse voorzieningen ten behoeve van de inzameling en het transport van afvalwater, de inzameling en verwerking van overtollig hemelwater en het voorkomen van structurele grondwateroverlast, dient te zijn gewaarborgd. De mate van functioneren is afhankelijk van de conditie èn de dimensies van de voorzieningen. In de autonome ontwikkeling zal tot aan 2040 in een deel van de wijk Overvecht grootschalig rioolvervanging plaatsvinden. Hierbij zal een groot deel van het plangebied worden afgekoppeld. Dit betekent dat afvalwater en hemelwater afzonderlijk van elkaar wordt ingezameld en afgevoerd. Bij het dimensioneren van het nieuwe rioolstelsel wordt rekening gehouden met het veranderend klimaat.

Effectbeoordeling
Met de aanvullingen op de referentiesituatie voor waterhuishouding blijft de effect-beoordeling voor bodem en water hetzelfde zoals in het MER beschreven. Dit betekent voor de indicatoren grondwater een neutraal effect (0) en waterkwantiteit een positief effect (+). Voor grondwater betekent dit dat voor beide alternatieven 1 en 2 de stijgende grondwater-standen als gevolg van grootschalige infiltratie geen effect hebben op de bebouwing en dat de beoogde bebouwing geen effect hebben op de stijgende grondwaterstanden in zijn geheel. De toename van groen in het gebied zorgt voor extra infiltratie maar ook voor meer verdamping. Abusievelijk is in het MER gesteld dat het gewicht van extra verharding en gebouwen mogelijk een negatief effect op de grondwaterstand. Dit klopt echter niet. Overvecht is niet zettingsgevoelig, mede omdat de bodem voornamelijk uit zand bestaat en omdat de wijk in de jaren 60 is aangelegd. Mogelijke zetting door de toenmalige bouw heeft al plaats gevonden en is nu niet meer van toepassing; ook niet bij de herontwikkeling van het gebied.

Ten opzichte van het oorspronkelijk MER is er wel een aanvullende aanbeveling, namelijk om de geschiktheid van Overvecht voor grootschalige infiltratie te benadrukken in de Omgevingsvisie Overvecht. Dit is namelijk een belangrijke factor voor het realiseren van een klimaat- en toekomstbestendige omgeving.

4.4 Verkeer

De Commissie mer heeft een aantal adviezen aangedragen voor het thema verkeer. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het gebruikte verkeersmodel en wordt aangegeven hoe de adviezen voor de fases die volgen na de Omgevingsvisie, zoals de verdere stedenbouwkundig uitwerking, worden bezien.

Verkeersmodel

Bij de start van de studie is tussen de verschillende partijen afgesproken welk verkeersmodel gebruikt zou worden. Dit betreft het VRU3.4 2030+ model, afkomstig van de MIRT verkenning OV & Wonen. In dit model zitten de geplande woningbouwontwikkelingen in en rondom Utrecht, en sluit daarmee goed aan op deze studie. Uitgangspunt voor MER-studies is dat het meest recente verkeersmodel moet worden toegepast. Dat is gedaan door met versie 3.4 van het VRU te rekenen.

Het basisjaar is met jaartal 2015 relatief oud, maar een nieuwer basisjaar leidt niet per se tot betere of andere prognoses. Het gaat erom dat het basisjaar goed gevalideerd is. Dat is met het VRU3.4 het geval. Daarnaast zijn de berekeningen met name gebruikt voor de effectbeoordeling van de varianten ten opzichte van de autonome situatie. Voor de prognoses is het van belang dat alle reeds gedane én geplande ontwikkelingen in het model zitten. Hierover is overleg geweest tussen de verkeersspecialisten van Goudappel en de gemeente Utrecht. Gezamenlijk is gekozen voor de 2030+ variant uit de MIRT verkenning OV & Wonen.

De gemeente Utrecht is op het moment van schrijven bezig met een nieuwe versie van het verkeersmodel, met daarin ook een nieuw basisjaar (2019). Dit model is naar verwachting in het najaar van 2024 gereed. Indien er de komende jaren nadere studies worden gedaan bij de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, dan zal deze meest recente versie van het Utrechtse verkeersmodel gebruikt worden om de berekeningen uit te voeren.

Verkeersveiligheid

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid is nu met name gekeken naar de hoeveelheid autoverkeer op het netwerk en specifiek de woonbuurten. Verkeersveiligheid hangt zeker niet alleen samen met de hoeveelheid autoverkeer in woonbuurten, maar is wel een belangrijke randvoorwaarde bij het Duurzaam Veilig kunnen inrichten van straten.

Duurzaam Veilig (DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030. Principes voor ontwerp en organisatie van een slachtoffervrij verkeerssysteem) is een visie om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Het is een methode om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren door een weg zo in te richten dat vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Dit wordt gedaan aan de hand van drie ontwerpprincipes (functionaliteit van wegen, (bio)mechanica en psychologica).

Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid in de verschillende alternatieven die in de Omgevingsvisie zijn onderzocht is ook rekening gehouden met de functie van de weg, aanwezigheid van doorgaand verkeer en oversteekbaarheid. Bij alternatief 1 (gebundelde verdichting) worden de woonstraten (zoals de Nijldreef) vrijgespeeld van doorgaand verkeer. Hierdoor heeft de weg geen stroomfunctie meer, maar staat de uitwisseling van modaliteiten centraal. In alternatief 2 verandert er weinig aan de functie van de wegen in Overvecht. Daarom scoort alternatief 1 in het MER hoger op het thema verkeersveiligheid.

We nemen het advies ter harte om bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de Omgevingsvisie dieper op het thema verkeersveiligheid in te gaan.

Kwaliteit OV

De Commissie mer uit haar zorgen over de dienstverlening voor reizigers bij de buurtgerichte OV diensten in alternatief 1. Bovendien is het niet helder in hoeverre reizigers vanuit verschillende buurten in Overvecht meer afhankelijk worden van een overstap.

In alternatief 1 wordt ingezet op een HOV-verbinding via de centrale as van de wijk (Carnegiedreef). Door middel van ‘superhaltes’ aan de Carnegiedreef zal deze HOV-verbinding toegankelijk zijn voor tussenliggende locaties. Dit wordt gerealiseerd door middel van fietsenstallingen en aanvullend buurtgericht openbaar vervoer Buurtgericht openbaar vervoer zorgt ervoor dat de centrale HOV-as, station Overvecht of het winkelcentrum goed bereikbaar is voor iedereen binnen de subwijken van Overvecht. Het doel hierbij is dat een betrouwbaar product wordt aangeboden waarmee mensen snel op hun bestemming zijn. Gelede stadsbussen door de woonstraten van Overvecht worden in dit alternatief geweerd.

Er is dus een grote samenhang tussen de HOV-lijn en het buurtgerichte OV. Lijnvoering, frequentie, etc. worden bepaald door de provincie. Het voorgestelde OV-systeem in de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht is daarom samen met de provincie opgesteld. Daarbij stellen we een gefaseerde invoer van dit OV-systeem voor. Gemeente Utrecht deelt het advies van de Commissie mer om het gewenste dienstverleningsniveau stevig te borgen in lange termijn afspraken en garanties. Daarom is door de OV-alliantie een studie gestart om het voorgestelde OV-systeem voor Overvecht verder uit te werken.

Vervoerswijzekeuze in relatie tot parkeerbeleid

De Commissie mer stelt de vraag of een (in beide alternatieven zelfde) sturend parkeerbeleid in alternatief 2 niet tot dezelfde of een sterkere modal shift kan leiden in vergelijking met alternatief 1.

Bij het opstellen van de alternatieven is bewust gekeken naar de mate van parkeerbeleid in relatie met de kwaliteit van de overige vervoerwijzen. In Overvecht komt er in de toekomst in elk geval enige vorm van parkeerregulering, dit is al door de raad vastgesteld.
Bij alternatief 1 is er sprake van een strikter parkeerbeleid dan bij alternatief 2. Om dit te kunnen doen zorgen we voor extra kwaliteit bij de andere vervoerswijzen. Er is sprake van uitstekende loop- en fietsvoorzieningen. Daarnaast wordt er een hoogwaardig OV-product (HOV) aangeboden door het hart van de wijk (Carnegiedreef, Zamenhofdreef). Bewoners krijgen hiermee snelle en frequente verbindingen met de belangrijkste bestemmingen (winkelcentrum, Utrecht Centraal). Hiermee is het OV een reëel alternatief voor de auto, en is gekozen voor extra sturend parkeerbeleid.

Ook bij alternatief 2 is er sprake van parkeerbeleid, maar minder sturend dan in alternatief 1. Indien hier ook voor dezelfde mate van sturing zou zijn gekozen als in alternatief 1 is het denkbaar dat dit tot een sterkere modal split kan leiden. Er is echter bewust voor dit onderscheid gekozen. Om extra sturend parkeerbeleid toe te kunnen passen is een hoogwaardige OV-voorziening nodig. Dit is in alternatief 2 niet het geval, omdat wordt voortgeborduurd op het bestaande lijnennet. Dit houdt in dat er geen HOV-lijn aan het OV netwerk van Overvecht wordt toegevoegd, maar dat alle lijnbussen door de woonstraten gaan. Hiermee is het product langzamer dan een gestrekte HOV-lijn. Daarmee is enige vorm van parkeerbeleid mogelijk omdat de alternatieve vervoerswijzen wel interessanter worden, maar is een strikter beleid zoals in alternatief 1 niet mogelijk conform het beleid van de gemeente.

4.5 Geluid

Ten aanzien van geluid heeft in eerste instantie een beoordeling plaatsgevonden onder het wettelijk kader van de Wet geluidhinder. Per 1 januari 2024 is de wetgeving ten aanzien van geluid opgenomen onder het wettelijk stelsel van de Omgevingswet. Omdat sprake is van een beleidsrijke aanpassing van het wettelijk kader voor geluid, is de geluidssituatie opnieuw afgewogen. Daarbij is nieuwe data ten aanzien van geluidsbelastingen beschikbaar gesteld door de Gemeente Utrecht. Op basis van deze nieuwe inzichten is het hoofdstuk geluid geactualiseerd.

4.5.1 Beleid en toetsingskader

Beleidskader

In onderstaande tabel 4.1 is het beleidskader opgenomen dat geldt voor het thema geluid.

Beleidskader	Toelichting
Europees	
EU-richtlijnen geluid	Verplichting voor bronbeheerders voor opstellen geluidsbelastingskaart en actieplan geluid.
Nationaal	
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Het wettelijk kader rond geluid is per 1 januari 2024 vastgelegd onder het wettelijk stelsel van de Omgevingswet. In het Bestluit kwaliteit leefomgeving zijn standaardwaarden en grenswaarden vastgelegd voor nieuwe of te wijzigen situaties. Voor nieuwe woningen langs gemeentelijke wegen geldt een standaardwaarde van 53 dB. Wanneer de geluidsbelasting hoger is dan deze standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Wanneer maatregelen niet kunnen worden getroffen of onvoldoende effect sorteren, kan het bevoegd gezag een hogere waarde dan de standaardwaarde toestaan. Daarbij geldt in beginsel een grenswaarde van 70 dB. Bij de aanpassing van bestaande (gemeentelijke) wegen mag de geluidsbelasting in beginsel niet toenemen ten opzichte van de huidige geluidssituatie. Wanneer sprake is van een toename van de geluidsbelasting, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. - Vervolg op blz 48 -

Beleidskader	Toelichting
Nationaal	(vervolg)
Wet geluidhinder Vanaf 1 januari 2024: Omgevingswet	Een plan kan leiden tot 'indirecte planeffecten'. Hiervan is sprake wanneer de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de plannen met 1,5 dB of meer toeneemt ten opzichte van de toekomstige referentiesituatie (zonder die plannen). Ook in geval van indirecte planeffecten dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Voorliggende analyse betreft geen formele toetsing aan de geluidscriteria onder de Omgevingswet. In een laten planstadium zal formeel akoestisch onderzoek plaats moeten vinden.
Gemeentelijk	
Beleidsnota Geluid en Trillingen	De gemeente Utrecht kent een Beleidsnota Geluid en Trillingen. Daarin is de missie: "Wij staan en gaan voor het verbeteren van geluidskwaliteit en voorkomen van trillinghinder. Wij richten ons hiermee op een gezonde en leefbare bestaande en nieuwe stad." De belangrijkste regels in het geluidsbeleid betreffen: • nieuw te bestemmen woningen beschikken over een: - geluidsluwe gevel; - rustige buitenruimte; - akoestisch goede woningindeling; • behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Toetsingskader geluid

In onderstaande tabel 4.2 is te zien in welke gevallen een effect van een alternatief van zeer positief (++) tot aan zeer negatief (--) worden beoordeeld.

Indicatoren	Beschrijving toetsingskader
Thema: Merkbare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	
++	Veel wegvakken met significante afname geluidsbelasting
+	Meerdere wegvakken met significante afname geluidsbelasting
0	Geen/enkele wegvakken met significante toename/afname geluidsbelasting
-	Meerdere wegvakken met significante toename geluidsbelasting
- -	Veel wegvakken met significante toename geluidsbelasting
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van wegen ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van wegen > 40%

Indicatoren	Beschrijving toetsingskader (vervolg)
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van het spoor > 40%
Thema: Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	
++	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie < 10%
+	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie 10 - 20%
0	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie 20 - 30%
-	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie 30 - 40%
- -	Aantal nieuwe woningen binnen de geluidscontouren van industrie > 40%
Thema: Beschouwing van gecumuleerd geluid	
++	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
+	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
0	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
-	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten
- -	Samenloop van bovenstaande geluidsbronsoorten

In voorliggende analyse zijn geen specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd. Op basis van de te verwachten verandering in verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre significante veranderingen van de geluidsbelasting kunnen worden verwacht.
Een verandering van de geluidsbelasting van 2 dB of meer is daarbij als significante, waarneembare verandering beschouwd. Veranderingen van 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk oor en daarmee niet significant. Van een verandering van 2 dB is sprake wanneer het verkeer met circa 40% toeneemt (bij gelijkblijvende verkeersverdelingen en een ongewijzigde omgeving).

Op basis van de verkeersmodelgegevens zijn diverse wegvakken gekozen waarop sprake is van veranderingen in verkeersbewegingen. Daarbij is enerzijds gekeken naar de grotere wegen rond Overvecht alsmede de belangrijkste wegenstructuur binnen de wijk.
Er is een vergelijking gemaakt van de toekomstige planvarianten ten opzichte van de toekomstige autonome situatie (zonder de plannen voor Overvecht).
Onderstaande figuur geeft de locatie van de beschouwde wegvakken weer.



Figuur 4.5 Beschouwde wegvakken voor analyse geluidhinder wegverkeer

Voor de betreffende wegvakken is op basis van de verandering in verkeersintensiteiten bepaald in hoeverre een significante verandering van de geluidsbelasting verwacht kan worden. Daarbij is de relatie gelegd met de huidige geluidsbelastingen op woningen in Overvecht. Deze geluidsbelastingen zijn aangeleverd door de gemeente Utrecht. De geluidsbelastingen zijn berekend op basis van de meet- en rekenmethode uit de Omgevingsregeling.

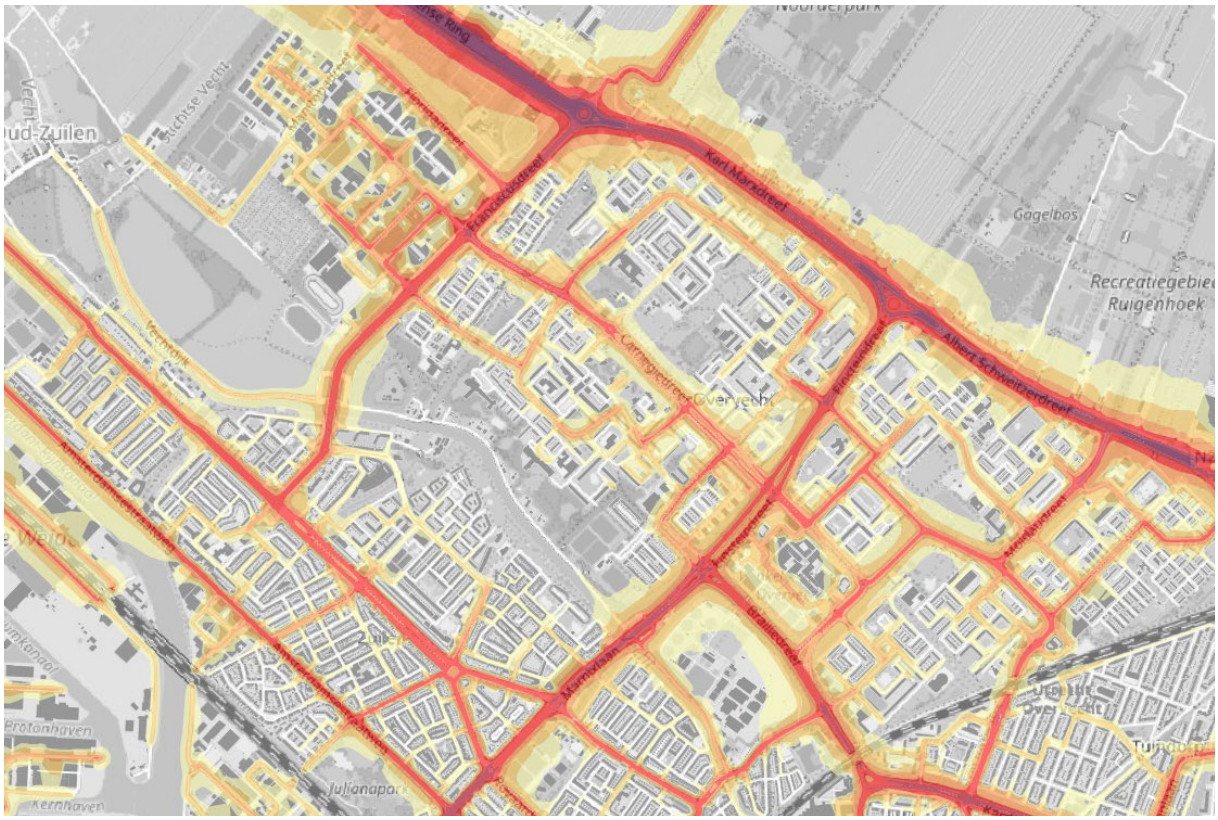
Omdat geen project-specifieke geluidsberekeningen uitgevoerd zijn, is een beoordeling gegeven op basis van de te verwachten wegen met een significante verandering van de geluidsbelasting. Tevens zijn de woningbouwlocaties beoordeeld ten opzichte van de ligging van de geluidsbronnen wegverkeer, railverkeer en industrie. De samenloop van deze geluidsbronnen is beoordeeld onder de gecumuleerde geluidsbelasting. Omdat sprake is van de realisatie van nieuwe woningen, zal in beginsel altijd sprake zijn van een toename van geluidsbelaste woningen. Wanneer het aantal woningen op hoogbelaste locaties beperkt blijft, is dit als positief beoordeeld. Wanneer het aantal woningen op hoogbelaste locaties hoger ligt, is een negatieve score toegekend.

4.5.2 Omschrijving referentiesituatie

Huidige situatie

Geluidssituatie wegverkeer

De geluidsbelastingen voor de huidige situatie zijn aangeleverd door de Gemeente Utrecht. Onderstaande figuur geeft de situatie voor wegverkeersgeluid weer.



Figuur 4.6 Geluidsbelasting wegverkeer huidige situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

Geluidssituatie railverkeer

In het zuidoostelijke deel van Overvecht is sprake van woningen die binnen de geluidscontouren van het spoor liggen. De situatie is zichtbaar in onderstaande figuur.



Figuur 4.7 Geluidsbelasting railverkeer huidige situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

De geluidscontour van het spoor strekt zich langs het gehele tracé uit. Met name nabij het station Utrecht Overvecht strekken de geluidscontouren verder het gebied in. Hier liggen meerdere woningen in de zone van 60 dB tot 65 dB.

Geluidssituatie industrie

Binnen Overvecht bevinden zich twee ‘gezoneerde industrieterreinen’: de rioolwater-zuiveringsinstallatie Utrecht (RWZI) en de Hulpwarmtecentrale Overvecht (HWC) van Eneco. Dit zijn bedrijven die vallen onder onderdeel D van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) waarmee zij zijn als zogeheten ‘grote lawaaimaker’. Conform de regels van de Wet geluidhinder is er daarom rondom deze terreinen een zone vastgelegd.

In het noordwesten van de wijk ligt Bedrijvengebied Overvecht. Op dit bedrijventerrein zijn veel bedrijven aanwezig die zich richten op handel (onder meer autobedrijven). Dit zijn bedrijven met een lage milieucategorie. Over het geheel kan worden gesteld dat zich op het bedrijventerrein weinig bedrijven bevinden met een hoge milieucategorie. Bedrijven met een milieucategorie van 3.2 of 3.1 liggen respectievelijk op 100 meter en 50 meter van woningbouw af. Daarnaast bevinden zich op het bedrijventerrein geen grote lawaaimakers. Om die reden is het bedrijventerrein niet geluidgezoneerd.

In bestemmingsplan Overvecht-Noordelijke stadsrand (onherroepelijk vastgesteld op 5 november 2012) is opgenomen dat zorg wordt gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

Gecumuleerd geluid
Naast het beschouwen van de verschillende geluidsbronsoorten is tevens de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Dit is de samenloop van het wegverkeersgeluid, railverkeersgeluid en industriegeluid. Afhankelijk van de sterkte van de geluidsbronsoort en de afstand tot de bron zal een bepaalde geluidsbronsoort in mindere of meerdere bepalend zijn voor de gecumuleerde geluidsbelasting.

Autonome ontwikkeling

Geluidssituatie wegverkeer
Ook voor de toekomstige autonome situatie heeft de Gemeente Utrecht geluidsbelastingen aangeleverd. De geluidscontouren zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 4.8 Geluidsbelasting wegverkeer autonome situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

Over het algemeen liggen de geluidscontouren iets verder van de weg ten opzichte van de huidige situatie. Dat wil zeggen dat de geluidsbelasting in de autonome situatie toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit is het gevolg van de groei van het aantal verkeersbewegingen naar de toekomst.

Geluidssituatie railverkeer

Ook voor de toekomstige autonome situatie heeft de Gemeente Utrecht geluidsbelastingen voor railverkeersgeluid aangeleverd. De geluidscontouren zijn in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 4.9 Geluidsbelasting railverkeer autonome situatie – aangeleverd door Gemeente Utrecht

De geluidssituatie langs spoorwegen is in Nederland vastgelegd in het geluidsregister van ProRail. De geluidssituatie wordt jaarlijks gemonitord op vaste punten langs het spoor: geluidsproductieplafonds. Wanneer sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeer, dient ProRail de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te overwegen. Daarmee is eventuele (autonome) groei van de geluidsbelasting aan banden gelegd en kan deze niet zondermeer toenemen ten opzichte van de vergunde situatie. Bij eventuele wijzigingen aan het spoor dient akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden en zal bij toenames van de geluidsbelasting eveneens een afweging van geluidsreducerende maatregelen plaatsvinden.

Geluidssituatie industrie

In de autonome ontwikkeling worden geen woningen gebouwd in of om Bedrijvengebied Overvecht en de gezoneerde industrieterreinen rioolwaterzuiveringsinstallatie Utrecht en hulpwarmtecentrale Overvecht van Eneco, die geluidscontouren hebben. De geluidhinder van industrie neemt in de autonome ontwikkeling dan in beginsel ook niet toe.

Gecumuleerd geluid

Op basis van de toename van het verkeer in de autonome ontwikkeling is te verwachten dat in de gecumuleerde geluidsbelasting eveneens toeneemt naar de toekomst.

4.5.3 Effectbeoordeling onderzoeksalternatieven

De effecten van geluid zijn beoordeeld voor de volgende alternatieven: Overvecht dat gebundeld verdicht met een HOV-as (1) en Overvecht dat gespreid verdicht met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2).

Tabel 4.3 beoordeling geluid voor alternatief 1 en 2

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Geluidssituatie langs wegen	Waarneembare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van wegen ligt	- -	- -
Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van het spoor ligt	+	++
Geluidssituatie nieuwe woningen industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluidcontouren van industrie ligt	- -	- -
Gecumuleerd geluid nieuwe woningen	Beschouwing van gecumuleerd geluid	- -	- -

Gebundelde verdichting met HOV-as (1)

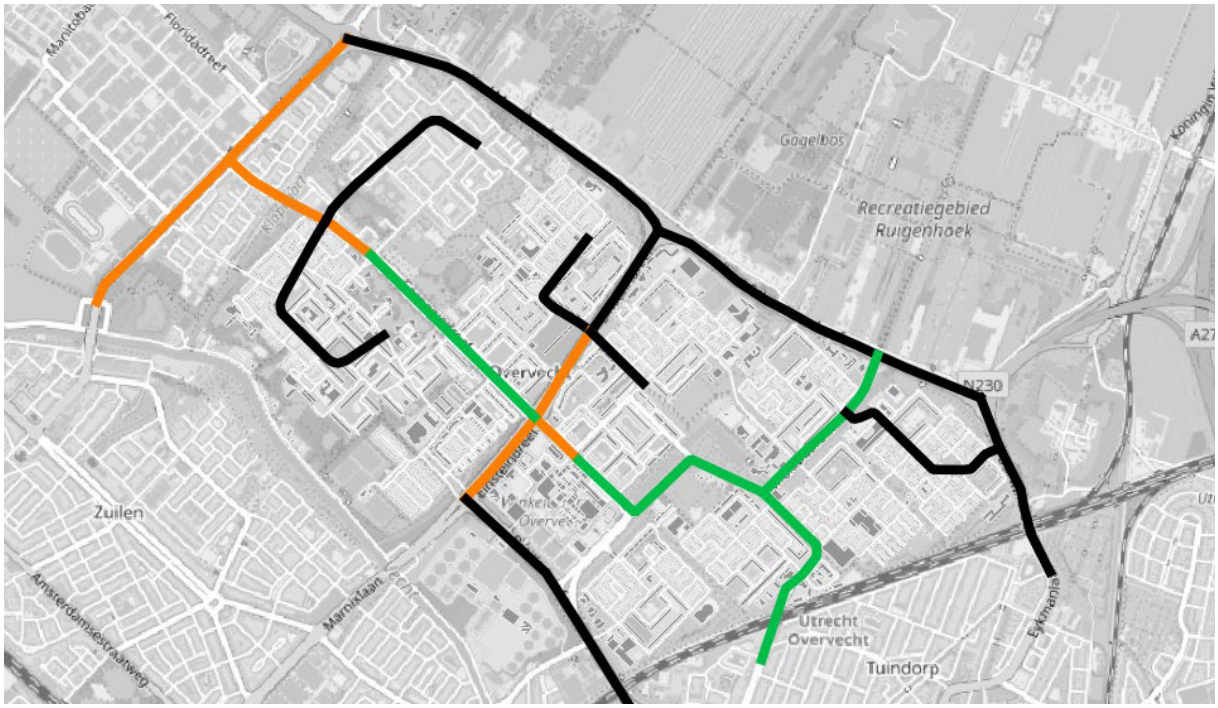
Geluidssituatie langs wegen

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 1 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Wegvak	Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)	Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)	Verschil intensiteit (%)	Verschil geluids-belasting (dB)
1. Franciscusdreef	12.500	18.600	49	+1,7
2. Franciscusdreef	22.600	32.800	45	+1,6
3. Karl Marxdreef	69.300	77.100	11	+0,5
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	89.000	10	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	15.700	64	+2,1
6. Japuradreef	800	1.000	25	+1,0

Wegvak (vervolg)	**Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)**	**Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)**	**Verschil intensiteit (%)**	**Verschil geluids-belasting (dB)**
7. Tigrisdreef	4.800	5.200	8	+0,3
8. Zambesidreef	6.500	5.300	-18	-0,9
9. Oranjerivierdreef	12.500	15.100	21	+0,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	32.200	22	+0,9
12. Einsteindreef	12.800	27.900	118	+3,4
13. Einsteindreef	16.200	26.400	63	+2,1
14. Humberdreef	7.000	6.200	-11	-0,5
15. Zamenhofdreef	5.000	11.700	134	+3,7
16. Moezeldreef	6.000	2.400	-60	-4,0
17. Moldaudreef	11.500	4.900	-57	-3,7
18. Wolgadreef	9.900	7.800	-21	-1,0
19. Darwindreef	14.200	19.100	35	+1,3
20. Brailledreef	15.200	18.600	22	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 1 ten opzichte van de referentie-situatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is te zien in onderstaande figuur.



Figuur 4.10 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 1

Uit de figuur valt op te maken dat de wegen, waarlangs een significante toename van de geluidsbelasting verwacht wordt, zich rond een tweetal locaties binnen Overvecht concentreren. Aan de noordwestzijde van Overvecht worden significante toenames verwacht langs de Franciscusdreef (wegvak 1 en 2) en de Rio Brancodreef (wegvak 5). Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.
Ook langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikker Zamenhofdreef (wegvak 15) worden significante toenames van de geluidsbelasting verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze weg is eveneens reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing.

Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie nog alleen sprake is van OV-bewegingen.

Omdat sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, wordt alternatief 1 voor wat betreft geluid als negatief (-) beoordeeld.

Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer
In alternatief 1 worden op diverse locaties binnen Overvecht nieuwe woningen gerealiseerd. De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de wegen met de hoogste geluidsbelasting binnen het gebied. In het gebied tussen de Franciscusdreef en de Einsteindreef zijn circa 950 nieuwe woningen beoogd. Ten zuidoosten van de Einsteindreef zijn circa 3.450 nieuwe woningen beoogd. Daarmee wordt meer dan de helft van de nieuwe woningen gerealiseerd op door wegverkeersgeluid hoogbelaste locaties. Daarom wordt de geluidssituatie voor de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Benadrukt wordt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen in een later planstadium dient te worden getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.
In beginsel mag de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de gemeentelijke wegen daarbij niet hoger zijn dan de standaardwaarde van 53 dB. Wanneer sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.

Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer
Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een standaardwaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 250 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, circa 1.000 woningen voorzien in alternatief 1. Daarmee ligt ongeveer 14% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit is een relatief beperkt aantal. De situatie is als positief (+) beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Geluidssituatie nieuwe woningen industrie
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de Omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 1 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 4.5 Nieuwe woningen in alternatief 1 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 1
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	350
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.600
Bedrijvengebied Overvecht	1.300
Totaal	**4.250**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors en flink hoger dan in alternatief 2. Hierbij moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd – dit is echter niet vast te stellen, omdat de indeling van de bouwstempels van de Omgevingsvisie niet bekend is. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd dat naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect in alternatief 1 (- -).

Gecumuleerd geluid nieuwe woningen
Voor het beoordelen van de gecumuleerde geluidsbelasting komen de beoordelingen van de afzonderlijke geluidsbronsoorten samen. De plannen zorgen voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen op de wegen in de omgeving. Daarmee zijn de plannen met name van invloed op het wegverkeersgeluid en zullen deze effecten ook doorwegen in de gecumuleerde geluidsbelasting. Afhankelijk van de hoogte van de diverse geluids-bronnen zal het effect in meer of mindere mate waarneembaar zijn.
Per geluidsbronsoort is de situatie beoordeeld op basis van de beoogde locaties van nieuwe woningen ten opzichte van de geluidsbronnen. Daar waar sprake is van een hoge geluidsbelasting ten gevolge van een bepaalde bron, zal ook de gecumuleerde geluids-belasting relatief hoog zijn. Met name op door wegverkeersgeluid en industriegeluid hoogbelaste locaties worden nieuwe woningen gerealiseerd. Daarom is de woningbouw in alternatief 1 ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Gespreide verdichting met fijnmazig mobiliteitsnetwerk door heel Overvecht (2)

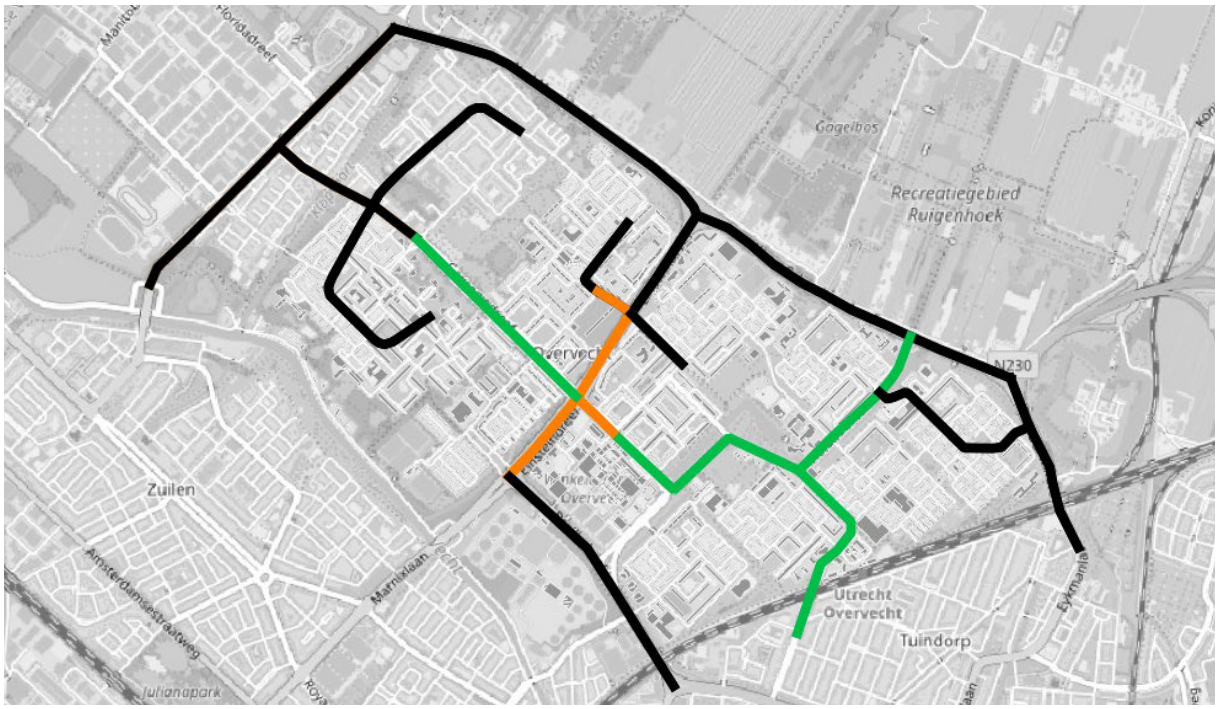
Geluidssituatie langs wegen

De te verwachten verkeersintensiteiten zijn voor de referentiesituatie en alternatief 2 samengevat in onderstaande tabel. De intensiteiten betreffen werkdaggemiddelde etmaalcijfers op basis van verkeersmodelberekeningen, afgerond op honderdtallen.

Tabel 4.6 Verkeersintensiteit alternatief 2

Wegvak (vervolg)	**Intensiteit referentie-situatie (mvt/etm)**	**Intensiteit alternatief 1 (mvt/etm)**	**Verschil intensiteit (%)**	**Verschil geluids-belasting (dB)**
1. Franciscusdreef	12.500	15.100	21	+0,8
2. Franciscusdreef	22.600	29.700	31	+1,2
3. Karl Marxdreef	69.300	73.900	7	+0,3
4. Albert Schweitzerdreef	81.000	88.100	9	+0,4
5. Rio Brancodreef	9.600	11.300	18	+0,7
6. Japuradreef	800	600	-25	-1,2
7. Tigrisdreef	4.800	4.200	-13	-0,6
8. Zambesidreef	6.500	8.900	37	+1,4
9. Oranjerivierdreef	12.500	19.000	52	+1,8
10. Carnegiedreef	6.100	OV	OV	< -10
11. Einsteindreef	26.400	31.400	19	+0,8
12. Einsteindreef	12.800	22.800	78	+2,5
13. Einsteindreef	16.200	26.100	61	+2,1
14. Humberdreef	7.000	7.700	10	+0,4
15. Zamenhofdreef	5.000	8.400	68	+2,3
16. Moezeldreef	6.000	3.000	-50	-3,0
17. Moldaudreef	11.500	6.800	-41	-2,3
18. Wolgadreef	9.900	11.100	12	+0,5
19. Darwindreef	14.200	16.500	16	+0,7
20. Brailledreef	15.200	18.900	24	+0,9

Uit de vergelijking tussen de intensiteiten in alternatief 2 ten opzichte van de referentiesituatie valt op te maken dat langs diverse wegen sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. De situatie is samengevat in onderstaande figuur.



Figuur 4.11 Toename geluidsbelasting als gevolg van toename wegverkeer in alternatief 2

Uit de figuur blijkt dat met name langs de Einsteindreef (wegvak 11 en 12) en de aansluitende inprikkers Oranjerivierdreef (wegvak 9), en Zamenhofdreef (wegvak 15) significante toenames van de geluidsbelasting worden verwacht, als gevolg van grote toenames van het aantal verkeersbewegingen. Langs deze wegen is reeds sprake van relatief hoge geluidsbelastingen (geluidsklasse 60-65 dB) op de eerstelijns bebouwing. Langs de route Moldaudreef (wegvak 17) – Moezeldreef (wegvak 16) is sprake van relatief grote afnames van de verkeersintensiteiten, waarmee sprake is van significante afnames van de geluidsbelasting. Ook langs de Carnegiedreef (wegvak 10) is een grote afname van de geluidsbelasting te verwachten, omdat in de plansituatie alleen nog sprake is van OV-bewegingen.

Wanneer de geluidssituatie in alternatief 2 vergeleken wordt met alternatief 1, valt op dat de voor planalternatief 2 geconstateerde significante veranderingen grotendeels overeenkomen met planalternatief 1. Een belangrijk verschil is dat aan de noordwestzijde van Overvecht (omgeving Franciscusdreef) geen significante toenames van de geluidsbelasting verwacht worden, waar dat in alternatief 1 wel het geval is. Dit is het gevolg van ruim 3.000 verkeersbewegingen meer in alternatief 1. Hiermee kan worden gesteld dat vanuit het oogpunt voor geluid alternatief 2 gunstiger scoort ten opzichte van alternatief 1.

Hoewel sprake is van significante toenames van de geluidsbelasting voor wegen waarlangs reeds sprake is van relatief hoge geluidsbelasting, is er binnen Overvecht langs diverse wegvakken sprake van significante afnames van de geluidsbelasting.
Daarom wordt alternatief 2 voor wat betreft geluid als neutraal (0) beoordeeld.

Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer
In alternatief 2 worden op diverse locaties binnen Overvecht nieuwe woningen gerealiseerd. De Franciscusdreef en Einsteindreef zijn de wegen met de hoogste geluidsbelasting binnen het gebied. In het gebied tussen de Franciscusdreef en de Einsteindreef zijn circa 1.800 nieuwe woningen beoogd. Ten zuidoosten van de Einsteindreef zijn circa 2.600 nieuwe woningen beoogd. Daarmee wordt meer dan de helft van de nieuwe woningen gerealiseerd op door wegverkeersgeluid hoogbelaste locaties. Daarom wordt de geluidssituatie voor de nieuwe woningen ten gevolge van het wegverkeer als zeer negatief (- -) beoordeeld.

Benadrukt wordt dat de geluidsbelasting op de nieuwe woningen in een later planstadium dient te worden getoetst aan de geluidscriteria uit het Besluit kwaliteit leefomgeving. In beginsel mag de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de gemeentelijke wegen daarbij niet hoger zijn dan de standaardwaarde van 53 dB. Wanneer sprake is van overschrijdingen van de standaardwaarde, dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen.

Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer
Voor nieuwe woningen geldt voor railverkeersgeluid een voorkeursgrenswaarde van 55 dB. De 55 dB-contour ten gevolge van het railverkeer ligt ter hoogte van Overvecht op (ten hoogste) circa 250 meter van het spoor. De spoorlijn loopt langs de zuidoostzijde van het plangebied. Binnen het invloedsgebied van de spoorlijn zijn, bij een totale toename van 7.000 woningen in Overvecht, circa 400 woningen voorzien in alternatief 2. Daarmee ligt ongeveer 6% van de woningen binnen het invloedgebied van het spoor. Dit wordt beoordeeld als een beperkt aantal en daarmee zeer positief beoordeeld. Voor de realisatie van nieuwe woningen binnen de geluidszone van het spoor dient in een later planstadium akoestisch onderzoek plaats te vinden waarin de situatie wordt getoetst aan de normen uit de vigerende wetgeving.

Geluidssituatie nieuwe woningen industrie
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is te lezen dat sprake is van drie potentiële bronnen van industriële geluidhinder: de RWZI, de HWC en Bedrijvengebied Overvecht.
In de huidige situatie en autonome ontwikkeling zijn er geen conflicten, deels omdat bebouwing niet in de buurt van de geluidsbronnen liggen om significante geluidshinder te ervaren als gevolg van deze bronnen.

Onder de Omgevingsvisie worden in dit alternatief woningen toegevoegd nabij deze potentiële bronnen van industriële geluidhinder. Hierbij wordt voor de HWC gekeken naar de bouwopgave in Overvecht Centrum. In alternatief 2 betreft dit het onderstaande aantal woningen.

Tabel 4.7 Nieuwe woningen in alternatief 2 in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidshinder

Potentiële bron industriële geluidshinder	Toe te voegen woningen alternatief 2
Rioolwaterzuiveringsinstallatie	0
Hulpwarmtecentrale (Overvecht Centrum)	2.300
Bedrijvengebied Overvecht	1.000
Totaal	**3.300**

De hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van industriële geluidhinder komen te liggen is daarmee fors, echter een stuk lager dan in alternatief 1. Ook hier moet worden opgemerkt dat lang niet alle woningen direct binnen de hindercontouren worden gerealiseerd. In het kader van deze kwalitatieve beschouwing wordt echter beargumenteerd ook voor alternatief 2 naar verwachting sprake is van een zeer negatief effect (- -).

Gecumuleerd geluid nieuwe woningen
Voor het beoordelen van de gecumuleerde geluidsbelasting komen de beoordelingen van de afzonderlijke geluidsbronsoorten samen. De plannen zorgen voor een verandering van het aantal verkeersbewegingen op de wegen in de omgeving. Daarmee zijn de plannen met name van invloed op het wegverkeersgeluid en zullen deze effecten ook doorwegen in de gecumuleerde geluidsbelasting. Afhankelijk van de hoogte van de diverse geluidsbronnen zal het effect in meer of mindere mate waarneembaar zijn.

Per geluidsbronsoort is de situatie beoordeeld op basis van de beoogde locaties van nieuwe woningen ten opzichte van de geluidsbronnen. Daar waar sprake is van een hoge geluidsbelasting ten gevolge van een bepaalde bron, zal ook de gecumuleerde geluidsbelasting relatief hoog zijn. Met name op door wegverkeersgeluid en industriegeluid hoogbelaste locaties worden nieuwe woningen gerealiseerd. Daarom is de woningbouw in alternatief 2 ten aanzien van de gecumuleerde geluidsbelasting als zeer negatief (- -) beoordeeld.

4.5.4 Mitigerende maatregelen

In beide planalternatieven is naar verwachting sprake van significante toenames van de geluidsbelastingen. Daarom dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden afgewogen. Ook voor de realisatie van nieuwe woningen zal de toepassing van geluidsreducerende maatregelen nader moeten worden onderzocht. Naar verwachting zal de geluidsbelasting op de nieuwe woningen hoger liggen dan de standaardwaarden voor wegverkeers-, railverkeers- en industriegeluid uit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Bij het treffen van maatregelen wordt doorgaans de volgende volgorde van prioriteit aangehouden:

1. Bronmaatregelen, zoals verkeers- en wegdekmaatregelen
2. Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen de woning en de weg, schermen en wallen
3. Ontvangermaatregelen, zoals toepassing van gevelwering of 'dove gevels'; dit zijn gevels zonder te openen delen die grenzen aan een geluidgevoelige ruimte

Bronmaatregelen

Bij bronmaatregelen kan in dit kader met name worden gedacht aan het toepassen van een geluidsreducerend wegdek. Ten opzichte van een standaard asfaltverharding kan met 'stil asfalt' de geluidsbelasting met circa 2 dB tot 3 dB worden teruggebracht. Daarmee kunnen de geluidstoenames mogelijk worden gecompenseerd. Wanneer er op wegen reeds stil asfalt toegepast is, kan echter geen extra geluidsreductie meer worden behaald.
Ook is een geluidsreducerend wegdek niet altijd inpasbaar op kruispuntvlakken en rotondes. Door wringingskrachten van optrekkend en afremmend verkeer wordt het relatief zwakkere geluidsreducerend asfalt sneller kapotgereden. In de praktijk kan het effect daarmee minder groot of nihil zijn.

Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximumsnelheid. De aandachtspunten ten aanzien van geluid zijn met name geconstateerd langs de grotere wegen binnen Overvecht (omgeving Franciscusdreef en omgeving Einsteindreef). Op deze wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Langs deze wegen zijn geen snelheidsverlagingen beoogd. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u zorgt theoretisch voor een afname van de geluidsbelasting van circa 5 dB. In de praktijk kan dit effect echter tegenvallen doordat zonder het treffen van verkeersmaatregelen verkeer deels harder rijdt dan de toegestane 30 km/u. Voor het beter afdwingen van de maximumsnelheid kunnen verkeersremmende maatregelen worden getroffen. Doorgaans worden op 30 km/u-wegen elementenverhardingen toegepast. Dit zorgt juist weer voor meer geluid waardoor per saldo het positieve effect van een snelheidsverlaging te niet wordt gedaan door extra geluid als gevolg van meer geluid door het toepassen van een elementenverharding.
Ook kunnen verkeersremmende elementen zoals wegversmallingen en drempels zorgen voor meer optrekkend en afremmend verkeer. Hoewel effecten hiervan niet altijd zijn terug te zien in de absolute hoogte van de geluidsbelasting, kan dit negatieve gevolgen hebben voor de beleving van geluid langs de weg. Ondanks de genoemde kanttekeningen is het te overwegen de maximumsnelheid te verlagen als mitigerende maatregel voor de geluidsbelasting. Ook het toepassen van stille elementenverharding of streetprint kan als mitigerende maatregelen worden overwogen, in plaats van een wegdekverharding van elementen in keperverband (en bij 30 km/h).

Overdrachtsmaatregelen
Bij overdrachtsmaatregelen moet gedacht worden aan het toepassen van geluidswallen of geluidsschermen. Dergelijke elementen zijn niet altijd inpasbaar in een stedelijke omgeving, vanwege bezwaren van onder meer stedenbouwkundige, verkeerskundige of praktische aard. Bovendien is langs diverse wegen sprake van hoogbouw. Om ook op hogere bouwlagen een geluidsreductie te bereiken, zijn vaak hoge constructies nodig.

Ontvangermaatregelen
Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen niet kunnen worden toegepast, of onvoldoende effect sorteren moet gedacht worden aan overdrachtsmaatregelen. Dit kan gaan om het vergroten van het geluidsisolerend vermogen van gevels en beglazing, of afschermende constructies aan de gevels van woningen.

4.6 Luchtkwaliteit

In deze paragraaf is een verduidelijking opgenomen bij de effectbeoordeling van luchtkwaliteit in het MER Omgevingsvisie Overvecht.

In de beoordeling van het aspect luchtkwaliteit is de relatie gelegd met de beschikbare concentraties uit de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK). Onder de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is ingegaan op deze concentraties. Daarmee is de relatie gelegd met de geldende normen en WHO-advies-waarden (Schone Lucht Akkoord). Voor de beschouwde planvarianten zijn geen specifieke luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd.

Op basis van die verandering van het aantal verkeersbewegingen is bepaald in hoeverre langs wegen significante veranderingen van de concentraties verwacht moeten worden. Daarbij is sprake van een andere beoordeling ten opzichte van de indicator verkeer (voorbeeld: een toename van 500 mvt/etm kan vanuit het oogpunt verkeer significant zijn, maar leidt vanuit het oogpunt luchtkwaliteit in beginsel niet tot een significant effect).

Een verandering van de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide van 1,2 µg/m³ is als significante concentratieverandering beschouwd. Dit sluit aan bij het begrip ‘niet in betekenende mate’. Een toename van de concentratie van 3% van de norm wordt als verandering gezien die ‘niet in betekenende mate’ bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Toenames van meer dan 1,2 µg/m³ worden als ‘in betekenende mate’ gezien. In de analyse is een verandering in werkdaggemiddelde intensiteit van 1.500 mvt/etm als grens gehanteerd voor een verandering waarbij mogelijk sprake is van een concentratie-verandering groter dan 1,2 µg/m³. In de praktijk is de verandering in concentratie sterk afhankelijk van diverse factoren, zoals het aandeel vrachtverkeer, de mate van doorstroming op een weg, de mate van bebouwing langs de weg en de mate van begroeiing langs de weg.

Uit het onderzoek blijkt dat langs diverse wegen een significante toename van de concentraties voor luchtkwaliteit verwacht moeten worden. Hoewel langs een aantal wegen een negatief effect verwacht wordt ten aanzien van luchtkwaliteit, wordt nog altijd ruim aan de normen uit de omgevingswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (eerder: Wet milieubeheer; normen zijn overgenomen in Bkl) voldaan. Aan de WHO-normen, waaraan

de gemeente Utrecht wil voldoen, wordt niet voldaan. Aangezien sprake is van een significante toename van NO2, PM10 en PM2,5 zijn zowel alternatief 1 als alternatief 2 als negatief (-) beoordeeld.

Uit de concentratiegegevens uit de monitoringstool van het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit blijkt dat de concentraties langs wegen in Utrecht zowel in de huidige situatie als de toekomstige (autonome) situatie hoger liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2021. Dit is dus een aandachtspunt dat niet direct aan de plannen gerelateerd is. Ook zonder uitvoering van de plannen is sprake van hogere concentraties dan de advieswaarde.

In de rapportage zijn de maximale concentraties opgenomen op basis van de beschikbare gegevens uit het CIMLK. Gevraagd is tevens de minimale concentraties inzichtelijk te maken. De minimale en maximale concentraties zijn opgenomen in navolgende tabel.

Tabel 4.8 Concentraties luchtverontreiniging per zichtjaren 20121 2n 2023

Concentraties luchtverontreiniging	Zichtjaar 2021	Zichtjaar 2023
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO2)	16 – 33 µg/m³	12 – 20 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	17 – 20 µg/m³	15 – 18 µg/m³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	9 – 12 µg/m³	7 – 9 µg/m³

4.7 Stikstofdepositie

In haar advies gaat de Commissie voor de mer in op enkele punten rond stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. In deze paragraaf wordt een verduidelijking gegeven op de wijze van effectbeoordeling voor stikstofdepositie.

De sterk negatieve beoordeling van de indicator stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden in het MER Omgevingsvisie Overvecht is gebaseerd op huidige wetgeving voor vergunningen, waarbij de grenswaarde op 0,01 mol per hectare per jaar ligt. Ondanks dat de Omgevingsvisie geen vergunningentraject is, geeft de grenswaarde van 0,01 wel een kader. Omdat de toenames van stikstofdepositie van de Omgevingsvisie 0,06 t/m 0,22 zijn wordt dit dus als zeer negatief bestempeld. De Commissie mer stelt dat op basis van totale achtergronddepositie op de Oostelijke Vechtplassen de éxtra stikstofdepositie als gevolg van Omgevingsvisie Overvecht relatief klein is. Dat is juist, maar (1) het projecteffect is in relatie tot de totale achtergronddepositie altijd klein en (2) hiermee verdwijnt het boven-staande kader, en wordt de grenswaarde van wat als acceptabele toevoeging van stikstof-depositie kan worden gezien arbitrair.

Uitgangspunt voor de effectbeoordeling in het planMER is dat als gevolg van de bouw van woningen (en sloop om ruimte te maken voor nieuwbouw) en de extra verkeersgeneratie die dit als gevolg heeft zorgt voor negatieve effecten. De Commissie mer stelt dat er ook moet worden gekeken naar maatregelen vanuit de Omgevingsvisie die bijdragen aan vermindering van stikstofuitstoot en hoe die maatregelen doorwerken naar stikstofuitstoot van individuele bewoners. Deze maatregelen (stimuleren OV en fiets) zijn echter al meegenomen in het verkeersmodel dat input is geweest voor de berekeningen van de stikstofdepositie.

Een berekening van de relatieve stikstofdepositie per inwoner is niet gebruikelijk bij ruimtelijke besluiten en bij een MER. Dit past ook niet bij de grenswaarde zoals in de voorgaande alinea beschreven. Daarbij is een dergelijke analyse erg ruw en zal leiden tot een globale inschatting van de toe- of afnames van stikstofdepositie, met een grote foutmarge. Dit geeft geen aanvullende informatie voor de besluitvorming over de Omgevingsvisie. Daarom is voor deze aanvulling op het MER geen berekening uitgevoerd van de relatieve toe- of afname van stikstofdepositie per inwoner.

4.8 Gezondheid

Ten aanzien van het thema gezondheid beschouwt de Commissie mer dat de beoordeling die is samengesteld uit drie indicatoren, namelijk sport en bewegen, groen in de wijk en sociale cohesie op een vrij beperkte manier is gebeurd. Ter verduidelijking willen wij aangeven dat er in het MER bewust voor is gekozen om de andere thema's zoals hittestress, luchtkwaliteit en geluid niet nogmaals bij het hoofdstuk gezondheid te laten terugkomen om dubbeltellingen te voorkomen.
Als toch gekeken wordt vanuit een breder perspectief, dan valt op dat alternatief 1 meer woningen worden gebouwd op enkele plekken met geluidsoverlast en mindere luchtkwaliteit. De verdichting op de Einsteindreef, waar wordt gebouwd in de bestaande hoofdgroenstructuur, heeft naar verwachting een negatief effect in het kader van geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast is de hoeveelheid woningen die in de nabijheid van potentiële bronnen van geluidhinder komen te liggen (waaronder de RWZI, HWC en bedrijvengebied Overvecht) in alternatief 1 flink hoger dan in alternatief 2. Bovendien worden bij alternatief 1 circa 900 nieuwe woningen gerealiseerd binnen de geluidscontouren van het spoorweglawaai tegenover circa 350 woningen bij alternatief 2. Het effect van het verkeersbeleid om het verkeer uit de buurten te weren is meegenomen onder de beoordeling van de geluidssituatie langs wegen. Enerzijds levert dit een positief effect op, maar anderzijds ook een negatief effect door verschuiving van verkeer en toename in verkeer ten gevolge van nieuwe ontwikkelingen. Zoals aangegeven in de paragraaf geluid zullen geluidsreducerende maatregelen moeten worden afgewogen. Ook voor de realisatie van nieuwe woningen nabij bestaande geluidsbronnen zal in beide planalternatieven de toepassing van geluidsreducerende maatregelen moeten worden afgewogen om geluidsoverlast te verminderen.

Voor wat betreft de andere facetten voor een gezonde stedelijke leefomgeving, zoals tabaksverkoop, voedselomgeving en binnenmilieu, vinden wij deze niet binnen de scope van een Omgevingsvisie vallen. Deze aspecten gaan over meer dan alleen de fysieke leefomgeving waarop een Omgevingsvisie en bijbehorend MER zich op richten. Daarom zijn deze laatste aspecten ook niet opgenomen in de beoordeling van het MER.

4.9 Circulariteit

De Commissie mer merkt op dat in de onderbouwing van deze beoordeling de suggestie wordt gewekt dat met de hoeveelheid sloop Overvecht meer circulair wordt, omdat er dan meer materialen hergebruikt kunnen worden. Hieronder volgt een toelichting bij deze beoordeling.

Van een volledig circulaire samenleving of circulaire economie is sprake als geen nieuwe grondstoffen meer nodig zijn. Dat gaat over slopen en bouwen van gebouwen, maar ook over afval, voedsel, water en energie. De Omgevingsvisie gaat in op de gewenste fysieke leefomgeving van Overvecht in 2040 en beschrijft daarom welke keuzes gemaakt worden over slopen en bouwen van woningen, over water en energie, maar gaat niet over afval en voedsel. Het MER geeft een beoordeling in het MER van verschillende thema's en indicatoren die te maken hebben met circulariteit. Dit zijn naast hergebruik bestaand materiaal, ook indicatoren over water, aandeel duurzame energie, totaal energieverbruik)en ook CO2-uitstoot.
Specifiek voor de indicator gebruik bestaand materiaal wordt bij beide onderzochte alternatieven in het MER en ook in de Omgevingsvisie Overvecht uitgegaan van sloop van gebouwen. De sloop van deze woningen kan negatieve effecten met zich meebrengen in het kader van bijvoorbeeld CO2-uitstoot, maar biedt wel een kans voor het hergebruiken van materialen voor nieuwe bebouwing. Ook het vergroenen van de openbare ruimte kan ervoor zorgen dat verhardingen, in de vorm van tegels, stenen, asfalt, enzovoorts, beschikbaar komen om opnieuw toe te passen. In de Omgevingsvisie wordt benoemd dat de gemeente tracht terughoudend te zijn met het slopen van gebouwen. De gemeente kan hiervoor gebruiken van haar eigen 'Utrechtse leidraad bij sloop of renovatie'.
Door nieuwbouw aanpasbaar en flexibel in gebruik te maken hoeft op langere termijn minder gesloopt te worden. Door het vrijkomen van herbruikbaar materiaal en door nieuwe gebouwen flexibel in gebruik te maken treedt naar verwachting een positief effect op voor het gebruik van bestaand materiaal ten opzichte van de referentiesituatie (+). Voor CO2-uitstoot wordt echter een negatief effect (- -) verwacht bij de twee onderzoeksalternatieven en de Omgevingsvisie.

Verder zal het lastig zijn om de ambitie te halen voor Overvecht van 100% circulair in 2050. In de Omgevingsvisie wordt wel het volgende benoemd: "We zijn terughoudend met het slopen van gebouwen en kiezen voor materialen en ontwerpen die zo min mogelijk belastend zijn voor het milieu." Maar er worden geen aanvullende maatregelen beschreven naast het bestaande beleid van gemeente Utrecht rond circulariteit. De uiteindelijke sloop en bouw in Overvecht zal door verschillende projectontwikkelaars, woningcorporaties en anderen worden uitgevoerd. De gemeente Utrecht is ondertekenaar en ambassadeur van Het Nieuwe Normaal waarmee opdrachtgevers en opdrachtnemers afspraken kunnen maken over circulaire prestaties. De gemeente kan de prestatieniveaus van Het Nieuwe Normaal gebruiken hiervoor. Deze prestatieniveaus worden in de tijd aangescherpt richting een circulaire economie in 2050. Aangezien er veel materiaal nodig is om de ontwikkeling te realiseren zal het een grote uitdaging zijn voor de ontwikkelaars en eigenaren om deze ambities te behalen.

4.10 Eindtabel milieueffecten op basis van aanvullende milieu-informatie

Op basis van het advies van de Commissie mer is voor enkele milieuthema's een verduidelijking opgenomen of een aanvulling op de milieu-informatie uit het MER Omgevingsvisie Overvecht. Op enkele indicatoren van het thema natuur zorgt dit voor een wijziging in de effectbeoordeling.

De aanvulling op referentiesituatie en de effectbeoordeling voor het thema natuur zorgt voor beschermde soorten en biodiversiteit een aanpassing van de beoordeling.
Bij beschermde soorten wordt alternatief 1 neutraal tot licht negatief (0/-) beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie en alternatief 2 neutraal (0) beoordeeld. Daarnaast volgt een aanpassing op de beoordeling van biodiversiteit. Ervan uitgaande dat de referentiesituatie al slechter wordt dan de huidige situatie door autonome afname van de biodiversiteit, wordt verwacht dat de alternatieven 1 en 2 beide zorgen voor een positief effect (+) voor de biodiversiteit. Het verschil tussen beide alternatieven (met name gericht op de wijze van verdichting en de hoeveelheid extra groen) is te klein om op basis van het hier gehanteerde toetsingskader onderscheidend te zijn voor alle biodiversiteit in heel Overvecht. Derhalve blijft de beoordeling voor beschermde gebieden voor beide alternatieven staan.

Ten aanzien van geluid heeft de nieuwe data op basis van het wettelijk kader van de Omgevingswet geleid tot een aangepaste effectbeschrijving en -beoordeling. Dit is meegenomen in de effectentabel (tabel 7.1).
Voor het thema cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit is een aanvulling op de referentiesituatie en de effectbeschrijving gedaan, maar blijft de beoordeling hetzelfde zoals in het MER Omgevingsvisie Overvecht. Voor de thema's verkeer, stikstofdepositie, luchtkwaliteit, gezondheid en circulariteit is in desbetreffende paragrafen een verduidelijking opgenomen op de methode of wijze van effectbeoordeling. Ook voor deze thema's blijft de effectbeoordeling hetzelfde als in het MER Omgevingsvisie Overvecht is beschreven.

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Verkeer			
Verkeersafwikkeling	Verschuiving van autoverkeer	+	-
Kruispunten	Doorstroming op kruispuntniveau	-	-
Wijze van verplaatsing	De mate waarin de modal split ten gunste van OV en fiets verschuift	+	+
Routes fiets en voetganger	Kwaliteit van langzaam verkeerroutes	+	+
Verkeersveiligheid	Verkeersveiligheid	+	-
Thema: Geluid			
Geluidssituatie langs wegen	Waarneembare toename geluidbelasting wegverkeer (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	0
Geluidssituatie nieuwe woningen wegverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van wegverkeer ligt	- -	- -
Geluidssituatie nieuwe woningen railverkeer	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van het spoor ligt	+	+ +
Geluidssituatie nieuwe woningen industrie	Beschouwing van het aantal woningen dat binnen de geluid-contouren van industrie ligt	- -	- -
Gecumuleerd geluid nieuwe woningen	Beschouwing van gecumuleerd geluid	- -	- -
Thema: Luchtkwaliteit			
Luchtkwaliteit	Significante toe- of afname van NO2, PM10 en PM2,5 (o.b.v. verkeersintensiteiten)	-	-

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Natuur en biodiversiteit			
Beschermde soorten	Aanwezigheid van beschermde soorten in plangebied	0/-	0
Beschermde gebieden	Aantasting wezenlijke kenmerken en waarden Natuurnetwerk Nederland	0	0
Beschermde gebieden	Depositie van stikstof in mol/ hectare /jaar op stikstof gevoelige habitattypen Natura 2000-gebieden	- -	- -
Biodiversiteit	Kansen om biodiversiteit te vergoten	+	+
Thema: Gezondheid			
Sport en bewegen	Mate waarin de omgeving sport en bewegen bevordert	+	+ +
Groen in het gebied	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	+	+
Sociale cohesie	Aanwezigheid van maat-schappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	+	+ +
Thema: Bodem en water			
Bodemkwaliteit	Aanwezigheid van bodemverontreinigingen	+	+ +
Ondergronds ruimtegebruik	Intensiviteit gebruik ondergrond	-	-
Grondwater	Impact van grondwaterstand op bebouwing en vice versa	0	0
Waterkwaliteit	Impact bebouwing op waterkwaliteit	+	+
Waterkwantiteit	Impact bebouwing op waterkwantiteit	+	+
Waterveiligheid	Overstromingsrisico	0	0

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Klimaatadaptatie			
Hittestress	Fysiologisch hittestressniveau	0	0
Droogte	Potentieel maximaal neerslagtekort	+	+
Wateroverlast	Waterdiepte bij hevige bij van 80 millimeter in 2 uur	+	+
Thema: Omgevingsveiligheid			
Omgevings-veiligheid	Groepsrisico en plaatsgebonden risico	-	-
Thema: Archeologie en cultuurhistorie			
Archeologie	Behoud archeologische waarden	-	-
Cultuurhistorie	Behoud cultuurhistorische waarden	0	0
Thema: Ruimtelijke kwaliteit			
Belevingswaarde	Structuur	0	-
Belevingswaarde	Identiteit	+	+
Belevingswaarde	Herkenbaarheid	0	0
Gebruikswaarde	Samenhang	+	0
Gebruikswaarde	Diversiteit aan functies en aanbod	++	+
Gebruikswaarde	Bruikbaarheid	+	+

Indicatoren	Beoordelingsparameter	Effectbeoordeling alternatief 1	Effectbeoordeling alternatief 1
Thema: Energie			
Energietransitie	Aandeel duurzame energie	+	+
Energietransitie	Totaal energieverbruik	-	-
Thema: Circulariteit			
Circulariteit	Hergebruik bestaand materiaal	+	+
Thema: CO2-uitstoot			
CO2-uitstoot	Verandering inwonersaantal	- -	- -
CO2-uitstoot	Sloop- en bouwwerkzaamheden	- -	- -
CO2-uitstoot	Openbaar vervoer	+	+
CO2-uitstoot	Ontmoedigen gemotoriseerd verkeer	+ +	+
CO2-uitstoot	Verduurzamen woningen	+	+

4.11 Reflectie op Omgevingsvisie

Gevoeligheidsanalyse omgevingsvisie

De twee alternatieven (gebundelde verdichting en gespreide verdichting) zijn gekozen om de uitersten van milieueffecten in beeld te brengen en had niet tot doel om één van de twee alternatieven te kiezen.

Om een beeld te krijgen van de effecten van de ontwerp-omgevingsvisie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is op hoofdlijnen gekeken naar het verschil in effecten tussen onderzoeksalternatief 1 en de ontwerp-omgevingsvisie. De conclusies van deze gevoeligheidsanalyse zijn opgenomen in hoofdstuk 10 van het MER. Hierin is geconcludeerd dat voor alle thema's behalve natuur de effecten van de omgevingsvisie op hoofdlijnen overeen komen met de effecten van onderzoeksalternatief 1. Voor natuur werd de ontwerp-omgevingsvisie minder negatief beoordeeld dan alternatief 2, omdat er in de omgevingsvisie duidelijker wordt aangegeven waar bepaalde groentypologieën worden verwacht.

Effecten wijzigingen in omgevingsvisie naar aanleiding van zienswijzen

De definitieve omgevingsvisie is op een aantal punten aangepast ten opzichte van de ontwerp-omgevingsvisie. Voor het MER zijn dit de mogelijk relevante wijzigingen:

- De knips tussen de buurten om doorgaand autoverkeer door de buurten te weren worden vervangen door mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen, waarbij we afhankelijk van de ontwikkelingen gaan kijken wat er precies nodig is.
- De groenberekening is aangepast.

Effectverwachting wijziging type verkeersmaatregelen

Deze paragraaf beschrijft wat de verwachte effecten op de uitkomsten kunnen zijn als de harde knips uit de ontwerp-Omgevingsvisie vervangen worden door twee soorten ingrepen, te weten:

1. Herinrichting van Station t/m Carnegiedreef van de autovrije centrale as (alleen openbaar vervoer, fiets en voetganger);
2. Aanvullende maatregelen in de buurten (noodzaak, type en locatie) later te bepalen.

Verkeerskundig is hierbij aangegeven dat dit een beperkte concessie doet aan (de snelheid van) de mobiliteitstransitie. Immers het autogebruik binnen de wijk blijft voor korte verplaatsing (eerst) mogelijk. Daarmee zal deze aanpassing ten opzichte van de eerdere varianten naar verwachting dicht(er) bij de autonome (referentie) situatie zitten. Immers er zal enerzijds minder verdringend effect zijn en anderzijds is er natuurlijk wel een beperkte toename van verkeer als gevolg van het toevoegen van nieuw programma.

De effecten met betrekking tot railverkeer en industrie zullen door aangepaste verkeersmaatregelen niet beïnvloed worden. Voor zowel de geluidsituatie van nieuwe woningen wegverkeer als gecumuleerd geluid nieuwe woningen wordt geen significante verandering verwacht en zeker geen onderscheid tussen alternatief 1 en 2.

Het enige effect dat mogelijk gaat wijzigen is het effect Geluidsituatie langs wegen. Immers door de knips minder hard en of gefaseerd in te voeren zal het positieve effect van de ingrepen minder zijn dan van de hardere knips, maar ook zal het verdringend effect beperkter zijn. Daarom zal het verkeersbeeld en de geluidseffecten voor beide alternatieven naar verwachting op de meeste beschouwde wegen dicht(er) bij de autonome situatie komen te liggen dan met de hardere knips. Het is hierdoor dat de scores voor beide varianten nog steeds rond “0” zullen bedragen op dit onderdeel. Verder zal het daarmee de totale beoordeling niet wezenlijk beïnvloeden.

Verduidelijken groenberekeningen
De groenberekeningen zijn verduidelijkt zodat de gegevens in de omgevingsvisie inzicht bieden in de groenberekeningen

Vergelijking groenberekeningen omgevingsvisie met het MER

In het MER wordt beschreven dat in alternatief 1 2,17 ha groenblauwe routes kunnen worden toegevoegd, terwijl in alternatief 2 6,05 ha groenblauwe routes toegevoegd kunnen worden. Daarnaast staat in het MER dat er bij alternatief 1 14,25 ha en bij alternatief 2 13,68 ha buurt- en wijkgroen toegevoegd kan worden. De varianten zijn conceptueel en bewust vrij extreem getekend om de hoeken van het speelveld te verkennen.

Het verschil in groenblauwe routes:
Het grootste verschil in oppervlakte ontstaat doordat in alternatief 2 de bebouwing langs de NRU wordt verwijderd en de kavels worden vergroend, om het landschap maximaal de stad in te trekken. In alternatief 1 wordt daarnaast alleen de Carnegiedreef versmald en vergroend. In alternatief 2 worden naast de Carnegriedreef ook de Einsteindreef en de Brailledreef versmald en vergroend.

In de Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht kiezen we voor het sterk vergroenen van de kavels langs de NRU, zonder functies te verplaatsen ten gunste van groen. De wijkwegen worden smaller, groener en beter oversteekbaar. De Carnegiedreef transformeert deels in een autovrije parkstrook.

Het verschil in wijk en buurtgroen/parken:
Bij wijk en buurtgroen gaat alternatief 1 van iets meer groen uit dan alternatief 2 maar zijn de verschillen over het totaal gezien niet onderscheidend. Wel zit er verschil in de achterliggende uitgangspunten.

In beide alternatieven vindt verdichting binnen de buurten plaats.

- **Alternatief 1** concentreert verdichting langs de HOV-as en het stationsgebied. Dit maakt het mogelijk om het landschappelijke netwerk door te trekken in de buurten. Het groen waaiert landschappelijk door de buurten en zijn er vloeiende overgangen tussen de verschillende groentypologieën. De buurten zijn in alternatief 1 over het algemeen groter dan in alternatief 2.
- In **alternatief 2**, waarbij verdichting over de hele wijk is verspreid, is er veel meer contrast tussen compacte buurten met harde randen en het omliggende groen. Hier wordt het groen tussen de buurten vrijgespeeld (deels door bestaande bebouwing op te heffen en door vergroening). In alternatief 2 is daarnaast meer groen mogelijk door het vergroten van het Vechtzoompark door vergroenen/opheffen van verharding en bebouwing langs het Zandpad.

De Beleidsnota omgevingsvisie Overvecht lijkt meer op alternatief 1 dan op alternatief 2. We maken meer verschil in vergroening per type buurt waardoor een genuanceerder beeld ontstaat. Ook wordt in de beleidsnota uitgegaan van het opheffen van straatparkeerplaatsen en het verplaatsen van straatparkeerplaatsen naar gebouwde voorzieningen. Dit levert een veel sterkere vergroening op van de buurten (19 ha inclusief de stadsparken)

Conclusie:
In alternatief 2 is dus meer groen mogelijk door het extreem vergroenen langs de NRU, het Vechtzoompark en tussen de buurten. De beleidsnota kiest voor terughoudendheid met sloop en stelt daarom geen grootschalige verwijdering van bebouwing voor langs de NRU. Alternatief 1 biedt meer groen verweven door de wijk door stedelijke verdichting te concentreren op specifieke plekken.

5. Monitoring en vervolgproces

5.1 Inleiding

De monitoring van milieueffecten binnen de omgevingsvisie Overvecht is gericht op het kunnen evalueren van de impact van geplande ruimtelijke ontwikkelingen op het milieu. Dit proces helpt bij het waarborgen dat de doelen van de omgevingsvisie in balans blijven met het behoud van een gezonde leefomgeving. Door middel van meetbare indicatoren worden (milieu)aspecten in de gaten gehouden. Het doel is om afwijkingen vroegtijdig te signaleren en bij te sturen, zodat de ontwikkeling van Overvecht duurzaam en milieu-vriendelijk verloopt.

5.2 Monitoring en indicatoren

De doelstellingen van de Omgevingsvisie worden tijdens de uitvoeringsfase gevolgd met al beschikbare monitoringsinstrumenten en indicatoren. We onderscheiden daarbij de volgende fases. Afhankelijk van de eerder genoemde factoren kunnen de genoemde jaartallen en fase per ontwikkeling nog wijzigen.

1. Nu (tot circa 2030): deze ontwikkelingen zijn al gestart of kunnen op korte termijn starten.
2. Straks (t/m circa 2035): eerdere ontwikkelingen zijn randvoorwaardelijk om hiermee te kunnen starten.
3. Later (t/m circa 2040): voor deze ontwikkelingen zijn meerdere andere ontwikkelingen randvoorwaardelijk.
4. Na 2040: geen onderdeel van omgevingsvisie, wel nu al rekening mee houden.

Na iedere fase rapporteren we de voortgang van de Omgevingsvisie.

Outcome niveau

Daarbij sluiten we aan bij de monitor Samen voor Overvecht. Samen met bewoners, professionals en ondernemers begon een paar jaar geleden de wijkaanpak ‘Samen voor Overvecht’. Deze wijkaanpak staat voor het werken aan een wijk waar bewoners samen prettig leven. Die aantrekkelijk is voor (nieuwe) bewoners, bezoekers en ondernemers. Een wijk waar iedereen meetelt en mee kan doen. De wijkaanpak betekent onder andere dat we extra geld steken in onderwijs, werk, zorg,veiligheid en de openbare ruimte.

Jaarlijks wordt de voortgang op de vijf ambities en wijkbreed gevolgd en geduid in kennis-kringen. Het gaat daarbij om de volgende 5 ambities (1) Plezierig wonen in een meer gemengde wijk, (2) Perspectief voor de jeugd versterken, (3) Veilige buurten, (4) Zorg en ondersteuning dichtbij en op maat en (5) Meedoen en Ondernemen. De Omgevingsvisie Overvecht wil iets doen voor een van de doelen van de wijkaanpak: plezierig wonen in een meer gemengde wijk. We willen graag dat bewoners het beter krijgen. Dat doen we door te houden wat goed is en te verbeteren wat dat nog niet is. ‘Plezierig wonen’ betekent

bijvoorbeeld dat je een woning kunt vinden die bij je past, dat je kunt verhuizen als je een groter of kleiner huis nodig hebt, en dat je, zodra je de voordeur uitgaat, in een prettige omgeving bent waar je je veilig voelt.

Indicatoren zijn vastgesteld in november 2019 als onderdeel van het actieprogramma Samen voor Overvecht. Veel indicatoren zijn van toepassing op de Omgevingsvisie Overvecht.

Output niveau

Daarbij sluiten we in eerste instantie aan bij het MPR en de monitoring waarin gevolgd wordt of we op koers liggen met de doelen uit de RSU.

Indicatoren

In onderstaande tabel staan alle indicatoren die op te nemen zijn in huidige monitorings-instrumenten. De indicatoren zijn gekozen op basis van doelstelling en strategie.

Benoemde indicatoren geven nooit een-op-een aan of het doel is gehaald of niet.
Het zichtbaar maken van voortgang en de verantwoording hierop gaat breder dan alleen de terugkoppeling op de indicatoren. Het gaat om een combinatie van kwalitatieve en kwantitatieve informatie en dit duiden met partners, professionals en inwoners in de stad. Om zo gezamenlijk zicht te houden op de beweging en bij te sturen wanneer nodig.
maar wel in diversiteit aan beschermde soorten.

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Groen en blauw verbeteren en versterken		
Nieuwe parkruimte, Straten verwijderen uit parken	Aantal hectare groen	Stadsbedrijven/Ruimte en bewerking door onderzoek en advies (Utrecht monitor)
Idem	% inwoners dat tevreden is over het groen in de buurt, % inwoners dat tevreden is over het park in de buurt, % inwoners dat tevreden is over de speelgelegenheid	Samen voor Overvecht
Thema: Veilig en verbonden		
Opschalen van het openbaar vervoer (HOV), verbetering verkeersveiligheid, betere verbindingen binnen de wijk en met de rest van de stad voor lopen, fietsen en OV	Iedereen (jong en oud) kan veilig deelnemen aan het verkeer- Vraag: hoe veilig voel je je in het verkeer Vraag: kun je deelnemen zoals je dat wil	Bestaande vragen in inwoners-enquete - 2- jaarlijks
Idem	Het aandeel en kwaliteit van groen (en bomen) in het gebied	Ongevallenstatistiek - jaarlijks
Idem	Aanwezigheid van maat-schappelijke voorzieningen en plekken voor ontmoeting	Tellingen

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Ruimte voor groei en behoud		
5.000 woningen, 3.000 werkplekken, herinrichting stadsentrees Einsteindreef/Fransiscusdreef/ Carnegiedreef/Zamenhofdreef, gelijkvloerse kruising Einsteindreef/Carnegiedreef, herinrichten openbare ruimte bedrijventerrein	Aantal toegevoegde woningen	CBS/Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)
Idem	Aantal toegevoegde woningen	PAR/ Onderzoeken advies
Idem	Verdeling segmenten sociale huur, middensegment en duur Verdeling woningen qua oppervlakte	Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies)
Thema: Verschillend en voor iedereen		
Divers woningaanbod, stedelijke ontwikkelling rondom station, toegankelijke banen, koesteren bestaande voorzieningen, toegankelijke banen, versterking sport en speelruimtes, meer ruimte voor veldsport, maatschappelijke voorzieningen	% woningen naar eigendomsverhouding en prijssegment (aandeel sociale huur, sociale huur via particuliere verhuur, midden huur, dure huur, betaalbare koop, en dure koop)	Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG), BghU, RWU, WoON2018, bewerking gemeente Utrecht, Utrecht in Cijfers (Afdelng onderzoek en advies)
Idem	Aantal sociale huurwoningen is minimaal gelijk. Bij nieuwbouw voor ouderen/jongeren is buurtvoorrang ingezet.	Utrecht in Cijfers (Afd. onderzoek en advies) Monitoring prestatieafspraken (afd. wonen)
Idem	Normen per beleidsveld, vaak uitgedrukt in m2	Koersdocument leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen
Thema: Duurzaam en toekomstbestendig		
Duurzaam en toekomstbestendig bouwen, vervangingsopgave riolering, natuurinclusieve bebouwing, duurzame energie en warmte, circulariteit, hittestress	m2 groen, 2m afgekoppeld riool, strekkende meters hemelwaterriool.	Visie water en riolering-GRP (voortgangsprogramma)
Idem	% schaduw op loop- en fietsroutes, % schaduw op loop- en fietsroutes, koele plek van 200m2 op max. 200m afstand van de woning	Visie klimaatadaptatie/Stedelijk Doelenkader
Idem	Natuurinclusieve bebouwing	Salderingsboekhouding SMP, meetnetten voor Urbane sooren (MUS en VleerMUS).

Doelstelling	Effectindicatoren	Bron
Thema: Duurzaam en toekomstbestendig (vervolg)		
Circulair bouwen (Duurzaam en toekomst-bestendig bouwen)	Milieuprestatie Gebouw (MPG). in €MKI / m2 BVO / jaar (wettelijk verplicht bij nieuwbouw en renovatie van woningen en kantoren)	Bbl. Visie Utrecht Circulair 2050 Is gemonitord in Duurzaamheidsverslag 2023
Idem	Materiaalgebonden CO2 uitstoot in kg CO2eq/m2. (Paris Proof Indicator, volgt uit MPG berekening.)	Het Nieuwe Normaal (HNN)
Idem	Duurzaam materiaalgebruik. Massapercentage hergebruikt of hernieuwbaar materiaal.	Coalitieakkoord Visie Utrecht Circulair 2050 Beleidsnota Utrecht Circulair 2030 (vast te stellen Het Nieuwe Normaal (HNN) Stedelijk Doelenkader
Circulaire openbare ruimte	Milieukosten Indicator (MKI). in €MKI / m2 BVO / jaar	Uitvoeringsprogramma MVOI Het Nieuwe Normaal (HNN)
Natuurinclusieve bebouwing	verblijfplaatsen in gebouwen	salderingsboekhouding SMP
Idem	populatiegrote en trend gebouwbewonende soorten.	Meetnetten voor Urbane sooren (MUS en VleerMUS)
Thema: Gezondheid		
Inwoners ademen schonere lucht in en ondervinden minimale geluidshinder.	% Utrechters dat vaak overlast van lawaai ervaart (IE2021: 38%).	
We voorkomen zoveel mogelijk gezondheidsschade als gevolg van hittestress en zon.	% Utrechters dat een zes of hoger geeft voor de mogelijkheid om bij hitte verkoeling in de eigen woning te vinden (GM 2022: 72%).	
Idem	Natuurinclusieve % Utrechters dat een zes of hoger geeft voor demogelijkheid om bij hitte verkoeling in de tuin en/of de buurt te vinden (GM 2022: 71%).	

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

omgevingsvisieovervecht@utrecht.nl
Projectteam Omgevingsvisie Overvecht

November 2024

Utrecht.nl

productcode xxxx

Gemeente Utrecht

101 Waarden van Overvecht

Participatie Omgevingsvisie Overvecht 2040

Communicatie, proces, opbrengst en verwerking



Inhoud

1. Inleiding 3
2. Proces en communicatie 4
3. Evaluatie participatieproces 9
4. 101 Waarden van Overvecht 14
5. Opbrengst fase 1 46
6. Opbrengst fase 2 60
7. Opbrengst fase 3 80



1. Inleiding

In de omgevingsvisie Overvecht 2025-2040 staan voorstellen voor groen, verkeer, bouwen, wonen, werken, voorzieningen en duurzaamheid in Overvecht. We maken een omgevingsvisie om plekken die we goed vinden te behouden en om plekken die we minder goed vinden te verbeteren. En om ruimte te maken voor opgaven uit de stad. De omgevingsvisie maken we niet alleen, maar samen met de omgeving. Daarmee maken we de omgevingsvisie beter. Afgelopen jaar hebben veel Overvechters meegedacht over de omgevingsvisie.

In dit document staan de 101 waarden van Overvecht voor de omgevingsvisie. We beschrijven hoe we Overvechters hebben betrokken bij het maken van de omgevingsvisie (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 is een evaluatie van het participatieproces opgenomen. In hoofdstuk 4 staat welke waarden en belangen Overvechters hebben bij de ruimtelijke toekomst van hun wijk. Daarbij laten we zien wat Overvechters vinden van voorgestelde ideeën. En wat we vervolgens met die opbrengst hebben gedaan. We vertellen wat we hadden meegenomen in de ontwerp omgevingsvisie en wat niet, met een uitleg waarom. Daarmee geven we inzicht in hoe we met elkaar een ontwerp omgevingsvisie voor Overvecht hebben gemaakt. In de hoofdstukken 5 t/m 7 zijn de opbrengsten van fase 1-3 samengevat. De zienswijzen die tijdens de inspraakperiode zijn ingediend, de wijzigingen die hierop zijn aangebracht en de antwoorden op de zienswijzen, zijn te lezen in de reactienota.

Met de omgevingsvisie brengen we kansen in beeld maar maken we ook keuzes. Bijvoorbeeld over het behouden van groen en het inpassen van nieuwe woningen en oplossingen voor verkeer. Waar mogelijk nemen we de wensen, waarden en belangen van Overvechters daarin mee. Soms maken we andere keuzes dan wat Overvechters aangeven. We maken dan een afweging waarbij andere waarden en belangen zwaarder wegen. Uiteindelijk besluit de gemeenteraad.



2. Proces en communicatie

Het proces om tot een omgevingsvisie voor Overvecht te komen, bestaat uit 4, of eigenlijk 5, fasen. Dit zijn:
Fase 0 – voorbereiding
Fase 1 – kansen, dilemma's en voorkeuren, waarbij Overvechters aangeven welke kansen en uitdagingen zij zien voor de wijk en wat ze belangrijk vinden voor een omgevingsvisie
Fase 2 – Ontwerp en onderzoek, waarbij Overvechters aangeven welke voorkeuren zij hebben bij verschillende oplossingsrichtingen
Fase 3 – Toetsen en beoordelen, waarbij Overvechters aangeven wat ze goed en minder goed vinden aan de 50-70% versie van de omgevingsvisie
Fase 4 – Inspraak en besluitvorming, waarbij Overvechters een zienswijze kunnen indienen op de ontwerp omgevingsvisie



Dit procesverslag gaat over de fases 1 t/m 4, exclusief de zienswijzen, antwoorden op zienswijzen en wijzigingen in de omgevingsvisie na de zienswijzenperiode. Deze zijn te vinden in de reactienota.

Om zoveel mogelijk Overvechters te betrekken bij het maken van de omgevingsvisie, hebben we veel verschillende participatie en communicatiemiddelen ingezet. Deze zijn samen te vatten in de volgende 3 sporen:

- Gesprekken in de wijk ("bij u")
- Bijeenkomsten in de wijk ("bij ons")
- Online participatie ("online")

Hieronder staat per fase en per spoor (bij u, bij ons, online) hoe de communicatie en participatie heeft plaatsgevonden.

Fase 1

Vertrekpunt voor het maken van de omgevingsvisie is de uitgangspuntennotitie die in mei 2023 is vastgesteld door de gemeenteraad. In deze uitgangspuntennotitie staan de krachten en kansen van de wijk, maar ook de uitdagingen. Daarnaast zijn ambities omschreven en opgaven voor de wijk vanuit de stad, zoals het bouwen van 5.000 woningen en het maken van 3.000 extra werkplekken. Over al deze onderwerpen spraken we Overvechters bij de start van het participatieproces (fase 1).



Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken en uit te nodigen om mee te denken over de omgevingsvisie Overvecht, hebben we de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Wijkbericht naar alle adressen van Overvecht (+/- 18.000 adressen)
- Digitaal wijkbericht naar partners en bewoners vanuit Wijkbureau Overvecht (+/- 540 mailadressen)
- Digitaal wijkbericht naar contactpersonen vanuit omgevingsprogramma (+/- 350 mailadressen)

Spoor ‘bij u’
We zijn de wijk ingegaan en hebben ongeveer 20 diverse Overvechters gesproken over wat zij belangrijk vinden in de wijk, wat er beter kan en wat er volgens hen in de omgevingsvisie moet komen.

Spoor ‘bij ons’
In fase 1 hebben we 3 inloopbijeenkomsten in de wijk georganiseerd:

- 8 mei 2023, 20.00-21.30 uur in buurtcentrum De Dreef, ongeveer 50 bezoekers
- 9 mei 2023, 17.00-18.30 uur in Johannescentrum, ongeveer 40 bezoekers
- 12 mei 2023, 14.00-15.30 uur in Stefanus, ongeveer 35 bezoekers

In totaal ongeveer 125 bezoekers.

Spoor ‘online’
In fase 1 hebben we een online enquête uitgezet van 21 april t/m 31 mei 2023. Deze is 385 keer ingevuld, waarvan 65,5% compleet.

In fase 1 hebben we opgehaald welke kansen en dilemma’s Overvechters zien voor Overvecht in 2040 en wat zij belangrijk vinden voor de wijk. De opbrengst van fase 1 is te vinden onder het hoofdstuk ‘Opbrengst fase 1’.

Fase 2

Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, zijn door het projectteam verschillende oplossingsrichtingen bedacht. Vervolgens zijn deze oplossingsrichtingen besproken met Overvechters in fase 2. Eerst hebben we een bijeenkomst voor ‘visiedenkers’ georganiseerd op 1 juni 2023. Er was geen limiet voor het aantal visiedenkers, iedereen mocht meedoen. We hebben op de volgende manieren Overvechters gevraagd om visiedenker te worden:



- Een uitnodiging per e-mail naar contactpersonen van omgevingsvisie Overvecht, inclusief aanvullingen contactgegevens vanuit bijeenkomsten en online enquête (+/- 1200 emailadressen)
- Loting: uitnodiging visiedenkers naar 800 Overvechters. Hiervan hebben 64 mensen zich aangemeld.

Uiteindelijk waren er ongeveer 50 visiedenkers. Drie daarvan maakten gebruik van een door de gemeente aangeboden tolk (één Grieks, twee Arabisch).

Spoor ‘bij u’
Na de bijeenkomst met de visiedenkers, hebben we diverse gesprekken in de wijk gevoerd met bewoners en andere betrokkenen (+/- 120 gesprekken). We hebben een korte pitch gehouden bij de kwartaalbijeenkomst Ondernemers Nieuw Overvecht op 27 juni 2023. Ook zijn we op 30 juni en 3 juli langs bijna alle winkeliers en ondernemers van de kleinere winkelcentra in Overvecht geweest (winkelcentrum Hart van Overvecht, Overkapel, Gagelhof en De Klop). Dit was 2 weken daarvoor via de contactpersonen van de winkelcentra per mail aangekondigd. We hebben 6 ondernemers uitvoerig gesproken. Van veel hebben we het e-mailadres gekregen, zodat zij in hun eigen tijd de online enquête konden invullen. Sommigen hadden het te druk of hadden geen interesse.

Spoor ‘bij ons’
Naast de gesprekken in de wijk hebben we ook nog bijeenkomsten voor specifieke doelgroepen georganiseerd. Op 22 juni 2023 was een bijeenkomst met partners en organisaties uit de wijk, zoals woonconsulenten van woningcorporaties en medewerkers van stichting JOU en DOCK. Ook hebben

we twee inloopspreekuren voor ondernemers van bedrijventerrein Nieuw Overvecht georganiseerd op 4 en 6 juli 2023. Hier kwam slechts één ondernemer op af. Ook hebben we een bijeenkomst voor initiatiefnemers van bouwontwikkelingen in de wijk georganiseerd op 7 juli 2023. Hier waren 8 initiatiefnemers aanwezig.

Spoor ‘online’

In fase 2 hebben we een online enquête uitgezet van 3 t/m 16 juli 2023. Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken hebben we via social media campagne gevoerd. Hieruit blijkt dat xx mensen hebben doorgeklikt naar de online enquête. De online enquête is 569 keer ingevuld, waarvan 44,3% compleet.

In fase 2 hebben we opgehaald wat de Overvechters die we gesproken hebben van de verschillende oplossingsrichtingen vinden, wat ze belangrijk vinden voor de toekomst van de wijk en welke ideeën ze aanvullend op de oplossingsrichtingen hebben. De opbrengst van fase 2 is te vinden onder hoofdstuk ‘opbrengst fase 2’.

Fase 3

Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden en welke voorkeuren zij hebben voor oplossingsrichtingen, is door het projectteam een 50-70% versie van de omgevingsvisie opgesteld. Op verzoek van Overvechters hebben we voor elke buurt een aparte kaart gemaakt met daarin de voorgestelde ideeën en maatregelen. Deze 50-70% versie inclusief alle buurtkaarten hebben we vervolgens voorgelegd aan Overvechters.



Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken en uit te nodigen om mee te denken hebben we de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Wijkbericht naar alle adressen van Overvecht (+/- 18.000 adressen)
- Digitaal wijkbericht naar partners en bewoners vanuit Wijkbureau Overvecht (+/- 540 mailadressen)
- Digitaal wijkbericht naar contactpersonen omgevingsvisie Overvecht (+/- 700 mailadressen)
- Social media campagne in Overvecht, waarvan xx doorgelinkt naar de online enquête

Spoor ‘bij u’

Ook in fase 3 hebben we diverse gesprekken in de wijk gevoerd met Overvechters. Met vervolggesprekken hebben we ongeveer 40 Overvechters gesproken. Ook hebben we 3 donderdagochtenden met informatiepanelen over de 50-70% versie van de omgevingsvisie in Shoppingcentre Overvecht gestaan (2, 9 en 16 november 2023). Hier hebben we in totaal ongeveer 60 Overvechters gesproken en hebben we daarnaast flyers uitgedeeld met een QR-code en link naar de online enquete. Ook hebben we op 9 november 2023 bij een bijeenkomst van stichting JOU met ongeveer 15 jongeren gesproken over de toekomst van Overvecht. Ook met verschillende belangenverenigingen en organisaties is gesproken, zoals met de Fietsersbond, groenverenigingen, wijkplatform en bewonersplatform, de Werkplaats en ondernemers. Er stond een informatiebijeenkomst op vrijdagmiddag 27 oktober 2023 gepland in de Omar-al-Farouk moskee. Deze is vanwege de omstandigheden in Gaza uiteindelijk niet doorgegaan.

Spoor ‘bij ons’

Naast de gesprekken in de wijk, hebben we ook bijeenkomsten georganiseerd.

- Op 26 oktober 2023 was de tweede visiedenkers bijeenkomst bij locatie Younity, naast Shoppingcentre Overvecht. Hier waren 15 visiedenkers aanwezig, waarvan één gebruik maakte van een tolk (Grieks).
- Op 30 oktober 2023 was een bijeenkomst over bedrijventerrein Nieuw Overvecht en de sportlocaties daarnaast. Deze bijeenkomst was bij Vechtsebanen. Er waren 15 Overvechters aanwezig.
- Op 2 november 2023 was een bijeenkomst over de buurten Neckardreef e.o., Taagdreef, Rubicondreef e.o., Donaudreef, Wolgadreef e.o. en stationsgebied. Deze bijeenkomst was bij locatie Younity. Hier waren ongeveer 35 mensen aanwezig.
- Op 6 november 2023 was een bijeenkomst over de buurten Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord, Tigrisdreef e.o., en Park de Gagel. Deze bijeenkomst was op locatie Careyn Rosendael. Hier waren ongeveer 60 mensen aanwezig.
- Op 9 november 2023 was een bijeenkomst over de buurten Vechtzoom-Zuid, Zambesidreef e.o., Zamenhofdreef e.o. Deze bijeenkomst was op locatie Younity. Hier waren ongeveer 70 mensen aanwezig.
- Op 13 november 2023 was een vervolgbijeenkomst voor initiatiefnemers van bouwontwikkelingen
- Op 16 november 2023 was een vervolgbijeenkomst met partners en organisaties uit de wijk, zoals woonconsulenten van woningcorporaties en medewerkers van stichting JOU en DOCK.

Spoor ‘online’

In fase 3 hebben we een online enquête uitgezet van 6 t/m 20 november 2023. Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken hebben we via social media campagne gevoerd. De online enquête is 1479 keer ingevuld, waarvan 33,5% compleet.

In fase 3 hebben we opgehaald wat de Overvechters die we gesproken hebben van de 50-70% versie van de omgevingsvisie vinden, wat ze belangrijk vinden voor de toekomst van de wijk en welke ideeën ze aanvullend op 50-70% omgevingsvisie hebben. De opbrengst van fase 3 is te vinden onder hoofdstuk ‘opbrengst fase 3’.

Fase 4



Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden en de reacties op de 50-70% versie van de omgevingsvisie is een ontwerp omgevingsvisie opgesteld. Op verzoek van Overvechters hebben we voor elke buurt een aparte kaart gemaakt met daarin de voorgestelde ideeën en maatregelen. Deze ontwerp omgevingsvisie (deel A en deel B), en het M.E.R. zijn door het College van B&W vrijgegeven voor inspraak. Overvechters konden hierop een zienswijze indienen.

Om zoveel mogelijk Overvechters te bereiken en uit te informeren over de ontwerp omgevingsvisie hebben we de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Wijkbericht naar alle adressen van Overvecht (+/- 18.000 adressen), inclusief een verwijzing in Engels en Arabisch naar vertaalde wijkberichten. Per buurt was de betreffende buurtkaart met de belangrijkste keuzes in de ontwerp omgevingsvisie bijgevoegd.
- Digitaal wijkbericht naar partners en bewoners vanuit Wijkbureau Overvecht (+/- 540 mailadressen)
- Digitaal wijkbericht naar contactpersonen omgevingsvisie Overvecht (+/- 700 mailadressen)
- Social media campagne in Overvecht

- Flyeren bij Omar-al-Farouk moskee, Shoppingcentre Overvecht (2 ochtenden) en ondernemers van de kleinere winkelcentra in de wijk.

Spoor ‘bij u’
Fase 4 stond in het teken van de ter inzage legging van de ontwerp omgevingsvisie. De participatie was daarmee in fase 3 afgerond. In fase 4 hebben we nog wel vijf aanvullende (groeps)gesprekken gevoerd in de wijk om extra te informeren over de ontwerp omgevingsvisie en om vragen en zorgen hierover te beantwoorden.

Spoor ‘bij ons’
Ten behoeve van de ter inzage periode van de ontwerp omgevingsvisie, hebben we 3 inloopbijeenkomsten in de wijk georganiseerd:

- Op 22 april 2024 bij locatie Vechtsebanen. Hier waren ongeveer xx bezoekers aanwezig.
- Op 23 april 2024 bij locatie Younity, naast Shoppingcentre Overvecht. Hier waren ongeveer xx bezoekers aanwezig.
- Op 25 april 2024 bij locatie Johannescentrum, Moezeldreef 400. Hier waren ongeveer xx bezoekers aanwezig.

Spoor ‘online’

In fase 4 hebben we alle documenten van de ontwerp omgevingsvisie beschikbaar gesteld op de Denk Mee pagina. Hier was ook een film te zien met een samenvatting van de ontwerp omgevingsvisie, ondertiteld in Nederlands, Engels en Arabisch.

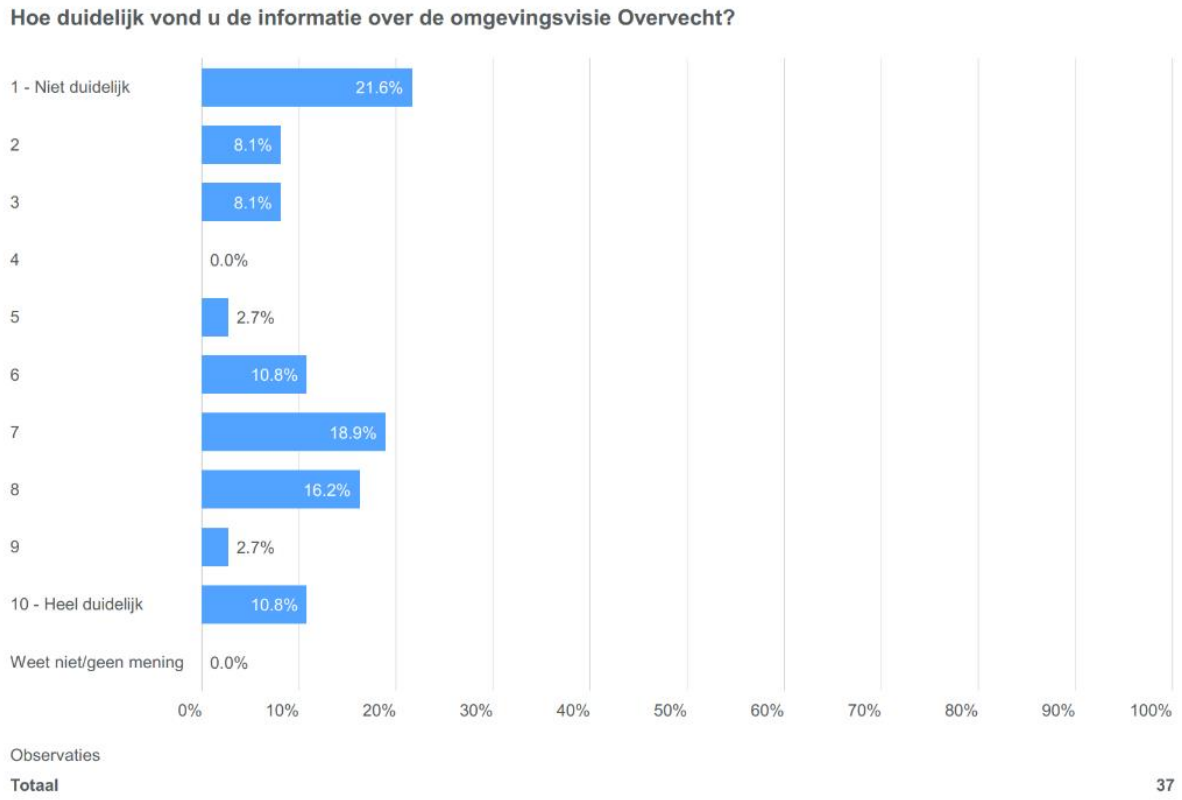
In fase 4 konden Overvechters een zienswijze indienden op de ontwerp omgevingsvisie. Deze zienswijzen, de antwoorden daarop en de wijzigingen in de omgevingvisie ten opzichte van de ontwerp omgevingsvisie zijn te vinden in de reactienota.

3. Evaluatie participatieproces

Voor het maken van de omgevingsvisie hebben we geprobeerd zoveel mogelijk Overvechters te betrekken. Dit is aan bepaalde kaders gebonden, zoals beschikbare tijd, geld, mensen en middelen. Binnen die kaders denken we voldoende Overvechters te hebben gesproken om in beeld te hebben wat Overvechters belangrijk vinden en wat ze van bepaalde ideeën vinden. Met name de laatste bijeenkomsten (totaal ongeveer 200 bezoekers) en de laatste online enquête (bijna 1500 keer ingevuld) hebben een relatief hoge betrokkenheid. Toch kunnen er altijd dingen beter. Om te leren van het participatieproces van de omgevingsvisie Overvecht, hebben we deze uitgebreid geëvalueerd. Dit hebben we gedaan met het projectteam, via een online enquête met betrokken Overvechters, met het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht en met een aantal losse gesprekken met deelnemers. Ook zijn er 95 deelzienswijzen ingediend over het participatieproces. Dit heeft de volgende inzichten opgeleverd.

Samenvatting online enquête

Online evaluatie participatieproces Omgevingsvisie Overvecht – mei 2024
48 ingevulde enquetes, waarvan 30 volledig ingevuld



Wat vonden Overvechters goed aan de communicatie?
Top 5:

- overzichtelijk, samenhangend, duidelijk
- Regelmatige updates en bijeenkomsten
- Uitnodigend
- Meerdere communicatiemiddelen en –manieren
- Bereidheid om gesprek te voeren

Wat vonden Overvechters niet goed aan de communicatie?

Top 5:

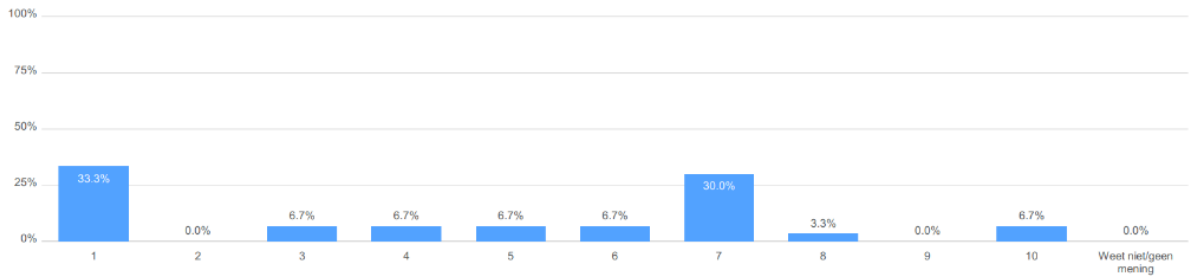
- Onduidelijkheid/onzekerheid/vaagheid van plannen (in tekst en beeld)
- Complexiteit en impact werden niet of pas laat in proces duidelijk
- Informatie was heel ‘talig’, veel tekst
- Te rooskleurig, teveel ‘marketing taal’
- Te uitgebreid, onoverzichtelijk

Suggesties voor verbetering communicatie

Top 5:

- Duidelijker kaders
- Duidelijke planning van ontwikkelingen
- Volledige informatie
- Eerlijke verhaal en impact
- Gewone taal gebruiken

Welk cijfer geeft u de participatie rondom de omgevingsvisie (april 2023 tot mei 2024)?



Observaties

Totaal **30**

Wat vonden Overvechters goed aan de participatie?

Top 5:

- Meerdere bijeenkomsten in de wijk
- Meerdere mogelijkheden om te participeren
- Persoonlijk en open houding ambtenaren
- Toegankelijk
- Goede terugkoppeling

Wat vonden Overvechters niet goed aan de participatie?

Top 5:

- Te weinig gedaan met inbreng
- Teveel informatief
- Te weinig diversiteit in deelnemende Overvechters
- Sturende vragen
- Zorgen werden niet weggenomen
- Suggesties voor verbetering participatie

Suggesties voor verbetering participatie

Top 3:

- Tegemoet komen aan bezwaren, beter luisteren
- Meer vanuit vertrekpunt Overvechters plannen maken
- Op meer manieren mensen betrekken, met mensen zelf praten

Samenvatting evaluaties

Wat goed ging

Veel verschillende Overvechters

We hebben veel verschillende Overvechters gesproken door verschillende methoden en middelen in te zetten. Dit was niet voor iedereen zichtbaar, bijvoorbeeld omdat de diversiteit bij bijeenkomsten - zoals verwacht – laag was. Bij losse gesprekken in de wijk was de diversiteit juist hoog. Het inzetten van verschillende sporen (bij u, bij ons, online) werkt goed. Ze vullen elkaar goed aan en bieden diverse manieren om te participeren waarmee meer en diverse mensen deelnemen aan de participatie.

Relatief hoge respons

Er is een relatief hoge respons vanuit de wijk met een oplopend aantal deelnemers gedurende het proces.

Participatie op buurtniveau

Participatie op buurtniveau versterkt de deelname van Overvechters aan het proces doordat de impact op de eigen leefomgeving (wat betekent dit voor mij?) duidelijker wordt.

Diverse werkvormen

Diverse werkvormen met stickers, post-its en verdiepende gesprekken waren zowel informerend als uitnodigend voor een open gesprek.

Proces met houvast en flexibiliteit

We hebben een proces gevolgd zoals vooraf bedacht. Het participatieproces bood genoeg houvast maar ook ruimte voor aanvullende gesprekken waar nodig.

Aanpassingen op basis van feedback

We hebben aanpassingen en verbeteringen van communicatie en participatie gemaakt op basis van feedback uit omgeving. Zo hebben we extra gesprekken gevoerd, buurtbijeenkomsten georganiseerd, extra wijkberichten met buurtkaarten verspreid, op verschillende plekken extra geflyerd, etc.

Goed beeld van (uiteenlopende) meningen

We hebben een goed beeld gekregen van wat Overvechters belangrijk vinden, inclusief uiteenlopende meningen.

Keuzes omgevingsvisie onder andere op basis van participatieopbrengst

We hebben gedurende het proces ideeën en keuzes in de omgevingsvisie gemaakt op basis van onder andere de participatieopbrengst.

Wat we met de kennis van nu anders zouden doen

Communicatie over impact mogelijke ideeën en keuzes

Betere en eerdere communicatie over (mogelijke) impact, zoals bijvoorbeeld sloop/nieuwbouw; meer expliciete informatie hierover delen.

Tussentijdse communicatie over keuzes en verwerking participatieopbrengst

Duidelijk communiceren over afwegingen en keuzes. Tussentijds duidelijker laten zien welke punten we overnemen en welke niet en waarom

Omliggende buurten, wijken en gemeenten betrekken
Meer aandacht voor omliggende wijken en gemeenten en informatie breder dan de buurten communiceren

Communicatie via sociale media
Meer gebruik van social media kanalen zoals youtube en kanalen van partners in de wijk

Betere inzet Visiedenkers
Het concept van een groep visiedenkers was in dit proces niet genoeg onderscheidend van de algemene bijeenkomsten. Het gevoel van betrokkenheid kwam bij deze groep onvoldoende op gang en nam zelfs af. De visiedenkers hadden vroeg in het proces uitgenodigd en bij elkaar gebracht moeten worden, zodat de denkkracht van deze groep optimaal benut zou worden. Het heeft potentie om hier in andere processen/projecten meer uit te halen.

Dilemma's scherper formuleren
Dilemma's aan begin van proces hadden scherper geformuleerd moeten worden. Deze zijn in vervolgstappen alsnog aan bod gekomen.

Wat lastig blijft

Abstractieniveau omgevingsvisie
Het abstractieniveau van een Omgevingsvisie is een uitdaging om goed te kunnen participeren en communiceren. Bewoners zoeken zekerheid over hun eigen woonomgeving, terwijl de visie algemener en meer op hoofdlijnen is en daarmee geen 100% duidelijkheid geeft.

Complexiteit omgevingsvisie
Een omgevingsvisie is een complex plan. Door de vele onderwerpen die erin staan, die met elkaar samen hangen en soms afhankelijk van elkaar zijn. En de lange termijn met alle onzekerheden die daarbij komen kijken. Bij een omgevingsvisie worden daarom relatief meer stadsbrede belangen en keuzes op basis van expertise (bijvoorbeeld ten behoeve van toekomstbestendigheid) gemaakt, die soms niet in lijn zijn met wat uit de participatie komt. Deze complexiteit maakt ook dat er weinig harde kaders en randvoorwaarden vooraf waren, omdat veel keuzes nog gemaakt moesten worden gedurende het proces. Hierdoor ervaren sommige mensen dat er niet naar hen geluisterd wordt. Voor sommigen leek het alsof keuzes die gedurende het proces gemaakt werden al vooraf gemaakt waren.

Beschikbare mensen, middelen en tijd
We hebben een bepaald budget, een bepaald aantal mensen beschikbaar en een planning voor de omgevingsvisie. Sommige Overvechters vinden dat er meer tijd uitgetrokken moest worden voor een gedegen participatieproces. De uitgaven aan participatie in zowel tijd als geld moeten in verhouding staan tot het product, in dit geval een omgevingsvisie. Daarom is gekozen voor een compact maar ook uitgebreid participatieproces. Sommige Overvechters vinden dat de aanwezigheid van ambtelijke expertise op bijeenkomsten niet altijd meteen toereikend was. We hebben met de beschikbare tijd zoveel mogelijk mensen gesproken, eventueel met het maken van een vervolgafspraak.

Lange aanloop om urgentie en impact over te brengen
Het bereiken en betrekken van Overvechters heeft een lange aanloop. Aan het begin van het proces is de meeste ruimte voor een open gesprek, alleen voelen mensen dan nog niet de urgentie/impact. Deze urgentie wordt later in het proces – als de plannen al concreter zijn – gevoeld, maar dan is er minder ruimte voor een open gesprek.

Transparante communicatie met kans op (onterecht) zorgen/onrust veroorzaken
Door vroeg in het proces te communiceren over bijvoorbeeld sloop/nieuwbouw lijkt het alsof dat een feit is, terwijl nog niets zeker is. Mensen hebben nu zorgen over deze onduidelijkheid.

Balans tussen kwaliteit en kwantiteit in het participatieproces
Met een kleine groep kun je werksessies organiseren, echt de diepte in gaan (kwaliteit). Met een grote groep heb je een breder bereik (kwantiteit), maar is de manier van participeren meer oppervlakkig. Welke keuzes maak je hierin?

Parallelle communicatie over meerdere projecten
Tegelijk met communicatie over de omgevingsvisie is er ook over andere projecten gecommuniceerd. Soms hebben Overvechters in korte tijd meerdere wijkberichten op de mat gekregen. Dit heeft soms tot verwarring geleid. We hebben in alle gevallen gekeken of het mogelijk was om berichtgeving te spreiden, en waar dat kon gedaan, maar helaas was dat niet altijd mogelijk zoals bij berichtgeving over Masterplan Overvecht Centrum en Overvecht-Noord Aardgasvrij.

Plenaire bijeenkomsten of inloopbijeenkomsten
Sommige Overvechters hadden meer behoefte aan plenaire bijeenkomsten, zodat mensen van elkaar horen wat er gevonden wordt en er meer transparantie in informatievoorziening is.

4. 101 Waarden van Overvecht

In dit hoofdstuk staan 101 waarden en belangen van Overvechters voor de omgevingsvisie Overvecht 2040. We geven we aan hoe dit in het participatieproces aan de orde is gekomen en hoe Overvechters hierover denken. Daarna beschrijven we hoe we met dit belang of deze waarde omgaan in de ontwerp omgevingsvisie. De kleuren van de titels geven dit ook aan:

Groen: nemen we **mee** in de omgevingsvisie. We vertellen hoe.

Geel: nemen we **gedeeltelijk mee** in de omgevingsvisie. We leggen uit hoe en waarom.

Rood: nemen we **niet mee** in de omgevingsvisie. We leggen uit waarom.

Blauw: nemen we **niet mee** in de omgevingsvisie omdat dit **verder onderzocht** moet worden.

Roze: nemen we **niet mee** in de omgevingsvisie omdat de omgevingsvisie **daar niet over gaat**.

Het hoofdstuk is ingedeeld naar de hoofdstukken van de ontwerp omgevingsvisie. Eerst worden de wijkbrede waarden en belangen beschreven. Deze gelden bijna allemaal voor alle buurten. Daarna worden nog aanvullende, specifieke waarden en belangen per buurt beschreven. Als eerst volgt een samenvatting.



Samenvatting

Groen

Veel Overvechters waarderen het vele groen in de wijk en willen dit behouden. Sommige plekken in de wijk mogen zelfs wat groener, zoals pleinen en grote parkeerplaatsen. Ook het belang van grote bomen wordt benoemd. Het groen en de parken moeten rustig zijn voor mens en dier. Maar mogen ook ruimte bieden voor ontmoeting, sport, (kleine) evenementen, voedsel verbouwen en ander gebruik. Naast de parken wordt ook het groen dichtbij huis gewaardeerd. Sociale veiligheid, onderhoud en afval zijn aandachtspunten.

In de ontwerp omgevingsvisie behouden en versterken we het groen in de wijk met oog voor sociale veiligheid. We maken betere groenverbindingen voor mens en dier. We zorgen voor een goede balans tussen rust en reuring. Straten en buurten worden groener en daarmee is groen altijd dichtbij huis. Kleine groene plekken kunnen soms een andere functie krijgen of bebouwd worden. We zorgen dan dat er op een andere plek in de wijk groen voor terug komt.

Veilig en verbonden

Verkeersveiligheid is nummer 1 verbeterpunt voor veel Overvechters. Er wordt vaak hard gereden en het oversteken van veel brede dreven is niet prettig. Toch wordt die ruimte voor de auto ook erg gewaardeerd in de wijk. Met name door de ligging aan uitvalswegen en het gratis parkeren dichtbij huis en winkels. Openbaar vervoer, fietsen en lopen worden nu niet als goed alternatief voor de auto gezien. Vooral het openbaar vervoer moet volgens veel Overvechters sneller, beter en met name ook goedkoper. En het moet voor iedereen toegankelijk blijven.

Om Overvecht bereikbaar te houden, zetten we in de ontwerp omgevingsvisie vol in op goed openbaar vervoer, fietsen en lopen. Er komt een snellere busverbinding centraal door de wijk. Mensen die liever dichtbij huis het openbaar vervoer nemen, kunnen gebruik maken van buurtbussen. We verbeteren fiets- en voetgangersverbindingen tussen buurten en naar de rest van de stad. De extra fiets-voetgangersbrug(gen) die gepland zijn vinden niet alle Overvechters een goed idee.

De buurtstraten maken we groener en autoluw. De maximumsnelheid verlagen we naar 30 km/u of 15 km/u. De meeste doorgaande autoverbindingen tussen buurten verdwijnen, zodat in de buurten minder auto's rijden. Hierdoor moet je soms omrijden. We weten dat veel Overvechters dit geen goed idee vinden. Toch kiezen we hiervoor, om de buurtstraten veiliger en groener te maken en bereikbaar te houden als er meer mensen wonen en werken. Ook halen we waar dat kan parkeerplaatsen op straat weg voor groen. In nieuwe gebouwen komen parkeerplaatsen die buurtbewoners ook kunnen gebruiken. Er blijven genoeg parkeerplaatsen voor mensen die een auto nodig hebben.

Ruimte voor groei

We bouwen minimaal 5.000 woningen, extra voorzieningen en 3.000 extra werkplekken in Overvecht. Niet alle Overvechters vinden dat een goed idee, het is volgens hen al druk genoeg. Toch snappen ook veel Overvechters dat er woningen gebouwd moeten worden. Belangrijk is dat het woongenot in de wijk behouden blijft en verbetert. Zo zijn sociale veiligheid, drukte en overlast aandachtspunten. Er is behoefte aan meer ontmoetingsplekken, meer levendigheid en meer allure in de wijk. Met behoud van het Overvechtse karakter. De Overvechters die we gesproken hebben zijn verdeeld over waar je het beste in de wijk kunt bouwen. Ongeveer de helft heeft de voorkeur voor op een paar plekken in de wijk hoge gebouwen. De andere helft kiest voor verspreid over de wijk lagere bebouwing.

In de ontwerp omgevingsvisie laten we de woonbuurten zoveel mogelijk zoals ze zijn. Met meer groen en plek voor ontmoeting. Mogelijk komen er kleine aantallen woningen bij. Bijvoorbeeld door een extra verdieping op een bestaand gebouw. Of door te bouwen op plekken die nu niet aantrekkelijk zijn of sociaal onveilig voelen. Hogere gebouwen komen vooral rondom goed bereikbare plekken, zoals het station, Overvecht Centrum en de toekomstige haltes voor de snelle buslijn. Dit worden bruisende, levendige plekken. Overvecht is in de ontwerp omgevingsvisie verdeeld in verschillende gebieden die

aangeven hoeveel er bijgebouwd wordt. Met name in de hoogstedelijk aangewezen gebieden (rood) maken sommige bewoners zich zorgen over hun woning en hun perspectief in de wijk.

Verschillend en voor iedereen

Velen vinden dat er verschillende soorten betaalbare woningen gebouwd moeten worden. Ook voor Overvechters die in Overvecht willen blijven wonen, zoals thuiswonende jongeren en ouderen.
Sommigen willen een betere balans tussen sociale huur, middenhuur en koop. Het bijbouwen van sociale huurwoningen wordt ook benoemd. Overvechters waarderen de voorzieningen dichtbij huis en willen dit behouden. Liefst wel met een groter en diverser winkel- en horeca aanbod.
Overvecht is in 2040 een wijk met verschillende woningen, voorzieningen en werkplekken. We willen betaalbare huur- en koopwoningen toevoegen voor bijvoorbeeld senioren en starters. Het aantal sociale huurwoningen blijft minimaal gelijk. Hierdoor maken ook Overvechters meer kans op een woning in de wijk. De voorzieningen blijven dichtbij huis. Grotere voorzieningen, zoals een groot cultuurcentrum, komen vooral in Overvecht Centrum, bij het station en aan de Carnegiedreef. We maken ruimte voor veilige sport- en speelplekken in de wijk. Voor extra sportvelden zoeken we nog ruimte, waarbij we ook naar het Noorderpark kijken. Veel Overvechters vinden dat geen goed idee, maar omdat er in de rest van de wijk op termijn niet genoeg ruimte is, blijft deze locatie een optie.
Sommige Overvechters willen woningen op het bedrijventerrein. We kiezen ervoor daar alleen extra werkplekken te maken, omdat de kleine bedrijven, betaalbare plekken en maakindustrie een kwaliteit zijn die we willen behouden.

Duurzaam en toekomstbestendig

Veel Overvechters vinden het goed dat de wijk toekomstbestendig wordt gemaakt. Plannen voor vergroening, waterberging en duurzame energie kunnen op veel steun rekenen. Wel is overlast hiervan – bijvoorbeeld financieel, geluid of uitzicht – een aandachtspunt.

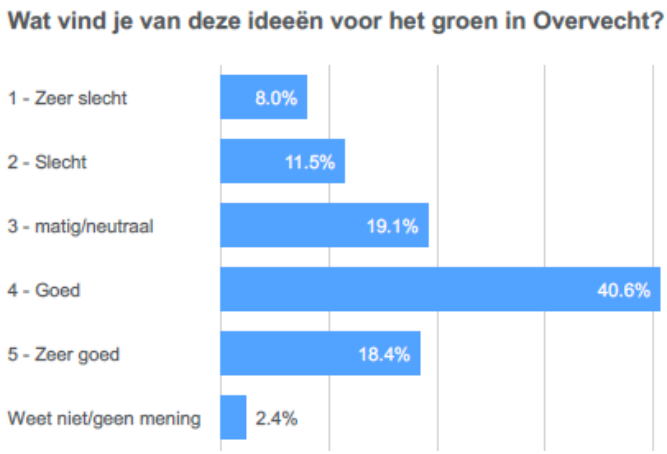


Groen

1. Behoud, versterk en vergroot het groen in de wijk, ook bij toename van bebouwing.

Overvecht is één van de groenste wijken van Utrecht. Overvechters vinden het groen in hun wijk belangrijk. Bij de eerste online enquête staat het groen en de parken in en rondom de wijk op 1 bij de vraag wat mensen mooi of goed in Overvecht vinden en ook bij de bijeenkomsten in mei is dit veel genoemd. Veel Overvechters benoemen groene plekken in de wijk die zij waardevol vinden en willen behouden en versterken. Dit zijn: Park de Watertoren, Park de Gagel, Noorderpark, Vechtzoom, oevers van de Klopvaart, Noorder Spoorzoom, Natuurgebied Zuilen en de groene assen in de wijk (zoals Carnegiedreef en Einsteindreef). Veel Overvechters zijn het er ook over eens dat er veel verharding is in de wijk, en dat dit best wat groener mag. Met name bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt genoemd, maar ook andere plekken in de wijk en privétuinen.

Bijna 80% van de online geënquêteerden in fase 1 geeft aan dat er niet in het groen gebouwd mag worden, ook als daardoor de buurten voller worden bebouwd. In fase 2 is als mogelijkheid voorgelegd om de parken te verbeteren. Hierop reageerde het grootste deel van de deelnemende Overvechters goed tot zeer goed op. Ook werd voorgesteld om de buurtstraten te versmallen en vergroenen., wat 57% van de geënquêteerden een goed tot zeer goed idee vindt. De 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) bevatte voorstellen voor het behouden, versterken en vergroten van het groen in de wijk. Op een paar plekken werd daarin bebouwing in het groen mogelijk. Van de invullers van de online enquête vindt 59% de ideeën voor groen goed tot zeer goed. Sommigen vinden het jammer dat een toename aan groen ten koste gaat van ruimte voor de auto.



Figuur 1 - Meningen over ideeën voor groen bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we voor het behouden, versterken en vergroten van het groen in de wijk. Op sommige plekken mag gebouwd worden in het groen, maar dan moet er op een andere plek in de wijk groen bij komen. In totaal voorzien we een toename van groen voor de gehele wijk. Wel zullen enkele bewoners in de toekomst gaan uitkijken op bebouwing in plaats van op groen en gaat het groen ten koste van de (veel gewaardeerde) ruimte voor de auto.

2. Behoud kleine groene plekken dichtbij huis

Zowel in gesprekken voor de zomer (fase 1) als na de zomer (fase 2 en 3) benadrukken mensen het belang van groen in hun directe woon- of werkomgeving. Deze houden de wijk leefbaar. In de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn delen rondom de Carnegiedreef en Einsteindreef als hoogstedelijk ontwikkelgebied aangewezen. Ook een deel van de groene hoven kan dan bebouwd worden. Sommige bewoners van de omliggende woningen vinden dat zij daarmee vooral de lasten krijgen (verdwijnen van groen, uitzicht op bebouwing, verstedelijking). En de rest van de wijk de lusten (meer groen). Dat wordt als oneerlijk ervaren.

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het vergroenen van de buurten. Bijvoorbeeld door woonstraten groener te maken. Hierdoor komt er op de meeste plekken méér groen, ook dichtbij huis. Op enkele plekken stellen we voor om kleine groene plekken te bebouwen of een andere functie te geven. Op deze plekken maken we de afweging dat een andere functie (bijvoorbeeld bebouwing) dusdanig veel oplevert voor de wijk of de stad, dat het groen hiervoor mag wijken.

3. Behoud grote bomen in de wijk

Het behoud van bomen – en dus het niet kappen van bomen – wordt vaak genoemd. De meningen hierbij lopen uiteen: sommigen willen dat er nooit een boom gekapt wordt, terwijl van anderen soms best een boom gekapt mag worden als daardoor bijvoorbeeld veel woningen gebouwd kunnen worden. In de ontwerp omgevingsvisie verbeteren en versterken we het groen waar mogelijk. Er zullen ook bomen bijkomen. Alleen als het echt nodig is, kiezen we ervoor bomen te kappen. Bijvoorbeeld om een deel van de snelle busbaan aan te kunnen leggen bij de Carnegiedreef, of om woningen te bouwen bij de Einsteindreef.

4. Meer sociale veiligheid in het groen en de parken

Meerdere Overvechters benoemen dat er aandacht moet zijn voor (verbetering van) sociale veiligheid in het groen en de parken.
In de omgevingsvisie is dit aandachtspunt opgenomen. In de verdere uitwerking van groenplannen moet worden onderzocht hoe deze plekken zo veilig mogelijk gemaakt kunnen worden. Hierbij moet een balans gevonden worden tussen sociale veiligheid (verlichting) en ecologie (verstoring van leefgebieden van dieren).

5. Minder/geen zwerfafval en grof vuil in de openbare ruimte

Tijdens veel gesprekken en ook online benoemen Overvechters dat er veel zwerfafval en grof vuil in de wijk is. Het staat zelfs in de top 3 van wat mensen vinden dat er beter kan in de wijk. Zij willen minder zwerfafval en grofvuil op straat.
De omgevingsvisie Overvecht 20240 gaat niet over (budgetten voor) het verwijderen van zwerfafval of grof vuil. De gemeente heeft hier aparte budgetten voor.
Met elkaar houden we de straten en het groen in Overvecht schoon, door afval in afvalbakken te gooien en grof vuil weg te brengen of op te laten halen. U kun hiervoor een afspraak maken op Grofvuil aanbieden - Utrecht afval. U kunt melding maken van afval of grofvuil op straat via de website van de gemeente Utrecht: Product - Meldingen - Online loket (utrecht.nl).

6. Beter beheer en onderhoud van groen en openbare ruimte

Uit gesprekken met Overvechters en ook de online enquêtes blijkt dat niet iedereen tevreden is met het onderhoud van het groen in de wijk. Ook wegen of plekken in de openbare ruimte worden volgens sommigen niet goed onderhouden.
Het huidige beheer en onderhoud van de openbare ruimte en het groen valt niet onder de omgevingsvisie. Wel wordt in de doorrekening van de omgevingsvisie rekening gehouden met beheer en onderhoud.
Binnen de gemeente wordt voor een bepaalde periode bepaald hoe een vastgesteld budget wordt uitgegeven aan onderhoud van bijvoorbeeld groen en wegen.

7. Meer (bio)divers en verbonden groen

Er is veel groen in de wijk, maar sommige Overvechters geven aan dat dit wel wat meer divers kan voor zowel dieren als mensen. In fase 1 gaf een kleine meerderheid (52,2%) de voorkeur aan investeren in kwaliteit van het groen boven investeren in de hoeveelheid groen (35,7%). In fase 2 is als mogelijkheid neergelegd om het groen rondom de wijk meer te verbinden met het groen in de wijk. 69,3% van de geënquêteerden vond dit een goed idee, en ook bijvoorbeeld visiedenkers en ondernemers reageerden hier positief op. Ook in fase 3 reageerden veel Overvechters positief op plannen voor meer biodiversiteit en meer groenverbindingen door de wijk.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn meer groene en biodiverse verbindingen door de wijk voorgesteld.

8. Voldoende ruimte voor ontspanning en rust in het groen

In fase 1 gaf 43,1% van de online geënquêteerden aan dat zij vinden dat groen vooral voor rust en ontspanning moet zijn. 41,5% gaf aan dat groen vooral voor ontmoeting en evenementen moet zijn. Ook in fase 2 en 3 werd vaak benoemd dat mensen het belangrijk vinden dat er genoeg groen is voor dieren, om rustig doorheen te wandelen of om op uit te kijken. Dit heeft ook een positief effect op de gezondheid.
In de ontwerp omgevingsvisie wordt een toename aan groen in de wijk voorgesteld, met daarbij voldoende ruimte voor ontspanning en rust. In de uitwerking van de plannen moet oog zijn voor een goede balans tussen rust en ontspanning en ontmoeting en evenementen in het groen.

9. Meer ruimte voor ‘productief groen’, zoals voedseltuinen

Uit gesprekken met bewoners en andere betrokkenen blijkt een behoefte aan meer ‘productief groen’, zoals voedseltuinen.
In de ontwerp omgevingsvisie is er ruimte om op sommige plekken productief groen te maken, zoals voedseltuinen. Hoe en waar, moet in uitwerkingsplannen verder onderzocht worden. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

10. Toevoegen van gevel- en dakgroen op gebouwen

Tijdens gesprekken met Overvechters en ook uit verschillende online enquêtes komen ideeën voor het toevoegen van groen op daken en muren van gebouwen naar voren. Ondernemers en Overvechters vinden dat (nieuwe) bebouwing, bijvoorbeeld op het bedrijventerrein, aantrekkelijk en waar mogelijk groen moet zijn.
In de ontwerp omgevingsvisie stimuleren we gebouweigenaren om groene daken en gevels te maken.

11. Koesteren van de drie forten als cultuurhistorisch erfgoed

Veel Overvechters bevestigen dat de drie forten die rondom Overvecht liggen waardevol zijn en dat deze gekoesterd moeten worden. Sommigen zien kansen om meer gebruik te maken van de forten, bijvoorbeeld voor activiteiten of evenementen.
In de omgevingsvisie wordt de status van de forten als cultuurhistorisch erfgoed benadrukt.



Veilig en verbonden

12. Verbeter de verkeersveiligheid

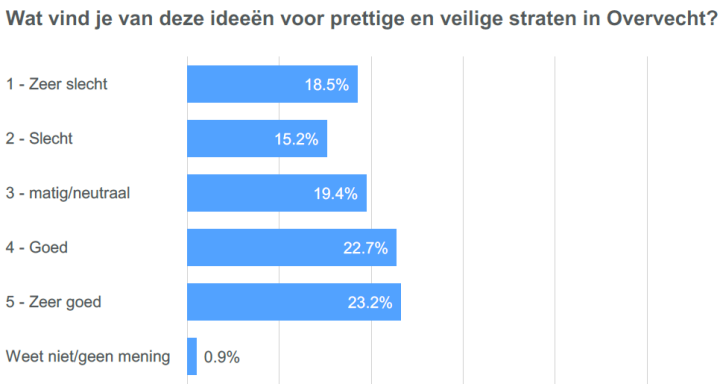
Overvechters geven aan dat de verkeersveiligheid in de wijk niet goed is en beter moet. Het gaat dan vooral om:

a. Hard rijdende auto's voorkomen (ook voor geluid)
b. Goede oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers met genoeg ruimte en tijd
c. Genoeg ruimte voor fietsers en voetgangers
d. Goed overzicht bij (drukke) verkeerssituaties
e. Goede aanduiding van verkeerssituaties met borden en markeringen
f. Voorkomen van asociaal rijgedrag van met name automobilisten en fietsers

Op de vraag wat er beter moet in de wijk (online enquête fase 1) staat verkeersveiligheid op 1. Ook in vele gesprekken komt deze behoefte sterk naar voren.

In fase 2 is de mogelijkheid van het versmallen van buurtstraten met meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers voorgelegd. 56% van de online geënquêteerden vond dit een goed tot zeer goed idee, 27% vond dit een slecht tot zeer slecht idee. Ook is de mogelijkheid van minder doorgaand verkeer tussen de buurten – en daarmee minder autoverkeer – voorgelegd. 47,6% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. 32,6% vindt dit een slecht idee.

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) zijn zowel de versmalde buurtstraten als het beperken van doorgaand verkeer opgenomen. Op deze visie voor prettige en veilige straten reageerde 45,9% van de online geënquêteerden met goed tot zeer goed. 33,7% vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Bij vragen per buurt blijkt dat men het versmallen van buurtstraten over het algemeen meer ziet zitten (gemiddeld 61,3% goed tot zeer goed) dan het beperken van doorgaand verkeer (gemiddeld slechts 29,4% goed tot zeer goed).



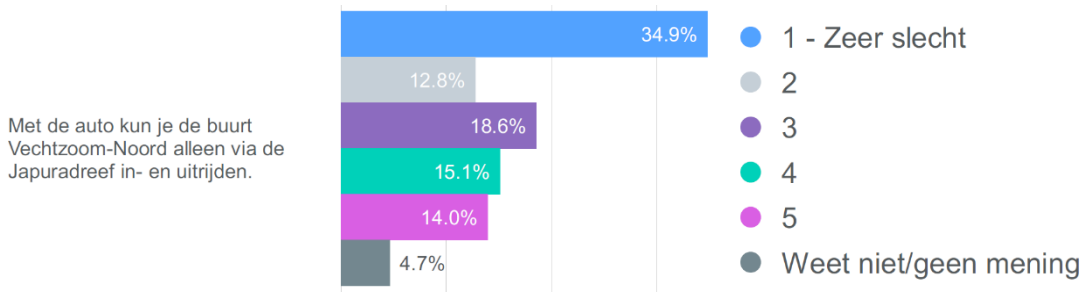
Figuur 2 - Mening over prettige en veilige bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie stellen we diverse maatregelen voor die de verkeersveiligheid in de wijk verbeteren. Zoals het versmallen van buurtstraten, het verbeteren van oversteekplaatsen, meer ruimte voor fietsers en voetgangers en overzichtelijkere verkeerssituaties. Doordat er minder doorgaand verkeer door de buurten rijdt worden deze veiliger. Hoewel een meerderheid van de Overvechters die we hebben gesproken dit laatste geen goed idee vindt, kiezen we toch voor deze maatregel omdat het niet alleen bijdraagt aan verkeersveiligheid, maar ook aan vergroening en klimaatbestendigheid. Bovendien ontstaan files en drukte met nieuwe bewoners als iedereen één of meerdere auto's behoudt. Voor de meeste buurten zal verminderen van doorgaand verkeer pas op langere termijn plaatsvinden.

13. Behoud genoeg ruimte, doorstroming en bereikbaarheid voor de auto

Veel Overvechters vinden het fijn om een auto te hebben en noemen de ligging van Overvecht aan uitvalswegen daarvoor ideaal. Veel bewoners hebben een auto of bestelbus nodig om naar hun werk te gaan, bijvoorbeeld omdat ze op een afgelegen plek werken, voor nachtdiensten of voor snelle bereikbaarheid. Ook ondernemers in de wijk willen dat hun winkel of bedrijf goed en snel bereikbaar blijft voor auto's. Datzelfde geldt voor veel voorzieningen, zoals scholen.

In fase 2 en 3 zijn het versmallen van wegen en het beperken van doorgaand verkeer als ideeën voorgelegd. Deze maatregelen helpen de verkeersveiligheid te verbeteren en maken buurten groener en aantrekkelijker, wat veel Overvechters belangrijk vinden. Dit staat wel op gespannen voet met de wens om ruimte voor de auto te behouden. Uit verschillende gesprekken en enquêtes blijkt dat men het versmallen van buurtstraten wel ziet zitten, maar er vooral veel weerstand is tegen het beperken van doorgaand verkeer (zoals ook uitgelegd onder 'verbeteren van de verkeersveiligheid'). Zo willen



Figuur 3 - Mening van Overvechters bij online enquete fase 3 (buurt: Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord)

sommigen bijvoorbeeld niet dat de Gangesdreef afgesloten wordt voor autoverkeer. Dit is al eens eerder door de gemeente geprobeerd en destijds door bewoners tegen gehouden.
In de ontwerp omgevingsvisie staan maatregelen die de ruimte voor de auto verminderen en inzetten op goede bereikbaarheid met openbaar vervoer, fiets en te voet. Alle woningen, winkels en voorzieningen blijven met de auto bereikbaar, maar de reistijd met de auto zal in veel gevallen iets toenemen. Veel Overvechters zien dit niet zitten, maar we maken hierbij de afweging om de wijk toekomstbestendig te maken (vergroenen, openbaar vervoer, fietsen en lopen) en meer woningen en voorzieningen te bouwen.

14. Voldoende (gratis) parkeerplaatsen voor auto's

Net als de behoefte aan genoeg ruimte voor de auto, hechten veel Overvechters waarde aan genoeg parkeergelegenheid dichtbij huis en bij winkels en voorzieningen. Het wordt als kwaliteit van de wijk gezien dat er veel gratis parkeerplekken zijn. Op sommige plekken in de wijk zijn nu al vaak geen parkeerplekken te vinden en wordt soms op de stoep geparkeerd. Mensen willen hun auto graag dichtbij de deur parkeren, zodat ze zowel overdag als in het donker veilig en snel naar de deur kunnen lopen. Parkeerplekken zijn belangrijk voor bewoners en bezoekers, maar ook voor ondernemers, werknemers en mantelzorgers.
Bij het maken van de omgevingsvisie hebben we onderzocht of parkeren ook op andere manieren in de wijk plaats kan vinden, zodat de ruimte die parkeerplekken nu innemen gebruikt kan worden voor bijvoorbeeld groen of bebouwing. Sommige Overvechters denken daarin mee en komen met ideeën als parkeervergunningen voor bewoners of juist bezoekers.
In fase 2 hebben we de mogelijkheid voorgelegd om parkeerplekken te verplaatsen naar 'hubs' of parkeergarages aan de rand van de buurten. 60,4% van de online geënquêteerden vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Men maakt zich hierbij met name zorgen over de (sociale) veiligheid, ongemak voor mensen slecht ter been of met kleine kinderen en de betaalbaarheid. Daarnaast hebben we de mogelijkheid voorgelegd om parkeerplekken onder/in nieuwe gebouwen te plaatsen. 79,3% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee, hoewel ook hierbij (sociale) veiligheid en betaalbaarheid aandachtspunten zijn.
Bij de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) werd het idee van de hubs in de verschillende buurten nogmaals voorgelegd. Ook daarop reageerde de meerderheid met slecht tot zeer slecht (gemiddeld 52,9%). Als idee noemen sommigen om de grote parkeerplaatsen in de wijk ondergronds te maken, met daarbovenop groen. Dit is erg kostbaar en daarmee niet haalbaar.
In de ontwerp omgevingsvisie behouden we een groot deel van de straatparkeerplekken, omdat deze bijvoorbeeld nodig zijn voor bewoners die vanwege werk of gezondheid afhankelijk zijn van de auto.

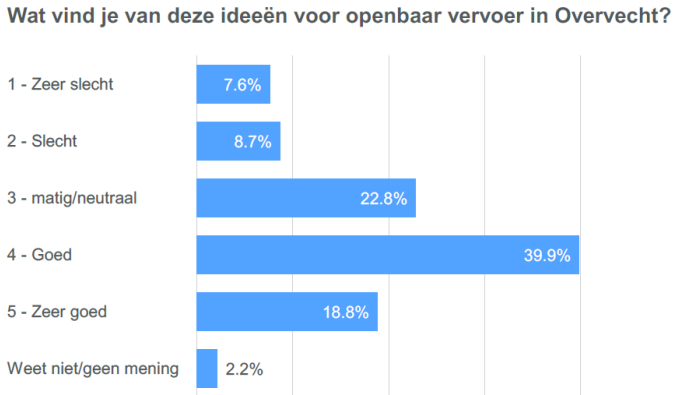
Toch kiezen we ervoor ook straatparkeerplekken op te heffen. Hoeveel parkeerplekken we opheffen bepalen we op basis van parkeerdruk, effect van het invoeren van betaald parkeren, het aanbieden van deelauto's en verbetering van OV, fiets en lopen. Waar mogelijk komen de openbare parkeerplekken die nog nodig zijn in nieuwe gebouwen of als laatste optie in een zelfstandige hub of garage.

15. Goede bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten

Veelgenoemd in gesprekken en ook bij online enquêtes is dat nood- en hulpdiensten overal in de wijk snel ter plaatse moeten kunnen zijn. Sommigen maken zich zorgen over het versmallen van wegen en het beperken van doorgaand verkeer. Ze zijn bang dat hierdoor meer files ontstaan en dat nood- en hulpdiensten daardoor langer onderweg zijn. Of dat nood- en hulpdiensten moeten omrijden omdat bijvoorbeeld een verhuiswagen de weg blokkeert.
In de ontwerp omgevingsvisie staan maatregelen om het autoverkeer in de wijk te verminderen. Nood- en hulpdiensten kunnen overal in de wijk binnen de wettelijk afgesproken tijd aankomen.

16. Sneller en betrouwbaarder openbaar vervoer binnen de wijk en naar de rest van de stad

Veel Overvechters vinden snel en betrouwbaar openbaar vervoer belangrijk, zowel van en naar huis als bijvoorbeeld naar werk, winkels en voorzieningen. Bij de eerste online enquête reageerde 75,7% met 'neutraal' tot 'zeer eens' op de stelling dat Overvecht nu goed ingericht is met openbaar vervoer. Verbeterpunten die mensen online en in gesprekken noemen zijn dat bussen nu soms uitvallen en de reistijd lang is naar andere plekken in de stad. Ook mogen bussen vaker rijden en naar meer plekken in de stad. Op de vraag welke voorkeur mensen hebben bij het verbeteren van het openbaar vervoer, heeft 27,7% liever een ov-halte dichtbij, ook als de totale reistijd daarmee langer duurt. 44,6% vindt het prima om wat verder te lopen voor een snellere ov-verbinding. Goed openbaar vervoer wordt als voorwaarde gezien om de auto (vaker) te laten staan.
In fase 2 Is de mogelijkheid voorgelegd om het busnetwerk te verbeteren, bijvoorbeeld met meer routes en haltes. 84,2% van de geënquêteerden vond dit een neutraal tot zeer goed idee. Vooral de nabijheid van haltes (bijvoorbeeld voor ouderen) en de flexibiliteit worden als voordelen gezien. Ook is de mogelijkheid van een snelle ov-lijn door de wijk naar station Overvecht en de rest van de stad voorgelegd. 60,4% van de geënquêteerden vindt dit een neutraal tot zeer goed idee. Als nadelen ziet men de afstand tot haltes, de kosten voor aanleg en de ruimte die een HOV-baan inneemt, mogelijk ten koste van groen. In fase 3 is een openbaar vervoer systeem voor de wijk voorgelegd in de 50-70% versie van de omgevingsvisie. Deze bestaat uit een snelle ov-busverbinding centraal door de wijk, aangevuld met één of meerdere buslijnen door de buurten. 58,8% van de geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als aandachtspunt wordt genoemd de veiligheid in smalle buurtstraten wanneer daar een bus doorheen rijdt. Ook zijn er zorgen om langere reistijden met buurtbussen dan de huidige buslijnen. Daarnaast zijn sommigen bang voor extra overstappen tussen buurtbuslijn en HOV-bus of trein. Ook maken sommigen zich zorgen dat er uiteindelijk een 'uitgeklede versie' van het voorgestelde openbaar vervoer systeem komt, waar vooral ouderen en minder mobielen op achteruit gaan.



Figuur 4 - Meningen over ideeën voor openbaar vervoer bij online enquête fase 3

De ontwerp omgevingsvisie zet de ingezette lijn voort. De ontwerp omgevingsvisie maakt een snelle ov-busverbinding centraal door de wijk ruimtelijk mogelijk, aangevuld met één of meerdere buslijnen door

de buurten. Uiteindelijk bepaalt de provincie Utrecht hoe bussen door de wijk rijden. Overvechters kunnen straks kiezen uit een busverbinding dichtbij huis en een snelle HOV verbinding.

17. Toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen

Overvechters vinden dat openbaar vervoer toegankelijk moet zijn voor iedereen, ook voor bijvoorbeeld ouderen of mensen slecht ter been. Volgens sommigen mag dat niet ten koste gaan van bijvoorbeeld een snellere busverbinding waarbij je verder moet lopen naar de halte (zie ook nummer 16).
In de ontwerp omgevingsvisie houden we openbaar vervoer toegankelijk voor zoveel mogelijk mensen. Door busverbindingen door de buurten, blijven haltes dichtbij huis.

18. Betaalbaar openbaar vervoer

Sommige Overvechters vinden openbaar vervoer duur en zien het daarom niet als een volwaardig alternatief voor de auto. Betaalbaar openbaar vervoer vinden mensen belangrijk om de auto (vaker) te laten staan.
De gemeente Utrecht gaat niet over de prijs van een openbaar vervoerkaartje. Wel zijn er kortingsregelingen voor mensen die minder te besteden hebben. Dit valt echter niet onder de omgevingsvisie.

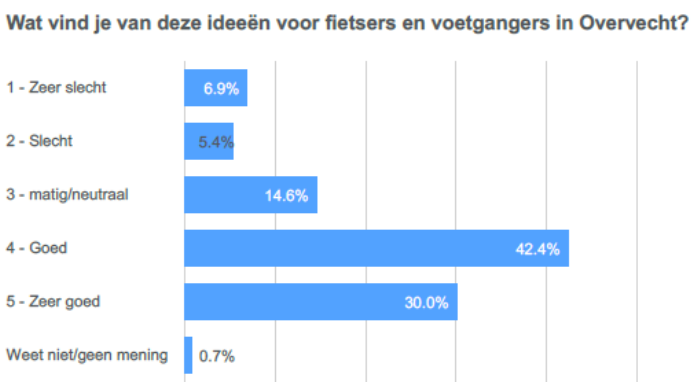
19. Geen barrière werking van snelle openbaar vervoerverbinding

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie staat een snelle openbaar vervoer verbinding door de wijk. Sommige Overvechters zijn bang dat deze een barrière vormt, zoals bijvoorbeeld de trambaan naar Nieuwegein met hekken eromheen.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een snelle busverbinding door de wijk. We willen voorkomen dat deze busverbinding een grote barrière vormt. Daarom plaatsen we zo min mogelijk hekken of heggen. Alleen op plekken waar aan beide kanten fietspaden of voorzieningen zijn, wordt aangeraden heggen te plaatsen. We houden met de inrichting rekening met de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door goede oversteekplekken te maken.

20. Betere inrichting voor fietsers binnen de wijk en naar de rest van de stad

Bij de online enquête voor de zomer (fase 1) reageerde 78,3% van de invullers met ‘neutraal’ tot ‘zeer eens’ op de stelling dat Overvecht goed is ingericht voor de fiets. Toch noemen mensen online en in gesprekken ook verbeterpunten. Het is belangrijk om goede bereikbaarheid voor fietsers te hebben, waarbij je aangenaam, makkelijk en snel door de wijk en naar de rest van de stad kunt fietsen. Logische en aantrekkelijke routes zijn daarbij belangrijk. Als oplossingen worden bijvoorbeeld meer fietsstraten, meer losliggende fietspaden, snellere fietsverbindingen en minder (of beter afgestemde) verkeerslichten genoemd. In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om buurtstraten smaller te maken voor auto’s en meer ruimte te geven aan groen, fietsers en voetgangers. 71,7% van de online geënquêteerden reageerde hier neutraal tot zeer positief op. Ook is de mogelijkheid voorgelegd om betere wandel- en fietsverbindingen in de wijk te maken. 75% van de invullers van de online enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Aandachtspunten hierbij zijn sociale veiligheid (zie ook nummer 31), mogelijke overlast voor direct omwonenden en hardrijdende elektrische fietsen. Ook is niet iedereen het eens met het toevoegen van extra brug(gen) voor fietsers en voetgangers over de Vecht (zie ook nummer 23).

De verbetering van fiets-voetgangersverbindingen is ook in de 50-70% versie van de omgevingsvisie voorgelegd (fase 3). De meeste Overvechters die we spraken vinden dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 72,4% van de online geënqueteerden. Wel maken sommigen zich zorgen over de veiligheid voor fietsers bij smalle buurtstraten waar ook bussen rijden.



Figuur 5 - Mening over ideeën voor fietsers en voetgangers bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we fietsers en voetgangers op één. We verbeteren fietsverbindingen om het gebruik van de fiets zoveel mogelijk aan te moedigen. We maken ruimte voor de fiets in de buurtstraten en brede, groene fietspaden door de wijk naar de rest van de stad. We kiezen voor snellere en veiligere oversteken.

21. Voldoende fietsparkeerplaatsen, met name bij winkels, voorzieningen en het station

Sommigen benoemen het belang van voldoende fietsparkeerplekken in de wijk, met name bij voorzieningen. Op sommige plekken zijn nu al niet voldoende fietsparkeerplekken. Als er meer voorzieningen en woningen bijkomen en er wordt ingezet op minder auto's en meer fietsen, dan zijn voldoende fietsparkeerplekken een noodzakelijk. Op sommige plekken is een beveiligde fietsenstalling gewenst, zoals bij winkelcentrum Overvecht.

In de ontwerp omgevingsvisie nemen we op dat we bij nieuwe ontwikkelingen gedeelde auto- en fietsparkeervoorzieningen bouwen. Ook bij de HOV-haltes komen fietsstallingen.

22. Betere inrichting voor voetgangers

Van de mensen die we gesproken hebben, zijn veel daarvan redelijk tevreden met hoe Overvecht nu is ingericht voor voetgangers. 73,4% is het 'neutraal' tot 'zeer eens' met de stelling dat Overvecht goed is ingericht voor voetgangers. Genoemde verbeterpunten zijn meer veilige oversteekplaatsen, beter onderhoud van voetpaden, ook voor mindermobielen en voorkomen van fietsen op de stoep.

In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om buurtstraten smaller te maken voor auto's en meer ruimte te geven aan groen, fietsers en voetgangers. 71,7% van de online geënquêteerden reageerde hier neutraal tot zeer positief op. Ook is de mogelijkheid voorgelegd om betere wandel- en fietsverbindingen in de wijk te maken. 75% van de invullers van de online enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Aandachtspunten hierbij zijn sociale veiligheid (zie ook nummer 31) en niet iedereen is het eens met het toevoegen van extra brug(gen) voor fietsers en voetgangers over de Vecht (zie ook nummer 23). De verbetering van fiets- voetgangersverbindingen is ook in de 50-70% versie van de omgevingsvisie voorgelegd (fase 3). De meeste Overvechters die we spraken vinden dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 72,4% van de online geënqueteerden.

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we fietsers en voetgangers op één. We verbeteren fietsverbindingen om het gebruik van de fiets zoveel mogelijk aan te moedigen. We maken ruimte voor de fiets in de buurtstraten. We kiezen voor veilige oversteekplekken.

23. Geen extra brug(gen) over de Vecht

In fase 2 hebben we de mogelijkheid voorgelegd om fiets- en voetgangersverbindingen in de wijk en naar de rest van de stad te verbeteren. Hier zijn één of meerdere bruggen over de Vecht onderdeel van. Ook in de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn meerdere opties voor bruggen over de Vecht ingetekend.

Sommige Overvechters gaven in gesprekken en ook online aan dat zij één of meerdere extra bruggen niet zien zitten. Genoemde redenen zijn: geen toegevoegde waarde omdat er al voldoende bruggen zijn (weinig tijdwinst te behalen), zorgen om sociale veiligheid (o.a. bang voor hangjongeren), brug doet afbreuk aan verbindingsroute over Vechtdijk vanwege kruising, geen goede balans tussen kosten en baten, angst voor hogere verkeersonveiligheid, angst voor hogere criminaliteit, gaat ten koste van groen, meer luchtvervuiling nabij brug/route vanwege uitstoot brommers, ecologische aantasting door verlichting, belemmering voor watersporters en schepen (plezier, veiligheid), belemmering zichtlijn over de Vecht, verstoort het natuurlijke karakter van de Vecht, Natuurgebied Zuilen wordt te druk, geen/weinig draagvlak van omwonenden.
In de ontwerp omgevingsvisie verminderen we de barrièrewerking van de grote dreven, Vecht, het spoor en de NRU door toevoeging van nieuwe tunnels en bruggen. Over de Vecht komt één extra fiets- en voetgangersbrug. Waar deze precies komt moeten we nog onderzoeken.

24. Meer aanbod deelvervoer dichtbij huis

In Overvecht wordt nog weinig gebruik gemaakt van deelvervoer. Sommigen vinden dat er meer aanbod in deelvervoer moet komen, zodat het makkelijker wordt om de auto te laten staan. Zoals bijvoorbeeld deelauto's, -bakfietsen en -busjes.
In de ontwerp omgevingsvisie stimuleren we het gebruik van deelmobiliteit om zo het autogebruik- en bezit terug te brengen.

25. Behoud de Carnegiedreef als waardevolle groene as door de wijk

De Carnegiedreef wordt in verschillende gesprekken benoemd als waardevol en mooi voorbeeld waarbij groen en autoverkeer samengaan. Bij de 50-70% versie van de omgevingsvisie die in oktober en november is voorgelegd, is de Carnegiedreef een groene as door de wijk zonder autoverkeer. Met name het verwijderen van autoverkeer vinden sommigen een slecht idee, zoals ook toegelicht bij 'behoud genoeg ruimte, doorstroming en bereikbaarheid voor de auto' (zie nummer 13).
In de ontwerp omgevingsvisie versterken we de Carnegiedreef als groene as door de wijk. Daarmee verbinden we de parken en het groen. We zetten in op een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding en aantrekkelijke fiets- en wandelroutes. Op termijn rijden er geen auto's over de Carnegiedreef. Dit doen we vooral om de betrouwbaarheid van de snelle openbaar vervoer verbinding te verhogen, omdat de bus dan altijd door kan rijden en niet wordt opgehouden door autoverkeer. Ook fietsen en lopen door de wijk wordt makkelijker. Hiermee bieden we aantrekkelijke alternatieven voor de auto.

26. Meer toezicht en handhaving

Veel Overvechters benoemen meer handhaving als maatregel om bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en sociale veiligheid te vergroten.
De omgevingsvisie gaat niet over (budgetten voor) toezicht en handhaving.



Ruimte voor groei

27. Bouw woningen en voorzieningen

Uit gesprekken met Overvechters en ook de online enquêtes blijkt dat niet iedereen vindt dat er 5000 woningen gebouwd moeten worden in de wijk. Sommigen vinden dat dit er minder moeten zijn, sommigen vinden dat er helemaal geen extra woningen in Overvecht gebouwd moeten worden omdat het al ‘druk genoeg’ is. Belangrijke waarden die hiermee samenhangen zijn behoud en verbetering van rust en ruimte in de wijk. Toch staan ook veel Overvechters achter het bouwen van woningen en voorzieningen in de wijk. Het meest gehoorde argument daarbij is de woningnood en de behoefte aan woningen in Overvecht en de rest van de stad.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we voor minimaal 5.000 woningen en extra voorzieningen en werkplekken te maken.

28. Behoud en waar mogelijk verbetering van woongenot in de wijk

Veel Overvechters zijn blij met hun wijk en hun woning. 81,4% van de geënquêteerden in fase 1 gaf aan tevreden te zijn met hun woning, vooral vanwege de grootte van de woning en de ligging dichtbij voorzieningen. In gesprekken en ook online wordt benadrukt dat mensen hun woongenot willen behouden en het liefst verbeterd zien.
In de omgevingsvisie zetten we op verschillende manieren in op behouden wat goed is aan de wijk en verbeteren waar nodig. Dit doen we bijvoorbeeld door de wijk groener te maken en voorzieningen dichtbij te houden en te versterken. We stellen bebouwing voor op plekken waar deze een verbetering voor de buurt zijn. Soms maken we de afweging om plekken een andere functie te geven (bijvoorbeeld bebouwing of busbaan). Dit doen we als de nieuwe functie dusdanig veel oplevert voor de wijk of de stad, dat bijvoorbeeld een kleine groene plek hiervoor mag wijken.

29. Behoud de ruime opzet van de wijk

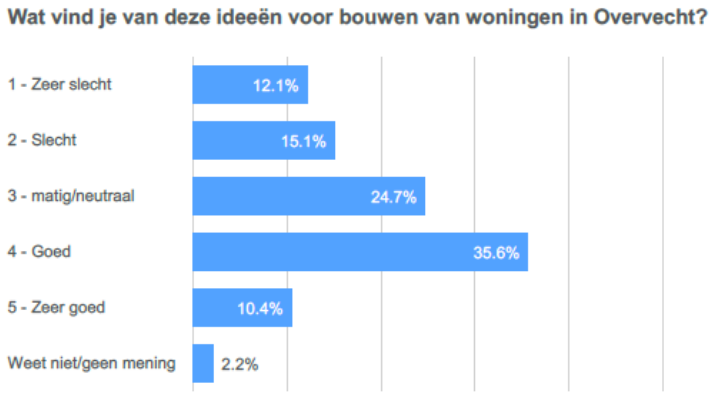
Overvechters waarderen de ruime opzet van de wijk. Zij willen dit graag behouden, en maken zich zorgen dat dit verdwijnt als er 5000 woningen gebouwd worden. Sommigen willen dat er niet midden in Overvecht gebouwd wordt, maar bijvoorbeeld op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) of op het bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Om te verkennen hoe we toch 5000 woningen, extra voorzieningen en extra werkplekken in Overvecht kunnen bouwen, is in fase 1 gevraagd hoe we dat het beste kunnen doen.

50% van de online geënquêteerden vindt dat we dat vooral verspreid over de wijk moeten doen met lagere bebouwing. 33,7% vindt dat we dit met hogere gebouwen moeten doen op een paar plekken in de wijk zoals bij het station en Overvecht Centrum. In fase 2 zijn deze mogelijkheden nogmaals voorgelegd. Daarbij vindt 48,6% het compacte bouwen op een paar plekken centraal in de wijk een goed tot zeer goed idee, met name vanwege de efficiëntie. Sommige mensen maken zich daarbij wel zorgen om 'nog meer' hoogbouw en sociale veiligheid. De mogelijkheid van woningbouw verspreid over de wijk vindt 55,7% een goed tot zeer goed idee. Met name vanwege een hogere diversiteit op alle plekken in de wijk, hoewel men als nadeel noemt dat ook de hele wijk bouwoverlast zal ervaren.

In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om compact te bouwen met meer ruimte voor groen. 46,4% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Op de mogelijkheid om juist minder hoog te bouwen met daarmee minder ruimte voor groen reageerde 46,2% met goed tot zeer goed. Overvechters die we gesproken hebben zijn daarmee verdeeld over of er compact of verspreid over de wijk gebouwd moet worden.

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) is een voorstel voor bouwen in de wijk gedaan, waarbij de meeste nieuwe woningen en voorzieningen op centrale plekken in de wijk gepland staan, maar ook kleinschalige bijbouw in de woonbuurten mogelijk is. 70,7% van de online geënquêteerden vindt dit een neutraal tot zeer goed idee. Als we bij de plannen op buurtniveau vragen wat mensen van de rood/oranje/geel ingekleurde gebieden vinden, wordt dit beeld genuanceerder. Met name bij het rode, hoogstedelijke gebied nabij de Rio Brancodreef geven minder mensen aan dat ze dat een neutraal tot zeer goed idee vinden, maar nog steeds gemiddeld 62,1%.



Figuur 6 - Meningen over ideeën voor bouwen van woningen bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we deze lijn door, met hogere bebouwing op centrale plekken in de wijk en kleine (bij)bouw mogelijkheden in de woonbuurten. De bouw van (minimaal) 5000 woningen zal ruimte innemen, met name op plekken met veel en hogere bebouwing (de rood aangewezen gebieden). Daardoor wordt in de woonbuurten relatief weinig bijgebouwd en wordt de ruime opzet op deze plekken zoveel mogelijk behouden.

30. Behoud (zeggenschap over) eigen koop- of huurwoning bij aanbouw en sloop

Bij de 50-70% omgevingsvisie (fase 3) wordt voor het eerst in het proces per buurt weergegeven welke keuzes op dat moment gemaakt zijn voor bijvoorbeeld groen, mobiliteit en bebouwing. Door middel van kleuren is aangegeven waar in de wijk ruimte is voor hoogstedelijk gebied (rood), stedelijk gebied (oranje) of woonbuurt (geel). Daarmee geven we ook aan welke mogelijkheden er bijvoorbeeld zijn voor aan-/bijbouw of sloop-nieuwbouw. Vooral bewoners in de hoogstedelijk aangewezen gebieden en de woningen die moeten plaatsmaken voor groen maken zich zorgen over de toekomst van hun woning en het perspectief dat zij hebben.

De ontwerp omgevingsvisie wijst plekken aan waar bijbouwen, maar soms ook sloop/nieuwbouw overwogen kan worden. Voor de uitvoering is de gemeente altijd afhankelijk van de medewerking van eigenaren, woningcorporaties en bewoners. De gemeente en initiatiefnemer stellen hier plannen voor op, waar ook bewoners, huurders en omwonenden bij betrokken worden. Over elk plan wordt apart besloten of dit mag worden uitgevoerd. Bij ieder plan of initiatief is overeenstemming met de eigenaren en huurders nodig. Eigenaren en huurders van woningen, winkels of bedrijfspanden hebben rechten waar een plan of initiatief rekening mee moet houden.

31. Verbeter de sociale veiligheid

Buurten voelen nu soms anoniem en onveilig en straten zijn soms niet goed verlicht. Met name bij 10-hoogflats in het donker, zoals bij garageboxen en dichte begane grond (‘plinten’) voelen mensen zich soms niet veilig. Ook sociale veiligheid bij fiets- en wandelroutes en in het groen is een aandachtspunt. Als idee wordt aangedragen om sociaal veilige routes voor als het donker is te maken. Sociale veiligheid staat in de top 5 van antwoorden op de vraag wat er in de wijk verbeterd moet worden (online enquête fase 1), en is bij veel gesprekken benoemd als aandachtspunt.
In de ontwerp omgevingsvisie willen we door verschillende keuzes de sociale veiligheid in de wijk vergroten. Bijvoorbeeld door het ombouwen van garageboxen en dichte plinten naar woningen of voorzieningen, of door aanpassingen in het groen. Ook houden we bij fiets- en wandelroutes rekening met sociale veiligheid.

32. Maak nieuwbouw met aansprekende architectuur

Sommige Overvechters vinden het een goed idee om nieuwbouw in uitgesproken architectuur te bouwen. Bijvoorbeeld creatief en kleurrijk, passend bij het diverse en multiculturele karakter van de wijk. Hoogstaande architectuur kan ervoor zorgen dat Overvechters trots zijn op hun wijk.
In de omgevingsvisie zijn voor alle gebiedsontwikkeltypen veldsporop hoofdlijnen spelregels meegegeven voor de architectuur. In de verdere uitwerking van bouwplannen, waar ook de buurt bij betrokken wordt, zal de architectuur meer in detail worden bepaald.

33. Voorkom overlast en drukte door toename bewoners

Door de komst van 5000 woningen en daarmee meer bewoners, zijn sommigen bang dat Overvecht te druk wordt en dat de overlast, die soms nu al wordt ervaren, toeneemt.
Het klopt natuurlijk dat er met meer woningen, meer mensen bijkomen en dat de wijk daarmee drukker wordt. Maar hierdoor kan er ook een snelle openbaar vervoer verbinding komen en bijvoorbeeld een grotere culturele voorziening. Hier gaan de huidige inwoners ook op vooruit. Daarnaast kiezen we voor een betere mix van sociale huur, middenhuur en koopwoningen in de buurten. Hiermee komt er meer balans tussen draagkrachtige en kwetsbare bewoners.

34. Behoud en versterk het dorpse gevoel en het buitenleven

Sommige Overvechters vinden dat Overvecht een dorps karakter heeft, mede door de ruime opzet en de winkels en voorzieningen die dichtbij huis te vinden zijn. De ruime opzet en het vele groen geeft veel mogelijkheden voor buitenleven en buiten spelen. Mensen willen dit behouden en versterken.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op het behouden en versterken van het groen in de wijk. Ook koesteren en verbeteren we speelplekken. Met name in de woonbuurten willen we het ‘dorpse’ gevoel behouden. Op centrale plekken in de wijk waar meer hoge gebouwen komen, zal de wijk op termijn een meer stads karakter krijgen.

35. Meer levendigheid

Sommige Overvechters benoemen de behoefte aan meer levendigheid op sommige plekken in de wijk. Door dynamiek, levendigheid en sfeer kan ook de veiligheid in de wijk verbeteren. Sommigen noemen als oplossing het combineren van functies zoals wonen, werkplekken, winkels, horeca en voorzieningen.

In de ontwerp omgevingsvisie maken we op diverse plekken in de wijk ruimte voor meer levendigheid. Door het toevoegen van een combinatie van woningen, voorzieningen en werkplekken ontstaat op veel plekken dynamiek op verschillende tijdstippen van de dag.

36. De wijk mag meer allure krijgen

Overvecht is een naoorlogse wijk met veel beton, flatgebouwen en weinig gewaardeerde architectuur. Van sommige Overvechters mag de wijk wel wat meer allure krijgen.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we met name in de hoge verdichtingsgebieden gebouwen voor met bijzondere architectuur. Maar ook het versterken van de groenverbindingen door de buurten, bijvoorbeeld met bomenrijen, kan de wijk meer allure geven. Daarnaast zetten de HOV verbinding, de stadsbrede culturele voorziening en het verbeterde Overvecht Centrum de wijk écht op de kaart.

37. Beter benutten van leegstaande (delen van) panden

Sommige Overvechters benoemen dat, voordat er op waardevolle plekken wordt gebouwd, eerst leegstaande (delen van) panden beter benut moeten worden.
In Overvecht willen we leegstaande (delen van) panden optimaal benutten. We stimuleren eigenaren en voeren gesprekken om te kijken wat mogelijk is. Tijdelijke werkfuncties en broedplaatsen kunnen een rol spelen om een gebied te activeren of op de kaart te zetten. Hierbij kan bijvoorbeeld gebruik gemaakt worden van (tijdelijk) leegstaand vastgoed in afwachting van een ontwikkeling.

38. Voorkom overlast van bouwwerkzaamheden

De komst van nieuwe woningen, voorzieningen en werkplekken zal gepaard gaan met veel bouwwerkzaamheden in de wijk. Overvechters geven aan dat deze bouwwerkzaamheden zo min mogelijk overlast moeten geven. Bijvoorbeeld op het gebied van geluid, stof en bereikbaarheid.
Bij verdere uitwerking van bouwplannen kijken we samen met ontwikkelaars, eigenaren en andere belanghebbenden hoe we de overlast van bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk beperken.



Verschillend en voor iedereen

39. Meer (betaalbare) woningen voor Overvechters die in Overvecht willen blijven wonen

De opgave vanuit de stad is om minimaal 5000 woningen in Overvecht bij te bouwen. Veel Overvechters vinden het belangrijk dat (een deel van) deze woningen voor Overvechters beschikbaar komen. Bijvoorbeeld voor jongeren die nu nog thuis wonen of Overvechters die naar een groter huis willen verhuizen maar deze niet in Overvecht kunnen vinden. 57,2% van de online geënquêteerden in fase 1 geeft aan binnen 15 jaar te willen verhuizen, een deel daarvan het liefst binnen Overvecht. Overvechters geven aan dat er vooral een behoefte is aan woningen voor ouderen, (thuiswonende) jongeren, studenten en middeninkomens. Maar ook genoeg sociale huurwoningen wordt veel genoemd.
In de omgevingsvisie biedt het toevoegen van 5.000 woningen ruimte voor verschillende woonwensen in Overvecht. Kleine en grotere huishoudens, voor jonge en oudere bewoners. Het aanbod sociale huurwoningen zal minstens gelijk blijven. Van alle woningen zullen ook woningen voor Overvechters beschikbaar komen. Eventuele voorrangsregelingen onderzoeken we per bouwproject.

40. Betere balans tussen sociaal, middenhuur en koop in de wijk

Veel mensen benoemen dat er in Overvecht relatief veel sociale huurwoningen zijn en vinden dat er een betere balans moet komen in sociale huur, middenhuur en koop. Bijvoorbeeld om daarmee ook een betere balans tussen kwetsbare en draagkrachtige bewoners in de wijk te krijgen. Bij de eerste online enquête staat ‘meer verschillende woningen’ op nummer 2 meest genoemde verbeterpunt voor de wijk. Sommigen vinden dat er alleen maar middenhuur en koop gebouwd moet worden, terwijl anderen benadrukken dat er ook een tekort aan sociale huurwoningen is. Per buurt hebben geënquêteerden in fase 3 aangegeven op welke manier een meer gemengde buurt met sociale huur, middenhuur en koop tot stand kan komen.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op een betere balans tussen sociale huur, middenhuur en koopwoningen. Per buurt geven we aan waar er minder of meer van elk soort woning bij moet komen. Hierbij zijn ook de aanwijzingen van Overvechters meegenomen.

41. Meer sociale samenhang tussen bewoners

In Overvecht wonen en werken veel mensen van verschillende nationaliteiten en culturele achtergronden. Veel Overvechters zijn hier trots op, het staat in de top 3 van wat men goed vindt aan de wijk (online enquête van fase 1). Veel Overvechters vinden een goede mix van culturen en achtergronden belangrijk voor sociale diversiteit en het voorkomen van ‘eilandjes’. Bij veel hoogbouw maken sommigen zich zorgen om deze sociale samenhang.
In de ontwerp omgevingsvisie staan spelregels die ervoor zorgen dat de buurten een meer gemengde woningvoorraad krijgen. Alle woningbouwprojecten dragen hieraan bij; zowel kleine als grote.
Belangrijk aandachtspunt is dat er bij de ontwikkeling van nieuwe woningen veel aandacht is voor bestaande en te vormen sociale structuren en samenhang. Het kan op complexniveau prettig zijn om te wonen met mensen die bijvoorbeeld qua levensfase op elkaar aansluiten. Tegelijkertijd willen we voorkomen dat er eilandjes ontstaan van groepen mensen die elkaar onderling beperkt ontmoeten. Hiervoor zien we een belangrijke rol in de inrichting van gebouwen, de openbare ruimte en voorzieningen.

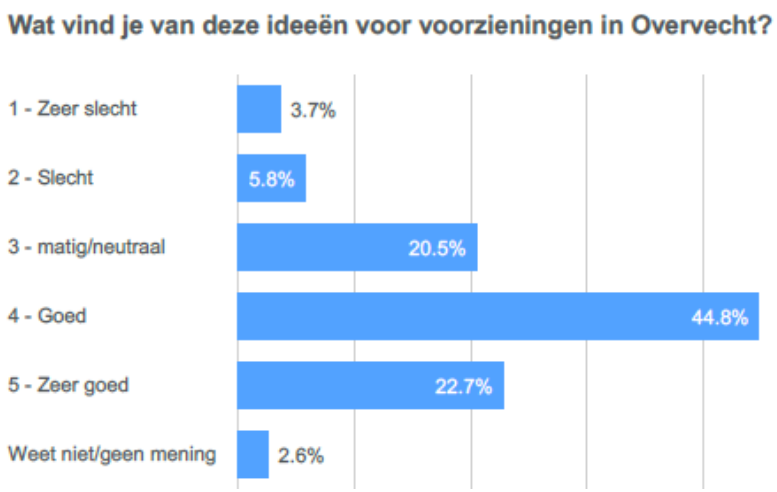
42. Meer ontmoetingsplekken

Veel Overvechters geven aan dat er behoefte is aan meer verbinding met elkaar. Meer ontmoetingsplekken in de buurten, maar bijvoorbeeld ook bij Centrum Overvecht, kunnen hieraan bijdragen. In fase 1 gaf 41,5% van de online geënquêteerden aan dat het groen in de wijk vooral voor ontmoeting en evenementen moet zijn, ongeveer evenveel als de groep die de voorkeur geeft aan rust en ontspanning. In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om parken meer bruikbaar te maken, bijvoorbeeld voor sport en evenementen. Hier stond 68% van de online geënquêteerden neutraal tot

zeer positief tegenover, en ook uit andere gesprekken blijkt een meerderheid hiervoor. Wel wordt een goede balans met rustige plekken vaak als voorwaarde benoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we in op meer gebruik van het groen, met name in Park de Gagel en Park de Watertoren. In de uitwerking van de plannen moet oog zijn voor een goede balans tussen rust en ontspanning en ontmoeting en evenementen in het groen. Ook nieuwe gebouwen en openbare ruimte in buurten richten we in op een manier dat mensen elkaar meer tegenkomen.

43. Behoud van voorzieningen dichtbij huis

Overvechters zijn blij met grote voorzieningen in de wijk, zoals een station, een winkelcentrum, een bibliotheek, zwembad de Kwakel en schaatsbaan Vechtsebanen. Deze willen ze graag behouden en waar mogelijk versterken of uitbreiden. Overvechters waarderen de vele buurtwinkels, speelplekken, scholen en andere voorzieningen die dichtbij huis zijn. Op de vraag wat er goed is aan Overvecht (online enquête fase 1), staat dit zelfs in de top 3. Dit zie je ook terug in de participatieopbrengst van fase 2. De meeste mensen hebben een voorkeur voor spreiding van winkels en voorzieningen over de wijk; 66,4% vindt dat een goed tot zeer goed idee. Het clusteren van winkels en voorzieningen op een paar plekken vindt slechts 32,6% een goed tot zeer goed idee. In fase 3 was deze spreiding van winkels en voorzieningen over de wijk zichtbaar in de 50-70% versie van de omgevingsvisie, waarin we de winkel- en buurtcentra in de buurten versterken en verbeteren. Een meerderheid van de gehoorde Overvechters vindt dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 67,5% van de online geënquêteerden. Ook bij de buurtkaarten gaf de meerderheid aan positief te zijn over het verbeteren en versterken van de buurtwinkelcentra.



Figuur 7 - Meningen over ideeën voor voorzieningen bij online enquête fase 3

In de ontwerp omgevingsvisie zetten we deze koers door; we verbeteren en versterken lokale buurt(winkel)centra. We koesteren en versterken grote voorzieningen waar mogelijk. We vernieuwen Overvecht Centrum met veel woningen en een groot winkel-, horeca- en voorzieningenaanbod. Rondom Vechtsebanen zien we mogelijkheden voor meer bedrijvigheid, sport en winkels.

44. (Ver)plaatsen van voorzieningen

Uit gesprekken met Overvechters blijkt dat er behoefte is aan voorzieningen voor specifieke doelgroepen. Doelgroepen die worden genoemd zijn: kinderen, jongeren, ouderen en kwetsbare personen (verslaafden, daklozen). Volgens sommigen kan dit eenzaamheid verminderen en overlast van personen tegengaan. Ook worden er specifieke voorzieningen genoemd waar behoefte aan is, zoals hondenuitlaatvelden, kinderopvanglocaties of een pingpongclub. Daarnaast worden er suggesties gedaan voor het verplaatsen van voorzieningen, zoals bijvoorbeeld het politiebureau.
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor het ontwikkelen, versterken en mogelijk verplaatsen van voorzieningen. Welke invulling deze voorzieningen precies krijgen en waar deze komen, werken we nog verder uit. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

45. Meer betaalbare en beschikbare ruimtes voor initiatieven uit de wijk

Overvecht is een wijk met betrokken bewoners. Uit verschillende gesprekken blijkt dat er behoefte is aan ruimte voor initiatieven. Zoals bijvoorbeeld repetitieruimtes voor muziek en/of dans, workshops en andere bijeenkomsten.
In de ontwerp omgevingsvisie is ruimte opgenomen voor initiatieven van bewoners. Welke invulling deze ruimtes krijgen, waar deze liggen en hoe groot ze zijn, werken we nog verder uit.

46. Voorzieningen toegankelijk en bereikbaar voor iedereen

Sommige Overvechters benadrukken dat voorzieningen toegankelijk en bereikbaar moeten zijn voor iedereen. Met name voor ouderen en mensen slechter ter been is dit een aandachtspunt.
In de ontwerp omgevingsvisie nemen we ruimte op voor voorzieningen. Deze voorzieningen moeten aan wettelijk en gemeentelijk beleid voldoen als het gaat om bereikbaarheid en toegankelijkheid.

47. Voldoende en divers horeca- en winkelaanbod

Veel Overvechters vinden dat er meer en ook meer divers horeca- en winkelaanbod in de wijk mag komen. Dit maakt de wijk en de buurten aantrekkelijker en levendiger. Deze wens staat zelfs in de top 3 als antwoord op de vraag wat er beter kan in Overvecht (online enquête fase 1).
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor meer horeca- en winkels. Welke horeca en winkels hierin komen bepalen we niet in de ontwerp omgevingsvisie.

48. Meer culturele voorzieningen en evenementen

Tijdens gesprekken en ook uit online enquêtes blijkt een behoefte aan meer culturele voorzieningen in de wijk. Zoals bijvoorbeeld een theater, film- en/of muziekcentrum of een buurtmuseum. Sommigen geven de voorkeur aan één grote culturele voorziening zoals een theater (43,4% van de online geënquêteerden in fase 1). Anderen geven de voorkeur aan meerdere kleine broedplaatsen of ateliers verspreid over de wijk (39,5%).
De ontwerp omgevingsvisie biedt ruimte aan meer culturele voorzieningen. Bijvoorbeeld een groot cultureel centrum in Overvecht Centrum. Maar ook in de rest van de wijk voorzien we meer ruimte voor culturele voorzieningen, zoals broedplaatsen. Waar deze precies komen, werken we nog verder uit.

49. Meer multi-cultureel cultuuraanbod voor de wijk

Naast de behoefte aan meer culturele voorzieningen in de wijk, is door sommigen ook aangegeven welke invulling deze culturele voorzieningen moeten krijgen en voor welke doelgroepen. Doelgroepen van alle leeftijden zijn genoemd met activiteiten en evenementen voor mensen uit de wijk. In fase 2 is de mogelijkheid voorgelegd om de parken meer bruikbaar te maken, bijvoorbeeld door voorzieningen in de parken toe te voegen en hier ook (meer) evenementen te laten plaatsvinden. Hier reageerde 63% neutraal tot zeer goed op van de online geënquêteerden.
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor culturele voorzieningen en plek voor evenementen in de parken. In de ontwerp omgevingsvisie bepalen we niet wat de precieze invulling is en wat de doelgroepen zijn.

50. Voldoende ruimte voor religieuze activiteiten

Overvecht heeft relatief veel actieve religieuze gemeenschappen. Zij vinden het belangrijk dat zij hun activiteiten in de wijk kunnen voortzetten en dat daar genoeg ruimte voor blijft.
In de ontwerp omgevingsvisie is ruimte voor voorzieningen en daarmee ook voor religieuze activiteiten opgenomen.

51. Meer en betere sport- en speelmogelijkheden

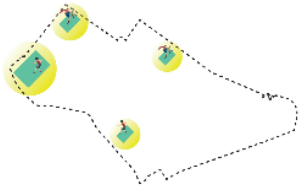
Veel Overvechters waarderen de sport- en speelmogelijkheden in de wijk. Zo worden de bekende ‘spetterbadjes’ veel genoemd als plekken om te behouden en te verbeteren. Maar ook sportplekken in

de wijk worden gewaardeerd, zoals de Vechtsebanen en de verschillende sportcomplexen. Naast de stadsbrede opgave, blijk ook uit gesprekken een behoefte aan meer sport- en speelplekken in de wijk.
In fase 2 is als mogelijkheid voorgelegd om de parken beter bruikbaar te maken, onder andere met meer sport- en spelfaciliteiten. Hier reageerde 63% neutraal tot zeer goed op van de online geënquêteerden. In fase 3 is op verschillende plekken in de wijk aangegeven dat er speelvoorzieningen worden verbeterd of toegevoegd. Hierop werd grotendeels positief gereageerd.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we ruimte voor het verbeteren en toevoegen van (kleine) sport- en speelvoorzieningen op een aantal plekken in de wijk. Waar, wanneer en hoe werken we nog verder uit.

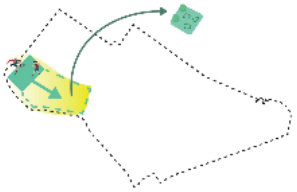
52. Uitbreiding veldsport

Gesprekken in fase 1 en 2 bevestigen de behoefte aan uitbreiding van 3 á 4 sportvelden in Overvecht. In fase 3 zijn hiervoor drie verschillende scenario's voorgelegd.

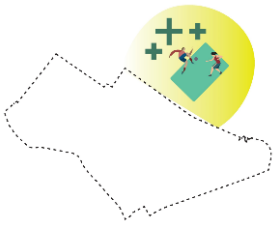
1. Uitbreiding bij huidige sportcomplexen in de wijk, hoewel daar waarschijnlijk onvoldoende ruimte zal zijn. 39,6% van de online geënquêteerden geeft hier de voorkeur aan. Met name omdat zowel de volkstuinen als het Noorderpark dan ontzien kunnen worden en omdat de sportparken verspreid in de wijk liggen en sportvelden daarmee voor iedereen dichtbij zijn. Ook wordt benoemd dat er eerst goed moet worden onderzocht hoe bestaande sportvelden efficiënter gebruikt kunnen worden.



2. Uitbreiding van sportcomplex Overvecht Noord richting volkstuincomplex 'Ons Genot', waarbij de volkstuinen verplaatsen naar het Noorderpark. 33,3% van de online geënqueteerden geeft hier de voorkeur aan. Met name omdat er dan een groot, aantrekkelijk sportgebied kan ontstaan met voldoende parkeervoorzieningen en goede bereikbaarheid. Tegenstanders van dit scenario benoemen met name de grote waarde die de volkstuinen hebben voor bewoners en gebruikers (sociaal, recreatief) en dat de volkstuinen dus niet verplaatst mogen worden.



3. Aanleg van sportvelden in Noorderpark. 18,8% van de online geënquêteerden geeft hier de voorkeur aan. Hoewel men de bereikbaarheid bij dit scenario een voordeel vindt, vinden vooral veel mensen dat er geen sportvelden in het Noorderpark moeten komen. Met name vanwege de natuurlijke en recreatieve waarde die het nu heeft en men bang is dat die verstoord wordt met de komst van sportvelden en bijbehorende parkeervoorzieningen.



In de ontwerp omgevingsvisie zetten we op de korte termijn in op het optimaliseren van het gebruik van de bestaande sportaccommodaties en het toevoegen van sport- en beweegfuncties aan het nieuwe sportcluster bij de Vechtsebanen en het bedrijventerrein (scenario 1). Voor de lange termijn zoeken we naar ruimte voor inpassing van 3 of 4 extra sportvelden. Zoeklocatie is in eerste instantie het Noorderpark (scenario 3), waar we een ruimtelijke afweging maken met onder andere opgaven op het gebied van energie, groen en recreatie. Hoewel dit bij Overvechters die we hebben gesproken het minst populaire scenario is, geven we op de lange termijn dit scenario toch de voorkeur. De historische, sociale en biodiverse kwaliteiten van volkstuinencomplex Ons Genot spelen hierbij een belangrijke rol.

53. Meer zwemmogelijkheden

Uit gesprekken en opbrengst uit de online enquetes blijkt de behoefte aan meer zwemmogelijkheden. Veel Overvechters zijn blij met zwembad de Kwakel, maar er zijn ook wachtlijsten voor zwemles.

In de omgevingsvisie nemen we nu geen uitbreiding van zwembad de Kwakel op, hoewel we een uitbreiding ook niet in de weg staan. Dit moeten we verder onderzoeken. Wel stellen we in de ontwerp omgevingsvisie maatregelen voor die de waterkwaliteit van oppervlaktewater in Overvecht moeten verbeteren, zodat je op meer plekken kunt zwemmen.

54. Beter beheer en onderhoud van (speel)voorzieningen

Sommige Overvechters benoemen dat het beheer en onderhoud van de openbare ruimte en openbare voorzieningen zoals speeltuinen beter moet.
De omgevingsvisie Overvecht 2040 gaat niet over (de budgetten voor) beheer en onderhoud. Wel houden we in de doorrekening van de kosten voor uitvoering van de omgevingsvisie rekening met beheer en onderhoud.

55. Behoud van werkplekken in Overvecht

Veel Overvechters zien het belang van werkplekken in de wijk en willen deze behouden. Het biedt kansen aan bewoners van Overvecht om een werkplek in de nabije omgeving te hebben en zijn onderdeel van de voorzieningen dichtbij huis. Met name aan betaalbare werkruimte is behoefte.
In fase 1 is gevraagd waar deze nieuwe werkplekken vooral moeten komen. 40,6% van de online geënqueteerden vindt dat ze geconcentreerd op een paar plekken in de wijk moeten komen. 41,3% vindt dat er verspreid over de wijk werkplekken moete komen. Hierover zijn de gesproken Overvechters dus verdeeld.
In fase 2 zijn mogelijkheden voorgelegd waar nieuwe voorzieningen en werkplekken in de wijk moeten komen. 66,4% van de online geënquêteerden vond het spreiden van voorzieningen en werkplekken een goed tot zeer goed idee. Slechts 32,6% vond het een goed tot zeer goed idee om de voorzieningen en werkplekken te clusteren. De voorkeur voor spreiding is voor veel Overvechters met name gericht op het behoud van voorzieningen dichtbij huis, en minder op het spreiden van werkplekken.
In de 50-70% versie van de omgevingsvisie (fase 3) is het idee voorgelegd om werkplekken met name bij Overvecht Centrum en het station toe te voegen. Met daarnaast veel extra werkplekken op het bedrijventerrein. 82,1% van de online geënquêteerden in fase 3 vond dit een neutraal tot zeer goed idee. Aandachtspunt is het voorkomen van overlast door werkplekken in de wijk.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we deze koers door en voorzien we met name extra werkplekken in Overvecht Centrum, stationsgebied en bedrijventerrein Nieuw Overvecht.



Figuur 8 - Meningen over ideeën voor banen en werkplekken bij online enquete fase 3

56. Goede (ruimtelijke) omstandigheden voor ondernemingen en bedrijven

Ondernemers in de wijk benoemen het belang van goede ruimtelijke omstandigheden om te kunnen ondernemen. Dit zijn vooral goede bereikbaarheid (inclusief parkeren) voor klanten, werknemers en leveranciers, goede mogelijkheden voor laden en lossen, uitstraling van het pand en de locatie en investeren in eigen vastgoed/terrein dat past bij de ontwikkeling van het gehele gebied.
In de ontwerp omgevingsvisie bieden we ruimte voor extra bedrijvigheid en voorzieningen. De ruimtelijke omstandigheden maken we zo goed mogelijk. Daarom kiezen we ervoor op het bedrijventerrein geen woningen toe te voegen, zodat dit gebied aantrekkelijk blijft voor kleine bedrijven en maakindustrie. Alle

ondernemingen en bedrijven in Overvecht blijven goed bereikbaar. De bereikbaarheid met openbaar vervoer, fiets en te voet verbetert. Hoe de ruimtelijke inrichting precies vorm krijgt, moet verder worden uitgewerkt.

57. Meer ruimte voor creatieve een maatschappelijke ondernemers

Uit gesprekken met Overvechters blijkt een behoefte aan meer ruimte voor creatieve en maatschappelijke ondernemers. Betaalbaarheid van deze ruimtes is daarbij belangrijk.
In de ontwerp omgevingsvisie nemen we ruimte op voor creatieve en maatschappelijke ondernemers. Met name op bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Binnen de buurten maken we ruimte voor culturele broedplaatsen (zoals ateliers voor zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen) en kleinschalige sport- en beweegaanbieders.

58. Meer werkplekken voor Overvechters

In gesprekken en ook bij online enquetes geven mensen aan dat zij het belangrijk vinden dat er meer werkplekken en opleidingsplekken specifiek voor Overvechters komen. Ook investeren in lokale ondernemers wordt genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie staat dat het belangrijk is om sectoren en bedrijvigheid toe te voegen die aansluit bij beroepen die veel Overvechters hebben. De vernieuwing en ontwikkeling van Overvecht kan helpen om jonge Overvechters te motiveren in de bouw of duurzame techniek te werken of een opleiding te volgen. Ook is een deel van de nieuwe werkplekken aan huis en dus in de nieuwe woningen die we bouwen.



Duurzaam en toekomstbestendig

59. Zoveel mogelijk groene, duurzame energie in de wijk

In gesprekken geven veel Overvechters aan het belangrijk te vinden dat de wijk toekomstbestendig wordt. Het gebruik van groene energie hoort daarbij. Meer zonnepanelen op daken zijn veelgenoemd.
In de omgevingsvisie zetten we in op het gebruik van groene, duurzame energie. Een groot deel van de woningen is al aangesloten op stadswarmte. Ook in de rest van de wijk willen we overstappen naar een duurzame manier van verwarmen en energievoorziening. Er zijn weinig kansen voor grootschalige zonne-energie op daken van woningen. Wel liggen er kansen op de daken van bedrijfsgebouwen in Nieuw Overvecht. Het Noorderpark is zoekgebied voor de aanleg van windturbines en zonne-energie.

60. Overlast van (toekomstbestendige) energievoorzieningen beperken

Hoewel de meeste Overvechters voorstander zijn van duurzame energie, willen zij hier zo min mogelijk nadeel van ondervinden. Momenteel loopt een traject om in Overvecht-Noord te stoppen met het gebruik van aardgas. Bewoners willen hier niet op achteruitgaan, bijvoorbeeld financieel. Het Noorderpark is zoekgebied voor windturbines en bij knooppunt Blauwkapel is een zoekgebied voor zonne-energie. Ook hierbij maken mensen zich zorgen over de negatieve gevolgen voor omwonenden. Een zorgvuldige inpassing van duurzame energievoorziening is noodzakelijk, waarbij we zoveel mogelijk rekening houden met belangen van omwonenden en andere betrokkenen. Hoe we dit doen werken we, samen met betrokkenen, verder uit.

61. Voldoende waterafvoer en -opslag om wateroverlast te voorkomen

Veel Overvechters vinden het belangrijk dat er voldoende waterafvoer en -opslag komt om wateroverlast te voorkomen. In de ontwerp omgevingsvisie stellen we voor om straten en parkeerplekken te vergroenen en plekken voor waterberging bij grote regenbuien aan te leggen.

62. Voldoende koele plekken in de wijk om hittestress te voorkomen

Veel Overvechters herkennen het beeld dat sommige plekken in de wijk erg heet worden op warme dagen. Ze staan positief over het vergroenen van deze plekken, zodat het ook op warme dagen aangenamer is om naar buiten te gaan.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we voor bomen toe te voegen en de hoeveelheid steen in de straat te verminderen. Daardoor is er meer schaduw en warmen straten minder snel op.

63. Meer laadpalen voor elektrische vervoersmiddelen

Sommige Overvechters benoemen dat er meer laadpalen in de wijk moeten komen voor elektrische vervoersmiddelen.
In de ontwerp omgevingsvisie is ruimte voor extra laadpalen. Hoe en waar laadpalen moeten komen, gaan we onderzoeken en verder uitwerken.

Overvecht 2040

64. Diverse locaties herontwikkelen

Sommige Overvechters noemen plekken waar wat hen betreft iets anders mag komen. Zoals de voetbalkooi aan de Van Brammendreef en de oude Opel garage.
De ontwerp omgevingsvisie geeft met kleuren aan wat er op welke plek (ongeveer) ontwikkeld mag worden. Vervolgens is het aan eigenaren en ontwikkelaars om hier plannen voor te maken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

65. Diverse ideeën voor (her)inrichting van plekken

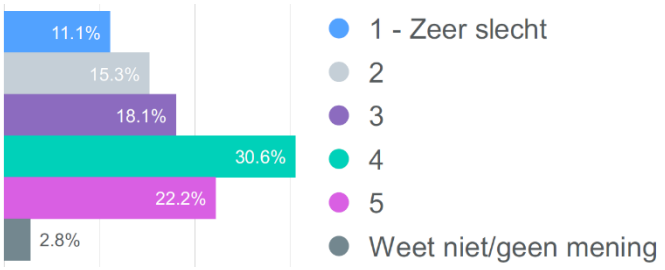
Tijdens gesprekken en ook online hebben verschillende Overvechters ideeën ingebracht voor de inrichting van verschillende plekken in de wijk. Zoals voor Park de Watertoren, Park de Gagel en het bedrijventerrein. Ideeën die zijn genoemd zijn bijvoorbeeld een plek voor honden, verbetering van speelplekken, een fontein en herinrichting van een plein. Hoe deze plekken verder worden ingericht, moeten we nog onderzoeken en uitwerken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.



Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

66. Meer ruimte voor kleinschalige en betaalbare werkplekken

Ondernemers zien de kleinschalige en betaalbare werkplekken op het bedrijventerrein als een belangrijke kwaliteit die ze willen behouden. Dit draagt bij aan lokaal ondernemerschap, ruimte voor startende ondernemers en mogelijkheden voor een betere verbinding met de wijk.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we ruimte voor kleinschalige en waar mogelijk betaalbare werkplekken. Hoe dit er precies uit komt te zien moet verder worden uitgewerkt samen met eigenaren en ondernemers.



Figuur 9 - Meningen over ideeën voor meerlaagse bebouwing op bedrijventerrein (online enquete fase 3)

67. Grootschalige logistiek op het bedrijventerrein ongewenst

Ondernemers in Overvecht maken zich zorgen om speculatie in bedrijfsvastgoed door logistieke beleggers. Grootschalige logistiek levert per m2 meer op dan reguliere bedrijfsruimte. Deze functie levert volgens hen (vrijwel) geen bijdrage aan de (her)ontwikkeling van het bedrijventerrein en/of aan lokale binding. Bovendien creëert deze sector weinig van de gewenste banen.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn logistieke functies niet gewenst op het bedrijventerrein, omdat deze niet aansluiten bij het gewenste schaalniveau.

68. Geen woningen op het bedrijventerrein

Ondernemers benoemen de ruimtetekorten op bedrijventerreinen en het belang van ondernemerschap voor de stad Utrecht. Daarom vinden zij dat het bedrijventerrein zoveel mogelijk voor bedrijven moet blijven en er geen woningen mogen komen. Volgens ondernemers maken woningen het voor ondernemers minder aantrekkelijk en zorgen woningen door speculatie vanuit beleggers en ontwikkelaars voor stijgende vastgoedprijzen op het bedrijventerrein. Ook willen ondernemers ruimte houden voor bedrijven met milieuklasse 3.2. Dit gaat niet goed samen met wonen. Daarnaast kunnen op het bedrijventerrein ook veel van de benodigde werkplekken toegevoegd worden.
In de ontwerp omgevingsvisie is wonen is op het bedrijventerrein niet toegestaan. We behouden daarmee ruimte voor meer werkplekken en bedrijven. Ook voorkomen we conflicten met de benodigde milieuruimte. De mogelijkheid voor het maken van een aantrekkelijke woonomgeving is in dit gebied bovendien beperkt.

69. Woningbouw en andere functies op het bedrijventerrein

Veel Overvechters vinden dat er op het bedrijventerrein woningen gebouwd moeten worden. Hierdoor hoeven er minder woningen in de wijk zelf gebouwd te worden, zodat het niet nog drukker wordt. Ook kunnen woningen voor meer levendigheid en veiligheid op het bedrijventerrein zorgen.
In de ontwerp omgevingsvisie is wonen op het bedrijventerrein niet toegestaan. We behouden daarmee ruimte voor meer werkplekken en bedrijven. Ook voorkomen we conflicten met de benodigde milieuruimte. De mogelijkheid voor het maken van een aantrekkelijke woonomgeving is in dit gebied bovendien beperkt.

70. Efficiënt gebruik van ruimte door deelverhuur van bedrijfspanden

Ondernemers willen graag dat het mogelijk wordt om met meerdere bedrijven samen gebruik te maken van een bedrijfshal en bijbehorende kantoren. Met daarbij flexibiliteit in toegestane functies en de verdeling kantoor-/bedrijfsruimte bij groei van een bedrijf.

De ontwerp omgevingsvisie stimuleert efficiënt ruimtegebruik, maar gaat niet over het wel of niet toestaan van deelverhuur.

71. Maak een groene verbinding met Natuurgebied Zuilen

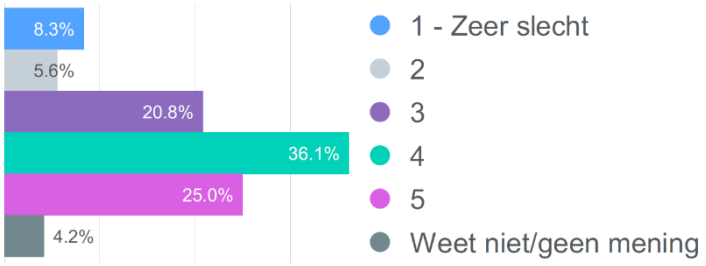
Ondernemers en Overvechters zien kansen om Natuurgebied Zuilen met het bedrijventerrein te verbinden.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we betere verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de sportverenigingen, volkstuinen, groengebieden en over het bedrijventerrein.

72. Opheffen parallelweg Franciscusdreef

Volgens ondernemers is de parallelweg aan de Franciscusdreef is dusdanig ingericht dat deze gevaarlijke situaties oplevert voor fietsverkeer. Door de parallelweg op te heffen wordt het volgens hen mogelijk om het bedrijventerrein een entree te geven en tevens te vergroenen.
In de ontwerp omgevingsvisie is het opheffen van de parallelweg bij de Franciscusdreef niet opgenomen. Of deze wordt opgeheven en wat de nieuwe inrichting van de Franciscus wordt, moeten we onderzoeken en verder uitwerken.

73. Goede openbaar vervoerverbinding naar het bedrijventerrein

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie gaat de snelle busverbinding over de Fransiscusdreef, met een halte bij het bedrijventerrein. Sommigen benoemen dat het noodzakelijk is dat er ook openbaar vervoer over het bedrijventerrein zelf rijdt. Anders is het niet aantrekkelijk om met openbaar vervoer te komen.



Figuur 10 - Meningen over ideeën voor openbaar vervoer van en naar Nieuw Overvecht (online enquete fase 3)

In de ontwerp omgevingsvisie maken we het bedrijventerrein beter bereikbaar met het openbaar vervoer. De HOV-lijn stopt aan of op het bedrijventerrein. Op het bedrijventerrein rijdt buurtgericht openbaar vervoer.

74. Meer levendigheid op het bedrijventerrein

Veel Overvechters benoemen dat het bedrijventerrein nu geen aangename plek is, zeker in de avonduren. Er is behoefte aan meer levendigheid, ook buiten huidige openingstijden, waardoor criminaliteit hopelijk verdwijnt.
In de ontwerp omgevingsvisie is een gemengde zone van het bedrijventerrein opgenomen. Deze zone ontwikkelt tot een gemengd gebied met bedrijvigheid, (sport) voorzieningen en onderwijs. Deze dynamische en levendige omgeving is een aantrekkelijke entree en visitekaartje voor het bedrijventerrein. We maken plek voor levendige functies met een veel activiteit op de begane grond.

Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord

75. Behoud Fort aan de klop

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie maken we Fort de Klop toegankelijker. 63,8% van de online geënquêteerden vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als aandachtspunt wordt benoemd dat het historische en rustige karakter niet verloren mag gaan. Ook wordt als idee genoemd om het fort een nieuwe functie te geven, zoals een vergader of horeca locatie.
In de ontwerp omgevingsvisie benadrukken we de cultuurhistorische waarde van Fort aan de Klop. Verdere invulling van Fort aan de Klopt moeten we nog verder onderzoeken en uitwerken.

76. Marowijnedreef vergroenen en flats aan Trinidaddreef aan experimentele flats toevoegen

Een wens vanuit bewoners is om de Marowijnedreef te vergroenen en de flat aan de Trinidaddreef aan de rij met experimentele flats toe te voegen.
In de ontwerp omgevingsvisie is dit gebied oranje gekleurd. Buurtstraten vergroenen we, maar er is ook ruimte voor bebouwing.

Vechtzoom-Zuid

77. Nieuwe Zandpad herinrichten

Sommige Overvechters hebben ideeën voor de inrichting van het nieuwe Zandpad. Vooral groen en recreatie wordt veel genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie voorzien we op termijn voor het nieuwe Zandpad een groene inrichting als onderdeel van Vechtzoompark.

78. Behoud bussluis Amazonedreef

Momenteel worden er plannen gemaakt voor het vergroenen en verbeteren van het gebied rondom de Amazonedreef. Onderdeel van dat plan is om de bussluis in de Amazonedreef op te heffen. Sommige Overvechters, met name bewoners, willen dit liever niet vanwege overlast van autoverkeer. Ondernemers van buurtwinkelcentrum De Klop willen dit wel graag zodat je hun winkelcentrum makkelijker met de auto kunt bereiken.
In de ontwerp omgevingsvisie heffen we de doorgaande autoverbinding over de Amazonedreef op termijn op. Dit zal in de fase t/m 2035 zijn. Voor die tijd heffen we de bussluis op volgens de plannen voor het Amazonekwartier.

79. Geen fietspad nabij experimentele flats

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie staat een nieuwe fietsverbinding tussen Park de Gagel en de Vechtdijk, langs de experimentele flats. Sommigen zijn hiertegen. Redenen die zij noemen zijn dat het een monumentaal park met monumentale woningen is. En dat bewoners het park onderhouden wat zorgt voor ontspanning. En dat het daar nu begroeid is wat een veiliger gevoel geeft dan een fietspad. Ook vinden zij dat er prima een fietsverbinding via de doorgaande weg gemaakt kan worden.
In de ontwerp omgevingsvisie plannen we een nieuwe fietsroute langs Park de Gagel. De verbinding ten zuiden van de Carnegiedreef is in de omgevingsvisie niet precies aangegeven maar benoemd als zoekgebied.

Tigrisdreef en omgeving

80. Geluidswal bij Noordelijke Randweg

Sommige Overvechters willen een geluidswal bij de Noordelijke Randweg.
In de ontwerp omgevingsvisie is geen geluidswal opgenomen, omdat dit de barrière naar het Noorderpark vergroot.

81. Noordelijke Randweg ondertunnelen en daarop woningen bouwen

In meerdere gesprekken en ook bij online enquetes geven Overvechters als idee mee om de Noordelijke Randweg te ondertunnelen en daarop woningen te bouwen. De woningen kunnen dan de kosten van de tunnel dekken.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn plannen voor de Noordelijke Randweg niet meegenomen. Over deze weg lopen al lange tijd gesprekken met de gemeente Utrecht en het Rijk. Ook in het kader van de Ring Utrecht.

82. Herontwikkeling Careyn Rosendael

Sommige Overvechters vinden het een goed idee als bij de herontwikkeling van Careyn Rosendael ook een maatschappelijk buurthuis komt. Ook (senioren)woningen, parkeerplaatsen voor medewerkers en goede toegang voor hulpdiensten worden genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie is mogelijk ruimte voor een maatschappelijke functie op die locatie. Hoe dit eruit komt te zien en wat er komt moeten we nog verder onderzoeken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

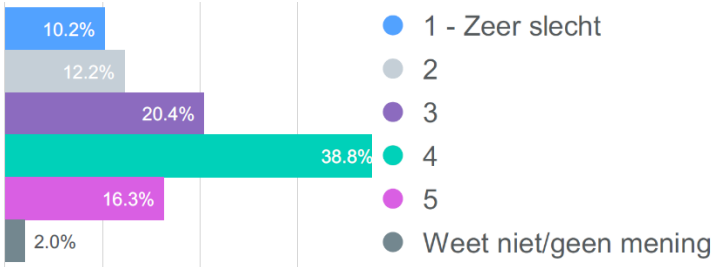
83. Niet bouwen bij de THEMA-dreven

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn de THEMA-dreven aangewezen als hoogstedelijk gebied. Sommige Overvechters vinden dat geen goed idee.
In de ontwerp omgevingsvisie zijn de THEMA-dreven aangewezen als 'bebouwing in het groen' gebied. Herontwikkeling is in dit gebied mogelijk, maar wel met goede inpassing in het groen.

Zambesidreef en omgeving

84. Verbeter gebied ZONOR-dreven

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie verbeteren we het gebied rondom de Zambesi-, Oranjerivier en Grote Trekdreef. Er is ruimte voor een nieuwe middelbare school en nieuwe woningen. Het schoolplein kan buiten schooltijden gebruikt worden door bewoners.



Figuur 11 - Meningen over herontwikkeling gebied ZONOR-dreven (online enquête fase 3)

Een meerderheid van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Sommigen willen graag een HAVO en VWO school omdat dat er nog niet is in Overvecht. Anderen vinden het al druk in de buurt en maken zich zorgen over de grote hoeveelheid leerlingen die dan in de buurt komen. Sommigen willen het liefst (alleen) woningen.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we de ingezette koers door. We kiezen voor de mogelijkheid om een middelbare school te bouwen en woningen en voorzieningen toe te voegen in het gebied.

Zamenhofdreef en omgeving

85. Herontwikkel Overvecht Centrum

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie ontwikkelt Centrum Overvecht tot hét hart van de wijk Overvecht. Er is ruimte voor minimaal 2000 woningen en plek voor winkels, ontmoeting, markt en cultuur. Dit wordt uitgewerkt in project 'Masterplan Centrum Overvecht'. De meeste Overvechters vinden dit een neutraal tot zeer goed idee, zo ook 87,7% van de online geënquêteerden.
In de ontwerp omgevingsvisie zetten we de koers van ontwikkeling Centrum Overvecht door, zoals ook in de uitwerking van project Masterplan Centrum Overvecht.

86. Maak het groen tussen de flats aan de Kretadreef en Theemsdreef openbaar toegankelijk

Sommigen willen dat het groen tussen de flats aan de Kretadreef en de Theemsdreef openbaar toegankelijk worden. Nu is het met hekken afgesloten.

In de ontwerp omgevingsvisie is dit gebied oranje gekleurd. Dit betekent dat hier stedelijk ontwikkeld mag worden. De omgevingsvisie gaat niet over het openbaar toegankelijk maken van (semi-privé) terreinen.

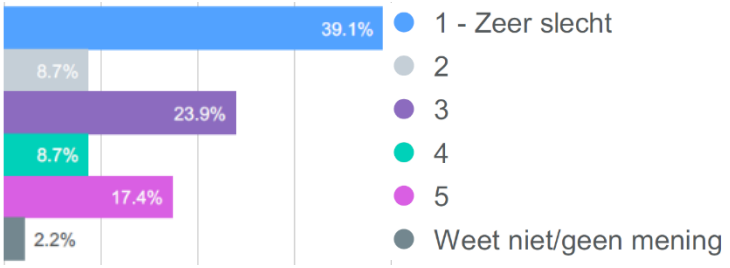
87. Ontwikkel terrein rioolwaterzuivering

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie is een lange termijn ontwikkeling van het rioolwaterzuiveringsterrein opgenomen. Dit gebied ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk gebied dat aansluit bij Overvecht Centrum. Daarnaast is er plek voor natuur, recreatie en sport. De meeste Overvechters die we hebben gesproken vinden dit een neutraal tot zeer goed idee, zo ook 85% van de online geënquêteerden. Sommigen willen dat dit zo snel mogelijk gebeurt.
In de ontwerp omgevingsvisie is deze ontwikkeling opgenomen voor de lange termijn (na 2040), omdat eerste de rioolwaterzuivering verplaatst moet worden. Dit is een complexe opgave.

Neckardreef en omgeving

88. Behoud autoverkeer over de Marne- en Moezeldreef

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park. De meeste mensen (47,8%) zijn het niet eens met dit idee.



Figuur 12 - Meningen over verwijderen Marne- Moezeldreef uit Park de Watertoren (online enquête fase 3)

Redenen hiervoor zijn dat omrijden milieuonvriendelijk is. Ook zijn er zorgen over de veiligheid in het park die af zal nemen als er minder mensen langsrijden. Wel wordt genoemd dat het positief is dat er minder auto's door het park rijden.
In de ontwerp omgevingsvisie wordt de Marne- en Moezeldreef door Park de Watertoren opgeheven voor autoverkeer. We zorgen op andere manieren voor levendigheid in het park, waardoor de sociale veiligheid toeneemt. Hoe het park er precies uit gaat zien moet nog verder worden uitgewerkt.

89. Bushalte bij school en Abrona locatie

Tijdens gesprekken en ook online komt het idee naar voren om een bushalte bij de school en Abrona locatie te plaatsen. Veel cliënten zijn afhankelijk van het openbaar vervoer.
De omgevingsvisie bepaalt niet waar haltes komen. Dit moet nog verder worden uitgewerkt en afgestemd met onder andere de provincie. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

90. Ontwikkeling Sportcomplex De Dreef

De omgeving van sportcomplex De Dreef is een bijzondere plek voor kinderen en jongeren, waar sporten en leren samenkomen. In de 50-70% versie van de omgevingsvisie staat dat we dit willen versterken. Een groot deel van de Overvechters die we hebben gesproken vindt dit een goed tot zeer goed idee, zo ook 80,9% van de online deelnemers. Deze koers zetten we in de ontwerp omgevingsvisie door.

Taagdreef, Rubicondreef en omgeving

91. Geen snelle busverbinding over de La Bohèmedreef en Don Carlosdreef

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park. Een groot deel van de Overvechters die we hierover hebben gehoord, vinden dit een neutraal tot zeer slecht idee. Zo ook 63,2% van de online deelnemers. Bewoners aan de La Bohèmedreef vinden het niet prettig als hun rustige buurtstraat straks wordt gebruikt voor de snelle busverbinding. Ook maken mensen zich zorgen over de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van deze busverbinding richting Park de Watertoren. Met name voor kinderen die in het park spelen.
In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we ervoor de snelle busverbinding langs een deel van de La Bohèmedreef en de Don Carlosdreef te laten lopen. Hoewel sommige Overvechters hier bezwaar tegen hebben, maken we toch de afweging om Park de Watertoren meer één geheel te maken. Daarmee geven we het park meer kwaliteit en kunnen meer mensen en dieren van het park genieten. Bij de verdere inrichting van het park en de ligging van de snelle busverbinding houden we zoveel mogelijk rekening met veilig oversteken en sociale veiligheid. Ook proberen we de overlast voor direct omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Donaudreef, Wolgadreef en omgeving

92. Goede verbinding voor langzaam verkeer met Tuindorp

Sommige Overvechters benoemen de behoefte aan een goede verbinding voor fietsers en voetgangers naar Tuindorp . Bijvoorbeeld omdat veel kinderen daar naar school gaan. In de 50-70% versie staan verschillende extra verbindingen over of onder het spoor. De meeste Overvechters vinden dit positief, al wordt als aandachtspunt sociale veiligheid hierbij genoemd.
In de ontwerp omgevingsvisie stellen we meerdere fiets- en voetgangersverbindingen naar andere wijken in de stad voor, waaronder naar Tuindorp.

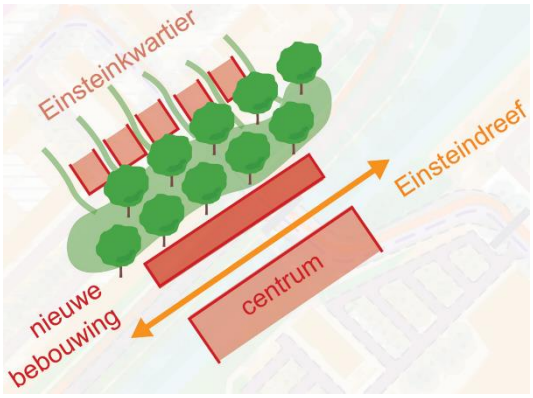
93. Verbetering winkelcentrum Overkapel

In de 50-70% versie was winkelcentrum Overkapel niet aangemerkt als verbeterlocatie. Sommige Overvechters vragen zich af waarom dat zo is en zien ook graag verbetering van winkelcentrum Overkapel.
In de ontwerp omgevingsvisie is ook winkelcentrum Overkapel opgenomen als buurtwinkelcentrum.
Hier is ruimte voor nieuw programma en maatschappelijke functies en het toevoegen van speciale woonvormen (bijvoorbeeld wooncoöperaties).

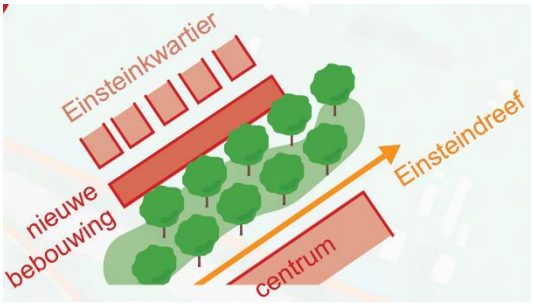
Hart van de wijk

94. Herinrichting Stadsentree Einstreindreef

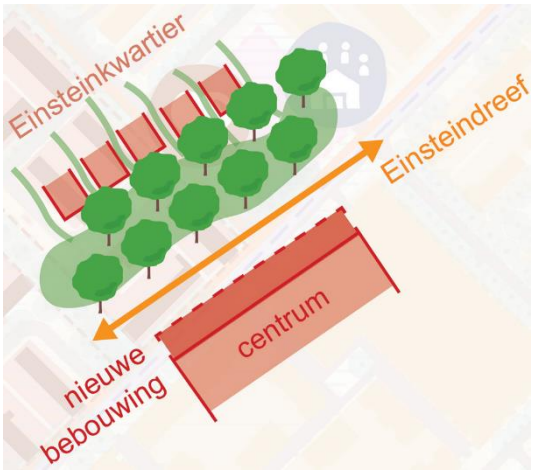
Bij de 50-70% versie van de omgevingsvisie zijn verschillende mogelijkheden voor herinrichting van de Einsteindreef voorgelegd. Overvechters konden aangeven waar hun voorkeur naar uitgaat.



A. 33,3% van de stemmen ging naar mogelijkheid A, waarbij de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum ligt, dan een strook nieuwe bebouwing en daarnaast een groenstrook waarbij veel bomen behouden blijven. Dit laatste is voor veel mensen een argument om voor deze optie te kiezen.



B. 23,3% van de stemmen ging naar mogelijkheid B. Hierbij ligt de Einsteindreef direct langs Overvecht Centrum, daarnaast een groenstrook met bomen en daarnaast nieuwe bebouwing. Redenen om te kiezen voor deze optie zijn onder ander zo min mogelijk geluidsoverlast.



C. 43,3% van de stemmen ging naar mogelijkheid C. Hierbij ligt de nieuwe bebouwing direct aan Overvecht Centrum, daarnaast de Einsteindreef en daarnaast de groenstrook met bomen. Veel mensen vinden het logisch om Centrum Overvecht groter te maken omdat daar al nieuwe plannen voor gemaakt worden. Ook is het fijn als zoveel mogelijk bomen behouden blijven.

Na verder onderzoek blijkt dat optie B de best haalbare optie is. De nieuwe bebouwing ligt in vergelijking met optie A en C op grotere afstand van de weg zodat de negatieve effecten van lucht, geluid en gezondheid kleiner zijn. Ook wordt het plan voor Overvecht Centrum hiermee niet aangepast. Daarnaast geeft optie B stedenbouwkundig de meeste mogelijkheden om een hart van de Wijk te maken. Daarom is optie B in de ontwerp omgevingsvisie opgenomen.

Stationsgebied

95. Goede aansluiting tussen bus en treinstation Overvecht

Veel Overvechters zijn blij met NS Station Utrecht Overvecht. Sommigen vinden dat het station groter moet worden en dat er een goede aansluiting tussen bussen en treinen moet zijn.
In de ontwerp omgevingsvisie maken we ruimte voor een HOV halte bij de ingang van station Overvecht, met een makkelijke overstap tussen bus en tram.

96. Station Overvecht verbinden met Overvecht Centrum

Sommige Overvechters vinden dat het station beter verbonden moet worden met Overvecht Centrum.
In de ontwerp omgevingsvisie ontwikkelt de Moezeldreef tot dé entree naar Overvecht vanuit het station naar Park de Watertoren en Overvecht Centrum. Dankzij ruime fiets-, wandel en OV-verbindingen. Deze wijkentree is veilig en aantrekkelijk door de aangrenzende kleinschalige horeca en woningen.

Park de Gagel

97. Geen extra bebouwing in Park de Gagel

Sommigen willen niet dat delen van Park de Gagel bebouwd worden. In de 50-70% versie van de omgevingsvisie lijkt deze mogelijkheid er te zijn.
In de ontwerp omgevingsvisie verdwijnen er geen meters groen van Park de Gagel. Wel is een deel van de bebouwing grenzend aan het park aangemerkt als ‘bebouwing in het groen’. In dit gebied mogen de gebouwen herontwikkeld worden met mogelijk een andere vorm van het vloeroppervlak. De vierkante meters groen moeten hetzelfde blijven.

98. Behoud woningen in Park de Gagel

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie verbeteren we de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing. Bewoners maken zich zorgen over de mogelijkheid dat de bebouwing weggaat voor groen.
In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we voor kwaliteit en verbondenheid van het groen. Mogelijk wordt in de toekomst overwogen om bebouwing uit het groen te verplaatsen naar een andere plek in de wijk.

99. Geen fietspad door Park de Gagel

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie loopt een fietspad dwars door Park de Gagel. Sommige bewoners willen dit niet, met name vanwege de zorgen om veiligheid met hardrijdende elektrische fietsen. Andere bewoners vinden het wel een goed idee omdat je dan mooi door het groen fietst.
In de ontwerp omgevingsvisie hebben we de fietsverbinding verlegd aan de rand van Park de Gagel. Daarmee fiets je langs het groen en hebben bezoekers van Park de Gagel daar minder last van.

100. Meer water in Park de Gagel

Als idee wordt ingebracht om meer water in Park de Gagel te maken.
In de ontwerp omgevingsvisie willen we op meer plekken in de wijk oppervlaktewater maken. Mogelijk kan dit ook in Park de Gagel. Dit moeten we verder uitzoeken. Hier betrekken we ook bewoners, ondernemers en andere betrokkenen bij.

Park de Watertoren

101. Behoud woningen in Park de Watertoren

In de 50-70% versie van de omgevingsvisie verbeteren we Park de Watertoren. Het groen is nu versnipperd door bebouwing. Bewoners maken zich zorgen over de mogelijkheid dat de bebouwing weggaat voor groen.
In de ontwerp omgevingsvisie kiezen we voor kwaliteit en verbondenheid van het groen. Mogelijk wordt in de toekomst overwogen om bebouwing uit het groen te verplaatsen naar een andere plek in de wijk.

5. Opbrengst fase 1

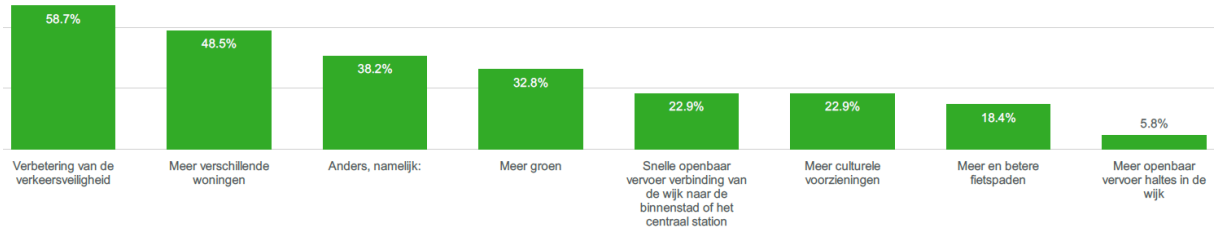
Vertrekpunt voor het maken van de omgevingsvisie is de uitgangspuntennotitie die in mei 2023 is vastgesteld door de gemeenteraad. In deze uitgangspuntennotitie staan de krachten en kansen van de wijk, maar ook de uitdagingen. Daarnaast zijn ambities omschreven en opgaven voor de wijk vanuit de stad, zoals het bouwen van 5.000 woningen en het maken van 3.000 extra werkplekken. Over al deze onderwerpen spraken we Overvechters bij de start van het participatieproces in fase 1. Overvechters konden op verschillende manieren laten weten wat ze belangrijk vinden voor de omgevingsvisie. In dit hoofdstuk staat een samenvatting van deze reacties, zowel vanuit de online enquête als vanuit gesprekken die we met betrokkenen hebben gevoerd.

Algemeen

Vraag online enquête:
“Iedereen heeft wel iets wat ze mooi vinden en waar ze trots op zijn in de wijk. Of iets wat ze écht typisch Overvecht vinden. Wat vind jij mooi of goed in Overvecht?” – open antwoordmogelijkheid.

Top 5:
1. Het groen en de parken in de wijk
2. De winkels en voorzieningen die vaak op loopafstand zijn
3. Het diverse en multiculturele karakter van de wijk
4. De ruimte en openheid in de wijk
5. Goed openbaar vervoer

Vraag online enquête:
“Volgens de inwonersenquête van 2021 geven bewoners van Overvecht hun buurt gemiddeld een 5,8. Het kan dus nog beter. Wat moet er volgens jou gebeuren zodat bewoners meer tevreden zijn over de wijk of hun buurt?”



*Top 3 bij anders, namelijk: 1. Minder afval, 2. Meer levendigheid/horeca/evenementen, 3. Meer Divers winkel- en voorzieningenaanbod

Groen

Waarden en belangen bij groen in Overvecht

- Overvecht is één van de groenste wijken van Utrecht. Het groen in de wijk behouden, versterken en vergroten, ook bij toename bebouwing
- Behoefte aan meer (bio)divers en verbonden groen
- Onderhoud groen: minder maaien versus snoeien en bijhouden
- Behoud genoeg bomen in de wijk: meningen variërend van ‘geen bomen kappen’ tot aan ‘beperkte kap (van bijvoorbeeld oude bomen) is prima, ook voor bijvoorbeeld woningbouw’. Omdat bomen mooi zijn en ze voor verkoeling zorgen. Daarentegen kunnen bomen ook overlast geven (bladeren, pluisjes, etc.) en ze kunnen het rendement van zonnepanelen verminderen.

- Voldoende ruimte voor ontspanning en rust in het groen, ook ten behoeve van gezondheid
- Voldoende ruimte voor ontmoeting en evenementen in het groen
- Voldoende ruimte voor 'productief groen', zoals voedseltuinen
- Behoud van kleine groene plekken dicht bij huis, deze houden de wijk leefbaar
- Er is teveel verharding in de wijk, dit mag (deels) vergroend worden. Ook privé. Met name bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt genoemd.
- Toevoegen van gevel- en dakgroen op gebouwen
- Waardevolle groene plekken in de wijk zijn: Park de Watertoren, Park de Gagel, Noorderpark, Vechtzoom, oevers Klopvaart, Noorder Spoorzoom, Natuurgebied Zuilen, groene assen in de wijk.
- Voldoende sociale veiligheid in het groen en de parken

Vraag online enquête: "Wat vind jij de belangrijkste functie van groen in Overvecht?"

De groene plekken zijn vooral bedoeld voor mensen. De plekken moeten gebruikt worden om te sporten, ontspannen, spelen en ontmoeten.	41.5%
Op groene plekken moet het vooral rustig zijn. Het moet goed zijn voor dieren en het klimaat. Bijvoorbeeld doordat het meer biodiversiteit toevoegt en voor verkoeling zorgt bij hete zomers.	43.1%
Weet ik niet/geen mening	15.4%

Vraag online enquête: "De komende jaren komen er veel gebouwen bij in Overvecht. Waar we bouwen, willen we ook investeren in het groen. Twee bewoners denken hier verschillend over. Waar ben jij het mee eens?"

Bewoner 1: "Als er meer gebouwd wordt, moet er vooral méér groen bij komen. Bijvoorbeeld door groen toe te voegen in plaats van bestaande parkeerplekken. Hoe meer groen hoe beter."	35.7%
Bewoner 2: "Als er meer gebouwd wordt, vind ik dat er vooral geld moet gaan naar de kwaliteit van het groen. Bijvoorbeeld door meer verschillende planten en bomen te planten op de plekken waar nu alleen nog een grasveld is.	52.2%
Weet ik niet/geen mening	12.2%

Ideeën en oplossingen voor groen in Overvecht

- groeninitiatieven/ideeën delen en mogelijk maken in de openbare ruimte
- RWZI ondergronds, daarbovenop groen
- Programma Park de Watertoren: maatschappelijke functie watertoren, diverser en netter inrichting, hondenuitlaatveld, minder versnipperd
- Werk samen met de buurt om groenstroken beter in te richten
- Balans rust en drukte in het groen, bijvoorbeeld door openingstijden van parken, minder toegankelijke zones tijdens het broedseizoen, bepaalde plekken intensiever gebruiken en andere plekken rustiger houden.
- Asfalt vervangen door klinkers
- Meer groen op privéterrein
- Bomen als natuurlijke zonwering, maar zorgen soms ook voor minder rendement van zonnepanelen
- Locaties voor vergroening: Hogenhorstdreef, Arnodreef (hittestress)
- Locaties als goede voorbeelden: rotonde Moldaudreef, Carnegiedreef

Bereikbaarheid en verkeer

Verkeersveiligheid

Volgens 58,7% van de mensen die de online enquête hebben ingevuld, is verbetering van de verkeersveiligheid in Overvecht noodzakelijk. Door de omgeving (bewoners, ondernemers, etc.) voorgestelde maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn:

- Straten 30 km/u of 15 km/u
- Meer slingerwegen zoals bij het station
- Meer oversteekpunten over de brede dreven
- Meer fietsstraten
- Gevaarlijke punten beter verlichten
- Klinkers in plaats van asfalt; ook voor sfeer beter
- Langere oversteektijd zebrapaden (speciaal voor ouderen)
- Meer rotondes
- Meer drempels
- Meer handhaving

Locaties voor verbetering van de verkeersveiligheid zijn volgens hen: Marnedreef, kruising Marnedreef-Moezeldreef, Zambesidreef, Tigrisdreef, Nijldreef, Ramsesdreef, Moezeldreef, Zamenhofdreef, Hanoidreef (éénrichtingsversmalling), tunnel bij het station Overvecht, Brailledreef, Franciscusdreef. De Carnegiedreef wordt juist als goed voorbeeld aangedragen.

Autoverkeer en parkeren

De auto is een veel gebruikt vervoersmiddel in Overvecht. Dit komt mede door de infrastructuur die voor auto's gunstig is. Veel Overvechters geven aan dat ze de auto niet willen zien verdwijnen, maar dat een betere balans met de andere vervoersalternatieven gewenst is. De bevraagde vervoersalternatieven zijn lopen (voetganger), fietsen en openbaar vervoer.

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor auto's?

Overvecht is voor de auto goed begaanbaar. Veel Overvechters geven aan dat bereikbaarheid per auto erg belangrijk is, vanwege de ligging ten opzichte van de stad, gezondheidsredenen, etc.
Het voornaamste besproken onderwerp bij auto's is de snelheid en parkeren

- *Snelheid.* De snelheid is op sommige plekken (in de dreven) te hoog en de weg wordt vaak als racebaan gebruikt.
- *Parkeren.* De parkeerruimte wordt gezien als belangrijk voor Overvechters. Hierbij ligt angst in betaald parkeren. Doordat een deel van de Overvechters minder te besteden heeft kan dit financiële druk opleveren. Op het gebied van nieuwbouw wordt ondergrondse parkeeroptie als voorkeursoptie benoemd.
- *Greenwheels.* Er is behoefte aan deelvervoer in de wijk. Deelauto opties kan het gebruik hetzelfde houden maar voor ruimte inname vermindering zorgen.

Parkeren

oplossingen zoals ondergronds of in een blok parkeren goed klinken ("liever een picknickbank voor m'n deur dan een geparkeerde auto")

De auto zou volgens hen vooral via de randweg geleid moeten worden en niet door de buurten, met een paar goede routes Overvecht in en uit. Er zouden meer fietsstraten moeten komen, of straten waar de 'auto te gast' is. De Vechtdijk (tussen MK-brug en Oud Zuilen) wordt als positief voorbeeld genoemd.
Het invoeren van betaald parkeren wordt door een veel bewoners benoemd als punt van zorg. Een aantal aandachtspunten en ideeën die worden genoemd:

- We moeten rekening houden met minder draagkrachtige bewoners of bijvoorbeeld een ontheffing voor zorgmedewerkers.
- Een transferium zou een goede oplossing zijn voor mensen die in de wijk werken.

- In plaats van betaald parkeren een elektronische tolweg toevoegen.

Bewoners staan positief tegenover andere parkeeroplossingen dan parkeren op straat. Bijvoorbeeld zodat er meer ruimte is voor groen en gebouwen. Een aantal oplossingen die worden genoemd:

- Parkeerplekken stapelen, parkeren onder gebouwen of ondergronds
- Minder parkeerplekken
- Alle (witte) busjes aan de rand van de wijk in een bewaakte hub. Veiliger voor de (inhoud van de) busjes en meer parkeerruimte voor andere voertuigen.

Openbaar vervoer

Stelling online enquête: “Overvecht is nu goed ingericht voor openbaar vervoer”

- Zeer oneens: 4,3%
- Oneens: 12,9%
- Neutraal: 24,3%
- Eens: 40,7%
- Zeer eens: 10,7%
- Weet niet / geen mening: 7,1%

Een aantal bewoners kijkt positief tegenover NS-station Overvecht, en het idee om dit als belangrijk knooppunt te versterken. Ook zodat er dan minder auto’s nodig zijn in de wijk en meer ruimte is voor groen. Er zijn wel verbeterpunten voor het station en omgeving:

- Betere en duidelijkere ontsluiting tussen de bus en trein (idee: display NS vertrektijden bij bushalte)
- Een snellere en betere verbinding naar het station. Station Overvecht meer als hub voor de hele wijk bereikbaar, in plaats van dat alles gericht is op Utrecht CS. Nu gaan meer bussen naar Utrecht CS dan naar station Overvecht.
- Het station beter verbinden met beide kanten.
- De fietsenstalling zit nu op een vreemde plek. Er moeten betere fietsenstallingen komen.
- Nieuwe tramrails vanaf Utrecht Centraal

Er zijn verschillende wensen waar die snelle OV-verbinding, bijvoorbeeld met een tram, moet komen. Bijvoorbeeld:

- Vanuit Overvecht naar Utrecht Centrum en Utrecht Zuid.
- Van station naar Nieuw Overvecht over de Carnegiedreef
- Van NS Overvecht naar NS Centraal

Een aantal bewoners spreken de wens uit voor een losse busbaan, of ander openbaar vervoer op een eigen baan. Zodat de service/doorstroming beter is, en de toegang voor nood- en hulpdiensten verbetert.

Enkelbaans tram naar slot Zuilen en kangs Vecht, rails deels op water langs 1 oever zoals in A'dam, D'Haag en Buitenland.

Waar ligt de voorkeur in de verbetering van de bereikbaarheid van het openbaar vervoer?

- Bereikbaarheid voor ouderen en mensen die minder mobiel zijn wordt aangegeven als belangrijke voorkeursreden.
- Hierbij de frequentie en diversiteit van de routes van bussen een mogelijke oplossing

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor het openbaar vervoer?

Over het algemeen zijn de reacties omtrent het OV in Overvecht positief en gebruiken Overvechters vaak in het ov Overvechters willen voor de stimulatie van andere vervoersmiddelen hoofdzakelijk beter en betaalbare openbaar vervoersaansluiting. De volgende punten worden aangedragen als verbeteringen;

- *meer variatie in de routes (afwisselen direct en lange route).* De busritten duren nu lang doordat de bussen van bij elke halte stoppen. Meer variatie is routes kan hier een verschil in maken.
- *Directe bus naar het centrum, snelbus of tram ontwerp.* Direct OV naar het centrum zou het gebruik verhogen. Een snelbuslijn is hier een geschikte oplossing voor.

- *De frequentie van de huidige buslijnen aanpassen.* Vaker rijden op de drukke lijnen kan het gebruik vergroten.

Openbaar vervoer verbeteren door:- meer straten bereiken- meer haltes, dus kortere loopafstanden- meer betrouwbare dienstregeling- betere informatie bij tijdelijke omleidingen van busroutes- op bestaande routes keuze tussen een gewone route (stoppen bij iedere halte) en een snelle route (stoppen bij alleen de haltes op cruciale plekken), net als bij de Spoorwegen.

Stelling online enquête: “We willen de bereikbaarheid met openbaar vervoer in Overvecht verbeteren. Wat heeft jouw voorkeur?”

Ik heb graag een ov-halte dichtbij, ook als de totale reistijd langer duurt	27.7%
Ik vind het prima om wat verder te lopen voor een snellere verbinding	44.6%
Weet ik niet/geen mening	27.7%

Sommige mensen hebben liever een ov-halte dichterbij huis, ook als de totale reistijd dan langer is. Redenen hiervoor zijn:

- Vooral bij slecht weer is het fijner om een bushalte dichtbij huis te hebben
- Voor mensen die ouder of gehandicapt en hierdoor slechter ter been zijn is een halte in de buurt van huis fijn, dit is een vaak genoemd argument
- Combinatie zou fijn zijn, verder lopen voor snellere verbinding maar ook stopbussen dichtbij
- Kan ik gebruiken met mijn kinderen, voor woon/werkverkeer liever fiets of auto
- Vaak gebruikt met veel tassen dus liever dichtbij huis een stop

Anderen vinden het prima om wat verder te lopen voor een snellere verbinding. Toelichting hierbij is:

- Met een aparte, snelle lijn is de service en doorstroming beter. Ook de toegang voor nood- en hulpdiensten verbetert
- De vraag naar een tram of snelle verbinding wordt met het hoge inwoners aantal steeds maar groter
- Maak onderscheid tussen stop- en sneldienst dus bijvoorbeeld 3 haltes rechtstreeks om de 10 minuten naar stad en CS en stopbussen naar deze hubs om over te stappen.
- Als je een snellere verbinding maakt vanaf bijvoorbeeld winkelcentrum Overvecht, dan kan je daar heen fietsen, lopen of overstappen met de bus die voor de deur komt.

Deelvervoer

Stelling online enquête: “Overvecht is nu goed ingericht voor deelvervoer”

- Zeer oneens: 14,3%
- Oneens: 0%
- Neutraal: 42,9%
- Eens: 21,47%
- Zeer eens: 21,4%

Vraag online enquête: “Misschien gebruik je nu (vaak) de auto. We willen dat mensen vaker voor de fiets, openbaar vervoer of deelvervoer kiezen. Wat heb jij nodig om (vaker) te kiezen voor andere vervoersmiddelen, zoals de fiets, openbaar vervoer of deelvervoer?”

Top 5:

1. Beter, sneller en betaalbaar(der) OV
2. Mobiliteit voor af en toe, bijvoorbeeld omdat mensen nu weinig de auto gebruiken
3. Betere fietspaden
4. Minder gevaarlijk verkeer
5. Goedkoper en meer deelvervoer

Velen geven aan dat zij voor zichzelf geen mogelijkheid zien om minder vaak de auto te gebruiken.

Fietsers

Waarden en belangen

- Verkeersveiligheid
    - Hard rijdende auto's voorkomen (ook voor geluid)
    - Goede oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers met genoeg ruimte en tijd
    - Genoeg ruimte voor fietsers en voetgangers
    - Goed overzicht bij (drukke) verkeerssituaties
    - Goede aanduiding verkeerssituaties met borden en markeringen
    - Voorkomen van asociaal rijgedrag van met name automobilisten en fietsers
- Voldoende fietsparkeerplaatsen, met name bij voorzieningen
- Goede doorstroming en bereikbaarheid voor auto's en fietsers
- Logische en aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers

Stelling online enquête: "Overvecht is nu goed ingericht voor fietsers"

- Zeer oneens: 4,0 %
- Oneens: 17,2 %
- Neutraal: 27,6%
- Eens: 40,2%
- Zeer eens: 10,5%
- Weet niet / geen mening: 0,5%

Vraag online enquête: Wat kan er beter voor fietsers?

Top 5:

1. Meer en duidelijkere fietsstraten
2. Minder hardrijdende auto's
3. Veilige oversteekplaatsen
4. Beter afgestemde verkeerslichten
5. Meer losse fietspaden (gescheiden van de autobaan)

Fietsers en voetgangers

Een aantal bewoners vinden dat de wijk beter ingericht kan worden voor fietsers. Bijvoorbeeld door:

- Bredere fietspaden door de hele stad
- Meer aparte fietspaden
- Alle fietspaden duidelijk rood
- Meer bewaakte fietsenstallingen (bijvoorbeeld in Overvecht Centrum)
- Betere doorstroming voor fietsers (op sommige plekken moet je als fietser langer wachten dan de auto)
- Beter onderhoud van wegen (bijvoorbeeld de Margaretha van Parmadreef zit vol opgelapte gaten en drempels en is onaangenaam om de fietsen).

Routes zijn niet altijd logisch en worden soms geblokkeerd door gebouwen. Het zou goed zijn om meer wandel- en fietsroutes door de bebouwing te laten steken. En om voetgangersroutes aantrekkelijker aan elkaar te linken.

Een aantal bewoners noemen dat er bredere fietspaden nodig zijn. We moeten rekening houden met de drukte en toename van nieuwe inwoners, fietsfiles, bakfietsen, elektrische fietsen en de snelfiets.

Ook fietsbrug Wi'Ctrm.St.Franciscusdreef en Ghandi dreef: hier 2x vluchtheuvel; knipper oranje uur te vroeg aan en bij 5 banen ook ren je rot voor je leven..

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor fietsverkeer?

De fiets wordt als belangrijk vervoersmiddel binnen Overvecht gezien. Maar uit de enquête komt naar voren dat er verbeterpunten zijn op het gebied van verkeersveiligheid. De snelheid van het autoverkeer

verminderd de verkeersveiligheid volgens Overvechters en belemmerd ze hierdoor in de keuze om de fiets te gebruiken. De volgende verbeterpunten worden benoemd;

- *Duidelijke fietsstroken.* Afscheiding van fiets en auto verhoogd de veiligheid. Vooral in bochten en op de slingerdreven blijkt dit nu onveilige situatie te veroorzaken.
- *Doorstroom.* Werken aan integraal fietsnetwerk i.p.v. delen met fietspaden en delen zonder
- *Voorrangregels.* De prioriteit bij de bij de fietser leggen, verhoogd het gebruik.
- *Fietsstraten.* Straten waar de auto te gast is en fietsers veilig kunnen fietsen.
- *Meer parkeergelegenheid.* De fiets veilig kunnen parkeren (vooral ook E-bikes) verhoogd het gebruik van de fiets.
- *Deelbakfietsen.* De deelbakfietsen van de naastgelegen wijk worden vaak gebruikt en er wordt aangegeven dat hier vraag naar is onder de Overvechters.

Voetgangers

Stelling online enquête: “Overvecht is nu goed ingericht voor voetgangers”

- Zeer oneens: 6,4 %
- Oneens: 19,7 %
- Neutraal: 27,1%
- Eens: 36,0%
- Zeer eens: 10,3%
- Weet niet / geen mening: 0,5%

Vraag online enquete: “Wat kan er beter voor voetgangers?”

Top 5:

1. Veilige oversteekplaatsen
2. Minder hardrijdend verkeer
3. Verbeteren voetpaden, ook voor mindermobielen
4. Handhaving
5. Voorkomen van fietsen op voetpaden

Wat zijn mogelijke verbeteringen voor voetgangers?

Verkeersveiligheid is hier het voornaamste thema voor Overvechters. Er wordt hard gereden in Overvecht en dit zorgt voor een algemeen gevoel van verkeersonveiligheid bij de Overvechters. Om de verkeersveiligheid te vergroten en hiermee de stimulans voor vervoersalternatieven naast de auto te stimuleren komen de volgende antwoorden naar voren;

- *Meer zebrapaden.* Er zijn te weinig veilige oversteekplaatsen. Dit is vooral voor mensen die slecht ter been zijn een reden dat lopen als vervoersmiddel verhinderd kan worden.
- *Meer verkeersdrempels.* Verlagen van verkeersnelheid is een belangrijke verandering naar meer verkeersveiligheid een verkeersdrempels, ingericht met zebrapad, kan hier oplossing tot bieden volgens de antwoorden.
- *Maximale snelheid naar 30 km.* Het verlagen van de snelheid prioriteert andere vervoersmiddelen en leidt tot meer verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers.

Tweede punt zit in de esthetiek van de wijk. Hierbij komt naar voren dat het aantrekkelijker en toegankelijker maken van de wandelroutes een goede motivatie zou kunnen leveren om lopen. Overvechters zien dit gebeuren door;

- *Voetpaden te verbreden.* Dit vergroot ook de toegankelijkheid voor inwoners die slechter ter been zijn.
- *Aantrekkelijkere wandelroutes*. Veel looproutes lopen langs drukke wegen wat het lawaaierig maakt en onaantrekkelijk. Hierbij zou meer ruimte tussen weg en looproute en toevoeging van groen dit aangenamer kunnen maken.

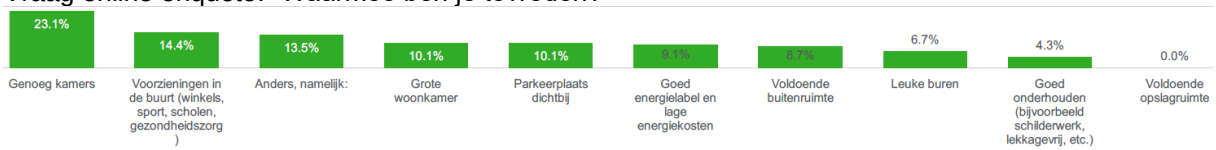
Wonen en voorzieningen

Woningen

Stelling online enquête: “Ben je tevreden met je woning?”

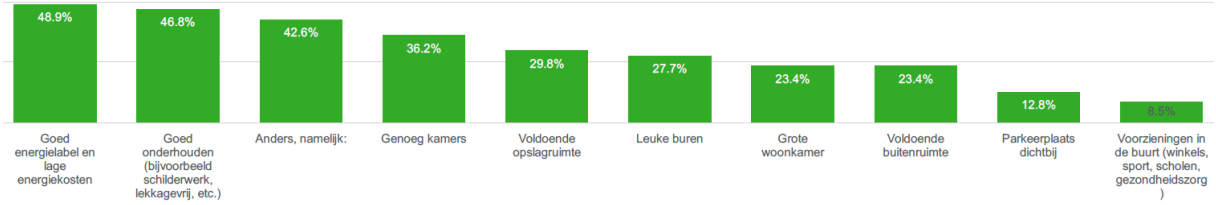
- Ja: 81,4%
- Nee: 18,6%

Vraag online enquête: “Waarmee ben je tevreden?”



*anders, namelijk: zeer divers ingevuld

Vraag online enquête: “Wat mis je in of om je woning?”



*anders, namelijk: Top 3: 1. Tuin, 2. Aantrekkelijk uitzicht, 3. Rustige, veilige omgeving

Vraag online enquête: “Heb je de wens om komende 15 jaar te verhuizen?”



*anders, namelijk: zeer divers ingevuld

Overvechters zijn over het algemeen trots op hun wijk. Toch is de verhuiswens door de helft van de respondenten aanwezig. De redenen om te verhuizen of waar verandering teweeg zou moeten worden gebracht zit in;

- *Doorstroming naar seniorenwoningen.* Kleiner wonen, doorstroming naar seniorenwoningen bevorderen
- *Het imago*. Het wijk imago met te hard verkeer en afval op straat zou moeten veranderen.
- *Overlast.* Inwoners ervaren overlast op het door de bovenstaande redenen wat leidt tot mogelijke verhuizing.
- *Focus op groen.* Daarbij is groen in Overvecht een aspect dat behouden moet worden en waar Overvechters trots op zijn.

Sommigen vinden dat er vooral betaalbare huur- en koopwoningen gebouwd moeten worden, maar ook koopwoningen in het midden- en hogere segment worden genoemd voor sociale diversiteit.

Soort woningen waar behoefte aan is:

- Seniorenwoningen
    - Klein en betaalbaar
    - wel met minimaal twee slaapkamers voor logés
    - gelijkvloers, zodat die in de wijk kunnen blijven wonen
    - Minder duur dan eengezinswoning (waar ze uit willen)
    - Speciale woonvormen met gemeenschappelijke ruimtes/voorzieningen

- Woningen voor gezinnen
- Studenten en starters woningen
- Goede, niet gehorige appartementen
- Woningen met tuinen
- Woningen voor jonge ouderen
- Gedeelde woongroepen (Kersentuin, De Meern)
- Wooncomplexen met gedeelde voorzieningen, zoals de experimentele flats
- Gecombineerde functies, zoals in de plint winkels/voorzieningen en daar boven woningen

Overige aandachtspunten:

- In grootschalige flats is het moeilijk om elkaar te ontmoeten
- Veel buurtinitiatieven en verbeteringen in wijkje rondom Hogerhorstdreef: autovrije straten waar kinderen kunnen spelen, ontmoeting tussen buren, gezamenlijke picknicktafels, samen geveltuintjes aanleggen
- Antoniuskwartier wordt gewaardeerd, alleen jammer dat de woningen zo duur zijn
- Mariakwartier wordt als voorbeeld van een prettige nieuwe buurt met voetgangersgebied en gevarieerde bouw aangedragen.

Voorzieningen

Vraag online enquête: “In Overvecht is behoefte aan meer culturele voorzieningen en evenementen. Twee bewoners praten hierover. Waar ben jij het mee eens?”

Bewoner 1: “Ik zou het liefst één grote culturele voorziening willen, zoals een theater of bioscoop, waar ook andere mensen uit de stad heen komen.”	43.4%
Bewoner 2: “Ik denk juist aan meerdere kleine broedplaatsen of ateliers verspreid over de wijk. Een plek waar lokale kunstenaars, artiesten en muzikanten kunnen werken en samenkomen.”	39.5%
Weet ik niet/geen mening	17.1%

“Ik zou het liefst een grote culturele voorziening willen, zoals een theater of bioscoop, waar ook andere mensen uit de stad heen komen.”

- Makkelijker voor oudere mensen
- Grote voorziening mist, kleine locaties zijn er al
- Allebei is ook een optie, meer levendigheid in de buurt
- Kan Overvecht positiever op de kaart zetten
- Vindbaarheid van kleine plekken te laag daarbij zorgen ze niet perse voor meer sociale cohesie

“Ik denk juist aan meerdere kleine broedplaatsen of ateliers verspreid over de wijk. Een plek waar lokale kunstenaars, artiesten en muzikanten kunnen werken en samenkomen

- Zorgt voor diversiteit in aanbod
- Mensen maken zelf cultuur, niet de grote bedrijven
- Kleinschaligheid past beter, toegankelijker en meer betrokkenheid
- Liever naar het centrum voor grote voorzieningen, klein is beter voor de gemeenschap

Weet niet/geen mening

- Stelling nummer 2 is al het geval en we zien dat al die ateliers en kunstenaars super weinig binding hebben en maken met en voor de buurtbewoners. Het zijn meer hobby plekken voor henzelf en niet iets waar de wijk aan wat heeft.
- Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Maak één grote culturele voorziening (mét parkeervoorzieningen) en verspreid over de wijk een enkele broedplaats. Let bij het laatste op een heel goede geluidsisolatie, zodat omwonenden er geen last van hebben
- Niet nodig, geen extra drukte creëren

Overige aandachtspunten bij voorzieningen

- Het wijkbureau mag voor sommigen een centralere rol
- Behoefte aan meer uitspanningen aan het water
- Er is behoefte aan meer culturele voorzieningen, bijvoorbeeld een theater, film- of muziekcentrum. Goede (fiets)parkeervoorzieningen zijn hierbij essentieel. Sommigen vinden Overvecht te klein voor een grote bioscoop, het centrum van Utrecht en Leidsche Rijn Centrum zijn dichtbij genoeg.
- Ruimtes moeten multifunctioneel gebruikt kunnen worden
- Mensen geven aan dat bouwspeeltuinen goed werken
- Bij de Kwakel werkt de combi van nieuwbouw en horeca erg goed
- Er zijn ideeën voor een plek met roeibootjes, op een locatie dat niet storend is qua zicht en geluid.
- Er zijn weinig plekken met uitdaging voor jongeren. Op een aantal plekken wordt veel overlast door hangjongeren ervaren, zoals bij de Gagelhof, winkelcentrum Theemsdreef, Klopvaart en Overkapel. Door ruimte te bieden aan jongeren, kan dit mogelijk worden voorkomen

Bouwlocaties

Vraag online enquête: “Er komen in Overvecht meer gebouwen bij voor bijvoorbeeld woningen, winkels, horeca en werkplekken. Hoe kunnen we dat het beste doen volgens jou?”

Verspreid over de wijk meerdere, lage gebouwen	50.0%
Een paar hoge gebouwen, bijvoorbeeld bij het station en Overvecht Centrum	33.7%
Weet ik niet/geen mening	6.2%

“Verspreid over de wijk meerdere, lage gebouwen”

- Laagbouw zorgt voor meer contact, ontmoeting, sociale cohesie en het gevoel van betrokkenheid/verantwoordelijkheid bij de buurt.
- Laagbouw heeft het voordeel dat mensen snel naar buiten kunnen en dat is positief voor de gezondheid.
- Een nadeel is dat laagbouw meer ruimte inneemt, wat ten koste gaat van ander ruimtegebruik
- Overvecht heeft al veel hoogbouw
- Wellicht dat tiny houses een leuke optie zijn, ook met oog op duurzaamheid
- Gelijkvloers, fijn voor ouderen mensen en bevorderd de doorstroming
- Vooral hergebruik, mooi maken wat er al is (upcyclen)
- Laagbouw is toegangelijk er zorgt voor meer sociale veiligheid (max 4 hoog)
- Laagbouw is sfeervoller, iets wat Overvecht mist
- Hoge gebouwen geven meer anonimiteit. Dat heet Overvecht niet nodig. Overvecht heeft meer openheid nodig
- In de wijk ontbreekt een mix tussen sociale huur, midden huur en vrije sector. Jongeren die een baan hebben gaan snel verhuizen.

“Een paar hoge gebouwen, bijvoorbeeld bij het station en Overvecht Centrum”

- Sommigen vinden dat er vooral hoogbouw moet plaatsvinden, bijvoorbeeld op de winkels van winkelcentrum Overvecht.
- Hoogbouw kan volgens sommigen als het zodanig is ontworpen dat er een 'hechte' buurt kan ontstaan, waar mensen elkaar ontmoeten en elkaar op dingen kunnen aanspreken.
- Ook is genoeg buitenruimte volgens sommigen een voorwaarde
- Sommigen willen rondom parken geen hoogbouw vanwege de sociale veiligheid (afval en gebrek aan ogen op straat en sociale cohesie)
- Hoogbouw rond de winkelcentra is wel een goede optie. Hierbij zou wel ondergrondse parkeergarages noodzakelijk zijn.
- Mix tussen hoog en laag kan prima, maar er moet een focus zijn op de look ervan

- Een paar hoge gebouwen, bijvoorbeeld bij het station en Overvecht Centrum, Appartementen maken op het industrieterrein Overvecht, kan ook hoog
- Minder tot geen groen verloren erg belangrijke drijfveer voor hoogbouw
- Belang dat er doordachte gemeenschappelijke ruimtes zijn
- Het past bij de wijk, maar huidige flats mogen aantrekkelijker
- Meer woningen voor starters/betaalbare woningen sneller bij hoogbouw
- Door de schaarste aan ruimte is hoogbouw onoverkomelijk
- Sommigen maken zich zorgen over (te) veel hoogbouw. Hoogbouw is vaak anoniem en buren ontmoeten elkaar niet.

Weet niet/geen mening

- Het is jammer dat je niet kunt kiezen: verspreid over de wijk en een combi lage en hoge gebouwen. Ik ben namelijk van mening dat je niet één gedeelte van de week op de schop moet gooien en daar meer toevoegen of anders inrichten
- Mix heeft een voorkeur, moet wel uitgekiend gesitueerd worden
- Er moet een mix komen van hoog en laagbouw, van sociaal en midden huur en vrije sector.

Vraag online enquête: “Twee bewoners hebben een discussie over waar we vooral moeten bouwen in Overvecht. Waar ben jij het mee eens?”

Bewoner 1: “Ik zou vooral bouwen in de bestaande buurten. Ik vind het belangrijk dat we zoveel mogelijk groene plekken in de wijk behouden.”	78.5%
Bewoner 2: “Van mij mag er ook best in het groen gebouwd worden, zodat bestaande buurten niet te druk worden.”	15.4%
Weet ik niet/geen mening	6.2%

“Ik zou vooral bouwen in de bestaande buurten. Ik vind het belangrijk dat we zoveel mogelijk groene plekken in de wijk behouden.”

- Velen vinden dat het bouwen van woningen, voorzieningen en werkplekken niet ten koste van het groen mag gaan.
- Sommigen vinden dat er best gebouwd mag worden op locaties waar minder parkeerplekken nodig zijn of op (te) grote parkeerterreinen.

“Van mij mag er ook best in het groen gebouwd worden, zodat bestaande buurten niet te druk worden.”

- Anderen vinden dat er best gebouwd mag worden op plekken waar het groen van lage kwaliteit is.
- Sommigen vinden dat het bouwen van woningen, voorzieningen en werkplekken niet ten koste mag gaan van parkeerplekken.

Aandachtspunten en ideeën bij bouwlocaties

- Bouwen nabij het station vinden mensen kansrijk door de goede verbindingen.
- Anderen vinden verdichten bij het station geen goed idee; er zou al weinig ruimte zijn en het station functioneert al goed.
- Mensen vinden dat vooral leegstaande gebouwen (beter) benut moeten worden
- Op plekken met kantoren kan volgens sommigen best hoogbouw komen.
- Ook wordt het idee ingebracht om kantoren om te bouwen naar woningen.
- Sommigen vinden dat nieuwbouw best op plekken mag door slechte woningen of gebouwen te slopen. Sommigen zeggen vooral de flats van 3-4 lagen hoog.
- Woningen boven winkelcentra en op flats verhogen, vooral voor studenten/werkers, ipv. nog minder groen.

- Sommigen vinden dat het goed is om in bebouwing verschillende functies te combineren, zoals wonen/cultuur/voorzieningen/werkplekken.

Werk en werkplekken

Vraag online enquête: “We willen dat er meer werkgelegenheid is in Overvecht. We willen dat er 3.000 banen in de wijk bijkomen, en daarmee ook meer plekken om te werken. Waar vind jij dat deze werkplekken moeten komen?”

Werkplekken moeten vooral bij elkaar zitten. Bijvoorbeeld op het bedrijventerrein of in de buurt van het Station Overvecht, dus aan de rand van de wijk.	40.6%
Werkplekken moeten verspreid worden over de hele wijk. Bijvoorbeeld in gebouwen met andere voorzieningen en woningen.	41.3%
Weet ik niet/geen mening	18.1%

Werkplekken moeten vooral bij elkaar zitten. Bijvoorbeeld op het bedrijventerrein of in de buurt van het Station Overvecht, dus aan de rand van de wijk

- Belangrijk dat goed bereikbaar is met ov, auto en fiets
- Scheiding is belangrijk
- Mix zorgt voor parkeeroverlast
- Aard van het werk is van belang, sommige werksoorten zijn niet fijn om in een woonomgeving te hebben
- Bij station kan ook werknemers van buitenaf aantrekken
- Jonge ondernemers regeling toepassen en ruimte voor creëren

Werk plekken moeten verspreid door worden over de hele wijk. Bijvoorbeeld in gebouwen met andere voorzieningen en woningen

- Spreiding van de drukte en zorgt voor meer veiligheid en leefbaarheid
- Meer ownership en verbinding met de wijk
- Vaak geen leuke werkplekken buiten de woongebieden
- Spreiden in clusters met goede bereikbaarheid (snelbussen oid)
- Minder reizen nodig

Weet niet/geen mening

- Verschilt bij branche/industrie dit bepaalt de mogelijkheid tot mixen

Er moet meer werkgelegenheid komen in Overvecht. Waar moet dit komen?

- Enerzijds buiten aan de rand van Overvecht en anderzijds verspreid door Overvecht. Het belang zit in de aard van de banen. Service functies en sociaal gefocuste banen kunnen beter binnen in en verspreid zitten om sociale cohesie te bevorderen. Waarbij productiefuncties beter aan de rand kunnen liggen.
- *Kortere reistijd.* Daarbij verkort het mixen van woon en werken de reistijd en zorgt voor meer reuring op de straten wat de sociale controle ten goede kan gaan.

Aandachtspunten en ideeën voor banen en werkplekken

- Mensen zien graag goede clusters en samenwerkingen tussen voorzieningen en bedrijven
- Sommigen vinden dat de begane grond van jaren ’60 flats gebruikt moeten worden als flexwerkplekken. Anderen vinden dat niet alle werkplekken op de begane grond hoeven, maar dat deze ook best gestapeld kunnen worden.
- Ook het flexibel ruimtegebruik van wonen en werken wordt genoemd.
- Sommigen geven de voorkeur aan het concentreren van werkplekken in verband met financiële haalbaarheid, exploitatie, bereikbaarheid en bevoorrading
- Anderen vinden juist een mix van wonen en werken in de wijk een goed idee vanwege de veiligheid en dynamiek in de wijk

- Sommigen vinden verdichting rond het station een goed idee, voor zowel wonen als werken.

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

Vraag online enquete: “Bedrijventerrein Nieuw Overvecht is een gebied met veel actieve bedrijven. Twee bewoners praten over de toekomst van bedrijventerrein Nieuw Overvecht. Waar ben jij het mee eens?”

Bewoner 1: “Het bedrijventerrein moet echt voor bedrijven blijven, met vooral meer en verschillende bedrijven en werkplekken.”	37.5%
Bewoner 2: “Het is juist goed als er ook andere functies komen op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld woningen en plekken om te ontmoeten en te ontspannen.	53.8%
Weet ik niet/geen mening	**8.8%**

“Het bedrijventerrein moet echt voor bedrijven blijven, met vooral meer en verschillende bedrijven en werkplekken”

- Hoe is dit aantrekkelijk om te wonen?
- Is het veilig en fijn om te wonen met garages naast je huis
- Wellicht uitgaansgelegenheden
- Overlast is een belangrijk argument om hier geen woonruimte te bouwen
- Wellicht culturele voorziening, bioscoop bijvoorbeeld

“het is juist goed als er ook andere functies komen op het bedrijventerrein, bijvoorbeeld woningen en plekken om te ontmoeten en te ontspannen”

- Indoorsport faciliteiten zou een goede optie zijn
- Door mening wordt ook savonds een veiligere plek
- Veel ruimte voor mogelijkheden. Groen toevoegen, de hoogte in, horeca
- Soorten bedrijven is ook hier van belang, bepaalt mogelijkheid van mixen
- Kan gemixed worden met broedplaatsen en alternatieve manier van leven en werken

Wat zou de toekomst van Nieuw Overvecht moeten zijn. Puur bedrijven of meer een mixed-use terrein?

- *Functie bedrijven.* Hierbij ligt het verschil in wat voor bedrijven er gevestigd zitten, maar als er mogelijkheid tot wonen is – zijn Overvechters voor het mixen en van woon en werk.
- *Overlast.* Het punt van aandacht bij dit vraagstuk is de mogelijke mate van overlast van bedrijven voor bewoners.
- *Meer veiligheid.* Een mix wel voor meer veiligheid in Nieuw Overvecht zorgen. Doordat er meer mensen in de avond zich zullen begeven.

Aandachtspunten en ideeën voor bedrijventerrein Nieuw Overvecht

- Mensen vinden Vandestreek brouwerij een goede toevoeging, deze zou ook een trekker voor de wijk kunnen zijn. Sommigen vinden dat er een te eenzijdig aanbod in de autobranche is.
- Nu wordt bedrijventerrein Nieuw Overvecht vaak een 'dode' en anonieme plek na openingstijden van bedrijven waardoor criminaliteit een plek krijgt. De vraag wordt gesteld of het terrein ’s nachts kan worden afgesloten.
- Bedrijventerrein Nieuw Overvecht mag veel meer onderdeel van de wijk zijn. Het moet een bestemming krijgen voor de wijk. Bijvoorbeeld met horeca en culturele voorzieningen.
- De Franciscusdreef moet een veilige verbinding krijgen naar het bedrijventerrein. Dit is nu een grote barrière.
- Sommigen vinden dat op bedrijventerrein Nieuw Overvecht de werkplekken geconcentreerd en/of gestapeld moeten worden zodat er ruimte vrijkomt voor wonen, horeca en voorzieningen zoals onderwijs. Dit moet een groter aaneengesloten gebied zijn en geen geïsoleerde woongebouwen.
- Sommigen vinden dat het bedrijventerrein een gemengd gebied moet worden met werkplekken, woningen, voorzieningen en gezelligheid. Het mixen van functies met verschillende actieve tijden zorgt voor meer sfeer, levendigheid en veiligheid.

- Sommigen vinden wonen een goed idee als het aantrekkelijk gemaakt wordt. Mogelijke locaties hiervoor zijn de Mississippi-, Florida- en Franciscusdreef.
- Anderen zien bedrijventerrein Nieuw Overvecht niet als een plek om te wonen.

6. Opbrengst fase 2

Mede op basis van wat Overvechters belangrijk vinden, zijn door het projectteam verschillende oplossingsrichtingen bedacht. Vervolgens zijn deze oplossingsrichtingen besproken met Overvechters in fase 2. Overvechters konden op verschillende manieren laten weten wat ze van de oplossingsrichtingen vonden en wat ze graag aangepast of aangevuld wilden hebben. In dit hoofdstuk staat een samenvatting van deze reacties, zowel vanuit de online enquête als vanuit gesprekken die we met betrokkenen hebben gevoerd.

Woningbouw

We willen in Overvecht minimaal 5.000 nieuwe woningen bouwen. Zodat er een woning is voor iedereen die in Overvecht wil (blijven) wonen. Waar komen deze woningen?

Algemene reacties thema woningbouw

7. Niet bouwen door hoofd groenstructuur. De groenstructuur wordt als essentieel ervaren en het zal de wijk niet te goede doen als het als bouwgrond gebruikt wordt.
8. Veel mensen willen bouwen van woningen prioriteit geven

- De hele wijk Overvecht kan een impuls gebruiken. Ruimte bieden voor initiatieven op alle plekken. Ook om verduurzaming te kunnen bekostigen. Laat die initiatieven mogelijk, zal wellicht kleinschaliger zijn, maar wel mogelijk maken.
- Openbare ruimte behouden om ruimte te waarborgen.
- Rekening houden met uitdagingen van sloop bij sociale huurwoningen.
- Buurtgerichte aanpak voor het plaatsen en verbeteren van woningen, rekening houdend met elke buurt.
- Betaalbaarheid van woningen handhaven.

<u>Mogelijke Bouwlocaties</u>

- *Overvecht Centrum.* Rondom het centrum van Overvecht wordt hoogbouw als optie gezien waar een concentratie van woon en werk mix als bevorderend wordt gezien.
- *Bedrijven terrein Nieuw Overvecht*. Momenteel niet aantrekkelijk en industrie heeft geen directe verbinding met de wijk. Mix van wonen en industrie zou bevorderend zijn voor de leefomgeving.
- *Station*. Het stationsgebied wordt als goede bouwlocatie gezien. De centrale ligging biedt opties tot woningbouwconcentratie. Maar een balans tussen woon en werktorens.
- *Kantoorgebouw Einsteindreef*. Deze locatie wordt ook als mogelijke hoogbouwlocatie gezien.

<u>Hoe moet er gebouwd worden?</u>

- *Mooie en gewaagde architectuur*. De look van nieuwbouw is een belangrijk aspect. Hiermee kan er veel gewonnen worden in de identiteit en sfeer van de wijk. Hierbij wordt bijvoorbeeld Le Midi, Rotterdam aangedragen. Wonderwoods is voorbeeld van groene inpassing. The Valley (zuidas). Zet in op karakter – centrum Amsterdam, Venetië.
- *Optoppen.* In de buurten wel optoppen of binnen het bouwvlak voor verbeteren buurt/kwaliteit woningen.
- *Hoogbouw.* Liever de hoogte dan de breedte ingaan, dan behoud je groen. De wijk kenmerkt zich door hoogbouw, daar kan je goed bij aansluiten. Hoogbouw kan ook meedoen met de groene wijk. Denk aan groene daken en groene balkons;
- *Kleinere bouwblokken.* Gebruikmaken van optoppen en sloop/nieuwbouw om kleinere blokken te creëren in plaats van lange lijnen.
- *Leegstand kleine winkelcentra.* Kleine winkelcentra zijn in theorie mooi maar staat veel leeg, kunnen hier meer woningen?
- *Woningen in de plint.* Liever voordeuren/wonen dan ‘levendige plint’ met voorzieningen die in de praktijk niet zo levendig is. Let daarbij wel op veiligheid.

- *Let op bestaande bouw.* Woningen die er staan mogen geen negatieve invloed van nieuwe woningen ondervinden
- *Coherentie en identiteit creëren.* Vanaf Carnegiedreef verschillende buurten en sferen ervaren + groene stukken
- *Juiste mix* – de vraag is er altijd. De kunst is om de samenstelling goed te hebben
- *Woonvormen en -ideeën:*
    - Dichte keukens zodat verwarmde huiskamerlucht niet wordt afgezogen

Voor wie moet gebouwd worden?

- *Kwetsbare groepen.* Senioren of minder vermogende moeten worden geprioriteerd in de woningbouw.
- *Doorstroming.* De doorstroming van gezins- naar seniorenwoningen is aandachtspunt en zou de woningbouw opgave kunnen verbeterd bij focus. Voor sommige doelgroepen lastig om door te stromen, omdat ze geen hypotheek kunnen krijgen
- *Mengen van doelgroepen.* Gemengd wonen met gedeelde ruimtes, ook in het kader van mantelzorg en tegengaan woningnood jongeren/studenten. Combi jong en oud samenwonen, ook voordelen ivm verkeer en sociale cohesie in de wijk wat ook eenzaamheid tegengaat: ruimte voor ontmoeting
- *Sociale woningbouw.* Veel sociale woningbouw in de wijk erbij maar hierbij een focus op kwaliteit.

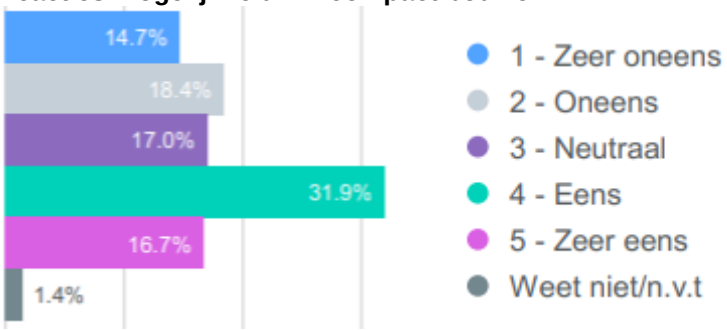
Mogelijkheid 1 - Compact bouwen





De woningen komen dichtbij elkaar, op centrale plekken. Bijvoorbeeld rondom het NS-station, bij Overvecht Centrum, langs de Carnegiedreef en bij het bedrijventerrein in Overvecht-Noord.

Reacties mogelijkheid 1 – compact bouwen



Voordelen;

- Concentratie op duidelijke locaties zoals Centrumgebied, station Overvecht en bedrijventerrein is optimaal, maar deze keuze verbindt zich direct met groene zones (Carnegiedreef, Gagelpark, Klopvaart) waar woningbouw waardevol groen aantast (nadeel).
- Ideaal is een mix van locaties. Echter, is het van cruciaal belang om de risico's van onveiligheid, wijkverdeling en esthetiek goed in acht te nemen.

- Vergroting van groene ruimtes en faciliteiten is essentieel.
- Concentratie op specifieke locaties versterkt de gemeenschap, bevordert nabijheid van centrale voorzieningen, minimaliseert de impact op de natuur en beperkt verstoring tijdens de bouwfase.
- Mogelijkheid voor levensloopbestendig wonen langs OV-as en huisvesting voor mobielere bewoners elders.
- Efficiëntie leidt tot minder overlast tijdens bouwprocessen.
- Duidelijke aanduiding van bouwzones is belangrijk.
- Behoud van groene gebieden moet worden gewaarborgd.
- Zichtbare verandering kan mogelijk gedragsverandering teweegbrengen.
- Het voordeel van compacte bouw is dat het de mogelijkheid biedt om snel betaalbare woningen toe te voegen

Nadelen;

- Teveel de hoogte in, moet met diversiteit gebouwd worden ‘
- Onaantrekkelijk om te wonen
- Zorgt voor overlast en criminaliteit
- Kan tot meer verschil en verdeeldheid in de wijk leiden. Bewust zijn van mogelijke gentrificatie langs bepaalde stroken die een scheiding tussen 'nieuw' Overvecht en het bestaande Overvecht kunnen veroorzaken
- Te dicht op elkaar
- Gevaar voor bestaande groen
- Infrastructuur kan tot problemen leiden

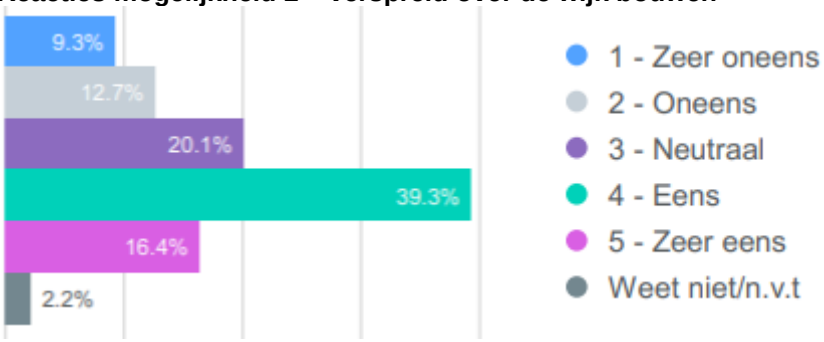
Mogelijkheid 2 - verspreid over de wijk bouwen





De nieuwe woningen komen in de verschillende buurten. Bijvoorbeeld door in buurten gebouwen te slopen en nieuwe woningen te bouwen, of door naast of bovenop de bestaande gebouwen te bouwen.

Reacties mogelijkheid 2 – verspreid over de wijk bouwen



Voordelen:

- Zorgt voor diversiteit door de wijk, wat leidt tot versmelting
- Optoppen goede optie, wel tijdrovend
- Verbetering verspreid over de hele wijk
- Sloop nieuwbouw kan het wijk imago veranderen

Nadelen;

- Moet op meerdere plekken gebouwd worden
- Bouw impact overal en langer proces
- Te koste van groen

Voorzieningen en werkplekken

We vinden het belangrijk dat er genoeg voorzieningen zijn in de wijk. Denk bijvoorbeeld aan winkels, horeca, scholen, werkplekken, gezondheidszorg en plekken om te sporten of voor cultuur. Waar komen deze plekken?

Algemene reacties thema voorzieningen

- Zorg voor diversiteit in winkelcentra
- Plint voorzieningen – dat werkt niet, krijg je niet altijd gevuld. Er is al genoeg leegstand. Geen maatschappelijke voorzieningen in de plint.
- Overvecht trekt de stad in, maar niet andersom. Welke functies kan je in Overvecht toevoegen, zodat het mensen uit de stad trekt. Brouwer Van de streek als goed voorbeeld. Hoe kun je dat soort partijen naar Overvecht trekken, in plinten.

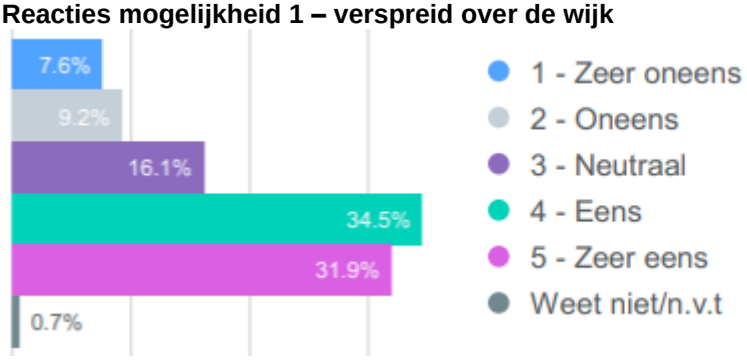
Mogelijkheid 1 – verspreid over de wijk





Kleinere voorzieningen op veel plekken in de wijk, en in de buurten. Denk aan voorzieningen zoals buurtwinkels, een koffiezaak, sportschool, huisarts of kinderdagverblijf. De grote winkels komen in Overvecht Centrum.

Reacties mogelijkheid 1 – verspreid over de wijk



Voordelen;

- Mensen kunnen zelfstandig naar de voorzieningen. Vooral voor ouderen is dichtbij belangrijk
- laagdrempelige verbinding met elkaar in de wijk. Kinderdagverblijf is praktisch gezien handig.
- Mooie mogelijkheden voor kleine ondernemers
- Sociale controle, levendiger, buurtgevoel

Nadelen;

- Levensvatbaarheid, belangrijk punt. Gevaar voor leegstand wat onveiligheid en sfeerafname met zich meebrengt
- Meer vervoer door heel Overvecht
- een buurtwinkels of zoals vroeger. Volstrekt achterhaald door de online ontwikkeling. Op huisarts, apotheek en kinderdagopvang na, hoeft niets in de wijk, maar concentreer je in een upgrade van het Shopping Center Overvecht.

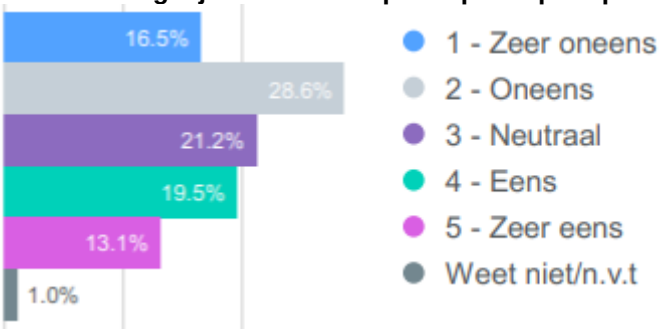
Mogelijkheid 2 – compact op een paar plekken





Alle voorzieningen komen vooral op plekken zoals Overvecht Centrum, bij het NS-station en op bedrijventerrein Nieuw Overvecht.

Reacties mogelijkheid 2 – compact op een paar plekken



Voordelen;

- alles bij elkaar
- makkelijk te vinden
- rust en groen behouden in de buurten zelf
- toezicht makkelijker
- Bedrijvigheid kan elkaar aantrekken
- Voor werken naar een andere plek gaan
- Centreren van voorzieningen voor een geconcentreerd en toegankelijk aanbod.

Nadelen;

- Minder binding met de wijk
- Avonds lege plekken
- Te druk
- Te lange reistijd

Groen

Overvecht is een van de groenste wijken van Utrecht, en dat willen we graag zo houden. Maar er zijn ook nieuwe woningen en voorzieningen nodig. Hoe zorgen we voor een goede balans met het groen?

Algemene reacties thema groen

Kwaliteit groen verbeteren:

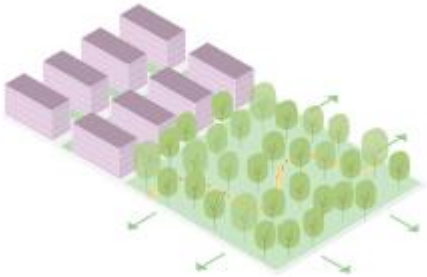
- *Klimaatredenen*:
  - *Hittestress* door de grote aanwezigheid van asfalt in de wijk een punt van aandacht. Hierbij zijn de gebieden rond de flats het meest urgent. Dit zou door de toevoeging van bomen en planten en de verandering van wegdek het verholpen kunnen worden.
  - Waterafvoer/berging: toevoeging van water in de wijk, bijvoorbeeld met waterpleinen of Wadi's. Meer water doorlatende verharding biedt voor beide klimaatpunten en een passende oplossing.
- *Esthetiek*
  Het groen dient ook een kwaliteitsimpuls in het uiterlijk te krijgen. Hierbij wordt Park de watertoren als voorbeeld genoemd. Het toevoegen van bomen, planten (meer kleurige beplanting). Dit zou tot meer eigenaarschap en betere bewaring van het groen onder inwoners kunnen leiden en de verloedering in de vorm van afval dumping tegen gaan.
- *Veiligheid*
  Veiligheid in het groen is een aandachtspunt. Volgens Visiedenkers zijn de parken te donker. Maar na expertise uitleg dat dit voor de dieren is, was er meer begrip voor. Hierbij zou een uitleg in de vorm van een bord meer begrip onder inwoners kunnen creëren.

Biodiversiteit behouden

Een deel van de Visiedenkers legt de nadruk op het behouden van de biodiversiteit i.p.v. extra voorzieningen. Andere betrokkenen vragen zich af of biodiversiteit wel relevant is voor Overvecht.

Overvecht is een Multi culti wijk. eten verbindt. Voedseltuinen geven aanleiding, gebeurt veel meer daaromheen. Denk aan plekken waar je dat goed kan faciliteren.

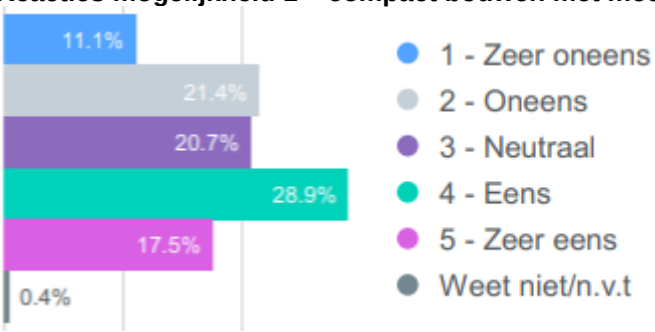
Mogelijkheid 1 - compact bouwen met meer ruimte voor groen





Nieuwe woningen komen dicht bij elkaar. Hierdoor is er meer ruimte voor groen rondom de woningen en tussen de buurten.

Reacties mogelijkheid 1 – compact bouwen met meer ruimte voor groen



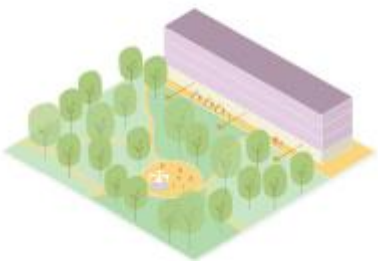
Voordelen;

- Biedt meer ruimte voor groen, wat Overvechters belangrijk vinden
- Gebouwen moeten wel mooi zijn
- Compact bouwen houdt ruimte over, en is interessant voor de aanwezigheid van voorzieningen in de omgeving.

Nadelen;

- Compact bouwen betekent waarschijnlijk hoog bouwen. Kleine kinderen uit hoogbouwwoningen kunnen nauwelijks zelfstandig buiten spelen. Dan is het groen er alleen om naar te kijken.
- De bebouwing te dicht op elkaar zonder groen. Geen verkoeling in hete zomers.

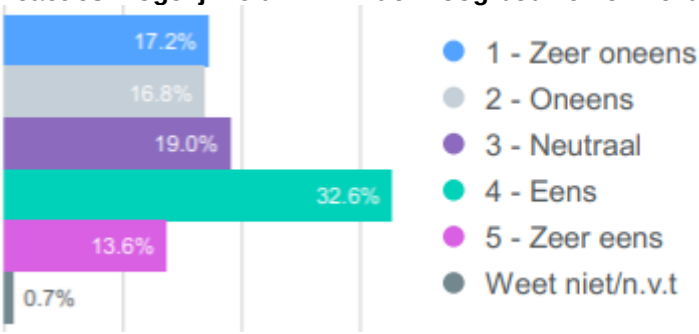
Mogelijkheid 2 - minder hoog bouwen en verbeteren groene omgeving





We bouwen minder hoog wat meer ruimte kost, waardoor er minder ruimte is voor groen. Nieuwe gebouwen sluiten aan op het bestaande groen dat we verbeteren. Bijvoorbeeld door de ruimte bij de ingang van gebouwen meer groen te maken. Of door ervoor te zorgen dat het groen beter gebruikt kan worden voor bijvoorbeeld spelen en ontmoeten.

Reacties mogelijkheid 2 – minder hoog bouwen en verbeteren groene omgeving



Voordelen;

- Er zal natuurlijk ook compact gebouwd moeten worden. Maar er is al heel veel hoogbouw. Lager bouwen geeft de bewoners makkelijker de kans om verbonden te zijn met de straat en alles wat daar gebeurd. Het geeft de sociale cohesie meer kans. Dat heeft dit stadsdeel nodig. Dus niet te veel hoogbouw. En denk ook aan groene daken of balkons .
- Minder hoogbouw betekent meer betrokkenheid van bewoners met de omgeving. De betrokkenheid met de buurt bevorderd de sociale cohesie. Er zal nog genoeg ruimte overblijven voor groen. Dit zorgt ook voor het stimuleren van innovatieve toepassingen van groen, zoals groene daken, of langs gebouwen zoals bij de jaarbeurs.
- Groen hoeft niet veel ruimte in beslag te nemen als het slim bedacht is. Groot oppervlakken gras is niet prettig in vergelijking met interessante landschappen met bomen en natuur padden waar je leuk plekken tegen komt van dichtbij. Net zoals bij de botanische tuinen.
- Het is mooi als bebouwing een groene uitstraling heeft. Dus groen tussen de woningen. Dat zorgt ook voor meer verkoeling.
- Groene gevels

Nadelen:

- Groen opofferen voor woningen geniet enkel de voorkeur als dit groen ook daadwerkelijk het leefgenot stimuleert. Dus bij voorkeur niet, tenzij er een goed plan aan ten grondslag ligt
- behoud van groen lijkt mij hier een illusie. Bomen kappen en grassprietjes of struikjes terugplaatsen, daar komt het m.i. op neer
- Laagbouw is geen oplossing voor de woningopgave. Zou bestaande laagbouw waar mogelijk juist verhogen

Meer nuancering;

- bomenkap kan soms nodig zijn, maar dan wel compenseren
- Inspirerende en uitdagende plekken om te spelen, bewegen en sporten voor verschillende leeftijdsgroepen. Skatepark, urbansports, atletiekveld etc. (sport Utrecht denkt graag mee)
- Van kijk groen naar gebruik groen

Park en natuur

Overvecht heeft 3 grote parken: Park de Watertoren, Park de Gagel en de Vechtzoom. En ook de natuur is dichtbij: de Vecht en het Noorderpark aan de rand van Overvecht. Hoe kunnen we deze parken en natuurgebieden beter maken?

Algemene reacties thema parken en natuur

- Groen verbinden; momenteel is het groen in Overvecht verspreid en kunnen voornamelijk kinderen niet veilig via groenwegen bewegen. Hierbij wordt het Groene lint (zoals in Leidsche Rijn) als voorbeeld aangehaald. Een geïntegreerde groen verbinding kan de wijk toegankelijker maken.
- Hoe bedien je een zo groot mogelijk doelgroep voor de parken
- Parken kan je aantrekkelijker maken
- Kennis van Staatsbosbeheer halen.

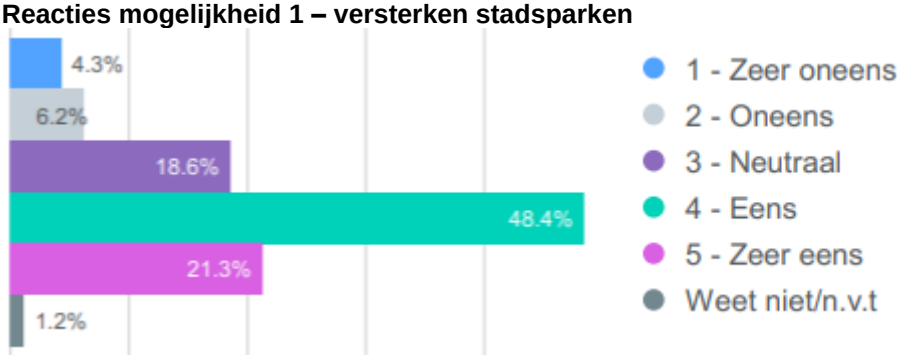
Mogelijkheid 1 - versterken stadsparken





Park de Gagel en Park de Watertoren zijn echte stadsparken die meer worden verbonden met de buurten eromheen. Bijvoorbeeld met meer groene routes naar de parken.

Reacties mogelijkheid 1 – versterken stadsparken



In het park de Gagel is de fietsroute momenteel aangelegd door het park heen. Visiedenkers zouden graag zien dat dit fietspad eromheen gaat en het groen alleen als bestemming wordt gezien. Deze verandering zou ook de onveiligheid in het groen in de avonden pogen te verhelpen. Waarbij het nu (voor de dieren) donker is in de avond en dit een onveilig gevoel kan veroorzaken bij fietsers/voetgangers.

Voordelen:

- Verlichting zodat je ook s'avonds met een veilig gevoel kan wandelen. Parken als verbinding tussen de diverse wijkdelen vind ik gaaf, mits men er veilig kan vertoeven.
- Ja, ik gebruik de groene routes graag voor een wandeling!
- Wordt veel gebruikgemaakt van de parken en dit moet gefaciliteerd blijven en worden.
- Stadsparken brengen groen én gezelligheid samen. Een park geeft meer verbondenheid en het is fijn dat mensen hierdoor in contact kunnen komen.

Nadelen:

- Op dit moment zijn alle wegen naar de parken toe, gevaarlijk. Als fietser wordt je van je sokken gereden en is de auto de koning op de weg. Stimuleer het voetgangers en fietsbeleid hier zodat

het aantrekkelijker wordt om naar deze parken toe te gaan. Op dit moment ga ik namelijk niet met mijn dochter omdat de wegen eromheen als racebanen gebruikt worden. We gaan elders met de auto heen (maximapark) omdat dit vele malen kindvriendelijker is opgezet.

- De parken worden te weinig benut en nodigen te weinig uit tot verblijven. Het verschil met bijvoorbeeld het Wilhelminapark is spectaculair.
- Dit trekt veel mensen van buiten de wijk, die vaak afval en onrust creëren in de wijk

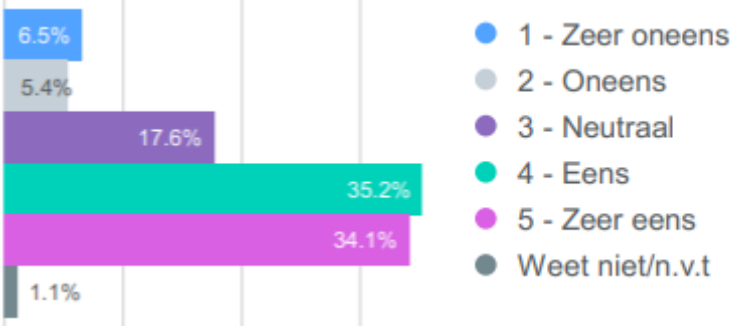
Mogelijkheid 2 - natuur verbinden met de wijk





We zorgen dat de natuur rondom Overvecht (zoals de Vecht en het Noorderpark) meer op elkaar en op de wijk aansluit. Bijvoorbeeld door het water en het meer natuurlijke groen door te trekken naar de wijk en met elkaar te verbinden.

Reacties mogelijkheid 2 – natuur verbinden met de wijk



- Noorderpark bij Overvecht betrekken. Het Noorderpark wordt als ‘goud’ bestempeld en dient voor veel Utrechters als belangrijke groenvoorziening. Hierbij is het faciliteren van een veilige oversteekplaats of verbinding in de vorm van tunnel oid een verbeterpunt.
- Slagen landschap- maak bepaalde delen natuurlijker. Sloten structuur terugbrengen. niet te snel maaien. Hoge middenbermen geeft veel kwaliteit. Bloemenmengsels. Ook goed voor biodiversiteit. Is laag hangend fruit. Voorbeeld Marnixlaan.

Voordelen:

- Door verbindingen maakt het prettig om doorheen te wandelen/ fietsen. Meer natuurlijk groen is ook goed voor de biodiversiteit.
- Moet wel eerst veiliger
- Kan als evenementengebied dienen

Nadelen:

- Houdt de natuur de natuur. Teveel mensen in de natuur leidt tot afbraak van die natuur: Vervuiling, verstoring dieren

- Er zijn al veel verbindingen, het wordt in het park en op de weg hierdoor alleen nog drukker. Als je wilt is alles al bereikbaar
- Goed idee maakt waarschijnlijk makkelijker om vanuit de wijk de natuur in te gaan

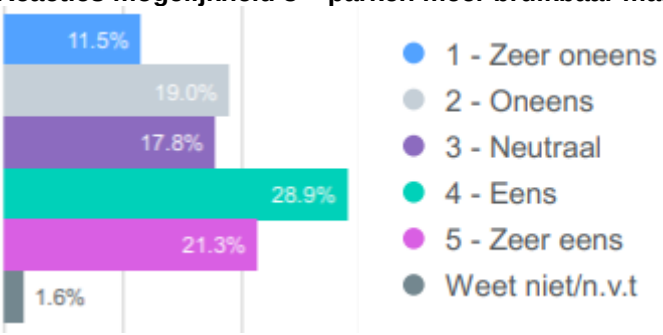
Mogelijkheid 3 - parken meer bruikbaar maken





We zorgen dat de parken vooral beter gebruikt kunnen worden. Door bijvoorbeeld voorzieningen in de parken toe te voegen, zoals plekken om te sporten, een kiosk of voedseltuinen.

Reacties mogelijkheid 3 – parken meer bruikbaar maken



Het groen in Overvecht zou extra functies kunnen krijgen volgens een groot deel van de respondenten.
Horeca in park de Gagel. Dit is een meermaals genoemde optie. De Gagel biedt hiervoor een goede gelegenheid
Sportvoorzieningen. Groen is ook voor sport en bewegen. Er zijn te weinig kwalitatief goede sport opties door de wijk heen. Daarbij zijn deze niet zelfstandig bereikbaar voor kinderen

Voordelen:

- Mooi als je hier de drempel kan verlagen om er heen te gaan. Dat je dan ook (nog) sneller verleid wordt om een rondje te gaan fietsen of lopen, of er te recreëren.
- Zowel park de Gagel en park de Watertoren hebben veel gras wat niet vaak wordt benut. Het lijkt me een uitstekend plan om deze ruimte beter te benutten door ze te voorzien van faciliteiten en meer biodiversiteit!

- Kennis van Staatsbosbeheer halen.
- Voedseltuin. Is prachtige functie om uit te breiden en eten verbindt
- meeste toegang toegevoegde waarde voor grote groep
- meest inclusief en past binnenstedelijk goed voor de sociale cohesie

Nadelen:

- Maar wel met de kanttekeningen dat we de natuur haar gang moeten kunnen laten gaan. Niet te veel willen bepalen maar wel extra voorzieningen toevoegen om gebruik te maken van de parken.
- Meer aandacht voor onderhoud en activiteiten is nodig. Het grift park is hier een mooi voorbeeld van. Dit park nodigt uit om naar toe te komen. De parken in Overvecht totaal niet. (Slecht onderhoud, niet gemaaid, hondenpoep)
- Zolang het geen mogelijkheid tot overlast biedt.
- Park verliest zijn rust eigenschap

Verkeer en bereikbaarheid voor iedereen

We willen dat Overvecht goed bereikbaar en veilig is. Zodat zoveel mogelijk mensen lopen, fietsen en gebruik maken van het openbaar vervoer om naar hun bestemming te gaan. Dit is goed voor de gezondheid, kost weinig ruimte, is verkeersveilig en is een duurzame manier van reizen. Om de stad en de wijk leefbaar te houden, zal er minder ruimte zijn voor de auto. Hoe kunnen we dit het beste doen?

Algemene reacties thema verkeer en bereikbaarheid voor iedereen

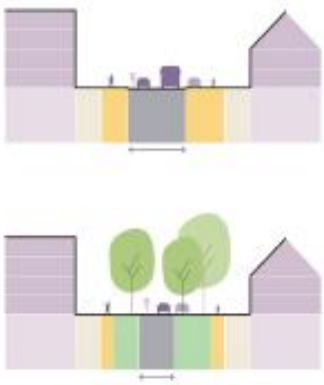
Kwetsbare groepen zoals ouderen en gehandicapten moeten aandacht krijgen in de omgevingsvisie. Dit zal de inclusiviteit en toegankelijkheid van de wijk ten goede komen. Hierbij zijn de aangeven punten:

- Alternatieven voor de auto zijn van belang voor ouderen
- Blindengeleidenstrook door Overvecht; inclusief Overvecht

Gedragsverandering. Het gebruik van de auto is in Overvecht een gewoonte en past hierdoor gevoelsmatig *bij* Overvecht. Als de inwoners in de omgevingsvisie kunnen worden gewezen op de nadelen van en vooral de toegang tot goede alternatieven worden geboden biedt dit kansen;

- Duidelijk maken wat auto kost
- Wijzen op kansen en alternatieven
- Deelauto's
- Het is een kwestie van lange adem maar erg belangrijk!

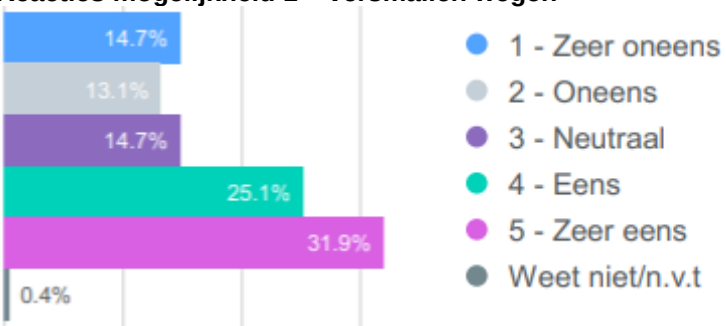
Mogelijkheid 1 - versmallen wegen





We maken de bestaande wegen smaller. Dit zorgt ervoor dat het verkeer langzamer gaat rijden. En zo is er meer ruimte voor groen, lopen en fietsen. Dat is goed voor je gezondheid en het klimaat.

Reacties mogelijkheid 1 – versmallen wegen



De infrastructuur van Overvecht is momenteel erg auto gericht en nodigt uit om hard te rijden. Dit verkleint de verkeersveiligheid en gebruik van de straat door andere vervoersmiddelen en om andere redenen.

- *Weg versmallen.* De weg naar smaller aanpassen en het invoegen van een ander wegdek kan dit gedrag ontmoedigen.
- *Visueel onaantrekkelijk.* De straten zijn nu visueel onaantrekkelijk. Met aanpassing naar meer groen en minder auto gebruik kan dit worden verbeterd en kan het straatgebruik veranderen.

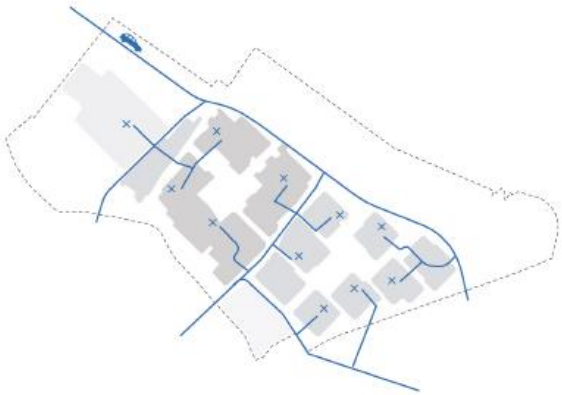
Voordelen:

- Te hard rijden is een groot probleem wat de verkeersveiligheid verslechterd
- Dit maakt het meer een woonwijk! De ruime asfaltwegen nodigen uit tot veel en hard rijdend autoverkeer en verhinderen dat kinderen op straat kunnen spelen
- Met uitzondering van de ring is het prettig als er minder hard gereden wordt en en meer ruimte komt voor wandelen en fietsen. Het stimuleert om wat vaker de fiets te pakken.
- Prima, een paar hoofdaders open houden. De rest inrichten voor auto te gast.
- Veel rust in de wijk
- Meer ruimte voor langzaam verkeer en groen

Nadelen:

- Als er woningen worden toegevoegd, komt er meer verkeer. Ook auto's! Het versmallen van wegen leidt niet tot minder auto's maar tot meer files en slechtere bereikbaarheid voor de alarmdiensten. In woonbuurten kunnen wegen misschien versmald, maar je blijft doorgaande wegen nodig hebben. Zeker nu het OV steeds minder wordt
- Niet overal versmallen, beperkt doorstroming. Kan leiden tot filevorming.
- Er zijn veel lange lijnen in Overvecht. Alleen het versmallen van wegen is daarom niet mogelijk niet genoeg

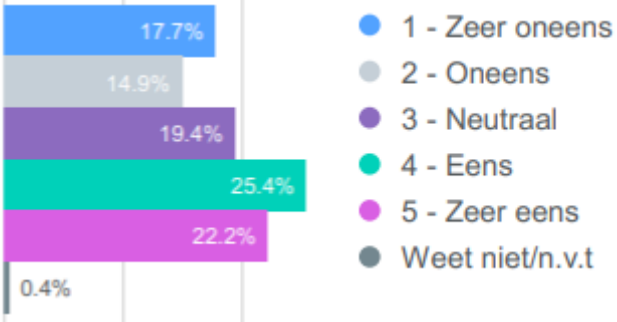
Mogelijkheid 2: minder doorgaand verkeer





Met de auto kun je maar op één manier naar de buurt gaan. Omdat er dan minder doorgaand verkeer is, komt er meer ruimte voor groen en voetgangers in de woonbuurten. En het is veiliger.

Reacties mogelijkheid 2 – minder doorgaand verkeer



- *Leefstraten.* Kleine straten kan je best leefstraten van maken of meer picknickbanken toevoegen
- *Verschil wijk verkeer en doorstroom.* Nu wordt de wijk vaak als doorstroom gebruikt omdat hardrijden mogelijk is. Hier zou dit veranderd moeten worden naar alleen bestemmingsverkeer door de snelheid te verlagen en het stratenprofiel te veranderen.

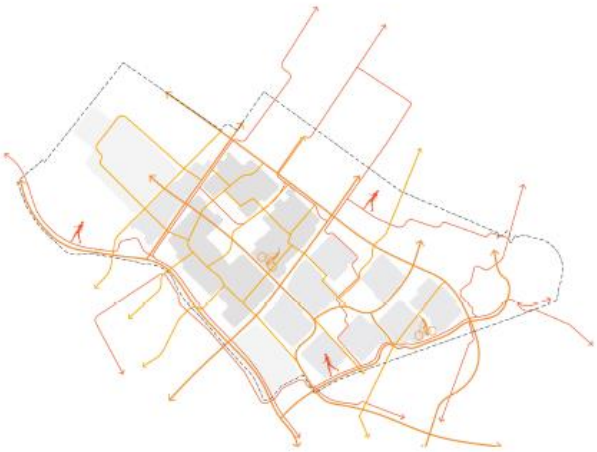
Voordelen:

- Vermindert hardrijden/racen
- Het doorgaande verkeer laten rijden via de N230
- Minder mogelijkheden voor de auto is automatisch groener/veiliger voor inwoners.
- gratis beveiligde fietsenstallingen

Nadelen:

- Mogelijkheid om de wijk te verlaten in de spits voor mensen die buiten de wijk werken en auto afhankelijk zijn
- Grote drukte en opstoppingen.
- Veel omrijden

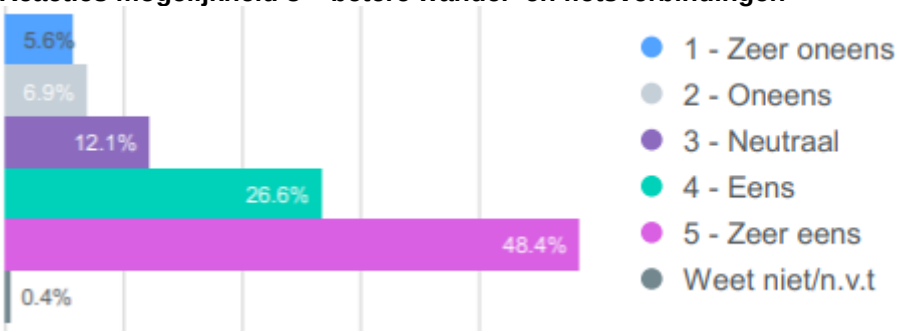
Mogelijkheid 3: betere wandel- en fietsverbindingen





Goede wandel- en fietsroutes binnen de wijk, en naar de rest van de stad. Er komen plaatsen om wegen veilig over te steken.

Reacties mogelijkheid 3 – betere wandel- en fietsverbindingen



Het gebruik van fiets biedt veel potentie in Overvecht, maar heeft daarvoor wel de nodige verandering nodig.

- *Fietspaden mogen breder.* De prioriteit moet bij de fietser komen te liggen. bijvoorbeeld brailledreef bij rwzi, marnedreef 2-richtingen
- *Vooral rondom scholen aantrekkelijk maken om te fietsen.* Vervoer voor kinderen moet veilig gemaakt worden en vooral rond de school geen tot weinig autoverkeer.
- *Doorfietsroutes.* Niet onderbroken door kruispunten. En anders de voorrang aan fietsers
- *Verschillende snelheden van fietsen.* moet worden meegenomen in het onderwerp van fietspaden. Het verschil tussen snelheid en wellicht latere regelgeving heeft meer ruimte nodig
- *Ondertunneling van fietspaden onder dreven door*

Voordelen:

- Veiliger
- Beter voor het milieu
- Ik zou graag zien dat de fiets en wandelroutes meer met groen worden gecombineerd en meer los worden getrokken van de autowegen. Zo worden ze ook aantrekkelijker.
- Combineer deze met een autocirculatiesysteem
- Oversteek wordt beter bij de smalle wegen

Nadelen:

- Vooral geen extra brug
- Veiligheidsgevoel van mensen kan veel beter

Parkeren

Overvecht is ruim opgezet, met veel ruimte voor de auto. Veel bewoners zijn gewend om een auto voor de deur te parkeren. Er zijn ook bewoners die liever meer groen zien, dan geparkeerde auto's in de straat.

Algemene reacties parkeren

De auto is voornaamst gebruikte vervoersmiddel in Overvecht en om dit te veranderen zijn een aantal belangrijke punten die in consideratie moeten worden genomen.

- *Betaald parkeren.* Als betaald parkeren wordt ingevoerd moet het OV netwerk en de fiets infrastructuur meegroeien.
- *Deel auto's.* Het gebruik van de auto zou gedeeld kunnen worden maar daar moet de infrastructuur wel passend voor zijn.

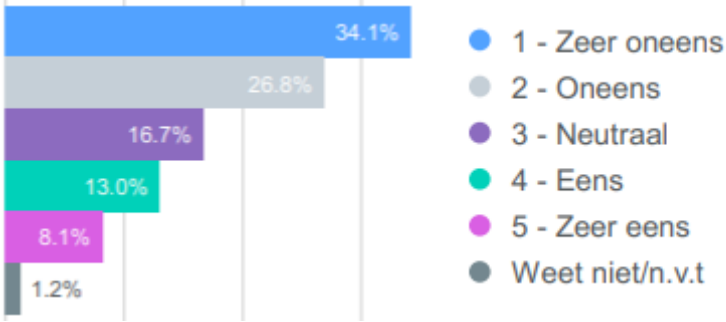
Mogelijkheid 1 - aan de rand van de buurt





We maken 'hubs' aan de rand van een buurt. Hubs zijn punten waar je gemakkelijk van het ene vervoermiddel kunt overstappen naar een ander vervoermiddel. Dit zijn bijvoorbeeld parkeergarages met auto's en deelvervoer, waar je dan met de fiets of de bus verder kunt reizen. Bewoners en bezoekers parkeren hun auto op een centrale plaats en dat is verder dan "een parkeerplek voor de deur". Hierdoor komt er in de buurt meer ruimte voor groen, om elkaar te ontmoeten en voor kinderen om te spelen.

Reacties mogelijkheid 1 – parkeren aan de rand van de buurt



Daarbij moeten de hubs wel betaalbaar zijn

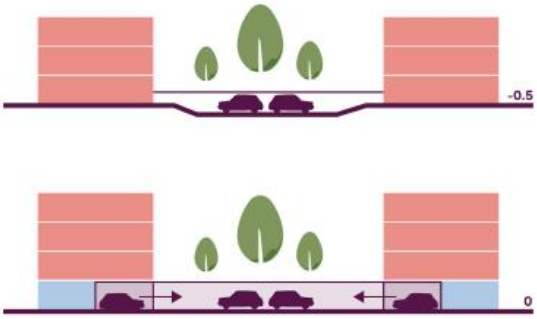
Voordelen:

- Waarom hubs aan de rand van de buurt en niet aan de rand van de wijk?
- Infrastructuur moet aansluiten hierop

Nadelen:

- Hubs zijn qua sociale veiligheid kwetsbaar, zeker in Overvecht.
- Lastig voor mensen die slecht ter been zijn
- Duur
- Liever voor de deur
- Verliest kwaliteit van auto
- Wie gaat investeren in zo'n hub?
- Gaat parkeren op afstand goed werken?

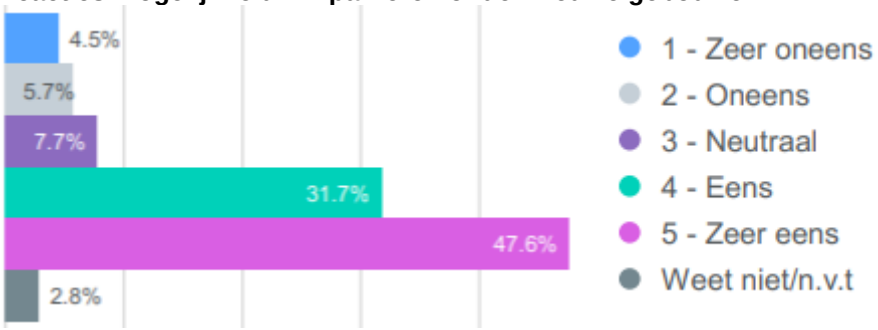
Mogelijkheid 2 - onder nieuwe gebouwen





Parkeerplekken komen zo veel mogelijk in de nieuwe gebouwen. Dan staan er weinig of geen auto's op straat geparkeerd. Daar is dan meer ruimte voor groen, om elkaar te ontmoeten en voor kinderen om te spelen.

Reacties mogelijkheid 2 – parkeren onder nieuwe gebouwen



Parkeren op straat is niet mooi en neemt veel ruimte in. Ondergronds parkeren zou voor nieuwbouw een goede optie zijn om het uit het zicht te halen.

Voordelen:

- Beste optie (50% meer dan eens)
- Meer ruimte voor groen en voorzieningen
- Veiliger
- Past in lijn met de doelen van de wijk
- parkeernorm kan omlaag als de OV en fiets verbinding verbetert

Nadelen:

- Duur, investeringen kunnen ook anders worden ingezet
- Veiligheid bewaren ook hier punt van aandacht

Openbaar vervoer

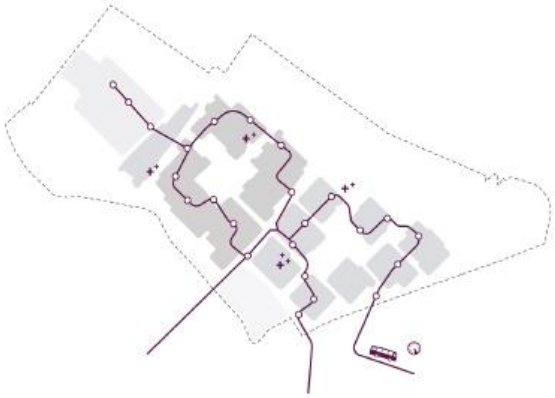
We willen het openbaar vervoer in de wijk verbeteren. Zodat de voorzieningen in de wijk en ook de omliggende wijken beter bereikbaar zijn. Wat heeft jouw voorkeur?

Algemene reacties thema openbaar vervoer

Het OV wordt erg belangrijk gevonden in Overvecht en zal alleen nog maar groeien in belang. Hierbij zijn twee hoofdpunten van belang.

- *Hoge frequentie ov.* De frequentie van het OV moet omhoog. Als dat auto wordt afgeschaald moet het OV opgeschaald worden.
- *Systeem van snelbussen en lokale bussen met veel stops*. Daarbij moet er een verschil in de routes komen en het vervoer naar het centrum via centrale wegen snel verlopen. Een voorbeeld hiervoor is de Donaudreef als centrale OV-as.
- Combineer transferia met goed openbaar vervoer.
- Vanuit grootstedelijk perspectief: deelmobiliteit wint aan populariteit, maar zijn voor laatste stukjes. Grotere afstand heb je goede verbinding nodig. Als je mag kiezen: tram het beste.
- Er is een station, is dat voldoende verbonden met de wijk?
- Je moet OV koppelen aan de gebouwde omgeving en parkeren. Er moet een goed alternatief zijn. Dan kan je de auto thuis laten.
- Oplossingen voor vraaggericht OV, die echt service bieden.

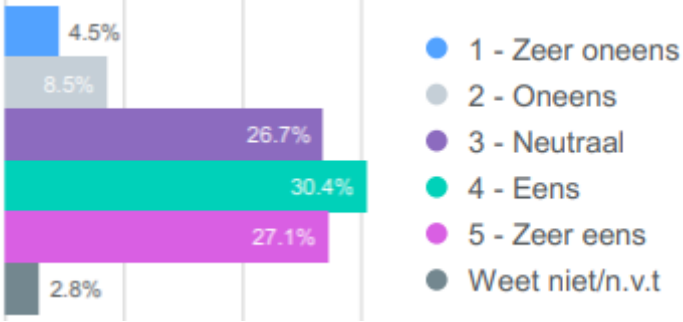
Mogelijkheid 1 - beter busnetwerk





Het huidige busnetwerk verbeteren. Bijvoorbeeld door meer routes en haltes toe te voegen, en/of door de bus vaker te laten rijden.

Reacties mogelijkheid 1 – beter busnetwerk



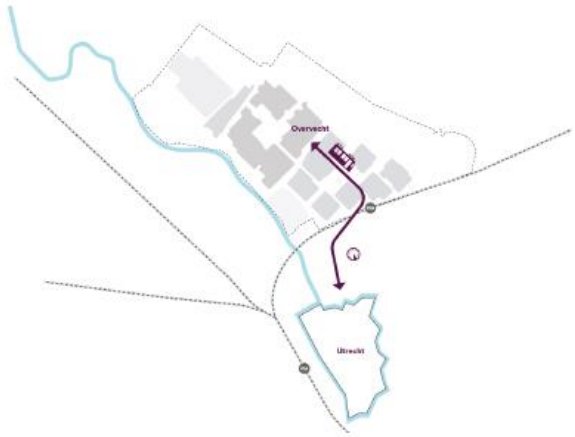
Voordelen:

- Goede OV bereikbaarheid is heel belangrijk, vooral voor ouderen
- Relatief goedkoop en flexibel in te zetten
- Dichtbij bevorderd gebruik
- Flexibeler en voordeliger dan tram

Nadelen:

- Let op betaalbaarheid
- lastig als dit in conflict komt met meer ruimte voor groen en slechts enkele invalswegen per wijkje
- Bus door de wijk is onveilig

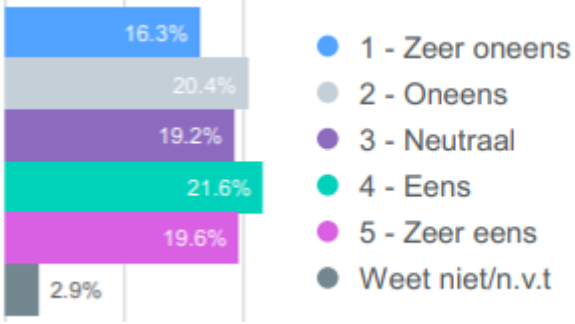
Mogelijkheid 2 - een snelle OV-verbinding





Er is één lijn in de wijk met een snelle verbinding naar station Overvecht en naar de rest van de stad, zoals bijvoorbeeld een tramverbinding.

Reacties mogelijkheid 2 – een snelle OV-verbinding



Voordelen:

- Een metro/lightrail lijn nodig door drukke gebieden maar vooral om snel in het centrum te komen.
- Sneller dan bus
- Verbindingslijnen met andere wijken worden gemist
- Met deze OV verbinding, doortrekken naar het bedrijventerrein, geef je legitimiteit aan toevoegen 5000 woningen
- Snelle verbinding zorgt voor aantrekkingskracht
- Meer mogelijkheden voor de vergroening in de buurten

Nadelen:

- Duur en inflexibel

- Te ver voor ouderen en mensen met een beperking.
- Vanaf de tramverbinding heb je dan nog apart vervoer nodig, een busnetwerk lijkt dan een betere optie.
- Het HOV profiel vergt een flinke ruimtelijke inpassing
- De tramverbinding mag niet ten koste gaan van groen in de wijk.
- Is er wel plek voor een tram remise? Dat is nog niet getekend, maar is wel een voorwaarde.

- nadeel; als je het doet moet je het goed doen. Direct richting Maarssen

7. Opbrengst fase 3

In fase 3 is een 50-70% versie van de omgevingsvisie aan betrokken Overvechters gepresenteerd. Overvechters konden op verschillende manieren laten weten wat ze van de plannen vonden en wat ze graag aangepast of aangevuld wilden hebben. In dit hoofdstuk staat een samenvatting van deze reacties, zowel vanuit de online enquête als vanuit gesprekken die we met betrokkenen hebben gevoerd.

Tijdens fase 3 zijn de volgende thema's aan bod gekomen:

1. Groen
2. Veilig en verbonden
3. Ruimte voor groei
4. Verschillend en voor iedereen

Daarnaast zijn de verschillende buurten van Overvecht aan bod gekomen:

1. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht
2. Sportzone Overvecht Noord
3. Vechtzoom-Noord en Klopvaartbuurt
4. Tigrisdreef en omgeving
5. Vechtzoom-Zuid
6. Zambesidreef en omgeving
7. Zamenhofdreef en omgeving
8. Einsteinkwartier
9. Neckardreef en omgeving
10. Taagdreef, Rubicondreef en omgeving
11. Donaudreef, Wolgadreef en omgeving
12. Stationsgebied
13. Park de Gagel
14. Park de Watertoren

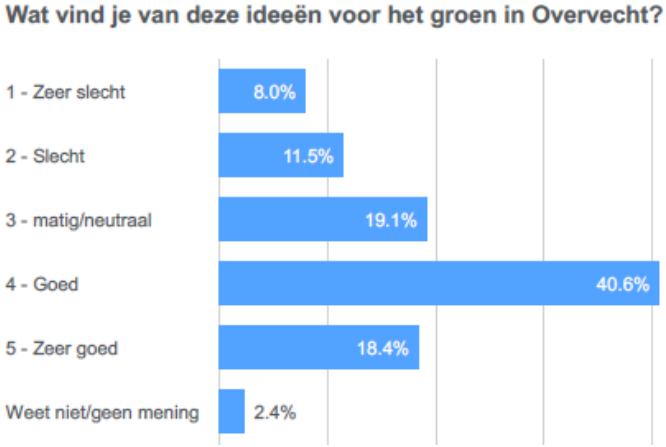
Groen

Dit staat in de 50-70% versie



“Overvechters vinden het groen in de wijk erg belangrijk. Dit moet behouden blijven en sommige plekken mogen nog wel wat groener. Het Overvecht van 2040 is groener dan nu. We willen aantrekkelijke parken om te spelen, te sporten en te ontmoeten. Op een beperkt aantal plekken, zoals bij de Carnegiedreef en de Einsteindreef, wil de gemeente bouwen in het groen. Maar op andere plekken komt er juist meer groen bij. Door straten te vergroenen en groene routes aan te leggen tussen parken. In het Noorderpark maken we ruimte voor natuur en recreatie en mogelijk voor sport, windmolen(s) en zonnepanelen. Als het kan willen we na 2040 bij de huidige rioolwaterzuivering woningen en nieuw (sport)park toevoegen.”

Reacties op thema ‘Groen’



Een meerderheid van de Overvechters vindt de ideeën voor groen over het algemeen een goed idee. De voordelen die worden genoemd zijn:

- Tegengaan van hittestress door het vele asfalt
- Groen is een belangrijk kenmerk van de wijk wat bijdraagt aan het woonplezier.
- Verbeterd uitzicht
- Tegengaan wateroverlast
- Schonere lucht
- Groen is gezond en prettig, zowel om in te sporten als voor mentale gezondheid
- Groene omgeving straalt rust en harmonie uit
- Mooie wandelroutes door het groen
- Goed voor de biodiversiteit
- Mensen zien dat het groen op sommige plekken verbeterd moet worden

Er worden ook aandachtspunten bij de ideeën voor groen genoemd. Dit zijn:

- Er is al genoeg groen
- Er komt vooral veel groen aan de rand van de wijk, terwijl het in met name de rode gebieden minder groen wordt. Dit voelt voor die bewoners oneerlijk: uitkijken op groen is anders dan groen op vijf minuten afstand, zeker als je zelf geen tuin hebt.
- Meer groen gaat ten koste van ruimte voor de auto en parkeerplaatsen. Een deel van de Overvechters vindt ruimte voor de auto belangrijker.
- Het geld dat wordt besteed aan vergroening kan beter aan iets anders besteed worden (‘zonde van het geld’). Prioriteit moet liggen bij het verminderen van de problemen in de wijk.
- Sommigen vinden dat de ruimte voor groen beter voor woningen gebruikt kan worden.
- Sociale veiligheid in het groen blijft een aandachtspunt, zoals verlichte fietspaden door/naast het groen, overlast van personen, anonimiteit door te grote groenstroken
- Niet iedereen is ervan overtuigd dat je én minimaal 5000 woningen kan bouwen, én extra groen kunt maken.
- Sommigen willen zonnepanelen alleen op daken en niet in het groen
- Mensen benoemen dat ook dieren iets aan het groen moeten hebben. Zowel wilde dieren als huisdieren, bijvoorbeeld met meer/grotere hondenuitlaatplekken.
- Sommigen noemen als idee om ook gebouwen groener te maken
- Overleg met de bewoners welk groen zij willen
- Onderhoud van het groen moet sterk verbeterd worden
- Bewoners stimuleren om voor en achtertuinen te vergroenen en stenen weg te halen
- geen bomen kappen
- er moet meer aantrekkelijk groen komen om elkaar te ontmoeten en te recreëren
- Meer diversiteit in het groen; niet alleen maar grasvelden maar ook inheemse planten en bomen
- Meer sportplekken zoals tennis en een tweede zwembad
- Meer eetbaar groen, zoals plek voor moestuinen, maar ook openbaar, zoals fruit- en notenbomen
- Er wordt niet goed uitgelegd wat ten koste gaat van meer groen

Veilig en verbonden

Prettige en veilige straten

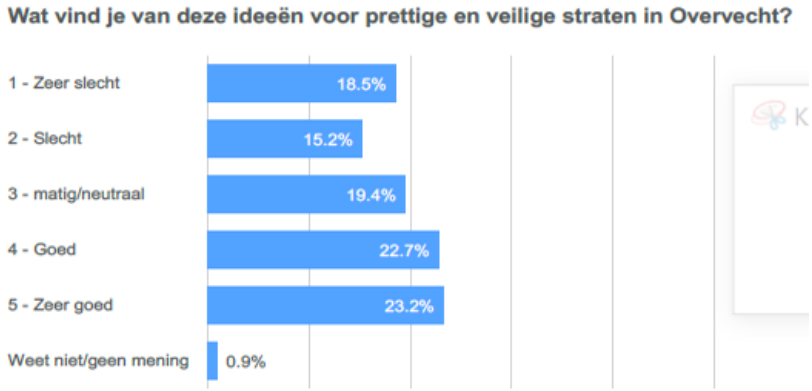
Dit staat er in de 50-70% versie





“Veel Overvechters vinden het nu fijn dat hun huis of werk zo goed te bereiken is met de auto en parkeren graag voor de deur. Maar veel Overvechters vinden ook dat de wijk verkeersveiliger moet worden. De brede dreven nodigen uit om hard te rijden, en zijn vaak moeilijk over te steken. In het Overvecht van 2040 zijn veel buurtstraten smaller en is er meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten. Er rijdt geen doorgaand verkeer meer door de buurten. Er rijden alleen auto’s die een bestemming in de buurt hebben. Ook zijn er veel minder parkeerplekken op straat. Auto’s parkeren aan de rand van de buurt, bijvoorbeeld in een parkeergarage.”

Reacties op ‘Prettige en veilige straten’



Betrokken Overvechters reageren verdeeld op het voorstel voor prettige en veilige straten. Voorstanders van de ideeën noemen vooral de volgende punten:

- Goed om auto’s te weren die geen bestemming in de buurt hebben, zodat er minder verkeer door de buurten rijdt. Dit heeft een positieve impact op de veiligheid op straat. Dit is fijn voor bijvoorbeeld gezinnen, kinderen en ouderen.
- Ook versmallen van wegen en snelheidsverlagende maatregelen zijn goed; er wordt op heel veel plekken veel te hard gereden. Hierdoor wordt het veiliger, en is er ook minder herrie en uitstoot in de buurten.
- Minder parkeerplekken wordt door sommigen gewaardeerd. Veel geparkeerde auto’s bij elkaar kan onveilig voelen doordat het onoverzichtelijk is. Bovendien noemen sommigen dat geparkeerde auto’s een lelijk en onvriendelijk straatbeeld geven. Een deel van de Overvechters vindt 5 minuten naar de auto lopen acceptabel.
- Op deze wijze worden buurten meer gebruikt voor spelen en buiten zitten. Men verwacht dat er een ‘betere vibe’ in de buurten komt.
- Bovendien worden de buurten op deze manier meer toekomstbestendig

Er worden ook nadelen, aandachtspunten en ideeën bij prettige en veilige straten benoemd.

Minder ruimte voor de auto

- Een deel van de Overvechters hecht veel waarde aan het bezit van een auto of heeft de auto nodig voor bijvoorbeeld werk.
- Betrouwbaar openbaar vervoer dat 24 uur per dag rijdt wordt als voorwaarde gezien voor de ideeën om het autoverkeer te verminderen. Sommigen vinden te voet, per fiets of met openbaar vervoer nooit een volwaardige vervanging voor de auto.
- Brede dreven geven een gevoel van ruimte en rust. Met smallere straten met enkele rijbaan verlies je dat gevoel van ruimte en rust.

Reguleren doorgaand autoverkeer

- De reistijd per auto wordt gemiddeld langer, dit geldt ook voor bijvoorbeeld mantelzorgers en hulpverleners

- Men verwacht dat de doorstroming voor auto's op sommige wegen, die nu soms ook al niet goed is, nog slechter wordt. Dit zorgt voor meer luchtvervuiling op die plekken en daarmee voor minder prettige plekken om te wonen. Files zorgen ook voor frustratie en agressiviteit. Daarnaast maakt men zich zorgen over verminderde bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten en het gebrek aan alternatieve routes, bijvoorbeeld wanneer er een verkeersincident ontstaat.
- Buurten worden meer geïsoleerd voor autoverkeer.

Parkeren

- Mensen maken zich zorgen als hun auto niet dichtbij staat geparkeerd. Bijvoorbeeld om in noodsituaties snel weg te kunnen. Op sommige plekken zijn er nu al te weinig parkeerplekken. Sommigen verwachten dat meer mensen thuis blijven en daardoor sneller vereenzamen.
- Men wil graag de mogelijkheid hebben om met de auto dichtbij huis te komen, bijvoorbeeld om zware boodschappen uit te laden of te verhuizen. Maar vooral ook voor mensen die slecht ter been zijn of een beperking hebben, of mensen met jonge kinderen.
- Volgens sommigen wordt Overvecht minder aantrekkelijk om te komen wonen als er minder parkeerplekken zijn en de snelle bereikbaarheid voor auto's minder wordt. Hierdoor verwachten sommigen dat de samenstelling van de wijk minder zal veranderen.
- Langer rondrijden opzoek naar een parkeerplek is slechter voor het milieu
- Men verwacht dat er (nog) meer op stoepen geparkeerd wordt als parkeerplekken op straat verdwijnen.
- Men maakt zich zorgen over het parkeren in parkeergarages. Deze worden door sommigen als onaantrekkelijk, onoverzichtelijk en onveilig ervaren, met een grotere kans op inbraken. Deze moeten daarom in ieder geval goed beveiligd worden. Ook vinden mensen het geen fijn idee om 's nachts over straat te moeten om thuis te komen.
- Sommigen vinden dat parkeergarages vooral onder nieuwbouw moet komen. Anderen wijzen hierbij op risico's van brandgevaar en brandveiligheid.
- Sommigen zien graag een onderscheid voor parkeren voor bezoekers en (nieuwe) bewoners. Bijvoorbeeld dat bezoekers op afstand moeten parkeren, vergunning parkeren voor de deur of parkeergarages alleen voor nieuwbouw.

Betaalbaarheid en financiën

- Men maakt zich zorgen over de betaalbaarheid van deze ideeën, als er betaald moet worden voor een parkeerplek en mensen meer aangewezen worden op (duur) openbaar vervoer. Zeker in een wijk als Overvecht met relatief veel minder draagkrachtige mensen.
- Sommigen vragen zich af of het geld dat moet worden besteed aan dure parkeergarages niet beter aan iets anders besteed kan worden.

Bereikbaarheid

- Men maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van bepaalde plekken, bijvoorbeeld bij de moskee rondom een drukbezochte bijeenkomst, gezondheidscentra en scholen.

Verkeersveiligheid

- Men maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid bij smallere straten, bijvoorbeeld als er vrachtwagens of bussen doorheen rijden. Met name voor fietsers, deze gaan hierdoor vaker op de stoep rijden.
- Er moet ook meer aandacht zijn voor het veranderen van asociaal rijgedrag
- Er moeten ook andere maatregelen komen om hardrijden tegen te gaan, zoals drempels, rotondes, plantenbakken, etc.
- Straatstenen zijn tijdens regen en sneeuw gladder dan asfalt
- Sommigen noemen meer handhaving als prioriteit

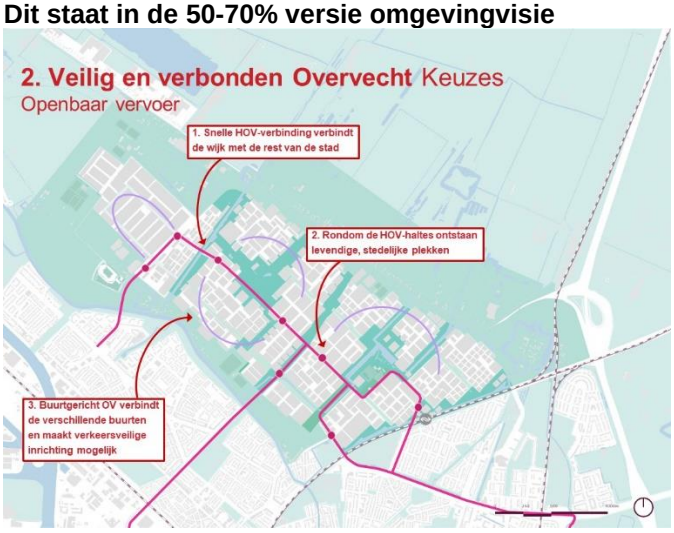
- Stoplichten voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer moeten langer op groen en er moeten meer zebrapaden komen
- Sommigen vinden dat er meer gehandhaafd moet worden
- Straten moeten meer verlicht worden

Planning en onderbouwing

- Hoe gaat er bepaald worden waar wel voor de deur geparkeerd mag worden en waar niet?
- Hoe druk worden de doorgaande wegen in en rondom Overvecht met deze plannen voor auto's?

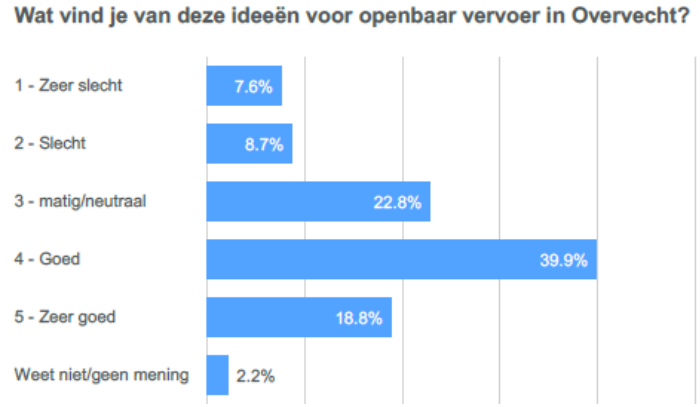
Openbaar vervoer

Dit staat in de 50-70% versie omgevingvisie



"In 2040 wonen en werken meer mensen in Overvecht. Daarom verbeteren we het openbaar vervoer in de wijk. Een betrouwbare, snelle, vaak rijdende openbaar vervoer buslijn verbindt Overvecht snel met andere delen van de stad. Door de buurten rijdt kleiner openbaar vervoer naar bestemmingen in de wijk, zoals het winkelcentrum en station Overvecht."

Reacties op 'Openbaar vervoer'



Een meerderheid van de Overvechters die hun mening heeft gegeven vindt de ideeën voor het openbaar vervoer goed tot zeer goed. Een kleine groep (16,3%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee.
Voordelen van de ideeën die worden genoemd zijn:

- HOV lijn die Overvecht verbindt met de rest van de stad is cruciaal voor verstedelijking en de verhoogde hoeveelheid mensen. Een snelle verbinding met je stadsgenoten is een motiverende factor voor een hechte stadsgemeenschap

- Door een snellere openbaar vervoer verbinding hoef je minder vaak de auto te nemen. Dit is beter voor het milieu.
- Sommigen verwachten door de bundeling van één snelle OV route komt meer duidelijkheid en voorspelbaarheid van het openbaar vervoer
- Je komt gemakkelijk in een ander gedeelte van Overvecht als je zelf geen vervoer hebt.
- Fijn om sneller met openbaar vervoer op Utrecht Centraal en andere plekken in Utrecht te kunnen komen
- Goed openbaar vervoer is belangrijk voor Overvecht, onder andere omdat er veel mensen wonen die daarvan afhankelijk van zijn, zoals ouderen
- Een snelle openbaar vervoer verbinding maakt het aantrekkelijk voor mensen om in Overvecht te komen wonen
- Sommigen verwachten dat de veiligheid in Overvecht toeneemt omdat de levendigheid, ook in de avond toeneemt door beter openbaar vervoer

Er worden ook nadelen, aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer in Overvecht benoemd.

- Veel mensen vinden openbaar vervoer duur, en verwachten dat zij duurder uit zijn dan met de auto. Gereduceerde tarieven voor bepaalde groepen kan daarbij helpen.
- De snelle openbaar vervoerlijn komt vooral door en langs het groen. Dit is zonde van deze groene verbindingen.
- Mensen maken zich zorgen over een (snelle) buslijn door smalle buurtstraten. Dit wordt onveilig voor onder andere kinderen gevonden.
- Veel mensen vinden het huidige openbaar vervoersysteem in Overvecht prima en zien geen aanleiding om dit te veranderen.
- Openbaar vervoer is nu vaak niet betrouwbaar; bussen die zomers niet rijden, bussen die zeer regelmatig vervallen. Onder andere door personeelstekort. Mensen maken zich zorgen dat dit met deze ideeën niet verandert.
- Mensen maken zich zorgen dat bewoners die verder van de snelle OV lijn wonen een langere reistijd krijgen. Met name voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn is dit een probleem. Sommigen zijn bang dat mensen hierdoor meer geïsoleerd en eenzaam raken.
- Mensen maken zich zorgen over een toename aan overstappen om op andere plekken in de stad te komen. Met name voor mensen slecht ter been of bijvoorbeeld met kinderwagens is dit een zorg.
- Openbaar vervoer is geen volledig alternatief voor de auto. Het rijdt niet 24 uur per dag en is vaak verder lopen. Ook moet je soms wachten op de bus terwijl je met de auto (bijna) meteen kunt vertrekken
- Men maakt zich zorgen dat de HOV-lijn een extra belemmering/grens door de wijk vormt, zoals bijvoorbeeld de tramlijn naar Nieuwegein
- Het afsluiten van bepaalde routes voor auto’s en vervangen door OV gaat sommige mensen irriteren, frustreren en agressie veroorzaken
- Deze ideeën voor openbaar vervoer gaan ten koste van ruimte voor de auto. Een deel van de Overvechters vindt ruimte voor de auto belangrijker.
- Sommigen vragen zich af of het systeem van een snelle OV lijn met buurtbussen gaat werken. Op andere plekken in Nederland zijn voorbeelden dat het niet werkt.
- Sommigen vragen zich af of het buurgerichte openbaar vervoer voldoende is
- Sommigen hebben liever een tram dan een bus. Maar ook: Een tram is niet gewenst gelet op de herrie, ongelukken, onbetrouwbaarheid en kosten
- Mensen maken zich zorgen over de haalbaarheid van het voorgestelde openbaar vervoersysteem. Wat als plannen maar gedeeltelijk worden uitgevoerd en na een paar jaar sterk worden uitgekleed?

- Sommigen maken zich zorgen dat een vrije busbaan over de Carnegiedreef misbruikt wordt voor hardrijders
- Sommigen vragen zich af of het geld dat moet worden besteed aan een nieuw openbaar vervoersysteem niet beter aan iets anders besteed kan worden.
- Sommigen vinden dat de prioriteit moet liggen bij het optimaliseren van het huidige openbaar vervoer in Overvecht
- Investeer in deelmobiliteit en overstapplekken voor diensten als Tier, Cargaroo en Uber. Organiseer informatiebijeenkomsten om deelmobiliteit te stimuleren.
- Station Overvecht moet uitgebreid worden
- Zorg dat je met openbaar vervoer ook makkelijk naar andere plekken in de stad komt
- Zorg dat er ook 's nachts openbaar vervoer rijdt.
-

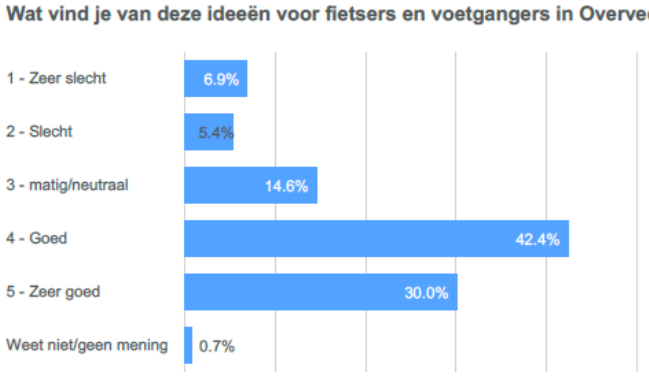
Langzaam verkeer (voetganger en fietser)

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



"We willen ook de fiets- en looproutes in de wijk verbeteren. Er worden nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen tussen buurten gemaakt, zodat je beter door de wijk kunt fietsen en lopen. Ook willen we nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen over de Noordelijke Randweg (NRU), de Vecht en het spoor, zodat je sneller en makkelijker naar andere plekken in en buiten de stad kunt lopen en fietsen."

Reacties op ‘Langzaam verkeer (fietser en voetganger)’



Een grote meerderheid van de Overvechters die hun mening heeft gegeven vindt de ideeën voor fietsers en voetgangers goed tot zeer goed. De redenen hierbij zijn:

- Door het voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker te maken (betere en kortere routes) gaan mensen meer lopen en fietsen. Dit is beter voor mens want het stimuleert beweging en een betere gezondheid. En het is beter voor de wereld omdat er minder uitstoot is.
- Fietsen is vervoersmiddel van steden in 10 jaar, een gedegen en veilig netwerk met prio boven autos is daarom een must
- De ideeën zijn goed voor de verkeersveiligheid van fietsers
- Kortere routes zorgen ervoor dat je makkelijker de auto laat staan

Er worden ook nadelen, aandachtspunten en ideeën voor voetgangers en fietsers benoemd.

- Sommigen willen geen extra brug(gen) over de Vecht. Redenen hiervoor zijn: geen toegevoegde waarde omdat er al voldoende bruggen zijn (weinig tijdwinst te behalen), zorgen om sociale veiligheid (o.a. bang voor hangjongeren), brug doet afbreuk aan verbindingsroute over Vechtdijk vanwege kruising, geen goede balans tussen kosten en baten, angst voor hogere verkeersonveiligheid, angst voor hogere criminaliteit, gaat ten koste van groen, meer luchtvervuiling nabij brug/route vanwege uitstoot brommers, ecologische aantasting door verlichting, belemmering voor watersporters en schepen (plezier, veiligheid), belemmering zichtlijn over de Vecht, verstoort het natuurlijke karakter van de Vecht, Natuurgebied Zuilen wordt te druk, geen/weinig draagvlak van omwonenden.
- Meer kruisingen maakt het verkeer gevaarlijker
- Hoger belasting voor groen en recreatie en woon-werk verkeer is nu al uitdagend
- Door de aanleg van extra fiets- en voetgangersverbindingen komen deze ook (deels) langs woningen te liggen. Omwonenden maken zich hierbij zorgen over de overlast die hiermee gepaard kan gaan.
- Sommigen hebben liever meer groen dan extra fiets- en voetpaden. Fiets en voetpaden breken het groen.
- De extra ruimte voor fietsers en voetgangers gaat ten koste van ruimte voor de auto. Een deel van de Overvechters vindt ruimte voor de auto belangrijker.
- Rotondes voor fietsers in twee richtingen maken maakt het onoverzichtelijk voor auto’s
- Het onderhoud van fiets- en voetpaden kan beter
- Graag aandacht voor snelle elektrische fietsen en fatbikes
- Maak liever de wegen smaller met aparte gescheiden fietspaden ernaast
- Meer en snellere voorrangssituaties voor fietsers en voetgangers. Sommigen verkiezen hierbij stoplichten boven zebrapaden.
- Betere (diervriendelijke) verlichting langs en door het groen, zodat fiets- en voetpaden ook ’s avonds veiliger zijn
- Sommigen willen alleen een fietsroute over de nu bedachte centrale HOV-route omdat dit nog veiliger is.

Verschillend en voor iedereen

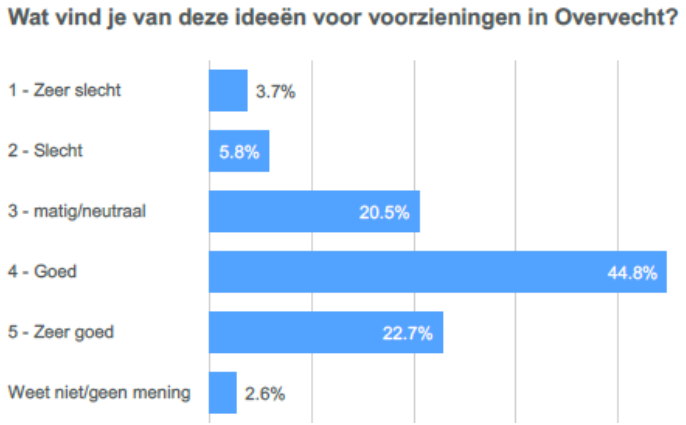
Voorzieningen

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



“Veel Overvechters vinden het fijn dat voorzieningen zoals scholen, speelplekken en buurtwinkels op loopafstand zijn en willen dit graag zo houden.
In 2040 zijn lokale voorzieningen nog steeds dichtbij. Bestaande (winkel)centra worden versterkt. In de buurten komt ruimte voor werk en creativiteit. Er komen meer speelplekken en bestaande speelplekken worden verbeterd. In de parken en bij scholen komen openbare sportplekken.
Centrum Overvecht wordt een plek met veel nieuwe winkels, (grote) voorzieningen, werkplekken en woningen. Ook is er plek voor een grote culturele voorziening zoals een theater. In de wijk zoeken we ruimte voor uitbreiding van sportvelden.”

Reacties op ideeeën voor ‘voorzieningen’



Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen:

- Meer diversiteit in winkelaanbod
- Meer culturele voorzieningen
- Haalbaarheid extra winkels en voorzieningen
- Hoe haalbaar is de toename irt bijvoorbeeld online winkelen
- Winkels staan nu al veel leeg; hoe gaat dat veranderen? Er zijn nu hoge huren.
- Hogere verkeers- en parkeerdruk door aantrekken bezoekers van buiten Overvecht
- Parkeerdruk bij winkelcentrum is op zaterdag nu al hoog
- Behoud ruimte om garages met de auto in te kunnen rijden
- Bij buurtwinkelcentra is nu soms overlast/onveiligheid
- Overvecht moet niet te druk worden; waar kun je nog heen voor je rust?
- Betrek diverse culturele groepen bij planvorming cultureel centrum
- Er is al een cultureel centrum: Stefanus. Is dit niet genoeg?
- Wat voor soort werkplekken komen er en waar?
- Voorkom overlast voor de buurt met bepaalde bedrijvigheid
- Wat betekent: ‘meer ruimte voor creativiteit’?
- Betaalbare ruimtes voor workshops/evenementen/repetitie/etc.
- Fasering: eerst bestaande winkelcentra en parken opknappen/aankleden
- Plekken voor jongeren
- Investeer in lokale ondernemers
- Meer kinderopvangplekken in de wijk
- Bioscoop of theater van enige omvang

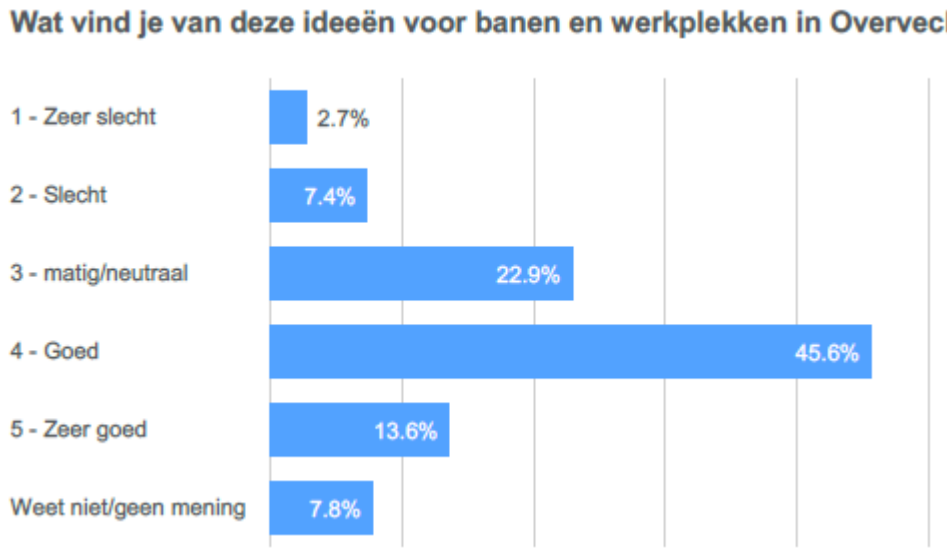
Werkplekken

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



“We willen meer banen en werkplekken in Overvecht. Deze zullen vooral in Overvecht centrum en bij station Overvecht komen, gecombineerd met woningen en voorzieningen. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht wordt meer bebouwd, groener en duurzamer en beter bereikbaar, ook met openbaar vervoer en fiets. Hier is geen ruimte voor woningbouw. In de wijk willen we meer betaalbare werkruimtes aanbieden. Samen met de buurt onderzoeken we aan welk type banen en werkruimte de meeste behoefte is.”

Reacties op ideeeën voor ‘banen en werkplekken’

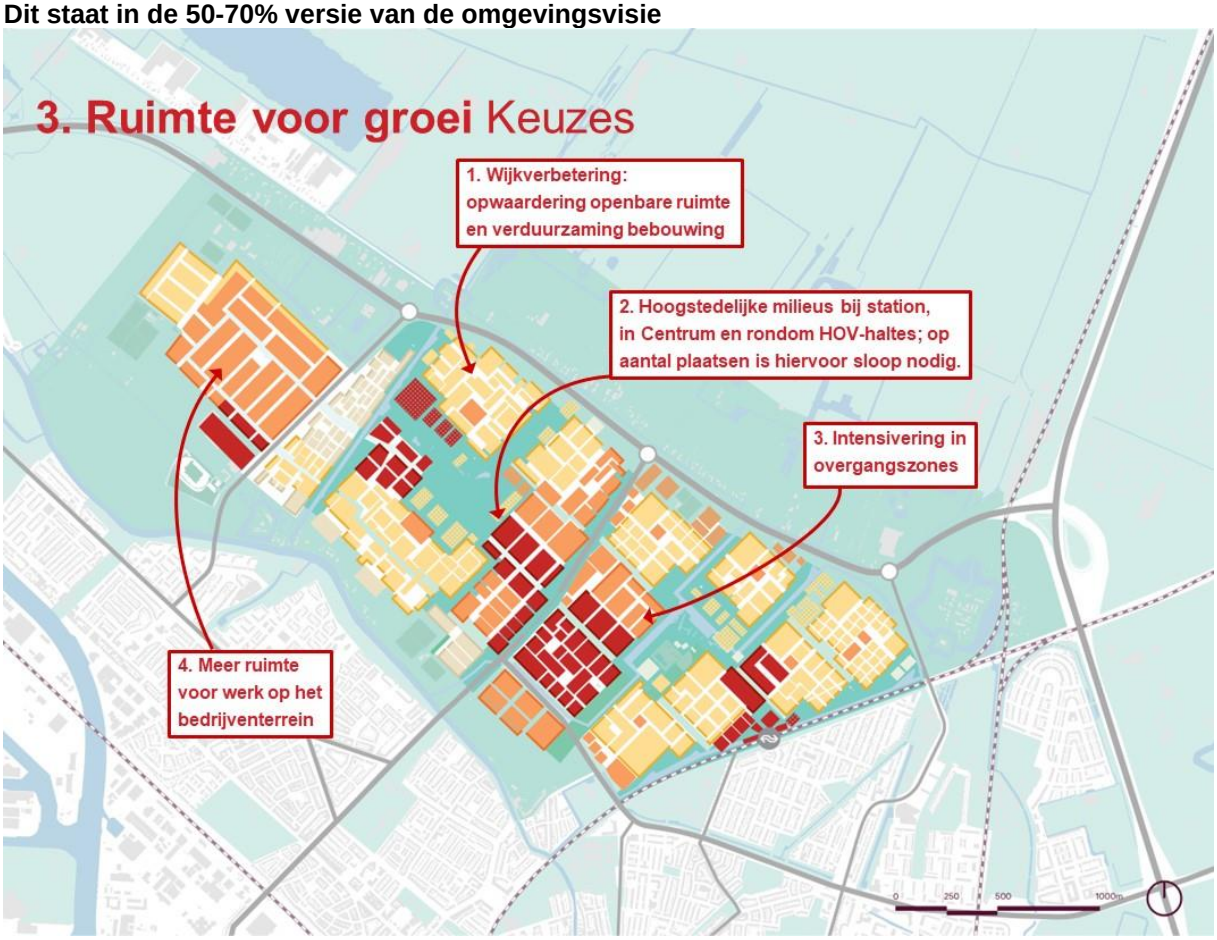


- Meer werkruimtes in de buurten betekent ook meer verkeer
- Meer drukte en overlast
- Soort banen/werkplekken:
    - Werkplekken voor Overvechters
    - Vooral hooggeschoolde banen erbij om de wijk diverser te maken
    - Mix van banen; MBO, HBO, WO
    - Leer/werkplekken
    - Werkplekken voor mensen met een beperking
- Meer kantoorpanden niet nodig vanwege toegenomen thuiswerken
- Goede parkeervoorzieningen zijn een voorwaarde bij werkplekken
- Veel behoefte aan werkplekken waar ambachtelijk kan worden gewerkt, en lawaai kan worden gemaakt.
- Veel behoefte aan muziekstudio's.
- een aantrekkelijke plek voor makers staat of valt met toegankelijkheid, uitstraling van het pand, de bereikbaarheid en veiligheid en betaalbaarheid.

Ruimte voor groei

Bouwen

Dit staat in de 50-70% versie van de omgevingsvisie



“In Utrecht, ook in Overvecht, zijn meer woningen nodig. Tot 2040 wil de gemeente minimaal vijfduizend huizen bouwen in Overvecht. Voor Overvechters die in de wijk willen blijven wonen, en voor nieuwe bewoners. Daar horen ook meer voorzieningen bij, zoals winkels, scholen en zorg. Deze extra huizen en voorzieningen plannen we vooral rondom de Carnegiedreef, Einsteindreef en Station Overvecht. Maar ook in de buurten bouwen we extra woningen. Als daarvoor op die plekken groen verdwijnt, komt dat op andere plekken in de wijk terug.”

Reacties op ideeeën voor ‘bouwen’



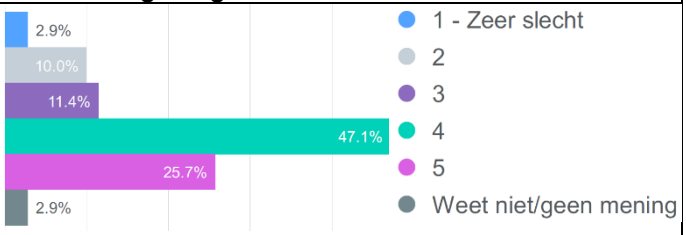
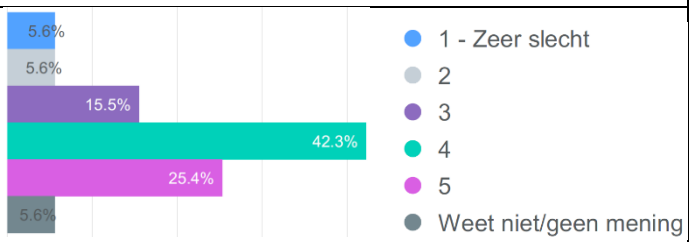
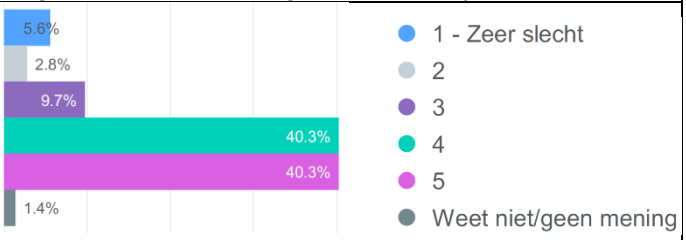
- Waarom geen woningen bouwen op het bedrijventerrein? Dit voorkomt bouwen in de wijk zelf (waardoor het nog drukker wordt) en gaat criminaliteit op bedrijventerrein tegen door levendigheid
- Geen woningen op het bedrijventerrein. Bedrijventerrein Nieuw Overvecht kent veel MKB-bedrijven en veel maakindustrie met een hogere milieucategorie. Woningen daaraan toevoegen is vragen om problemen. Niet iedereen heeft gestudeerd en dus blijven banen in de maakindustrie noodzakelijk.
- Tegen minimaal 5000 woningen bouwen, want er is al veel hoogbouw in Overvecht, Overvecht is al vol, leefbaarheid komt onder druk te staan door drukte
- Het is goed dat er minimaal 5000 woningen gebouwd worden vanwege de woningnood
- Bouwen aan Carnegiedreef en Einsteindreef: direct omwonenden krijgen de lasten, de rest van de wijk de lusten. Groen van enig formaat is nodig tussen de bebouwing, o.a. voor spelende kinderen. Daarnaast ook verlies van privacy, uitzicht, schaduwwerking, etc.
- Ruime opzet van de wijk maakt het wonen nu aantrekkelijk (kwaliteit)
- Hoe wordt omgegaan met kenmerkende, cultuurhistorische structuur van Overvecht? Wordt deze alleen behouden/versterkt? Of op sommige plekken ook aangetast?
- veel van de beoogde locaties voor verdichting zijn niet realistisch en te ambitieus
- verdichtingslocaties opgehangen aan OV-as. Wat als deze as niet haalbaar/robuust is?
- Waarom zijn nieuwe woningen goed voor de wijk?
- Veel hoogbouw zorgt voor minder sociale cohesie. Hoe wordt sociale cohesie gewaarborgd?
- Groencompensatie: oude bomen vervangen door nieuwe, jonge, is niet in verhouding. Daarnaast ook ecosysteemverstoring.
- Gewilde ééngezinswoningen dreigen gesloopt te worden
- Bouw afwisselend en met vrolijke/gekleurde architectuur
- Parkeerdruk nabij moskee wordt nog hoger als hier gebouwd wordt
- Ondertunnel de NRU en bouw daar huizen op
- Bouwen in de polders rondom Overvecht
- Bouw juist op plekken in Overvecht waar het nu ‘dunbevolkt’ is
- 'parapluwerking': tegen een hoek van 45 graden vanaf de top van het gebouw - dat gebied moet vrij blijven
- Geen anonieme hoogbouw aan de parken maar laagbouw vanwege sociale veiligheid

Bedrijventerrein Nieuw Overvecht

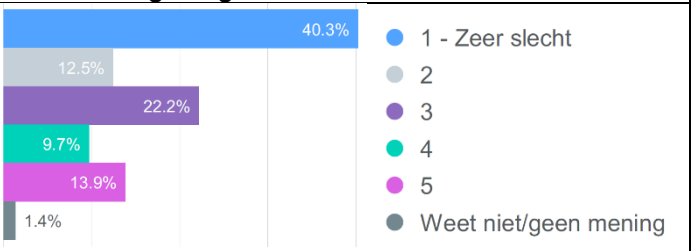
Aantal invullers online enquête: 73

Aantal aanwezigen bijeenkomst 30 oktober 2023: 15

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het bedrijventerrein wordt toekomstbestendig en sociaal veilig ingericht. Er komt meer groen, zoals bomen, kleine parkjes en op daken. Dit zorgt voor betere waterafvoer bij een grote regenbui en koelere plekken in de zomer.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Redenen hiervoor zijn dat het beter voor het milieu is en beter voor de gezondheid.
 Kleine parkjes bieden een plek om te pauzeren en elkaar te ontmoeten.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Sommigen vragen zich af of er vraag is naar zulke plekken.
 De platte daken van de bedrijven zijn een goede plek voor groen en energie opwekking.	 Het grootste deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee. Redenen hiervoor zijn omdat het goed is voor verduurzaming, tegen hittestress, en voor biodiversiteit. Een nadeel van groen op daken is dat dit niet zichtbaar is op de grond.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	
- meer groen dat eekhoorns aantrekt en niet alleen vogels, meer heggetjes voor mussen - Zorg voor subsidie voor groene daken dat bewoners dat zelf kunnen aanleggen	

Gemotoriseerd verkeer

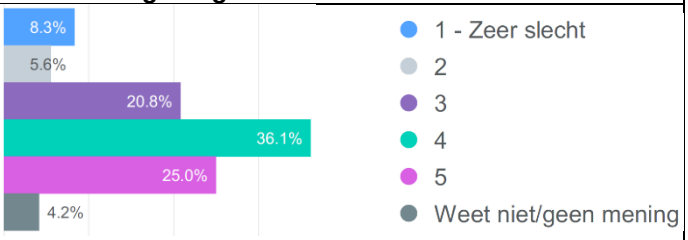
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Parkeren kan vaak niet meer voor de deur, maar bijvoorbeeld op een centrale plek in de buurt. Bijvoorbeeld in een parkeergarage.	

	Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit geen goed idee. “Betaald parkeren: nee! Ook te duur.”

Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer

- Er is een extra parkeerhub nodig (meer dan één parkeerhub voor het hele gebied)
- Parkeergarage Netstede beter benutten. Mogelijk P+R locatie?
- Fransiscusdreef naar 2x1 rijbaan: kan dit wel als het drukker wordt?
- Behoud bereikbaarheid bedrijventerrein. Een bedrijf gaat niet investeren als deze onbereikbaar is omdat al het verkeer vast staat
- Behoud genoeg ruimte voor vrachtwagens voor draaicirkels en laden en lossen; straten niet smaller maken.
- In elke dreef staan oude auto’s die er maanden/jaren blijven staan. Er zijn autobedrijven die geen eigen parkeerterrein hebben, die bedrijven moeten ze geen vergunning meer afgeven, want alle oude auto’s komen nu op straat te staan.
- Maak op het bedrijventerrein éénrichtingsverkeer. Daarentegen denken sommigen dat dit voor veel meer verstopping en files zal zorgen met de wetenschap dat er meer bedrijven en meer mensen zullen komen.
- Extra afrit Zuilense ring
- Eigen verkeersontsluiting voor woonfunctie, zodat BTNO er geen last van heeft? Maar: afsluiten van wegen t.b.v. veilig ontsloten woningen is ongewenst voor ondernemers.

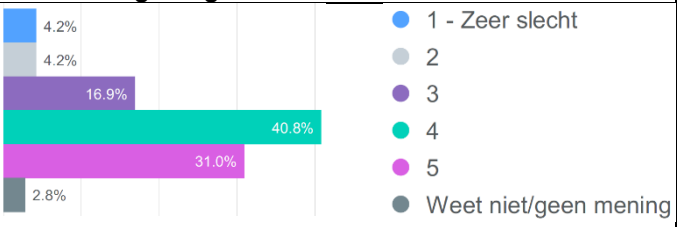
Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het bedrijventerrein wordt beter bereikbaar door een snelle openbaar vervoer verbinding over de Fransiscusdreef en buurt openbaar vervoer over het bedrijventerrein.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Vooral omdat het bedrijventerrein hiermee met openbaar vervoer makkelijker bereikbaar wordt.

Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer

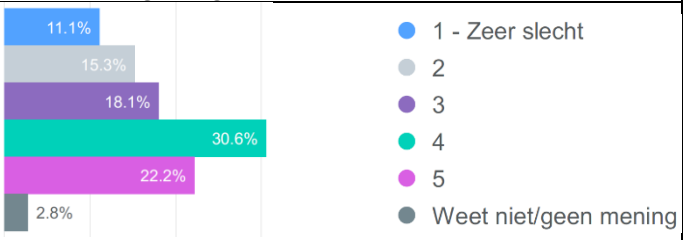
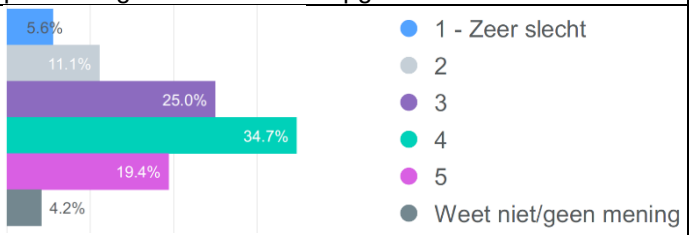
- Trek HOV door naar noordkant Bedrijventerrein
- Halte bij Franciscusdreef en Sint Laurensdreef te dicht op andere halte
- Busstation Vechtse Banen behouden als HOV halte?
- Overstappen van HOV naar buurt OV verhoogd drempel om OV te nemen.

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Vanuit het bedrijventerrein kun je straks makkelijker naar het omliggende groen lopen en fietsen door het maken van	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

groene fiets- en voetgangersverbindingen.	
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
- Het is nu deels een stalling voor vrachtwagens waardoor uitritten niet veilig zijn. Een wandeling over het troittoir is nu niet mogelijk. - Zeer gevaarlijk kruispunt Franciscusdreef-Mississippidreef	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Op het bedrijventerrein is plek voor bebouwing met meerdere lagen.	 Een kleine meerderheid van de enquête invuller vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als opmerking wordt daarbij gemaakt dat bebouwing in meer lagen kan alleen als parkeren goed kan worden opgelost.
 Direct naast het bedrijventerrein ligt een groen gebied met sport zoals de Vechtsebanen en de atletiekvereniging. We onderzoeken of meer functies zoals, sport en (aterlier)woningen, een plek kunnen krijgen.	 Een kleine meerderheid van de enquête invuller vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als opmerking wordt daarbij gemaakt dat volgens sommigen niet gebouwd mag worden in het groen.
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
- Fransiscusdreef 88 (Jumbo locatie): Er zit potentie in deze locatie voor bijvoorbeeld werken en woningen - Locatie David Lloyd Utrecht en Paekz padel Utrecht: Er zit meer potentie in deze locatie - Onderzoek of er ook woningen kunnen komen langs de Franciscusdreef en de Mississippidreef (mooi aan het groen!) en evt. Floridadreef. - Vooral groen behouden in plaats van bebouwen - Uitbreiden bedrijventerrein bij crematorium - Behoefte aan kleine bedrijfsruimtes - bestaande bedrijven of eigenaren benaderen of ze bereid zijn een milieu categorie te zakken voor ruimte of vergoeding - Er zijn al voldoende bruggen - Bij Uno aanlegsteiger	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Op het bedrijventerrein is geen plek voor wonen.	Sommigen staan hier positief tegenover, want: hou bedrijventerrein voor bedrijven (waar het voor bedoeld is). Nieuwe functies, zoals woningen, beperken huidige bedrijven mogelijk in hun bedrijfsvoering. Bovendien kan

	de diversiteit van bedrijven in gevaar komen door speculerende ontwikkelaars

Aandachtspunten en ideeën voor wonen

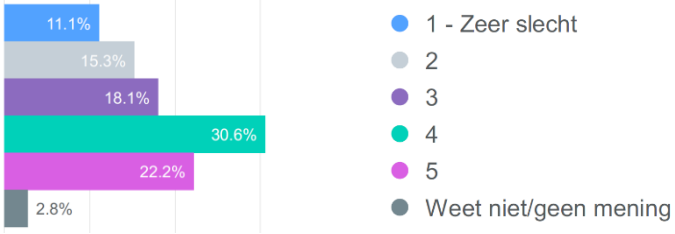
Sommigen willen juist functiemening (o.a. woningen) en verdichting voor het hele bedrijventerrein. Bijvoorbeeld functiemenging detailhandel met woningen. Redenen hiervoor zijn:

- Het is een ontwikkelkans om woningen te bouwen.
- Maatschappelijk draagvlak voor bouwen op bedrijventerrein hoger dan voor bijvoorbeeld bouwen in het groen.
- Sociale veiligheid door 'ogen op straat', ook in de avond
- Vergroten van levendigheid in het gebied, ook in de avond
- De ruimte wordt nu niet efficiënt/optimaal/economisch gebruikt
- Vermindering criminaliteit

- Advies/idee:
  - Afbakening woongebied
  - Woongebied afsluiten van verkeer naar bedrijventerrein

    Hierdoor creëer je veiligheid en ruimte voor wonen en groen en leefbaarheid voor kinderen
- Wonen aan 2 zijden Mississippidreef

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Er is ruimte voor bedrijven die op steeds minder plekken in de stad terecht kunnen. En er kan ruimte ontstaan voor andere bedrijven en werkgelegenheid.	 Een kleine meerderheid van de enquête invuller vindt dit een goed tot zeer goed idee. Als opmerking wordt daarbij gemaakt dat bebouwing in meer lagen kan alleen als parkeren goed kan worden opgelost.

Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie

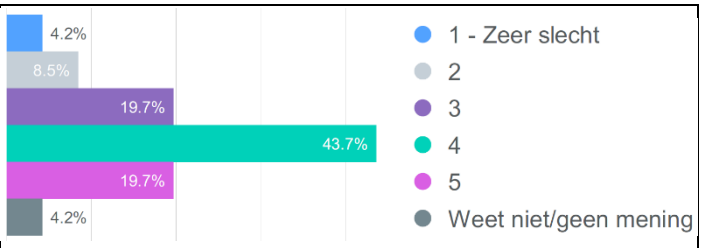
- Gevoelige functies alleen aan de randen. En/of: bedrijven benaderen met de vraag of ze een milieucategorie willen zakken, zodat er meer mogelijk is in een groter gebied daaromheen.
- Werkgelegenheid met hoge dichtheid werknemers en die (ook) op verdieping(en) faciliteren. Focus op toename aantal banen (ipv grote toename m2 voor bedrijven).
- Grote behoefte aan meer kleine bedrijfruimtes, of dat kleine ondernemers onder grote vlag een plek kunnen krijgen. Dit zorgt voor meer diversiteit en meer kansen voor jonge ondernemers
- Breng meer diversiteit op het bedrijventerrein
- Ruimte voor kunstenaars, creativiteit
- Betaalbare werkruimtes

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving



Het bedrijventerrein biedt plek aan nieuwe maatschappelijke- of onderwijsfuncties



Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerking hierbij is dat alleen maatschappelijke en onderwijsfuncties op bedrijventerrein mogen komen als onderbouwd is dat deze hier beter op hun plek zijn dan in de buurten. Voorzieningen voor de wijk zoveel mogelijk in de buurten behouden.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen

- Leuke, wat rauwere horeca toevoegen zoal db's of zoals vandestreek die er al zit
- Broedplaatsen faciliteren t.b.v. imagoverbetering en meer samenwerking

Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën

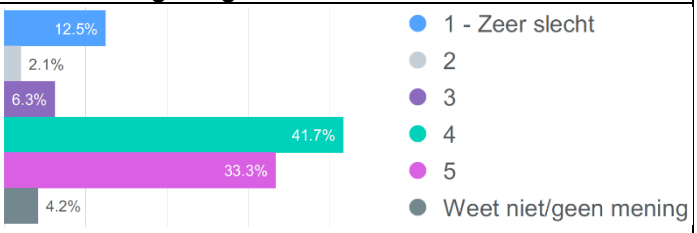
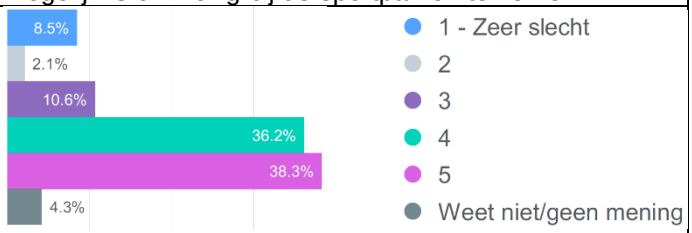
- Meer levendigheid voor gehele bedrijventerrein, ook in de avonduren, verbeter sociale veiligheid
- Zorg voor een veilig bedrijventerrein.
- Optoppen met staalbouw
- Haal inspiratie uit the Meat Packing District in Kopenhagen
- Handhaving parkeren (auto’s op stoepen, schade auto’s, aanhangwagens, containers)
- Gebouwen vernieuwen
- Mooier aangezicht van het bedrijventerrein, minder rommelig maken
- Betere controle op bedrijven. Werk met een vergunning stelsel voor bedrijven met specifieke voorschriften. Er niet aan houden is exit.

Sportgebied Overvecht Noord

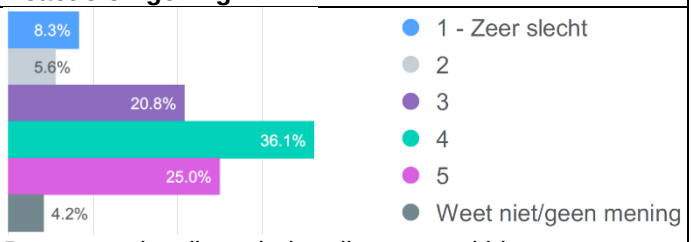
Aantal invullers online enquête: 48

Aantal aanwezigen bijeenkomst 30 oktober 2023: 15

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 We willen de verkeersveiligheid naar sportgebied Overvecht Noord verbeteren. Sommige straten worden ingericht als fietsstraat, waar de auto te gast is.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerking hierbij is dat het volgens sommigen voor fietsers op meerdere manieren al mogelijk is om veilig bij de sportparken te komen.
De oversteek over de Fransiscusdreef wordt beter voor fietsers en voetgangers.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
- Betere verlichting - Links en rechts van de Franciscusdreef moet levendiger, veiliger. Een stoep richting de brug met Zuilen stopt nu zomaar. Rolstoelers kunnen niet makkelijk richting Zuilen rollen. - Graag scheiding aanbrengen voor verschillende snelheden langzaam verkeer	

Openbaar Vervoer

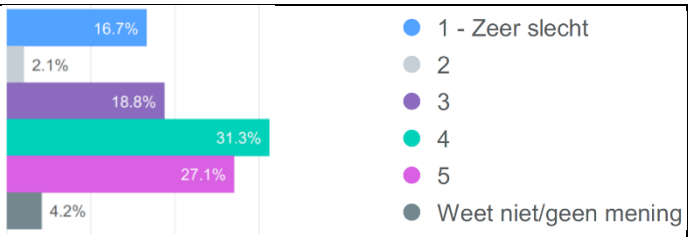
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het bedrijventerrein wordt beter bereikbaar door een snelle openbaar vervoer verbinding over de Fransiscusdreef en buurt openbaar vervoer over het bedrijventerrein.	 De meeste invullers vinden dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Overstappen op HOV halte verhoogt de drempel - HOV doortrekken langs sportvelden ivm bereikbaarhei zonder overstap	

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving



Direct naast het bedrijventerrein ligt een groen gebied met sport zoals de Vechtsebanen en de atletiekvereniging. We onderzoeken of meer functies zoals, sport en (aterlier)woningen, een plek kunnen krijgen.

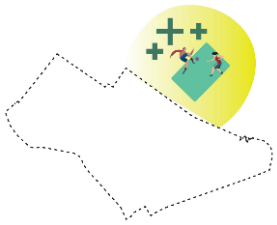
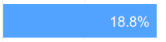
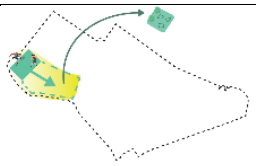


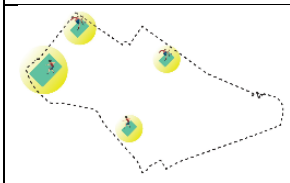
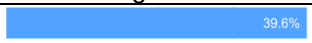
Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee . Volgens sommigen mag het groene gebied tussen de vechtsebanen en de vecht niet volgebouwd worden.

Aandachtspunten en ideeën voor wonen

- Vechtsebanen behouden en bereikbaar houden, ook voor auto's.
- Woningbouw naast crematorium
- Zorgen over bebouwing/functies Natuurgebied Zuilen. Het weiland wordt druk bezocht door ooievaars en in het voorjaar broeden er kievieten.
- Potentie voor nieuwbouw bij locatie Jumbo en dierenwinkel Jumper Utrecht

Voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Er is behoefte aan uitbreiding van sportvelden in Overvecht. Hiervoor zijn drie mogelijkheden.  A. Er komt een nieuw sportpark in het Noorderpark. Het voordeel is dat de volkstuinen kunnen blijven. Nadeel is dat het Noorderpark niet centraal ligt. Ook zijn de mogelijkheden voor een sportpark in het Noorderpark onzeker.	 18% van de invullers van de online enquête heeft een voorkeur voor deze mogelijkheid: Genoemde voordelen: - Volkstuinen hoeven niet verplaatst te worden - Decentrale ligging niet erg doordat OV beter wordt - Het noorderpark is prima bereikbaar - Er is een parkeerplaats goed bereikbaar vanaf de Gageldijk Genoemde nadelen van deze mogelijkheid: - Kost natuur, parkruimte = nodig - Het noorderpark moet vooral een recreatieve functie hebben vrij toegankelijk voor iedereen - Het Noorderpark moet ontzien worden en heeft grote waarde in zich. - verlichting van sportvelden verstoren ecologie - Het ligt te ver weg - Minder sociale veiligheid, met name 's avonds
 B. Sportpark Overvecht Noord wordt uitgebreid naar het naastgelegen volkstuincomplex. Voordeel is dat er een aaneengesloten, aantrekkelijke en goed bereikbare sportzone ontstaat. Het nadeel is dat de volkstuinen verplaatst moeten worden naar het Noorderpark of ergens anders in de wijk.	 33,3% van de invullers van de online enquête heeft een voorkeur voor deze mogelijkheid. Genoemde voordelen: • Bedrijven terrein + sportterrein parkeren combineren (parkeerhub) • Moestuinen passen beter bij Noorderpark dan sport • Bereikbaarheid is op deze plek het best • Hierbij ontstaat een groot sportcluster dat een impuls kan geven aan het hele omliggende gebied. • Mooie plek • is vanuit zuilen gezien dichter bij • Veel sportvoorzieningen bij elkaar is aantrekkelijk. Genoemde nadelen:

	• Ons Genot moet behouden blijven; hier zitten veel ouderen, ook uit de wijk. Bij de tuinen kunnen bewoners van de wijk ook leren over voedsel • Meer drukte nabij natuurpark Zuilen • Centrale ligging van sportparken is beter • Mensen hebben vaak jaren werk gestopt in eigen moestuin. • Ons genot natuurlijk de kraamkamer is voor de gewenste biodiversiteit in dit gebied • De faciliteiten die Ons Genot nu heeft zijn in het Noorderpark lastig te realiseren. • Ons Genot heeft een belangrijke recreatieve functie maar ook een belangrijke sociale functie. • De mensen terug sturen naar hun balconnetje van 3 vierkante meter is ronduit misdadig en volstrekt a-sociaal. • Om een cluster van sport te maken trek je verkeer naar 1 plek toe. Mensen zullen met de auto blijven komen, en het wordt alleen maar drukker. • Er zijn recentelijk al extra sportvelden toegevoegd aan de sportparken. Veel meer uitbreiding lijkt onnodig.
 C. De bestaande sportparken worden uitgebreid. Voordeel is dat de sportparken centraal in de wijk liggen. Nadeel is dat de ruimte voor uitbreiding klein is en ook nodig voor andere functies.	 De meeste mensen, namelijk 39,6% van de invullers van de online enquête, heeft een voorkeur voor deze mogelijkheid. Genoemde voordelen: • Centraal gelegen in de wijk • Daarmee goed bereikbaar • Goed om Noorderpark en volkstuinen te ontzien • bestaande sportvelden intensiever benutten • versterkt de wijk Genoemde nadelen: • Er zijn recentelijk al extra sportvelden toegevoegd aan de sportparken. Veel meer uitbreiding lijkt onnodig.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
- Maak Ons Genot onderdeel van een groen park, maar laat de volkstuinen bestaan - Sportvelden niet bij Ons Genot maar bij sporthal de Dreef - Wel zou ik onderzoeken of je ook overdekte sportveldjes kan creëren waarbij toezicht aanwezig is, waar je dus makkelijk en snel kan voetballen, basketballen, skaten etc. Dit om mensen 365 dagen per jaar makkelijk te laten sporten. - Waarom wordt er niet gekeken naar sportvelden op de daken van de bedrijven op bedrijventerrein Overvecht. - En in het Noorderpark liggen nu al een skatebaan, basketbalveld. Bouw dat meer uit. - Suggestie voor Utrecht in het algemeen: professionele basketbalclub met arena - Open hal die is in te richten als overdekte tennisbaan en buiten dans&fitness school, zodat je tijdens regen en/of volgende covidperiode toch droog en buiten kunt sporten. - Maak open sportparken, met ruimte voor groen, recreatie en informeel sporten. - Hardloopevenement in het Noorderpark - Graag ruimte voor sport voor Overvechters, geen hockey dus! - Kunstvelden bij sportvoorzieningen zodat deze intensiever gebruikt kunnen worden. Sommigen vinden dat er juist geen kunstgras moet komen omdat dit slecht is voor het milieu.

Algemeen/overig

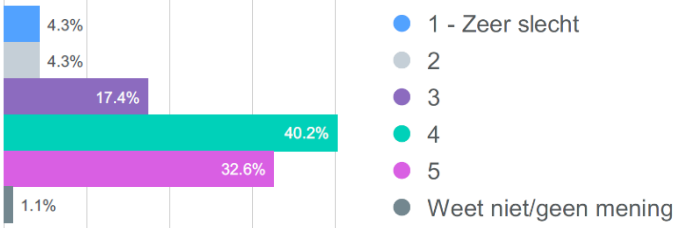
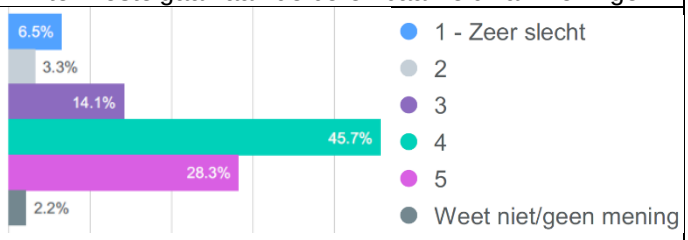
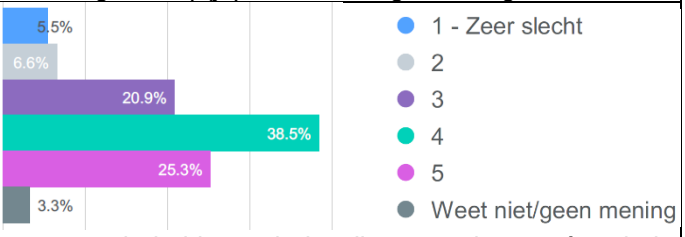
Overige aandachtspunten en ideeën
- Sociale veiligheid in gebied verbeteren: verlichting verbeteren, fietsroutes richting sportvelden

Klopvaartbuurt, Vechtzoom-Noord e.o.

Aantal invullers online enquête: 92

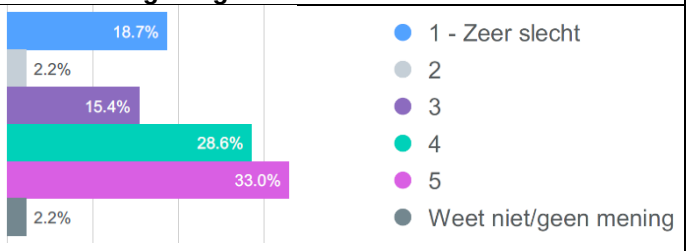
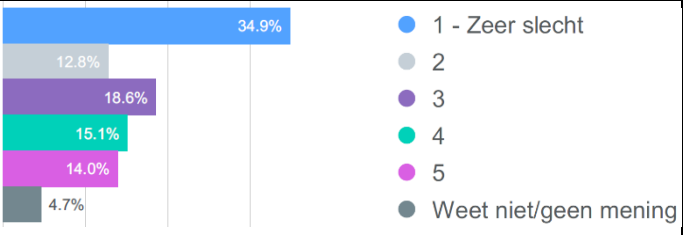
Aantal aanwezigen bijeenkomst 6 november 2023: +/- 60

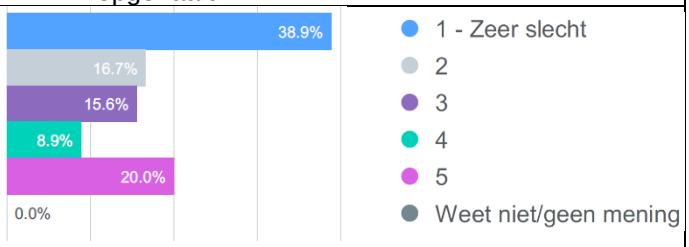
Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • er zijn al voldoende wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken. • Heel veel groen heeft niet echt een doel en wordt ook nauwelijks onderhouden. • Er is al voldoende groen, maar het is nu vooral onveilig • De wijk moet groener en veiliger, maar dit mag niet ten koste gaan aan de bereikbaarheid van woningen.
 We verbeteren de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Men vraagt zich wel af wat er met het woonwagenkamp(je) aan de Gangesdreef gebeurt.
 Fort aan de Klop wordt toegankelijker.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerkingen die hierbij gemaakt zijn: • Het is juist mooi dat het verscholen ligt. Verbetering is dus niet nodig. • Het is al toegankelijk • Je kan niet nog meer toegangswegen tot het fort maken, dat haalt echt het historische van het fort weg. • Wat wordt bedoeld met Fort ad Klop toegankelijker? Nu kun je er prima lopend en fietsend heen. Het is er vaak druk dus men weet het toch al te vinden?

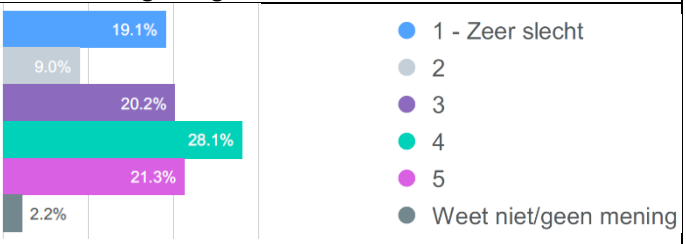
	• Autoparkeerplaats bij de brug kan wel beter, camera's en evt betaald parkeren, bewaakt fietsstallen. • Beter bereikbaar fort de klop graag alleen voor fiets en voet.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	
- Fort a/d/ Klop is groot deel van het jaar dicht; laat hier groepen vergaderen, congressen - Oversteekbaarheid van Fort de Klop naar de weilanden verbeteren - Maak van het Zandpad een leuke recreatieplek aan de Vecht. - Meer groen voor dieren - Marowijnedreef vergroenen en daarmee de Trinidaddreef (Experimente flat) samen te voegen met de andere Experimentele flats. Daarnaast heeft de Marowijnedreef ook een 'ventweg'. Dit ruimte kan beter benut worden. Zeker na compartimenteren verdwijnt de functie van de Marowijnedreef en komt er ruimte voor andere functies. Spelen, boomgaard, moestuinen	

Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een groep is die het een zeer slecht idee vindt. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • fietsstraten niet veilig voor fietsers; automobilisten geïrriteerd, gevaarlijk inhalen, ruimte beperkt • 30km is langzaam genoeg. En de hele wijk moet ook niet een grote 30km zone worden. • Mensen gaan elkaar niet meer ontmoeten als de auto weg is uit de straat. Dit omdat veel mensen langer onderweg zijn van en naar werk/ huis omdat de auto verder weg staat. • Je jaagt nu mensen de stad uit • Nood- en hulpdiensten minder snel op locatie • Openbaar vervoer door de straten waar je net fietsstraten van hebt gemaakt is onveilig
Met de auto kun je de buurt Vechtzoom-Noord alleen via de Japuradreef in- en uitrijden.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn:

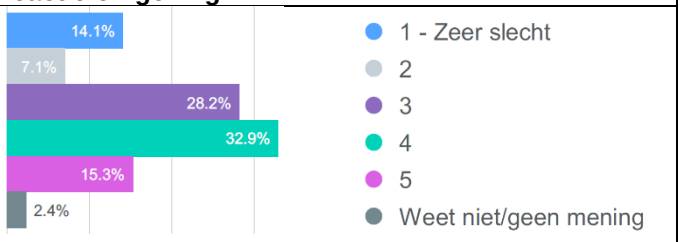
	• Aan de ene kant wordt er bij gebouwd en aan de andere kant wordt de ontsluiting steeds slechter. • Verkeersknip super ver omrijden naar Overvecht Centrum en Zuid (Tamarinde bijvoorbeeld). • Dit maakt wonen in Overvecht minder aantrekkelijker en is niet goed voor mensen die bijvoorbeeld slecht ter been zijn. • als al het verkeer over 1 route moet loopt alles vast. • de bus rijd niet 24 uur per dag dus in noodgevallen kun je 's nachts niet snel weg, bijvoorbeeld richting ziekenhuis. • Alleen een ontsluiting en toegang via de Japura dreef is onveilig, de ontsluiting via Edmontondreef/Franciscusdreef is en blijft noodzakelijk • Zorg dat auto's ook fatsoenlijk de wijk in en uit kunnen • NRU eerst op orde voordat er wordt gecompartimenteerd. • Veel wegen zijn daadwerkelijk regelmatig racebanen (rio branco dreef) in de ochtend en avond spits moeilijk over te steken omdat de scholen uitgaan en velen met de auto worden opgehaald
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Verder lopen naar de auto is zeker geen probleem - Parkeergarages zijn geen aantrekkelijke plekken. - Parkeerhubs waar dan? - Parkeerhubs klinken goed als ze dichtbij je woning liggen, maar zijn een slecht idee als je 20 minuten moet lopen. - Sommige mensen zijn afhankelijk van de auto, bijvoorbeeld vanwege gezondheid. - Onveilig om ´s avonds of ´s nachts ver te lopen naar auto - Parkeren in hubs alleen als ook kort parkeren mogelijk is bij je huis (zware boodschappen, mantelzorg).
Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer	
- maak dan van al die grote parkeer terreinen bij de 10 hoog flats een ondergronds parkeergarage. Waar je dus op straat nivo waar nu de auto's staan groen kunt creëren - Vermeerderen van het aantal laadpalen om elektrisch rijden te stimuleren.	

Langzaam verkeer (fiets en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Er komt een extra fiets- en/of voetgangersbrug over de Vecht richting Zuilen. Waar deze komt te liggen moeten we nog onderzoeken.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een groep is die het een zeer slecht idee vindt. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Geen toegevoegde waarde, ook niet voor voorzieningen • Niet veilig te maken (o.a. hangjongeren, 's avonds, etc) • Er zit nu maar een kilometer tussen de bruggen en 300 meter tussen de aanlandingen • Brug doet afbreuk aan verbindingsroute over Vechtdijk vanwege kruising • Tijdswinst max 3 minuten • Disbalans kosten/baten • Hogere verkeersonveiligheid • Hogere criminaliteit • Gaat ten koste van groen • Meer luchtvervuiling in nabijheid brug/route • Ecologische aantasting door verlichting • Belemmering voor watersporters en schepen (plezier, veiligheid) • Belemmert zichtlijn over de Vecht • Natuurgebied Zuilen wordt te druk • Geen/weinig draagvlak van omwonenden

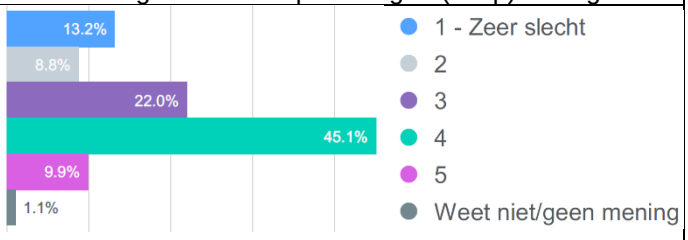
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer (fiets en voetganger)
- Aantrekkelijker maken Torontodreef voor langzaam verkeer - Géén fietspad door het park bij de experimentele flats. Het is nu dichtgegroeid wat zorgt voor sociale veiligheid, wanneer het een voet of fietspad wordt is het onveilig want dan gaat het dichte gevoel weg

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 De nieuwe snelle openbaar vervoerverbinding loopt langs de buurt Vechtzoom-Noord en door de Klopvaartbuurt. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een groep is die het een zeer slecht idee vindt. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn:

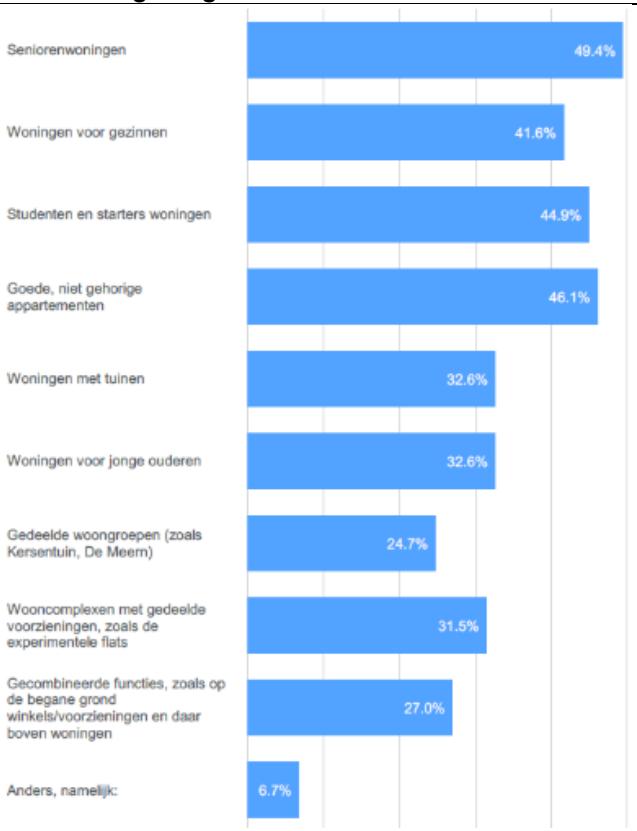
	• HOV lijn is voor de meeste bewoners veel te ver • extra overstapverbindingen • verdichten hov doodslag voor buurtbus, zal niet na 19.00 uur meer rijden • Behoefte aan een garantie voor een werkend optimaal buurtbussen systeem
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Meer buslijnen die elk minder omrijden - Buslijn 3 weer naar station Overvecht	

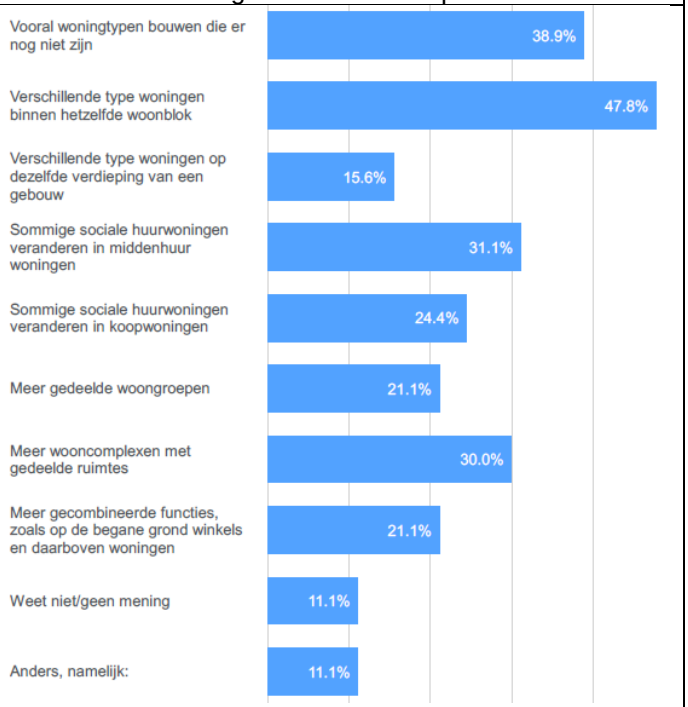
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over hoogstedelijke bebouwing in de buurt zijn verdeeld; een grote groep (38,1%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (37%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Woningen toevoegen waar het kan ter verbetering van sociale veiligheid • Huidige dichtheid van de bebouwing is al een probleem • Haalbaarheid verdichting uiterst twijfelachtig omdat veel gewilde woningen particulier eigendom zijn • in de wijk staan vooral gigantische flats waardoor het aantal mensen per m2 hoog is • Slopen eengezinswoningen waar mensen juist naar willen verhuizen slecht idee. • waar we nu bomen voor ons raam hebben, gaan we straks direct op de drukke Carnegiedreef uitkijken • valwinden door hoogbouw • Zorgen over sloop van eigen (koop)woning
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

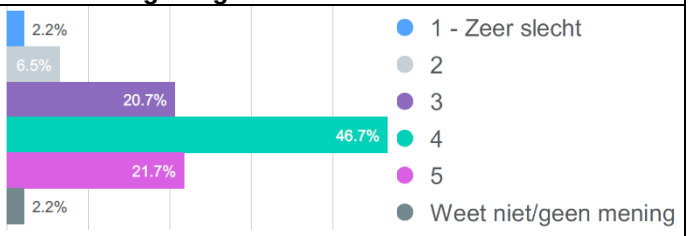
bovenop bestaande gebouwen maken. • (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	
Aandachtspunten en ideeën voor bouwen	
- Geen bebouwing in dit groene, rustige gebied in het park bij de experimentele flats - geen extra woningen in het groene gebied rondom st. eustatiusdreefdreef - Geen sloop/nieuwbouw van eengezinswoningen in buurtje Japura-Jamaica-Bonairedreef - Bouwen op locaties waar gebouwen staan die niet meer hun originele bestemmingsplan uitvoeren zoals de oude OBO scholen - Bouw woningen naast Vechtsebanen - Bouw woningen op de NRU - Bouw woningen aan de rand van de Fransiscusdreef	

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 • Senioren appartementen met gezamenlijke ruimte, fitness voorziening en een logeerappartement (kortstondig te huren als de ouders aan het einde van hun leven zijn en kinderen in de buurt willen zijn). • woonvormen waar voorzieningen gedeeld worden en er gestreefd wordt naar meer sociale cohesie. • gedeelde groenvoorziening waar de bewoners eigenaarschap over hebben, bv. door onderhouden van eigen (moes)tuin. niet meer hoogbouw!

	• Woningen met mogelijkheden tot atelierruimte of werkruimte aan huis • woningen in combinatie met mantelzorg. • mogelijkheden voor Tiny houses, Japanse kleinere huizen • waterwoningen in combi met park en natuur
Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Bij betaalbare seniorenwoningen komt er een doorschuifsysteem waardoor en woningen voor gezinnen vrijkomen en vervolgens de woningen voor starters. • Eerst verbeteren wat er al staat: kijkt naar de flats en woningen die er al zijn en verbeter die. • Laat bewoners zelf kiezen wie ze toelaten
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Waarom moet Overvecht gemengder worden? Volgens mij was er vooral een tekort aan sociale huurwoningen? - de vraag is hoe zorg je ervoor dat gezinnen hun kinderen hier op school willen laten gaan - wonen in appartementen voor gezinnen niet aantrekkelijk - geen sociale huurwoningen schrappen - Het bouwen van dure koopwoningen zorgt vooral voor een groter klasseverschil	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 In de buurt is ruimte voor (meer) aantrekkelijke speelplekken.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
-	

Algemeen/overig

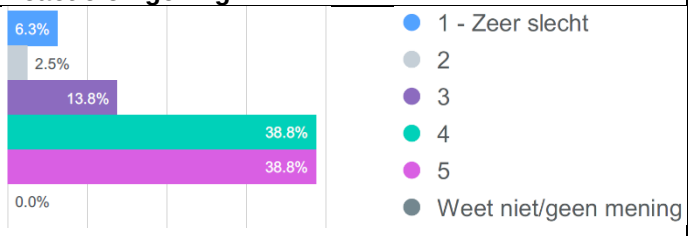
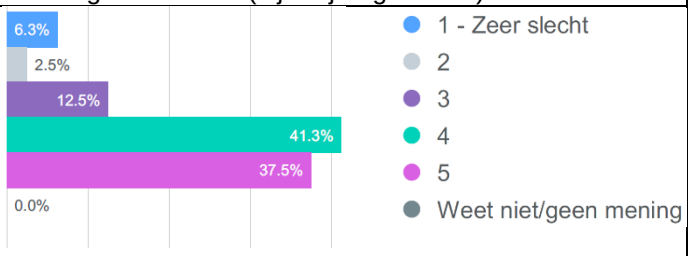
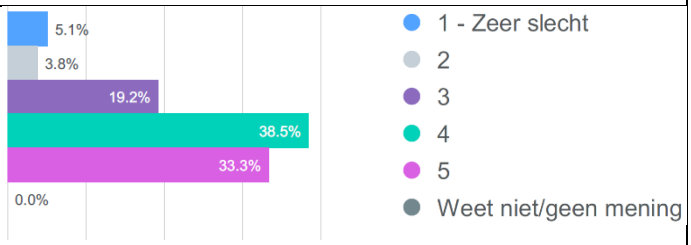
Overige aandachtspunten en ideeën
- Normen en waarden verbeteren - Minder afval - Aanpak criminaliteit - Minder geluidsoverlast - Stralingsvrije ruimtes om even uit te rusten - Vluchtheuvel op Jamaicadreef voor voetgangers die willen oversteken - Voedselbos

Tigrisdreef e.o.

Aantal invullers online enquête: 80

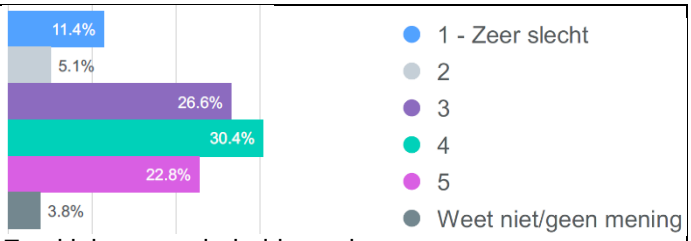
Aantal aanwezigen bijeenkomst 6 november 2023: +/- 60

Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Groen niet om de hoek maar bij de huizen • Er is meer behoefte aan veilige parkeerplaatsen langs de straten (bijv Nijl-Tigrisdreef)
 We verbeteren de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing. Ook behouden en versterken we het Klopvaartpark.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
We zorgen voor een robuuste groene verbinding tussen Park de Gagel en het Noorderpark	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: - Noorderpark is vlak bij dus genoeg groen - Verbinding is al goed zoals die nu is



We maken aantrekkelijke en sociaal veilige routes en ingangen naar Park de Gagel. De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waarmee we de sociale veiligheid en toegangen verbeteren.



Een kleine meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
Genoemde aandachtspunten hierbij zijn:

- Geen fietspad door Park de Gagel
- Door extra routes worden dieren verstoord
- Er zijn al voldoende routes
- Versnippering groen door paden aan te leggen

Aandachtspunten en ideeën voor groen en klimaat

- Riolering stroomt over als het hard regent
- Jammer als grote bomen verdwijnen

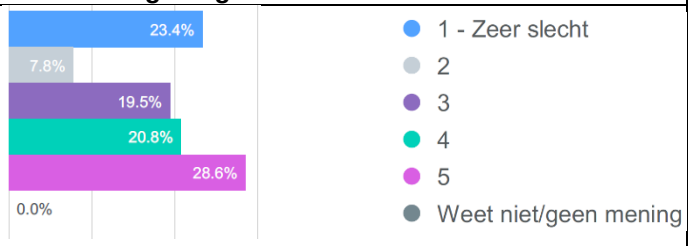
Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie



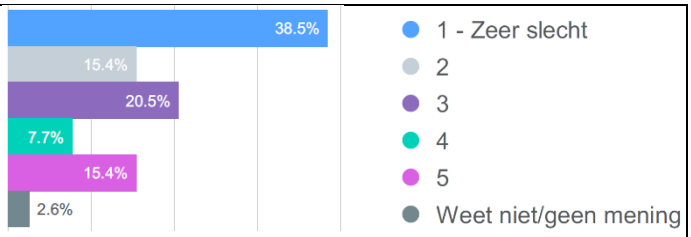
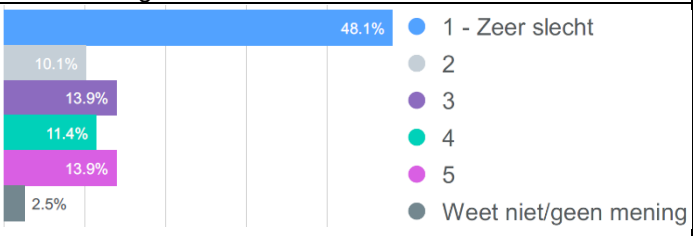
Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.

Reactie omgeving



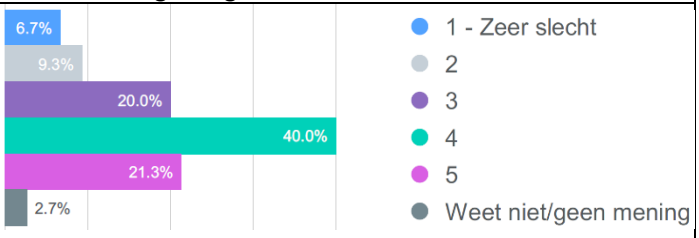
Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, hoewel er ook een relatief grote groep is die het een zeer slecht idee vindt.
Benoemde aandachtspunten hierbij zijn:

- Straten afsluiten voor auto's verslechterd de doorstroom in de wijk
- Gangesdreef afsluiten zorgt voor langere route voor hulpdiensten
- Gangesdreef afsluiten zorgt ervoor dat de school minder goed bereikbaar is
- Afsluiten straten zorgt voor meer verkeer in andere straten
- Meer onveilig verkeer door agressie omdat je maar twee kanten op kan
- Carnegiedreef is al druk
- Verbindingen tussen subbuurtjes kunnen worden geknipt
- 30 km is langzaam genoeg, niet nog meer 30 km zones

Met de auto kun je de buurt rondom de Tigrisdreef alleen via de Tigrisdreef bij de Carnegiedreef in- en uitrijden.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: • De doorstroom met de auto wordt slechter • Brandweer, ambulance, huisarts en politie komen niet/moeizaam bij woningen • Hulpdiensten komen moeizaam door het verkeer heen als er maar twee wegen zijn en die vol staan met auto's tijdens spits • Huizen worden minder waard doordat ze niet bereikbaar zijn • Er kan niets bezorgd worden tenzij je meer betaald voor de extra af te leggen afstand te voet • Opstoppingen bij de in-en uitgang, vooral tijdens spits • Een huis dient altijd bereikbaar te zijn • Singaporedreef niet autovrij maken, is rustige straat die alleen door bewoners wordt gebruikt • Volledig afsluiten Singaporedreef slecht idee; je moet kunnen verhuizen en grote goederen kunnen bestellen • Door direct aan het park te wonen gaat het privé weg
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Niet meer kunnen parkeren voor de deur - Ouderen kunnen niet met boodschappen lopen, hebben auto nodig - Mensen met kinderen, gehandicapten en ouderen moeten in de avond in het donker door de wijk lopen = gevaarlijk -> hiermee sluit je ouderen 's avonds op in hun woning (eenzaamheid) - Verder parkeren niet handig voor ouderen

	- Mensen zijn juist in deze wijk komen wonen omdat je kan parkeren voor de deur - Parkeergarages langs rand van de wijk maakt wonen hieraan ongezond en onaantrekkelijk door toegenomen verkeer - Bewoners Tigrisdreef zitten dan tussen twee vervuilende straten (Tigrisdreef en Noordelijke Randweg) - Ver weg parkeren voor ouders met kleine kinderen belastend en gevaarlijk - Mantelzorgers en hulpverleners zijn meer tijd kwijt om bij het huis te komen - Gehandicapten kunnen niet voor de deur parkeren - Onveilig voor vrouwen om 's nachts ver naar hun auto te lopen - Veel mensen die nachtdiensten hebben en moeten dan ver naar auto lopen - Inbraakgevoelig - Kan auto niet in de gaten houden - Invalide mevrouw kan niet met OV, dus kan door afsluiten wegen het huis niet meer uit kunnen - Zieke mevrouw moet shuttlebus pakken om van de parkeerhub naar haar flat te gaan - Vrijheidsbeperking
Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer	
- Zorg dat de in en uitrij routes ingericht zijn op de drukte - In deze buurt liggen meer straten voor autoverkeer dan noodzakelijk is; deze kunnen een fietspad worden - Straten maak je veiliger door maatregelen, niet door auto te weren - Parkeergarages ondergronds - Auto moet voor de deur geparkeerd kunnen blijven - Singaporedreef doodlopende weg maken, bewoners moeten nog wel kunnen parkeren - Klinkers ipv asfalt - Geluidswal NRU	

Openbaar vervoer

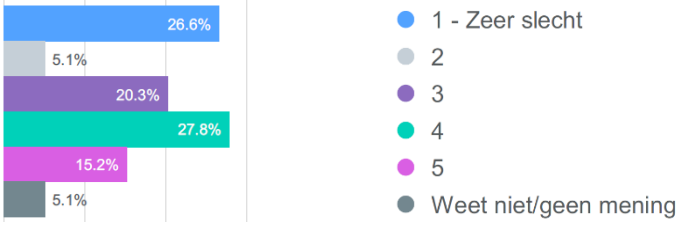
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Door de buurt rondom de Tigrisdreef rijdt buurtgericht frequent openbaar vervoer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn:

	• Veel meer overstappen is belastend voor senioren (met boodschappentrolley) en ouders met kinderwagens • Geen garantie dat die bus wel rijd • Als buurtbus niet rijd is het een te grote afstand van HOV halte naar huis voor senioren • OV rijd niet 24/7 per dag, dus mensen zijn afhankelijk van de auto • OV is duurder dan met auto • Liever directe busverbinding met de stad door tekort aan chauffeurs • Niet gewenst dat route door woonwijk gaat
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Er moeten meerdere directe lijnen komen - Buurtbus moet een halte hebben bij NS Overvecht	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer (fietser en voetganger)
- De loop/fietsbrug bij het Shanghai park wordt bijna niet gebruikt

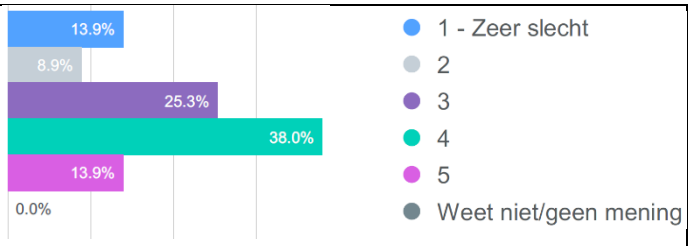
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over hoogstedelijke bebouwing in de buurt zijn verdeeld; een groep (31,6%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (43%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Woningen toevoegen waar het kan ter verbetering van sociale veiligheid • Huidige dichtheid van de bebouwing is al een probleem • Haalbaarheid verdichting uiterst twijfelachtig omdat veel gewilde woningen particulier eigendom zijn • in de wijk staan vooral gigantische flats waardoor het aantal mensen per m2 hoog is • Slopen eengezinswoningen waar mensen juist naar willen verhuizen slecht idee. • waar we nu bomen voor ons raam hebben, gaan we straks direct op de drukke Carnegiedreef uitkijken • valwinden door hoogbouw • Zorgen over sloop van eigen (koop)woning of garage



In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door:

- Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen.
- Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken.
- (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.

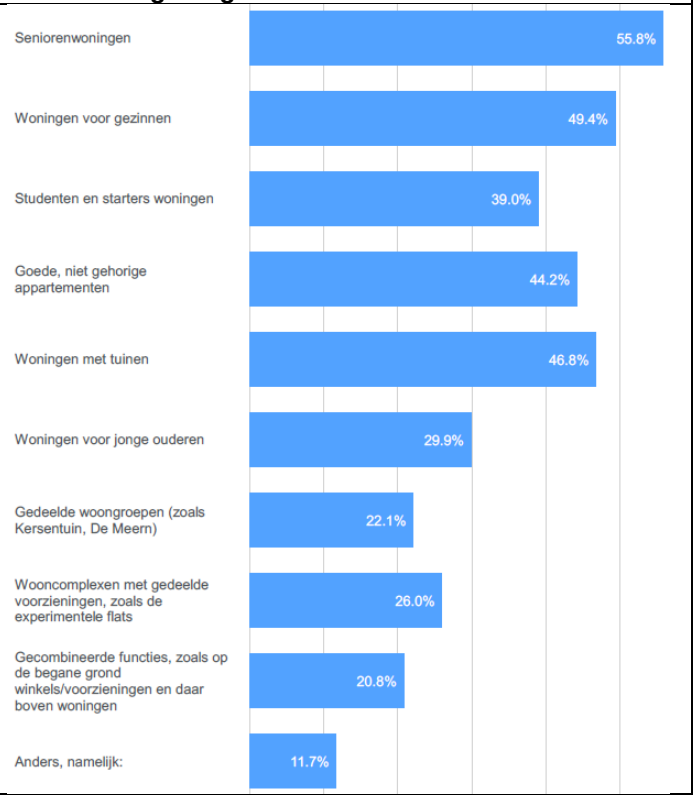


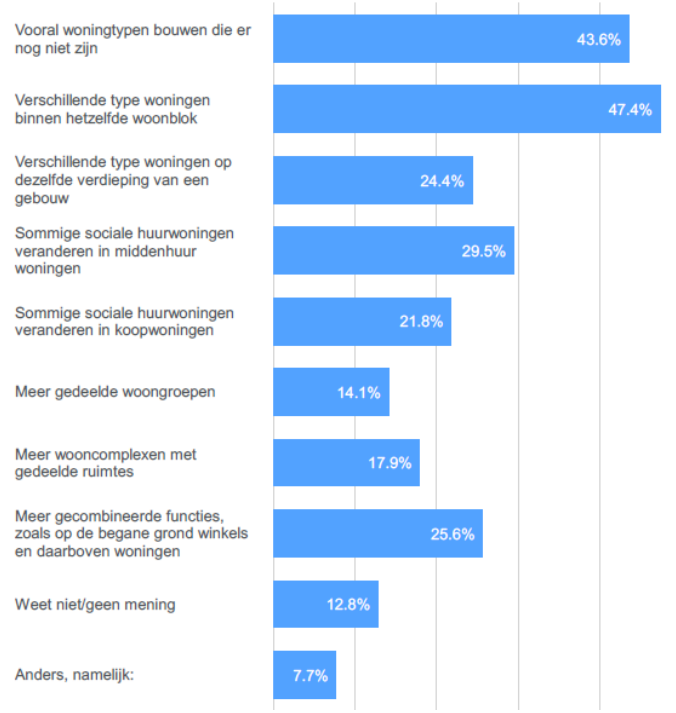
Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

Aandachtspunten en ideeën voor bouwen

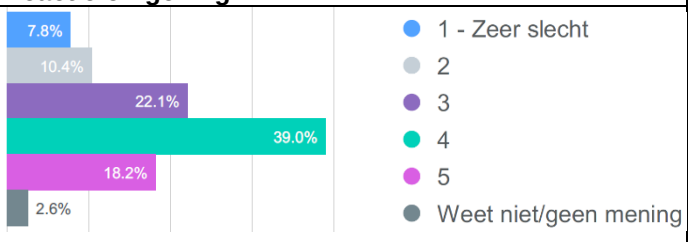
- Geen extra bebouwing rondom het park, wel extra verlichting
- Nieuwbouw zorgcentrum Careyn Rosendeal:
  - Bouwen hier een goed idee maar onder voorwaarde dat het een groen gebouw wordt.
  - Kans voor een buurthuis met maatschappelijk werk

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	

	• Koopwoningen zorgen voor betere leefbaarheid in de wijk • Huisbezitters van koopwoningen zorgen beter voor woning, tuin en omgeving • Goedkope starterswoningen • Woningen voor ouderen en groepswonen is goed want groeiend aantal oude mensen
Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Variatie aan soorten woningen en type mensen is nodig voor gezonde wijk • 10 hoog flats veranderen in middenhuur en koopwoningen
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Moet de wijk meer gemengd? Of is er vooral een tekort aan sociale huurwoningen en komen die erbij?	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Het centrum van de buurt aan de Gangesdreef wordt versterkt en beter bereikbaar gemaakt. Doordat er meer mensen komen wonen, zijn er ook meer klanten en bezoekers voor de winkels en voorzieningen.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
- Buurthuis met maatschappelijk werk	

Algemeen/overig

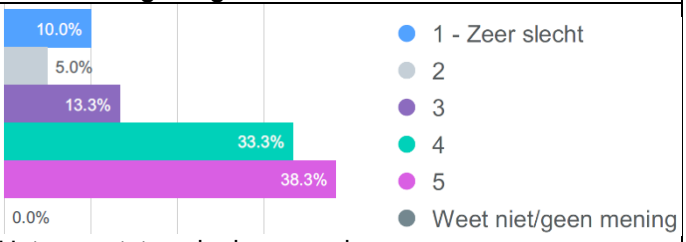
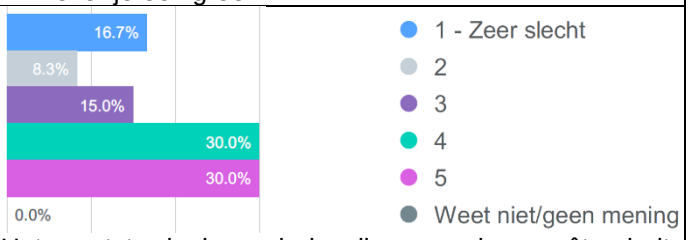
Overige aandachtspunten en ideeën
- Er is behoefte aan veiligheid en terugdringen criminaliteit - Probeer samenscholing in huidige grote flats te doorbreken; dit zorgt voor meer criminaliteit

Vechtzoom-Zuid

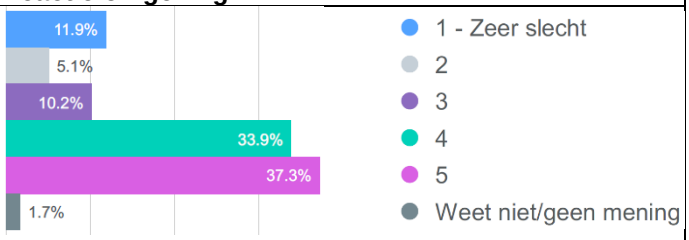
Aantal invullers online enquête: 60

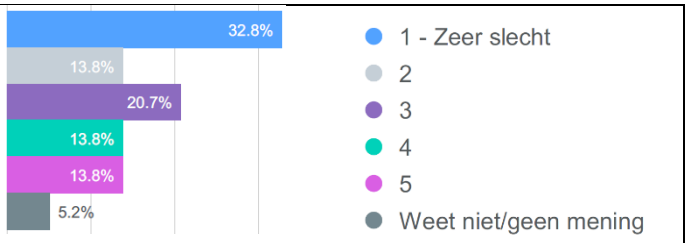
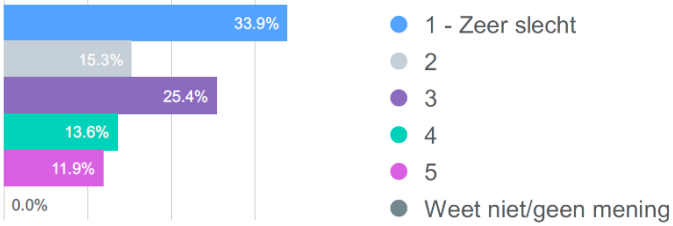
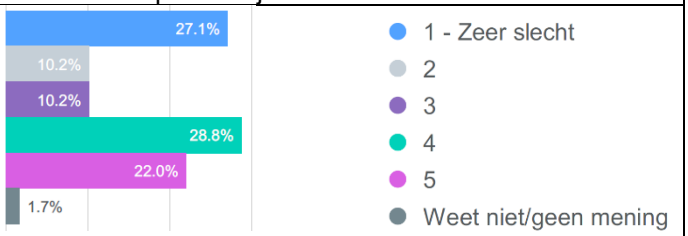
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Geen fietspaden door de parken, worden misbruikt door brommers • Fietspaden door parken breekt de kleine parkjes op • Als groen verdwijnt bij woning en elders groen komt, lever je ook groen in
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel, zonder kruisend autoverkeer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor groen en klimaat	
- Bij park Vechtzoom ook een aantrekkelijke oever van Vecht en een kano aanlegsteiger	

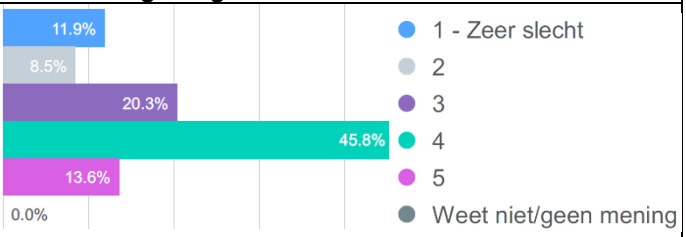
Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

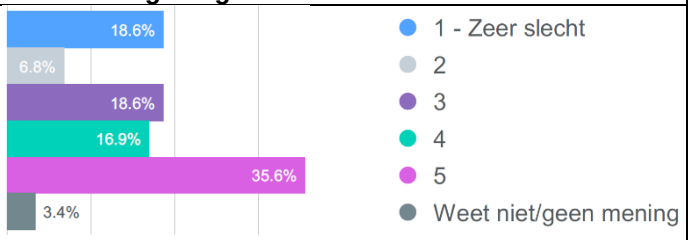
Met de auto kun je de buurt Vechtzoom-Zuid alleen via de Japuradreef en de Paranadreef in- en uitrijden	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: • Door wijk af te sluiten/twee kanten verkeerstroom zorgt voor agressie in verkeer • Wijk niet goed bereikbaar voor hulpdiensten • Opgesloten gevoel • Wordt te druk op de Einsteindreef
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Vrouwen willen 's nachts niet een stuk naar de auto lopen (niet veilig) - Nachtwerkers 's nachts naar auto lopen (niet veilig) - OV rijd niet 24 uur per dag dus afhankelijk van de auto om naar werk te gaan - Vechten om een plekje bij de auto hub, zorgt voor stress - Tillen van boodschappen en kinderen van en naar de auto wordt te zwaar - Voor oudere moet de afstand naar parkeerhub behapbaar blijven
 De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.	 Een groot deel van de invullers van de online enquete vindt dit een goed idee (50,8%). Een ander deel vindt dit juist een slecht tot zeer slecht idee (37,3%). Opmerkingen hierbij zijn: - Paranadreef komt toch uit op de Carnegiedreef waar je niet door kunt? - Carnegiedreef 's avonds niet sociaal veilig voor voetgangers en fietsers
Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer	

- Verkeerd geparkeerde auto's aanpakken; ze parkeren in bochten, op stoepen en soms op straat (winkelcentrum de Klop) - Parkeergarages ondergronds met daarboven groen - Parkeren moet gecontroleerd worden dat bewoners er mogen parkeren en buitenstaanders niet - Er is dus geen knip bij bus sluis Amazonedreef?

Openbaar vervoer

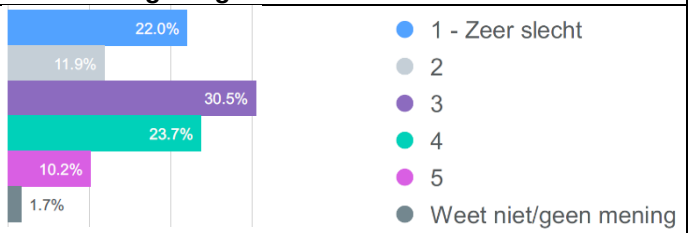
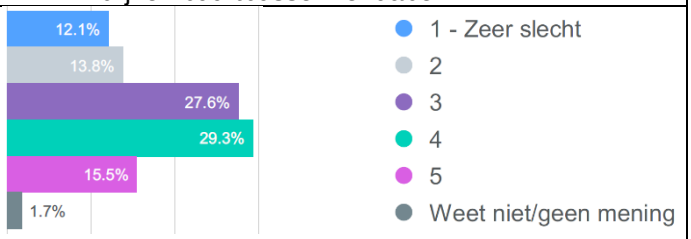
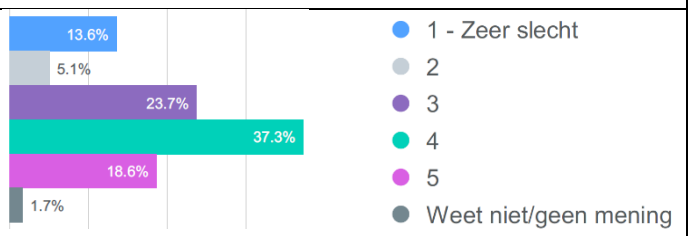
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Door de buurt Vechtzoom-Zuid rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • OV is duur • Nog langere reistijd • Nog langere wachttijd • Overstappen vervelend
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Er moeten meerdere directe lijnen komen - Buurtbus moet een halte hebben bij NS Overvecht	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Er komt een extra fiets- en/of voetgangersbrug over de Vecht richting Zuilen. Waar deze komt te liggen moeten we nog onderzoeken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Extra fietsbrug kan er voor zorgen dat die niet wordt gebruikt (zie voetgangersbrug Gageldijk) • Verstoort het natuurlijke karakter van de Vecht • Er zijn al twee verbindingen met Zuilen, extra fietsroutes is overbodig
Fietspad nabij experimentele flats	Sommigen zijn tegen een fietspad nabij de experimentele flats, want: • Dit is een monumentaal park met monumentale woningen. • De bewoners onderhouden het park. • Een fietspad kan prima via de doorgaande weg.

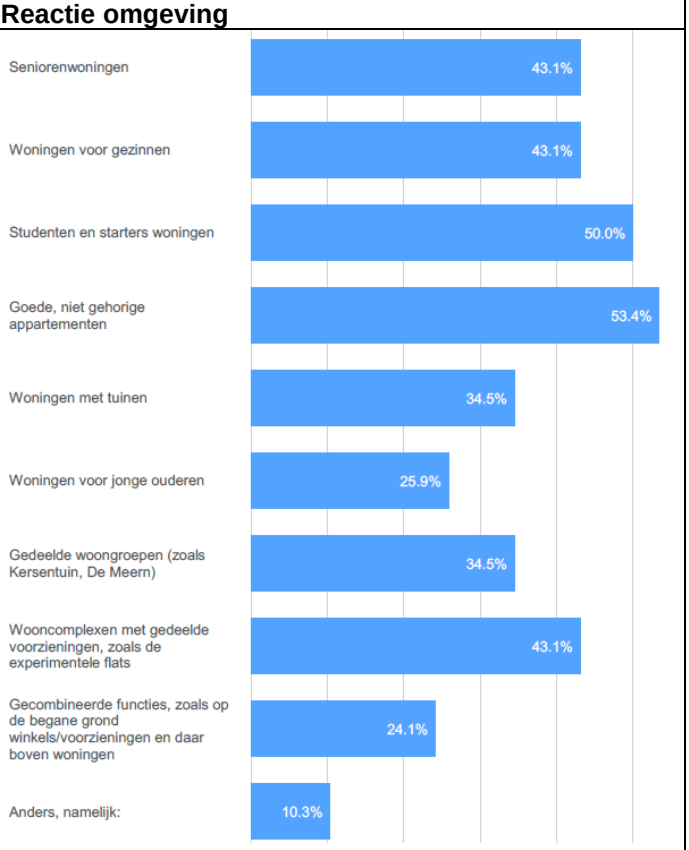
	• Dit is een gebied wat voor veel bewoners voor recreatie en ontspanning zorgt • Bewoners onderhouden zelf het groen
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer (fietser en voetganger)	
- Fietspad voorgesteld: van Carnegiedreef -> Amazonedreef via Rio Negrodreef	

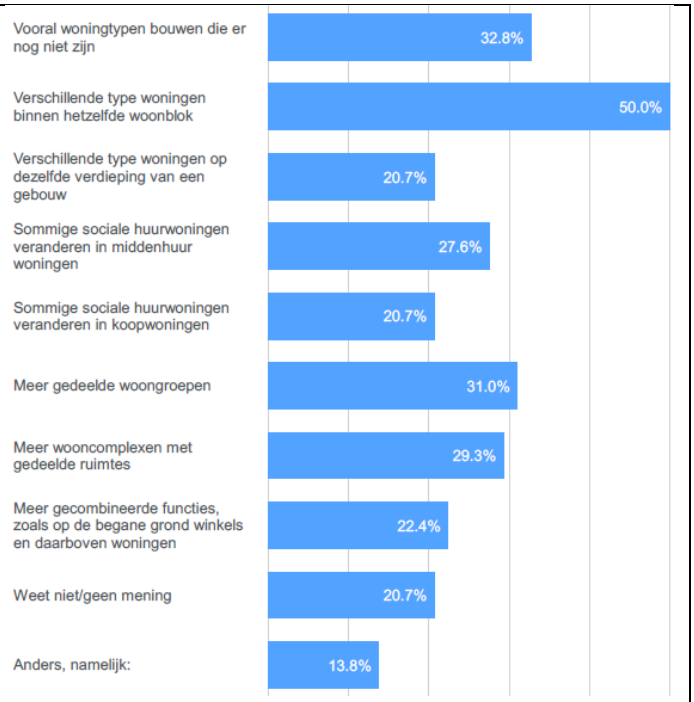
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over hoogstedelijke bebouwing in de buurt zijn verdeeld; een groep (33,9%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (33,9%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Niet bouwen op Carnegiedreef • Verdichting kan ook verder van HOV as, dan blijven buurtbussen rendabel
 Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke Centrum Overvecht en de buurt rondom de Japuradreef. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen	 De meeste mensen die de online enquete hebben ingevuld (44,8%) vinden ideeën voor een stedelijke overgangszone een goed tot zeer goed idee. De groep mensen die het een slecht tot zeer slecht idee vindt (25,9%) is bijna even groot als de groep die neutraal heeft gestemd.
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee.

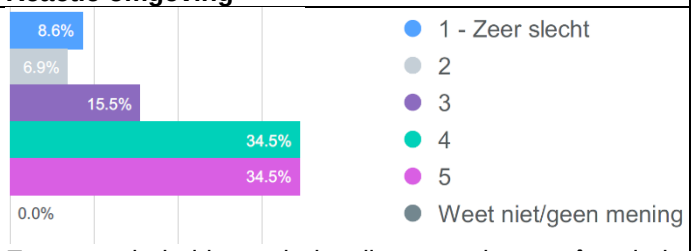
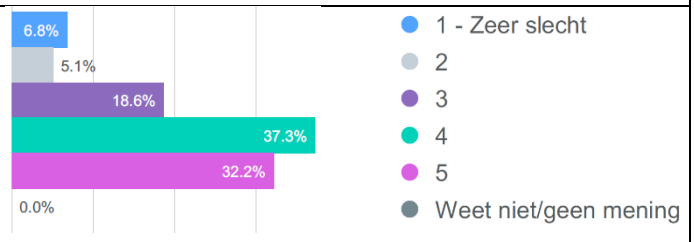
	bovenop bestaande gebouwen maken. • (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	
Aandachtspunten en ideeën voor bouwen		

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 • Koopwoningen zorgen voor betere leefbaarheid in de wijk • Huisbezitters van koopwoningen zorgen beter voor woning, tuin en omgeving • Goedkope starterswoningen • Woningen voor ouderen en groepswonen is goed want groeiend aantal oude mensen

Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Goed kleurenpalet met meer woningen voor midden inkomens en studenten • Meer sociale huurwoningen, wachtlijsten zijn al zo lang
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Moet de wijk meer gemengd? Of is er vooral een tekort aan sociale huurwoningen en komen die erbij?	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Centrum de Klop wordt versterkt, groener en krijgt een meer aantrekkelijke uitstraling. Doordat er meer mensen komen wonen, zijn er ook meer klanten en bezoekers van de winkels en voorzieningen.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
 In de buurt is ruimte voor (meer) aantrekkelijke speelplekken.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
- Verzorg/verpleeghuizen moeten er komen - Meer cafés, gewone snackbar, drogist, apotheek in winkelcentrum de Klop	

- Winkelcentrum de Klop: nu 4 kappers, 2 tandartsen en 2 bakkerijen. Kroeg is weg, drogist is weg, apotheek is weg, terwijl dit het dichtstbijzijnde winkelcentrum voor 2 bejaardentehuizen is. Slijter zou fijn zijn en een snackbar ook
- Zorg voor eenvoudig contact in de buurt en wijk door sporten en bewegen
- Winkelcentrum de Klop heeft onaantrekkelijke winkels
- Benut hoek Japuradreef (bij Incadreef)

Algemeen/overig

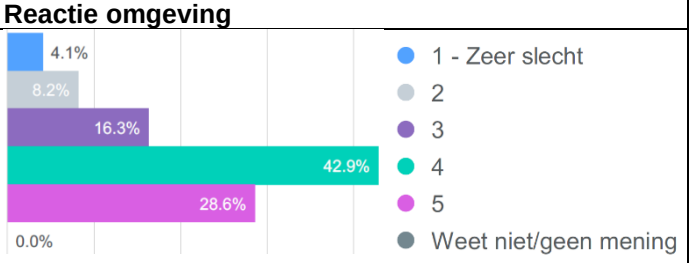
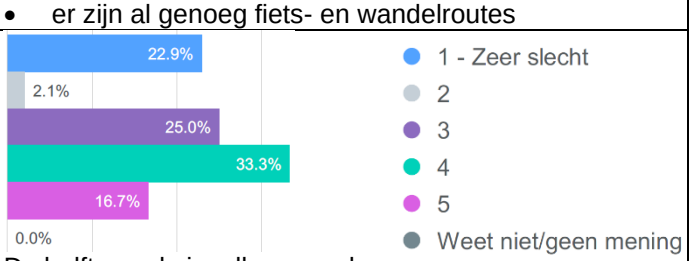
Overige aandachtspunten en ideeën
- Zorg voor sociale veiligheid, o.a. voor meisjes, pubers, jonge vrouwen, oude vrouwen - Voorkom eenzaamheid doordat ze niet veilig op de fiets kunnen en geen bizar hoge parkeerkosten kunnen betalen en daardoor altijd maar thuis zitten en veel lichamelijke en geestelijke klachten krijgen - Los criminaliteit op en pak drugskoeriers aan - Beter betrekken van de bewoners

Zambesidreef en omgeving

Aantal invullers online enquête: 49

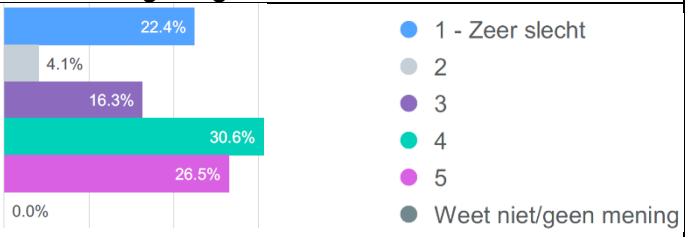
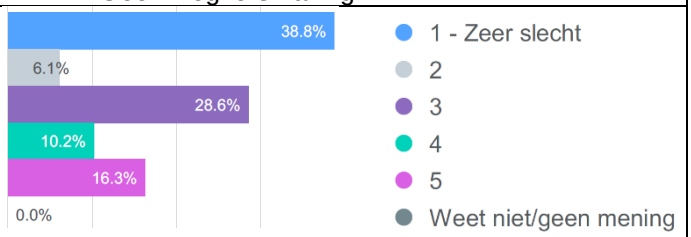
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

Groen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. veel groen is fijn en groen zorgt voor verkoeling. Genoemde aandachtspunten hierbij zijn: • geen groen om de hoek in een park, maar bij je flat. Bewoners hebben al geen tuin, dus het beetje groen bij de flat moet behouden blijven • er zijn al genoeg fiets- en wandelroutes
 In Park de Gagel verbeteren we bestaande plekken voor ontmoeten, spelen en sporten. De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waarmee we de sociale veiligheid en toegangen verbeteren. Op het stuk Tigrisdreef dat door het park gaat rijden geen auto's meer.	 De helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Er is ook een relatief grote groep (22,9%) dat het een zeer slecht idee vindt. Opmerkingen hierbij zijn: - Bebouwen in Park de Gagel mag niet - Park de Gagel moet in tact blijven

	- Nieuwe bebouwing niet bij al bestaande flats; er wordt dan letterlijk in je achtertuin gebouwd - Laat de parkeerplekken hier met rust - Er moet meer groen komen op elke hoek, net zoals in de rest van de plannen van Overvecht - Niet een 'moet' park - Te weinig groen voor bewoners
Aandachtspunten en ideeën voor groen en klimaat	
- Betere oversteek maken voor voetgangers en fietsers bij Park de Gagel - Bestrating mag groener en vriendelijker - Gagelhof mag beter uitgedacht worden; meer ontmoeten in de wijk door toevoegen horeca en kinderdagverblijf	

Prettige straten en autoverkeer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Er is ook een relatief grote groep (22,4%) die het een zeer slecht idee vindt. Opmerkingen hierbij zijn: - Afsluiten kleinere verbindingen positief - Positief dat er meer oversteekmogelijkheden naar Ruigoord, Groenekan etc. komen - Geen wegversmalling
Met de auto kun je de buurt Vechtzoom-Zuid alleen via de Japuradreef en de Paranadreef in- en uitrijden	 Een grote groep (44,9%) van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn: • Wanneer hier meer auto's komen op de Oranjerivierdreef komt er meer lucht vervuiling dan dat er nu al is • Agressie in het verkeer als je maar twee kanten op kan rijden • De wijk is dan niet goed bereikbaar voor hulpdiensten door stilstaand verkeer • Op de ringweg is het nu al druk, wordt op deze manier nog drukker • Onnodig veel drukte op deze weg

<table>
<tr><td></td><td>

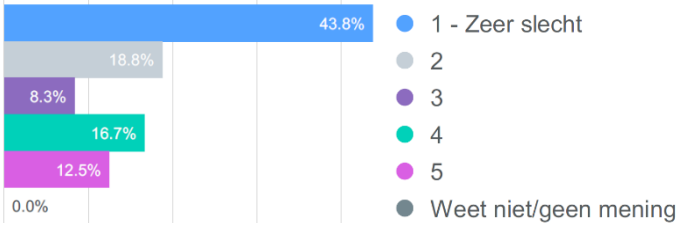
- Plannen zijn niet gebaseerd op de gemiddelde Overvechter; dit zijn mensen die in de avond werken, in een fabriek of magazijn. Zij zijn afhankelijk van de auto

</td></tr>
<tr><td>



Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.

</td><td>



Een ruime meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een slecht tot zeer slecht idee. Opmerkingen hierbij zijn:

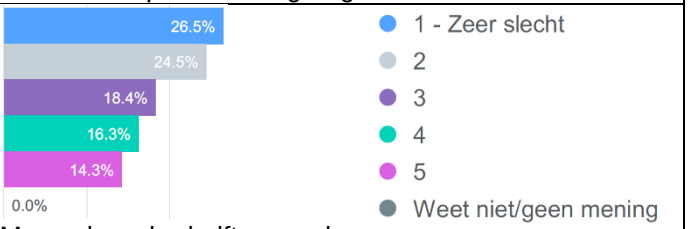
- Mensen moeten 's nachts naar hun werk en vrouwen willen niet 's nachts naar hun auto lopen -> onveilig
- OV rijd niet 24 uur per dag dus mensen zijn afhankelijk van de auto
- Iedereen wil dicht bij huis parkeren
- Geen groen bij parkeerhubs; wordt grote hangplek en potentie op nog meer auto inbraken; het is en blijft Overvecht
- Er zijn andere mogelijkheden om de autodruk op straat te verlagen
- Sommigen maken zich zorgen over de veiligheid van parkeren in garages

</td></tr>
<tr><td>



De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.

</td><td>



Meer dan de helft van de invullers van de online enquete vindt dit een slecht idee (51%). Slechts 30,3% vindt het een goed tot een zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:

- Te rigoureuze beslissing
- Juist het tuig dat te hard rijd gaat misbruik maken van de vrije busbaan
- Wanneer deze weg wordt afgesloten wordt de rest van de wijk te druk

</td></tr>
<tr><td colspan="2">

Aandachtspunten en ideeën voor straten en autoverkeer

- Bestraten met klinkers
- Idee: fietstunnel van Overvecht naar Ruigoord, vermijden van drukke rotonde en/of gevaarlijk oversteken
- Van Bankokdreef naar Singaporedreef gevaarlijk rijgedrag
- Singaporedreef doodlopend maken
- Kasaidreef/Zambesidreef prettig met verhogingen en voorrangsborden, dit is goed
- Zorg dat de hoofdroutes de drukte aankunnen
- Parkeergarages ondergronds met daarboven groen om te spelen/gezamenlijke tuin

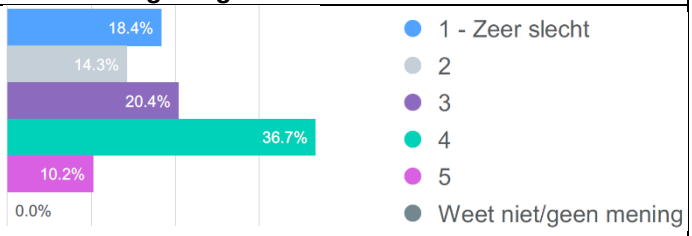
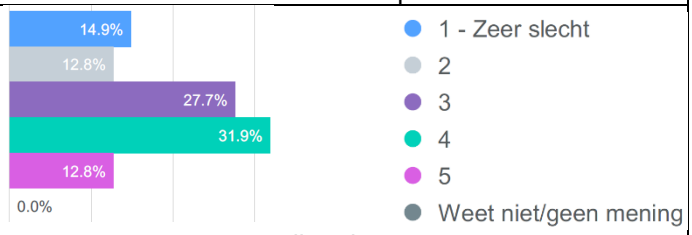
</td></tr>
</table>

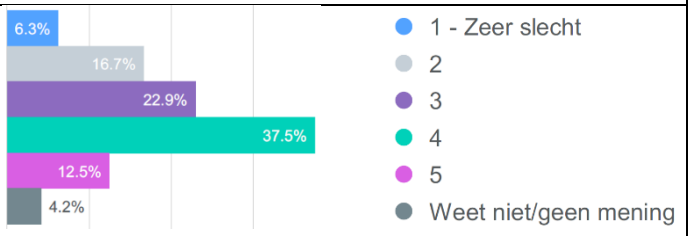
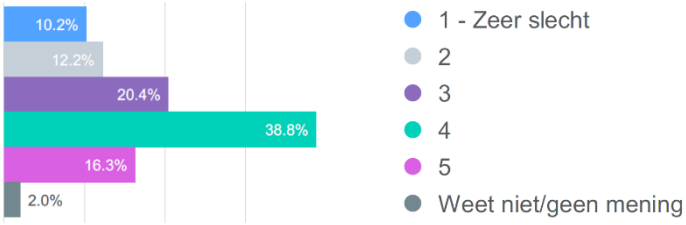
- Maak een 30 km zone van Carnegiedreef met autoverkeer. Leg er drempels neer en een flitspaal - Hoe denk je al die mensen uit de auto te krijgen? - Er wordt nu al niet gehandhaafd, waarom dan wel? - 30 km is langzaam genoeg, niet nog meer 30 km zones - Bij de Pretoriadreef staan vaak auto's verkeerd geparkeerd op de weg. - Drempel op Faraodreef uit te rijden is onveilig want als je op de drempel staat kan je niet goed de straat in kijken

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
HOV-as met buurtgericht openbaar vervoer	• Niemand wil extra overstappen
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
- Meer directe OV lijnen die naar het centrum gaan ipv overstappen - Leg een tram aan - Meer busbanen - Minder stoplichten	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 Een grote groep (46,9%) vindt het bouwen van een hoogstedelijk gebied in deze buurt een goed tot zeer goed idee. Een andere groep (32,7%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: • Het is al hoogstedelijk en de openbare ruimte is al zo vol • Bouwen gaat ten koste van de leefbaarheid en natuur • Hier staan monumentele panden
 Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke Centrum Overvecht en de buurt rondom de Japuradreef. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische	 De meeste mensen die de online enquete hebben ingevuld (43,7%) vinden ideeën voor een stedelijke overgangszone een goed tot zeer goed idee. De groep mensen die het een slecht tot zeer slecht idee vindt (27,7%) is even groot als de groep die neutraal heeft gestemd. Genoemde opmerkingen zijn:

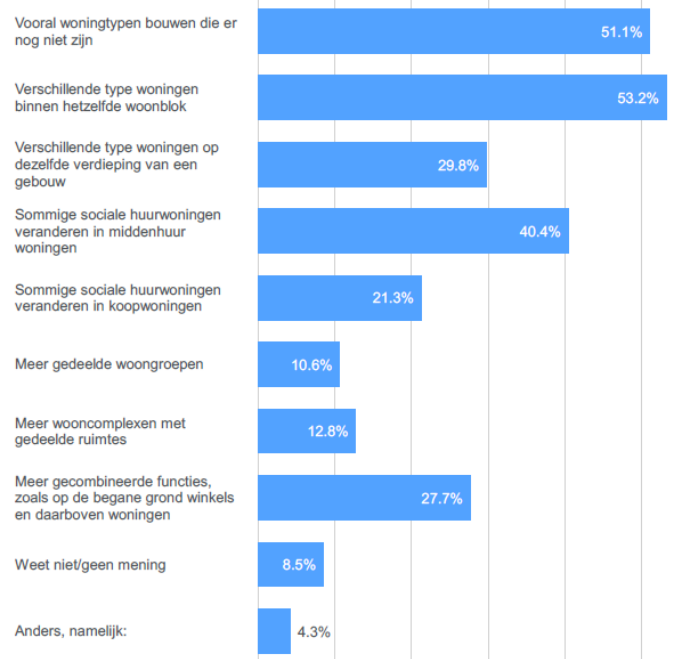
plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen	- Geen hoogbouw meer; veel schaduw, weinig groen
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. • (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 Bijna de helft van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. 23% van de invullers vindt het een slecht tot zeer slecht idee.
We verbeteren het gebied rondom de Zambesi-, Oranjerivier en Grote Trekdreef, met ruimte voor een nieuwe middelbare school en nieuwe woningen. Het schoolplein kan buiten schooltijden gebruikt worden door bewoners.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Goed idee middelbare school, wel graag HAVO en VWO want dat is er nu niet - Waar dan? Het is al zo druk - Sommigen maken zich zorgen om de grote hoeveelheid leerlingen die in de buurt komen - Het is hier te druk voor een school; beter woningen toevoegen dan een school

Aandachtspunten en ideeën voor bouwen

- Flats slopen zoals de oorspronkelijke plannen waren
- Niet bijbouwen maar vervangen
- kleine gezinswoningen ook uitbreiden/hoger maken ivm zorg en criminaliteit die mede ontstaat door niet leefbare huissituaties
- Geen extra woningen rond Carnegiedreef, doe deze in minder dicht bevolkte gebieden
- Niet meer mensen
- Zorg er voor dat de huizen niet te duur worden zodat de bestaande bewoners niet weg hoeven
- Lange tijd bouwerkzaamheden voor de deur
- Het gebied en de bewoners in het gebied Einsteindreef-Carnegiedreef krijgen vooral de lasten (verdwijnen van groen, extra huizen dus beton, verstedelijking) en de rest van de wijk

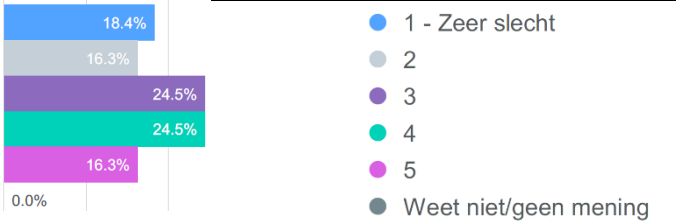
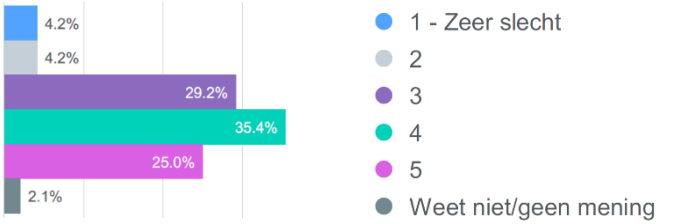
de lusten (meer groen en extra (cultuur) voorzieningen heel dichtbij). Dat wordt als oneerlijk ervaren.

Verschillend en voor iedereen: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 • kleinschalig woonvorm voor ouderen.Wat ook tevens een buurtfunctie heeft.
Gemengde wijk We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 • Meer sociale huurwoningen

	• Verander sociale huurwoningen in middenhuur woningen
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
- Leegstaand gebouw Grote Trekdreef vervangen door nieuwbouw met woningen	

Verschillend en voor iedereen: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Centrum Gagelhof wordt versterkt door meer groen, het (deels) weghalen van parkeerplekken, het versmallen van de busroute en betere wandelroutes. Doordat er meer mensen komen wonen, zijn er ook meer klanten en bezoekers van de winkels en voorzieningen.	 De meningen over ideeën voor Centrum Gagelhof zijn verdeeld; een groep (34,7%) vindt het een slecht tot zeer slecht idee. Een andere groep (40,8%) vindt het juist een goed tot zeer goed idee, terwijl 24,5% neutraal is. Benoemde aandachtspunten hierbij zijn: - Voorzieningenclusters hebben veel last van zwerfvuil - Voorzieningenclusters zijn erg stenig
 In de buurt is ruimte voor (meer) aantrekkelijke speelplekken.	 Een meerderheid van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
- Functies die verstopt binnen de bebouwingsclusters liggen, aan de doorgaande wegen situeren - Singaporedreef is een sportcontainer gekomen en daar is de sfeer ’s avonds niet goed want er is ook geen verlichting - Laat Pierenbadjes met rust	

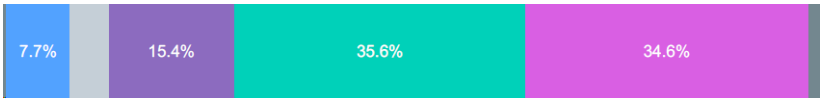
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
- Alle plannen zijn gemaakt voor studenten/jong volwassenen. Voor ouderen en mensen die slecht ter been zijn/invalide is dit niet te doen - Criminaliteit/hangjongeren moet opgelost worden

Zamenhofdreef

Aantal invullers online enquête: 110
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

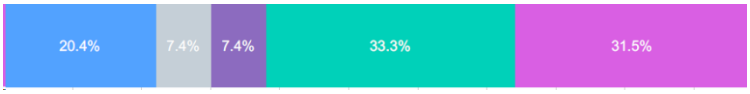
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee, onder andere doordat er dan meer groene hardlooproutes komen. Genoemde aandachtspunten zijn: - Hofjes ontbreken - Fijn dat er groen bij komt maar niet ten koste van de bereikbaarheid
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Watertoren, zonder kruisend autoverkeer. Een deel van het terrein van de rioolwaterzuivering wordt een parkstrook langs de Vecht met ruimte voor natuur, recreatie, water en sport.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:

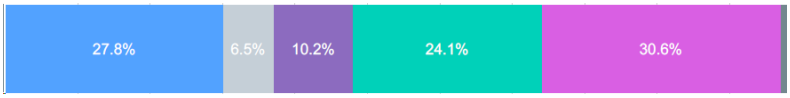
Aandachtspunten en ideeën voor groen
Kwangodreef niet het kleine stukje groen rondom de flat bij de Antilopedreef/Carnegiedreef weghalen; is een achtertuin van de bewoners van de flat (hebben zelf geen tuin), warmt in de zomer niet verder op.
Winkelcentrum mag meer groen ook op parkeerplaats
Verplaats verbouwing die momenteel groenstructuren belemmert zoal WWC in park de Watertoren
Zorgen dat het groen tussen de flats Kretadreef en Theemsdreef openbaar toegankelijk is. Nu is het met hekken afgesloten

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving

<table>
<tr><td>
Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto’s en/of openbaar vervoer te gast is.</td><td>

Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed tot zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:
- Einsteindreef naar 30 km/u is perfect
- Autoverkeer onder de 30 km/u rijden is geen optie

- Onhandig want je boodschappen wil je met de auto kunnen halen
- Ernstige zorgen over delen ruimte voor fietsers en bevoorradingsverkeer (grote vrachtwagens met blinde hoek)</td></tr>
<tr><td>Minder/niet parkeren voor de deur</td><td>- Parkeren voor de deur moet kunnen voor mensen met mobiliteitsproblemen, denk aan scootmobielen, rollators, rolstoelen
- Voorkom parkeeroverlast</td></tr>
<tr><td>
De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.</td><td>

Meer dan de helft van de invullers van de online enquete vindt dit een goed tot zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn:
- Bereikbaarheid hulpdiensten en bezorgdiensten wordt een uitdaging
- Dit wordt een onbereikbaar gebied
- Huidige groene eenbaansrichting voelt dorps en veilig en ontmoedigt hard rijden
- Het is nu een alternatieve route voor de NRU
- Je kan geen hoofdader voor auto’s dicht doen
- Carnegie verbind nu Overvecht zuid met Noord en Zuilenn, dan is dat niet het geval
- Filevorming op de Theemsdreef, Humberdreef, Einsteindreef, Oranjerivierdreef en grote delen van Overvecht Noord
- Vrijheid van de mens wordt ontnomen</td></tr>
<tr><td colspan="2">Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer</td></tr>
<tr><td colspan="2">Liever autoluw</td></tr>
<tr><td colspan="2">15 km/u alleen in woonerven of zeer nauwe straten maar eigenlijk niet</td></tr>
<tr><td colspan="2">Meer rotondes en stoplichten i.p.v. 30 km zone</td></tr>
</table>

Openbaar vervoer

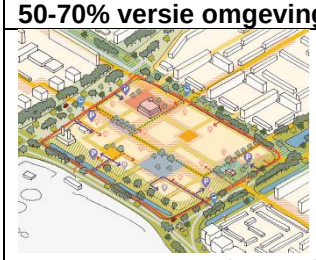
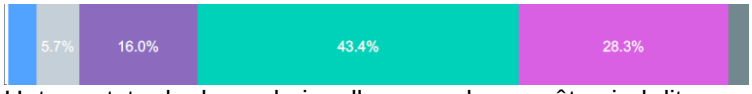
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
HOV -as met buurtgericht openbaar vervoer	- Voor bijna iedereen te ver naar de hoofdader dus moet ver omreizen - Nog langere reis- en wachttijd - Geen HOV door woonwijk heen - Veel overstappen voor senioren en ouders met kinderwagens belastend

	- Als buurtbus niet rijd moeten ouderen ver lopen naar HOV - Een snelle en vaak rijdende openbaar vervoer buslijn via de Marnedreef zal een positieve uitwerking hebben op het Shoppingcentrum Overvecht
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Stoplicht bij winkelcentrum bij kruising Zamenhofdreef en Theemsdreef voor voetgangers gevaarlijk om over te steken want bij ‘groen’ scheuren auto’s gewoon door	
Het vernieuwde kruispunt voor het winkelcentrum Roelanddreef is onoverzichtelijk voor fietsers	
Vergeet fietstoegang naar winkelcentrum Overvecht niet, die is nu gevaarlijk	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Centrum Overvecht ontwikkelt tot hét hart van de wijk Overvecht. Er is ruimte voor minimaal 2000 woningen en plek voor winkels, ontmoeting, markt en cultuur. Dit wordt uitgewerkt in project ‘Masterplan Centrum Overvecht’.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vind dit een goed tot zeer goed idee. Opmerkingen hierbij zijn: - Hele stad moet hoogstedelijk gebied zijn met hoge dichtheid. Er kunnen veel meer dan 2000 woningen in dit gebied gebouwd worden - Overvecht centrum heeft veel potentie als er minder parkeerplek komt en meer groen - Als stadsboulevard hetzelfde wordt als degene die nu aangelegd wordt; veel te gevaarlijk omdat hulpdiensten nauwelijks vooruit kunnen op een éénbaansweg met hoge stoepranden
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 - Geen hoge dichtheid bebouwing, niet mooi en zorgt niet voor een gemixte bevolking - Overmatige verdichting bij Centrum Overvecht, dus niet de binnentuinen ook al volbouwen - Overmatige verdichting niet aantrekkelijk voor bestaande en nieuwe bewoners
	 - Er is genoeg hoogbouw - Geen hoogbouw in Molenwieken



Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke gebied en de buurt. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.

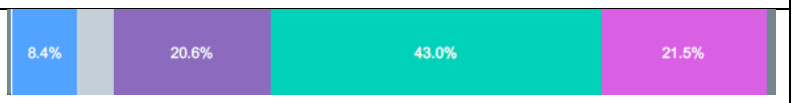
- Woningbouw in Noorderpark
- Heel mooi, sloop maar wat nodig is en maak er wat moois van



In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door:

- Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen.
- Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken.

(Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.



- Zo snel mogelijk renoveren want het is een getto aan het worden (criminelen hebben vrij spel en er is geen fatsoenlijke winkel) kijk naar winkelcentrum Bisonspoor
- Inbreuk op bestaand woongenot voor scheefbouw aan woningen (klein en duur)
- Tot maximaal 4 woonlagen
- Alleen winkels en werkplekken toevoegen die er echt iets toevoegen, geen fastfood keten -> is slecht voor gezondheid en verpest het straatbeeld met afval



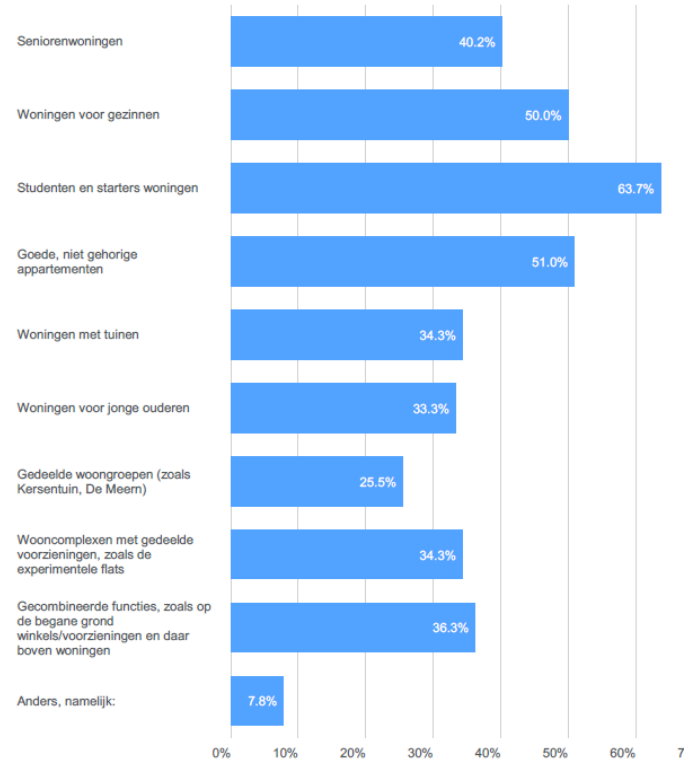
Het terrein van de rioolwaterzuivering ontwikkelt op lange termijn tot een hoogstedelijk gebied dat aansluit bij Overvecht Centrum.

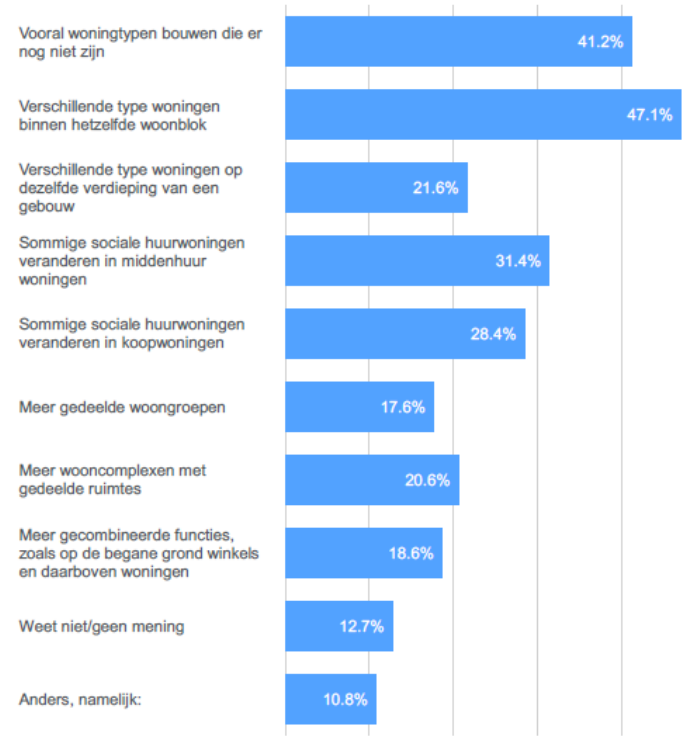


- RWZI bebouwen goed idee; kan dit niet al eerder?
- Verplaats de stinkplek ergens waar we het niet zien
- Niet nog meer woningen bouwen bij de RWZI
- Huidige RWZI werkt niet goed, ruikt met regelmaat naar poep
- RWZI niet bebouwen want alle rioolbuizen in de hele stad moeten aangepakt worden als de zuivering verplaatst wordt en de bomen om het gebied geven een bosrijke illusie en is zonde als het verloren gaat

Daarnaast is er plek voor natuur, recreatie en sport.	-
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Bouwen in Overvechtse historische architectuur, zoals bij Zijdebalen	
Duurzame nieuwbouw	
Houd de waardevolle ontworpen ruimtelijke structuur van Overvecht in ere	
Parkeren ondergronds, daarboven park en terrassen	
Fietsenstallinggarage bij het winkelcentrum	
In ieder geval woningen die zorgen voor contact (sociale cohesie)	
50 tot 70 meter de lucht in bouwen is horizonvervuiling voor bestaande hoogbouw	
RWZI veranderen in een sportpark	
Bouw voor doorstroom uit de wijk zodat daar meer gezinnen kunnen en willen wonen in de rustigere delen	
Verdichtingsmogelijkheid op Androsdreef en Milosdreef	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Type woningen: Welke type woningen moeten vooral in deze buurt gebouwd worden?	 - Levensbestendige woningen, groepswoningen en saamhorigheid - Seniorenwoningen - Woningen voor alleenstaanden - Appartementen in het luxe segment - Alle woningen toegankelijk voor ouderen en mensen in rolstoelen, want die laatste groep kunnen niet bij iedereen op visite - Betaalbare koopwoningen - Woningen met grote balkons - Meer sociale huurwoningen in diverse grootte

Gemengde wijk: We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 - Geen bebouwing direct aan Zamenhofdreef - Geen bebouwing binnen tuinen Patmos-Naxos Theemsdreef - Verschillende soorten mensen een huis toewijzen dit heeft niets te maken wat voor huis het is - Overvecht is al gemengd genoeg
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
Architectuur die verwijst naar de wijk	
Belangrijk voor succesvolle woongroepen; ownership, dus niet van bovenaf aansturen	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Speelplekken in de buurt worden aantrekkelijker	- Voorkomen dat dit hangplekken worden die overlast geven - Alle restaurants (met terras) en winkels ook rolstoelvriendelijk - De winkels die er nu zijn moeten weg, de winkels die er voor de buitenlandse winkels zaten terughalen - Kleine groepjes winkels op de Theemsdreef is goed - Winkelcentrum verbeteren i.p.v. groter maken; het is slecht onderhouden
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Kleine winkelgebieden laten groeien i.v.m. minder bereikbaarheid shoppingcentre Overvecht	
Denk ook aan bankjes, niet iedereen is goed ter been, langs voetgangersroutes en bij Grootwinkelcentrum	
Oude Opelgarage mag weg, staat al minstens 20 jaar leeg	
Lichte tegelvloer in winkelcentrum geeft uitstraling, verruiming en meer winkelplezier	

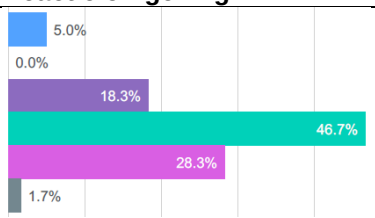
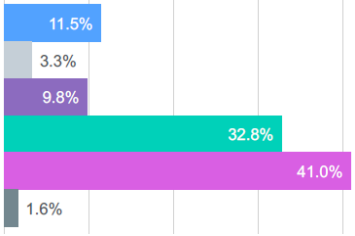
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
In de plannen wordt geen rekening gehouden met 65+ en dat is wel de categorie die in Overvecht groot is en groter wordt
Laat alles zo als het nu is en blijf van onze wijk af
Pak criminaliteit aan
De naam Overvecht schrikt mensen af, maar er zijn ook goede buurten in Overvecht. Verdeel de wijk dus opnieuw op

Einsteindreef

Aantal invullers online enquête: 61
Aantal aanwezigen bijeenkomst 9 november 2023: +/- 70

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Er worden verschillende mogelijkheden voor de inrichting van de Einsteindreef onderzocht. Het groene karakter blijft in alle opties behouden.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vindt dit een goed idee.
Groene verbinding – De ecologische groenstrook langs de Einsteindreef, toegankelijk voor fietser en voetganger, verbindt het Noorderpark met de Vechtzoom.	 Een groot deel van de invullers van de online enquête vinden dit een goed idee. Een aandachtspunt hiervoor is wel dat het groen biodiverser mag zijn; niet alleen bomen en gras.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	

Gemotoriseerd verkeer

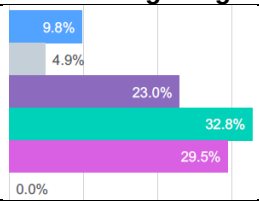
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer
Wegen niet versmallen
Parkeren voor de deur
Filevorming op plekken die nu al druk zijn
Het is belangrijk dat hulpdiensten gemakkelijk en snel toegang houden
Uitstoot van auto's omhoog als het éénbaans is, zie Marnixbrug
Einsteindreef: Minimaal 4 banen nodig, anders komt er file
Einsteindreef: 1 baans en 30 km/u

Einsteindreef: Hier wordt geraced, maak de weg ondergronds, een betere oversteekplaats of een tunnel
Onnodig omrijden als Carnegiedreef wordt afgesloten
De ring, Brailledreef en Einsteindreef wordt overbelast
Zamenhofdreef verbreden, profiel van de Carnagiedreef doortrekken

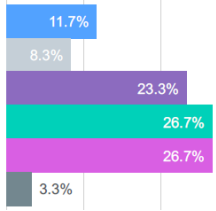
Openbaar vervoer

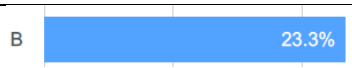
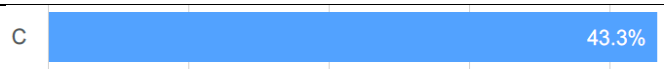
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer
- Laat de bus over de Ring rijden
- Gebruik de bestaande brede wegen (Einsteindreef, Brailledreef) voor de bussen

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Een nieuwe groene oversteek voor de openbaar vervoerlijn, fietsers en voetgangers	
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
De wachttijd bij het kruispunt bij de Einsteindreef/Carnegiedreef moet verbeterd worden	
Een groene oversteek voor fietsers en voetgangers met zicht op de weg	
Niet meer beton, meer op de fiets en wandelaar gericht	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Vergroten van het centrumgebied – door de nieuwe kruising over de Einsteindreef wordt Centrum Overvecht beter verbonden met de noordkant en ontstaat hier ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.	 De meningen van de invullers van de online enquête zijn hierover verdeeld. Aan de ene kant wil men niet meer bebouwing, het is al massaal. Bovendien zorgt te dichte bebouwing voor hittestress en sterke luchtstromen en zal er voor de appartementen gebrek aan bezonning aan beide kanten zijn.
Wat voor stadsentree wordt de Einsteindreef? Daarvoor zijn verschillende mogelijkheden:	
	 uit de enquête is gebleken dat dit het tweede beste idee was. Aan de ene kant wordt aangegeven dat er niet zoveel groen nodig, aan de andere kant moeten de oude bomen niet gekapt worden. Het moet ook niet ten koste gaan van het auto/brommer verkeer. Ook moet de Einsteindreef niet dichtgebouwd worden. Over de doorgaande weg wordt aangegeven dat het levensgevaarlijk wordt om over te steken en dat het geluidsoverlast geeft.

a. Nieuwe bebouwing aan de Einsteindreef Voordelen: groen en bomen kunnen grotendeels behouden blijven Nadelen: Geluidsoverlast van Einsteindreef voor nieuwe woningen	Over de groenstreook wordt gezegd dat dit beter voor de dieren verbonden moet worden met elkaar. Dieren moeten zich kunnen blijven verstoppen en mensen hoeven niet overal te komen.
 b. Nieuwe bebouwing aan de noordkant Voordelen: groene buffer tussen Einsteindreef en Einsteinkwartier Nadelen: deel van het bestaande groen gaat verloren	 Dit is het minst gewaardeerde idee voor de nieuwe stadsentree. Het nieuwe groen kan beter aansluiten bij de veiligheid met betrekking tot verkeer en fietsroutes.
 c. Nieuwe bebouwing aan de kant van Centrum Overvecht Voordelen: groen en bomen kunnen grotendeels behouden blijven Nadelen: moeilijk om bebouwing aan sluiten op Centrum Overvecht	 Op dit idee zijn de meeste stemmen gekomen.Een reden hiervoor is dat de bomen en groen behouden kunnen blijven. Een verdere opmerking wordt daarbij gemaakt dat de bebouwing aan de kant van Overvecht centrum nu al meegenomen dient te worden in het masterplan. Een idee is om de weg te verdiepen en daarop te bouwen. Aan de woningen kunnen een groene uitstraling gegeven worden

Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'
Ga versterken/verbouwen i.p.v. vergroten, scheelt groen
Bouw op huidige parkeerplekken

Ruimte voor groei: wonen

Aandachtspunten en ideeën voor wonen
Hoek Humberdreef + Einsteindreef zijn oudere gebouwen. Dit is geschikt voor verdichting
Minder hoge flats
Hoogbouw werkt criminaliteit in de hand
Niet op de binnentuinen bouwen
Geen hoogbouw bij Buurthuis de Bram
Gebruik kleuren van bouwmaterialen (bijvoorbeeld kleur voor kozijnen). Straatnamen zijn immers Zuid-Amerikaans/Afrikaans

Ruimte voor groei: voorzieningen

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Horecavoorzieningen
Gevarieerd winkelaanbod
Meer ontmoetingsplekken
Meer en betere verblijfskwaliteit

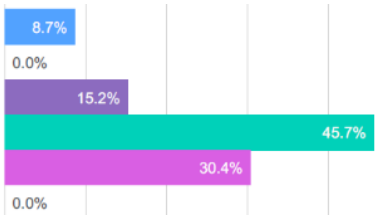
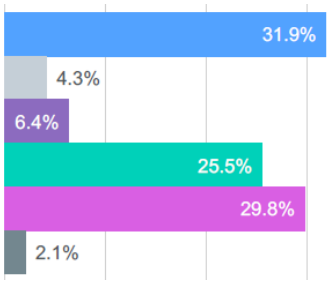
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
Verplaats het politiebureau naar de hoek van de Brailledreef/Einsteindreef; de huidige plek is nu een 30 km zone.
Fort Blauwkappel ontbreekt in alle plannen
Vergeten locatie is dek van de Humberdreef/Einsteindreef
Enquête niet te doen op de telefoon
Denk in zones, niet in bouwblokken
Veiligheid door handhaving
Zon/schaduw studie

Neckardreef

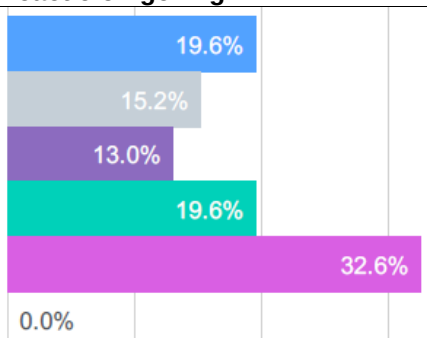
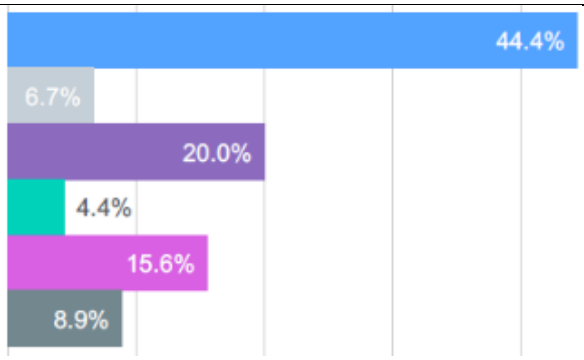
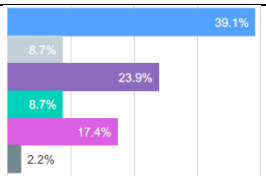
Aantal invullers online enquête: 47
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

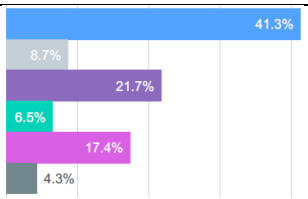
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het gros van de enquête invullers vindt dit een goed idee. Toch wordt er genoemd dat er nu al voldoende groen op straat aanwezig is dus dat er niet meer groen nodig is.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Park de Watertoren en het Noorderpark en langs de Noordelijke Randweg (NRU). Er rijdt geen autoverkeer meer op het stuk van de Neckardreef dat deze zone doorkruist.	 De mening van de enquete invullers is hierover sterk verdeeld. Met name over het verwijderen van

	autoverkeer op een deel van de Neckardreef stuit op weerstand.

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is.	 Hierbij is de mening erg verdeeld. Er wordt genoemd dat de automobilist de dupe wordt van dit plan.
Met de auto kun je de buurt alleen via de Humberdreef en de Oderdreef in- en uitrijden.	 Veel mensen die de enquete hebben ingevuld vinden dit geen goed idee. Redenen hiervoor zijn namelijk dat men voor de deur wil blijven parkeren en dat er een mogelijkheid moet zijn om met je auto bij je huis te komen, onder andere met zware boodschappen. Ook voor ouderen zou dit niet ideaal zijn. Bovendien zou de milieuvervuiling zich naar één plek centraliseren. Ook wordt genoemd dat dit de doorstroming van het autoverkeer verminderd. Doordat de wegen drukker worden wordt het oversteken hierbij nog lastiger. Ook zijn er zorgen geuit over de bereikbaarheid van hulpdiensten.
 Er rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park.	 De meeste mensen zijn het niet eens met dit idee. Redenen hiervoor zijn dat omrijden milieuonvriendelijk is. Ook zijn er zorgen over de veiligheid in het park die af zal nemen als er minder mensen langsrijden. Wel wordt

	genoemd dat het positief is dat er minder auto's door het park rijden.
 Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 De meerderheid is het niet eens met dit idee. Parkeerhubs zijn gevoelig voor inbraak en criminaliteit, en ouderen en invaliden moeten te ver lopen. Bovendien wordt genoemd dat het bestaande parkeerbeleid niet gehandhaafd wordt met vooral foutparkeren en gevaarlijke situaties. Dit zal bij de parkeerhub niet anders zijn.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
Voor de deur parkeren	
Maak straten toegankelijk voor bestemmingsverkeer	
Men maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van het complex aan Arabelladreef en kampje	
Wat zijn de plannen voor de NRU van en naar het winkelcentrum?	
Het moet voor alle bewoners mogelijk blijven om de buurt in en uit te rijden	
Brede wegen door de hele wijk	
Waarom niet ook Neckardreef met een knip erin?	
Een directe verbinding met de rondweg vanuit de wijk	

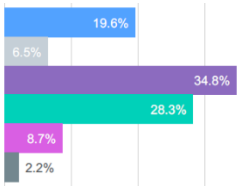
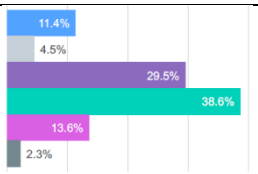
Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	Bewoners maken zich zorgen over de veiligheid van de busbaan.
HOV lijn en buurtgericht openbaar vervoer	Invullers van de enquête noemen extra overstappen en wachten storend.
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Mensen van buiten de stad stimuleren met o.v. te komen , zoals schoolleerlingen van r.o.c	
meerdere directe buslijnen die elk minder omrijden zijn nodig	
Bushalte bij school en Abrona locatie; cliënten zijn afhankelijk van het openbaar vervoer	
De kans is groot dat de vervoerder niet gaat investeren in HOV	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
- Een nieuwe groene oversteek voor de openbaar vervoerlijn, fietsers en voetgangers	
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
-	

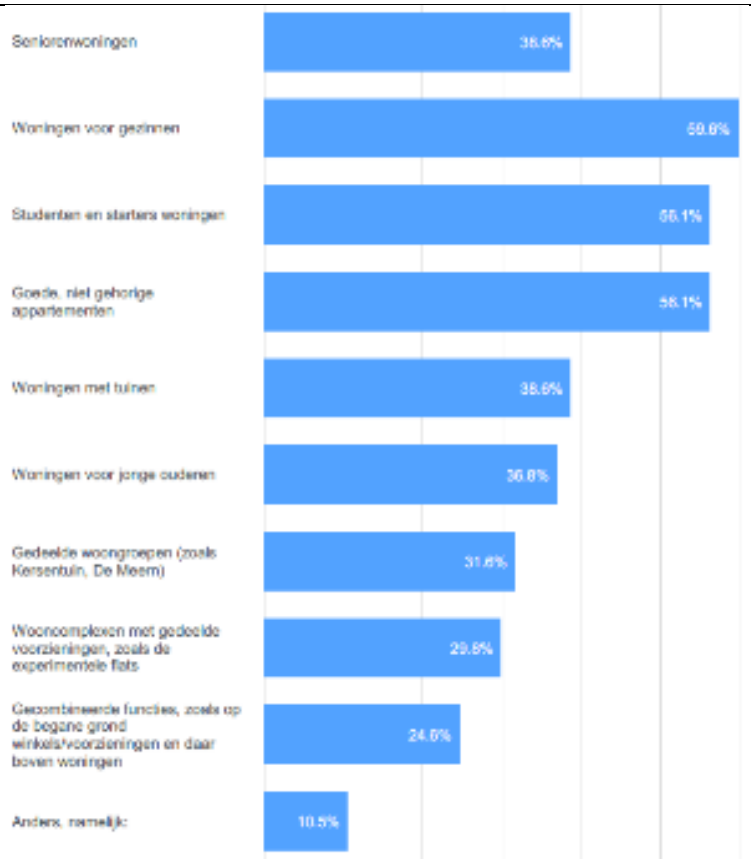
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Stedelijk gebied als overgangszone tussen het hoogstedelijke gebied en de buurt. Met diverse soorten woningen en aantrekkelijke openbare ruimte. We bouwen daarbij vooral: op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meeste invullers van de enquête zijn hier neutraal in.
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee.
Aandachtspunten en ideeën voor ‘ruimte voor groei’	

Ruimte voor groei: wonen

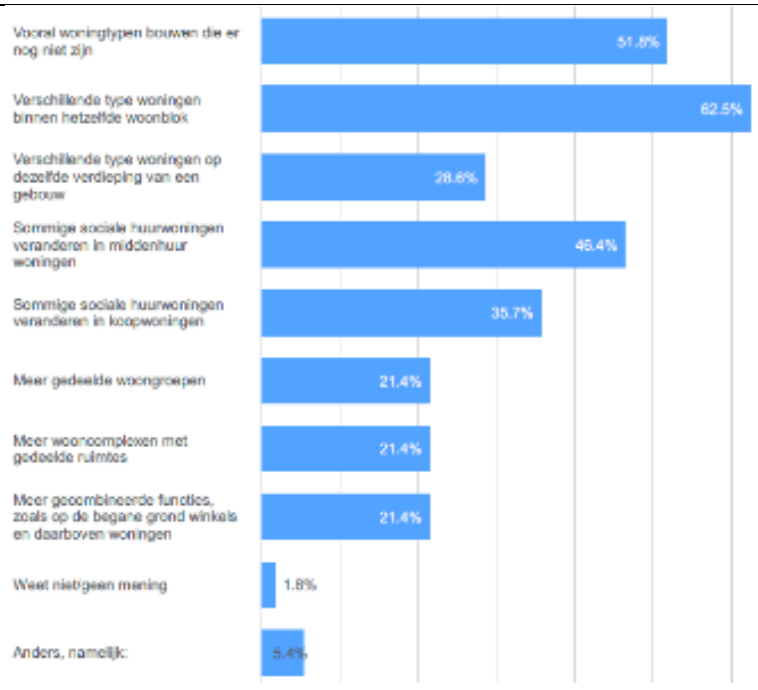
50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving

Type woningen
Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?



Andere genoemde ideeën zijn woningen in het duurdere segment, dit zorgt voor evenwichtige bevolingsopbouw. Ook worden seniorenwoningen genoemd maar vooral dat woningen betaalbaar blijven. Ook wordt een woon/werk/winkel combinatie genoemd en meer sociale huurwoningen. Tot slot wordt er ook genoemd dat er niet te veel hoogbouw bij moet komen.

Gemengde buurten
We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?



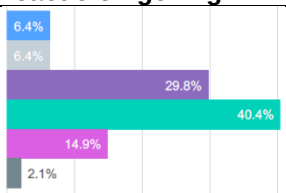
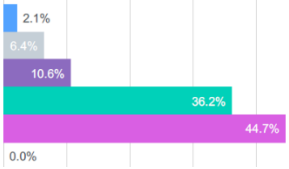
Aandachtspunten en ideeën voor wonen

Verder moeten onze bewoners de ruimte krijgen om kleur in de straten te brengen door zelf te mogen kiezen wat de kleur van hun voordeur is.
Terughoudend zijn met het bouwen van woningen met tuinen; tuinen worden slecht onderhouden en vaak betegeld. Dit is onaantrekkelijk en niet klimaatbestendig.

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie	
-	

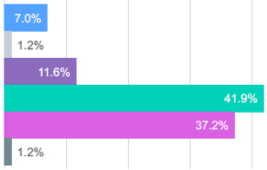
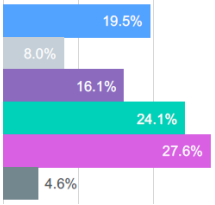
Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Het centrum van de buurten aan de Theemsdreef en Wezerdreef worden versterkt. Hier is ruimte voor nieuwe voorzieningen en functies en voor het toevoegen van speciale woonvormen zoals woningcoöporaties.	 De meeste invullers van de enquête zijn het hiermee eens.
 De omgeving van sportcomplex De Dreef is een bijzondere plek voor kinderen en jongeren, waar sporten en leren samenkomen. Dit willen we versterken.	 De meeste mensen vinden dit een goed idee en zelfs een erg goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Er is behoefte aan meer werkplekken, ontmoetingsplekken, bar/café	
Opkapbeurt van winkelcentrum Theemsdreef	

Taagdreef, Rubicondreef e.o.

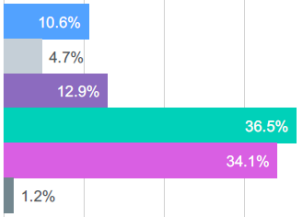
Aantal invullers online enquête: 88
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

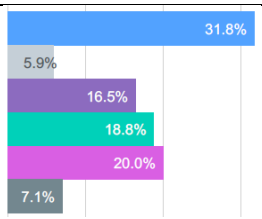
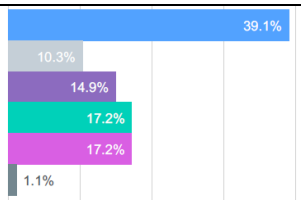
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste deel van de invullers van de enquête vindt dit een goed idee. Groen is nodig voor CO2 opslag en klimaatadaptatie.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Watertoren. Er rijdt geen autoverkeer meer op het stuk van de Rhonedreef dat deze groenzone doorkruist.	 De meeste invullers vinden dit een goed idee. Er zijn wel zorgen over het woonwagenkamp en over de sociale veiligheid in Park de Watertoren. Ook dienen de groenstroken voor dieren beter te zijn, en niet alleen voor vogels.

Aandachtspunten en ideeën voor groen
een parkvisie ingebed in de andere functies van de openbare ruimte, van verbonden groen met hier en daar een rustige kruising waar veilig kan worden overgestoken (zoals bij de bocht Moezel>Marne: op het zebrapad van het rustige stuk Moezel kun je altijd veilig over).
verbind de groenzone Keggedreef met groene Zamenhofdreef en Marnedreef
opwaarderen van de groenstrook tussen spoor en Van Brammendreef

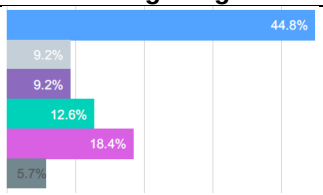
Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	 Het grootste deel van de invullers van de enquete zijn het eens met dit idee.

Met de auto kun je de buurt alleen via de Taagdreef en de Arnodreef in- en uitrijden.	 Veel invullers van de enquête zijn verdeeld over dit idee. Zij maken zich zorgen over de toenemende files, onder andere de Arnodreef, Kardinaal de Jongweg en het Eijkmanplein. Ook maken zij zich zorgen over de bereikbaarheid van het Winkelcentrum Overvecht. Tijdens moskeetijden zal de wijk vastlopen en er zijn zorgen over de bereikbaarheid van hulpdiensten. De buurt wordt gezien als een eiland. Ook zijn er zorgen dat er tijdens werkzaamheden of blokkades geen alternatief is om de wijk in en uit te komen.
Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Over het algemeen zijn de meeste mensen het niet eens met dit idee. Vergroenen van de wijk kan ook met behouden van parkeerplaatsen. Er is momenteel voldoende groen in de straten. Ook wordt genoemd dat het moeizaam is om boodschappen thuis te brengen, het ver lopen is naar de auto, het niet geschikt is voor minder mobielen, het duur is, en dat er zorgen zijn over de veiligheid in en rondom de parkeerhubs. Er is geen zicht op de auto's wat kan zorgen voor criminaliteit, vandalisme en inbraken. Ook zou dit onhandig zijn voor ouders met kinderen. Ook wordt aangegeven dat de parkeerhubs aantrekkelijk moeten zijn; niet te hoog. Ook moet het mogelijk zijn om toch (kortstondig) voor het huis te kunnen parkeren ivm verhuizen, boodschappen, laden en lossen en voor mantelzorg. Ook dienen de parkeerhubs niet te ver weg te zijn. Toch wordt ook genoemd dat het goed is dat het autogebruik hierdoor voor kleine afstanden minder wordt.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
- Aanpassingen rondom Faustdreef zijn nodig	
Kleine auto's kunnen dwars parkeren.	
Bouw parkeerhubs ondergronds, zo behoud je groen.	
Behoefte aan meer deelvervoer	

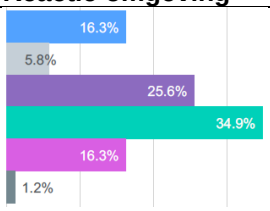
Bewoners willen nog wel met de auto bij de supermarkt komen. Is dit mogelijk met paaltjes, pasjes of slimme camera's met kentekenherkenning?
Rubicondreef bereikbaar houden vanaf Moldaudreef
liever de Moezeldreef verbreden voor OV en auto
Let op de bereikbaarheid van de scholen langs het spoor (Cleophas en OBO). Met name op de Cleophas zitten kinderen uit de hele wijk, niet alleen de buurt.
Alleen twee of meer auto's laten betalen

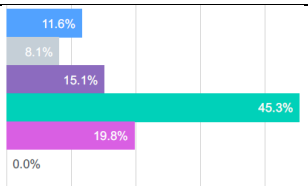
Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Er rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park.	 Bewoners vinden dit idee over het algemeen erg slecht. De nieuwe HOV route breekt in in een bestaande wijk. Voor bewoners aan de La Bohèmedreef is dit onprettig en onveilig. Verder zijn er zijn zorgen over de toegankelijkheid van het park door het oversteken over de HOV route en een HOV route voor een school is onveilig. Ook wordt genoemd dat de Marnedreef en Moezeldreef nu prachtig groen zijn en je er prima kunt wandelen langs de bomen of het water. Verder wordt aangegeven dat als je minder goed ter been bent de haltes te ver weg zijn

Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer
Beter om de HOV route over de bestaande wegen te laten rijden
HOV route langs een speeltuin wordt als onveilig gezien
De looproute van het station naar het winkelcentrum is door de HOV verbinding onderbroken
Busbaan op enige afstand van woningen plaatsen
Denk aan sociale veiligheid als park groter/aaneengesloten wordt
Bussen zijn heel druk; meer of grotere bussen
Maak HOV lijn ondergronds
Meer OV direct naar het centrum

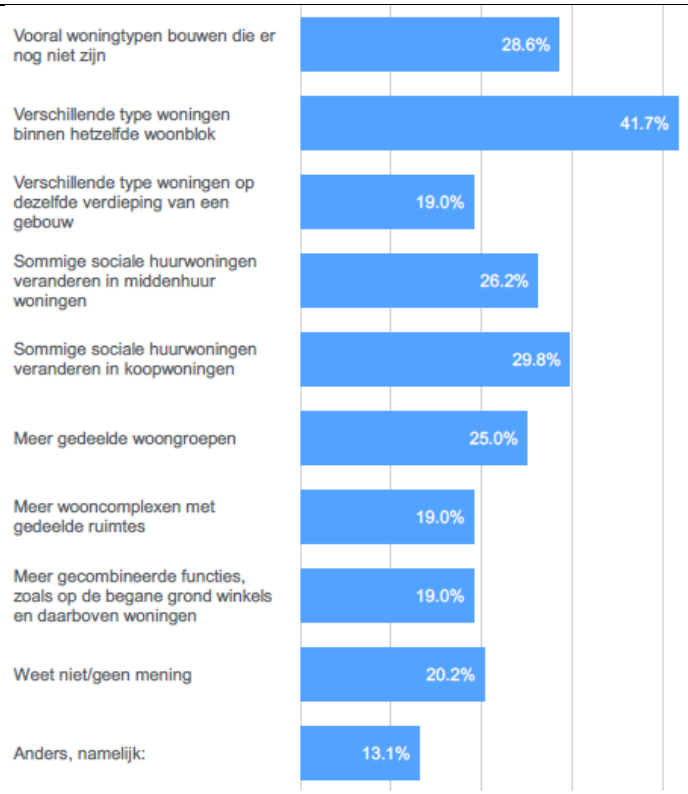
Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij	 De meeste mensen zijn het eens met de stelling.

vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	
 In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 De meeste mensen die de enquête hebben ingevuld vinden dit idee goed. Een opmerking is sloop slechte huurwoningen voor een mix aan sociale huur, middenhuur en koop
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Parkeergarage tussen de flats aan de Faust/Rubicon weghalen en met de buurt een nieuwe bestemming geven.	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	

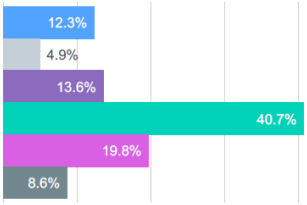
	- Een bedrijfsverzamelgebouw voor start-ups met woningen voor studenten en starters - Meer sociale huurwoningen - Geen woningen erbij
Gemengde buurt We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 - Eengezinswoningen met tuin, zoals Antoniuskwartier - Koopwoningen - Het is al divers - Bij het station meer hoogbouw - Er is geen behoefte aan dure huurders, maar wel aan kopers die een band krijgen met de buurt

Aandachtspunten en ideeën voor wonen
Woningen op de Arnodreef zijn momenteel bouwkundig erg slecht
Veel ouderen wonen nu in een grote woning
Sociale woningen moderniseren
Ownership bij woongroepen. Het is heel duurzaam als je je eigen keuzes mag maken. Dus vastleggen in het bestemmingsplan (ook al verliest de gemeente dan grondwaarde)
Mensen maken zich zorgen over dat de geclusterde nieuwbouw niet voor meer kwaliteit voor huidige bewoners zal zorgen
Huizen niet slopen
Woonwagenkamp verplaatsen is een zeer slecht idee

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie	
-	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Het centrum van de buurt aan de Taagdreef (Impulzz) wordt versterkt.	 De meeste invullers van de enquête vinden dit een goed idee. Wel wordt genoemd dat er geen hoogbouw mag komen vanwege schaduwwerking.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Meer hoogwaardige horeca
Koffietentjes voor een breder publiek zorgen voor meer buurtgevoel
Voorzieningen die het aantrekkelijk maken voor bewoners elders uit de stad om hier te komen
Graag de voetbalkooi aan de Van Brammendreef weg maken (geeft overlast en last van verlichting in de avond)
Een mooi sport/ fitness gedeelte in het park hoogte Nabuccudreef Winterboeidreef zou de wijk verenigen en sportende/ vitale mensen bij elkaar brengen
oude Opel garage bij SC Overvecht daar mag ook wel eens wat mee gebeuren (slopen)
de samenhang vergroten, meer gemeenschapszin door kleine buurtprojecten te organiseren.
Meer sportvoorzieningen voor ‘grote’ kinderen

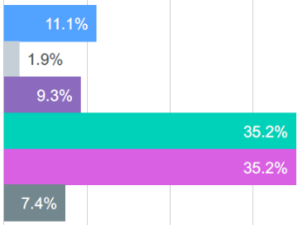
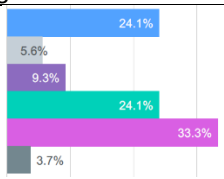
Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
Mensen maken zich zorgen om de bereikbaarheid van het complex Arabelladreef en het woonwagenkamp.
Grofvuil sneller ophalen
Stimuleer afval opruimen. Ook met blikjes ophaalplekken voor zwervers
Behoud van kleine detailhandel
Beter beheer en onderhoud, sociale veiligheid en verkeersveiligheid

Donaudreef, Wolgadreef e.o.

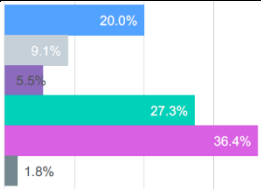
Aantal invullers online enquête: 57
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

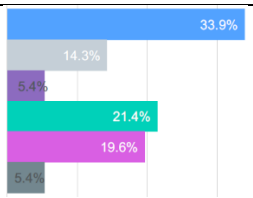
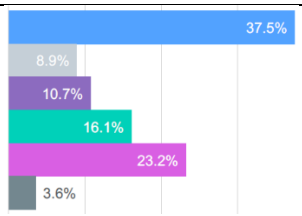
Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Groen is altijd om de hoek en is veilig, aantrekkelijk en goed voor klimaat en dier. We verbeteren wandel- en fietsroutes vanuit de buurten naar de parken.	 Het grootste gedeelte van de enquête deelnemers vinden dit een goed idee. Groen zorgt voor verkoeling en een groene kwaliteit wordt als belangrijk gezien.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Park de Watertoren en het Noorderpark en langs de Noordelijke Randweg (NRU). Er rijdt geen autoverkeer meer op het stuk van de Berezinadreef en Wolgadreef dat deze zone doorkruist.	 De mening is hierover verdeeld. Groenvoorzieningen worden over het algemeen gewaardeerd, echter wordt het weghalen van rijdend autoverkeer over het algemeen niet als positief beschreven.

Aandachtspunten en ideeën voor groen
Knippen Donaudreef om robuuste doorgaande groenstructuur te versterken.
ook voor dieren meer verbindingen maken tussen groenstroken en langs barrières als spoorlijnen
Graag meer opties voor eigen zonne-energie opwekken, zonnepanelen en groene wanden/ verticale tuinen, groene daken en mogelijkheid tot zonwering.
Groener en duurzamer bouwen
Groen en water tussen nieuwbouw

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 Buurtstraten worden groener en verkeersveiliger. Autoverkeer rijdt 30 of 15 kilometer per uur. Sommige straten worden ingericht als fiets- en voetgangerstraat, waarbij auto's	 Het grootste deel van de enquête invullers vinden dit een goed idee; het zorgt voor verkoeling, waterberging en de lucht wordt schoner.

en/of openbaar vervoer te gast is. Door de buurt rijdt frequent buurtgericht openbaar vervoer.	
Met de auto kun je de buurt alleen via de Donaudreef en de Wolgadreef in- en uitrijden.	 Dit is een erg verdeeld idee. Enerzijds vinden mensen het een goed idee omdat dit veiligere situaties oplevert op straat. Anderzijds worden er zorgen geuit over de onveiligheid van de straten, de bereikbaarheid van de winkels en toenemende drukte op de Donaudreef.
Bij nieuwe ontwikkelingen komen parkeerhubs: centrale plek(ken) in de buurt waar auto's geparkeerd worden. Hierdoor is er meer ruimte voor groen en ontmoeten op straat, maar moet je verder lopen naar de auto.	 Een groot deel van de invullers van de enquete zijn het niet eens met dit idee. Zij maken zich zorgen over de parkeerkosten die hiermee gepaard gaan. Ook vinden sommigen het lastiger om met zware boodschappen thuis te komen en voor bewoners die de auto voor werk nodig hebben zien dit ook als niet prettig.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
Inwoners in Overvecht hebben hun auto nodig voor werk	
Indien een (hoofd) weg geblokkeerd is vanwege een ongeluk, verhuiswagen of vuilniswagen dient er een andere route beschikbaar te zijn	
Er is juist meer behoefte aan parkeerplaatsen	

Openbaar vervoer

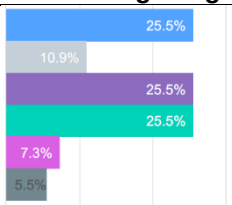
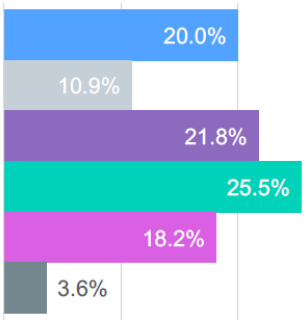
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
HOV lijn en buurtgericht OV	Er wordt genoemd dat er liever geen HOV door het groen gaat rijden en voor de meeste mensen is het overstappen niet voordelig
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Een bussluis op de Donaudreef om zo de afsnijroute van mensen naar de rondweg via de Donaudreef te blokkeren	
de grootte van de wijk wijst op 3 hoofdbusroutes en niet 1	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Extra fiets- en voetgangerverbindingen richting Tuinwijk	Enerzijds zorgt dit voor een betere bereikbaarheid, anderzijds wordt genoemd dat Tuindorp niet gebouwd is voor doorgaand (fiets) verkeer
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Gratis bewaakte fietsenstallingen	

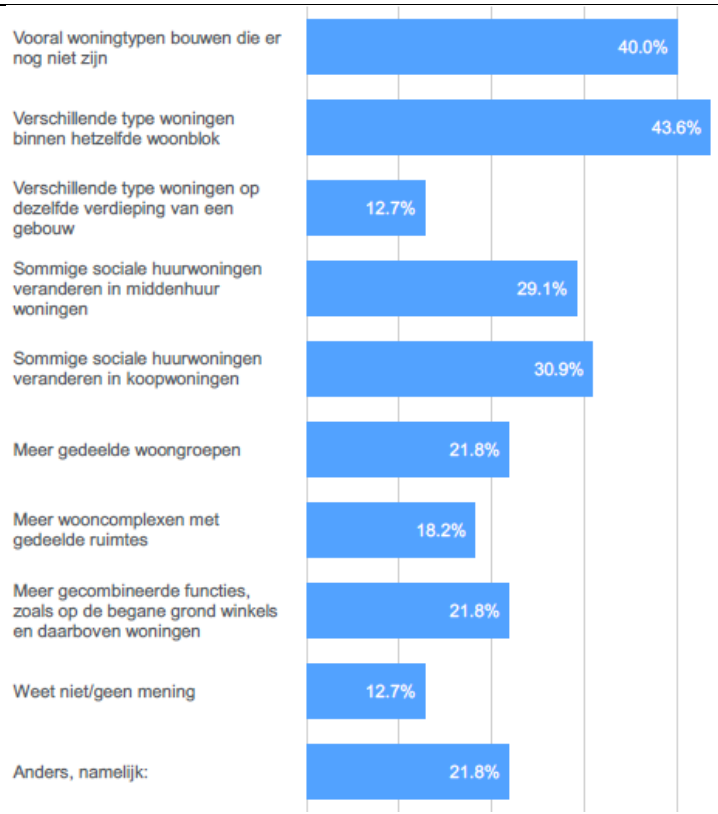
Donaudreef en Wolgadreef zijn nu gevaarlijk. Fietsen gaat daar nu niet goed. Het is nog onduidelijk voor bewoner hoe dit verbeterd wordt

Ruimte voor groei

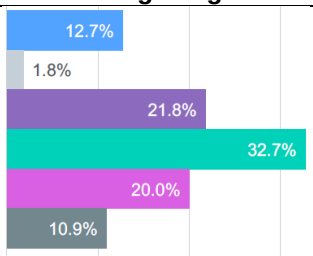
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De mening over dit idee is verdeeld. Sommigen vinden dat er niet meer bij gebouwd moet worden.
 *Op de begane grond van de flats komen woningen en/of voorzieningen.*  *Bovenste verdieping op flat geplaatst.* In de Overvechtse buurten behouden we wat sterk is en vernieuwen we wat nodig is. Dit doen we door: • Woningen, werkplekken of voorzieningen toe te voegen aan bestaande gebouwen. • Optoppen: woningen vergroten of woningen bovenop bestaande gebouwen maken. (Heel) soms bijbouwen of sloop/nieuwbouw, maar alleen als de buurt hier (veel) beter van wordt.	 Ook bij dit idee zijn de meningen verdeeld. Sloop-nieuwbouw wordt door sommigen als rigoureus gezien omdat mensen daar fijn wonen. Anderzijds wordt genoemd dat de oude hoogbouw vervangen mag worden door vriendelijke laagbouw.
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Kleurrijke stenen voor een kleurrijke wijk	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 Anders, namelijk: sociale huur tot 2 personen, villa's, kleinschalige woonvorm voor ouderen met een buurtfunctie en eengezinswoningen.

Gemengde buurten We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	 Anders, namelijk: (dure) koopwoningen, slechte woningen vervangen door nieuwe woningen, vrijstaande woningen met tuinen, geen hoogbouw, geen clusters in dezelfde flat/apartementen met mensen met dezelfde etniciteit en sociale huur veranderen naar middenhuur wanneer mensen er langer willen wonen.
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	

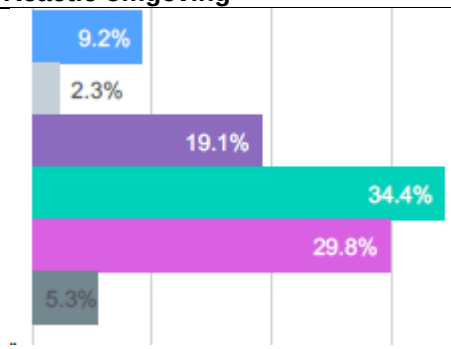
Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Het centrum rondom de Kassandradreef en Burezina worden versterkt. Hier is ruimte voor nieuwe (welzijns)voorzieningen en functies en voor het toevoegen van speciale woonvormen zoals woningcoöporaties.	 Over het algemeen vinden de invullers van de enquête dit een goed idee.
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Geen overlast van de voorzieningen, om 21.00 uur graag stilte in de buurt	
Parkeren en voorzieningen bij Overkapel	
Waarom ontbreekt het winkelcentrum Overkapel in de tekst? Hebben we hier geen ambities?	
Ecologische tuinen	
Nieuwe plek voor pingpongclub	

Stationsgebied

Aantal invullers online enquête: 133
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
Met het spoorpark is het groen in de buurt	 Het grootste deel van de enquete invullers is het eens met dit idee. Het motiveert sporten en bewegen. Verdere opmerkingen hierbij zijn: - Het spporpark mag groener, zolang het maar open en overzichtelijk blijft - Het is al groen

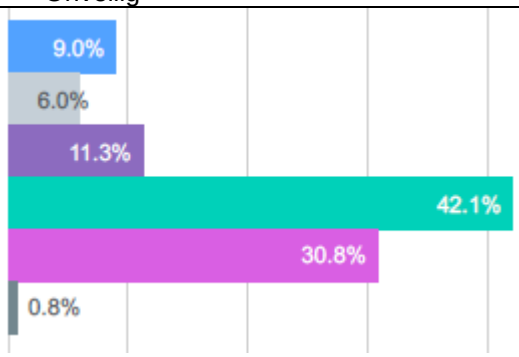
Aandachtspunten en ideeën voor groen
Spoorzone ontwikkelen als groene long in de stad
Groen ook voor zoogdieren met elkaar verbinden en niet alleen vogels
Meer heggetjes voor mussen
Eisen aan tuinen, minder betegelen en beter verzorgen
Het groen nu is niet aantrekkelijk; rommelig en eenzijdig

Gemotoriseerd verkeer

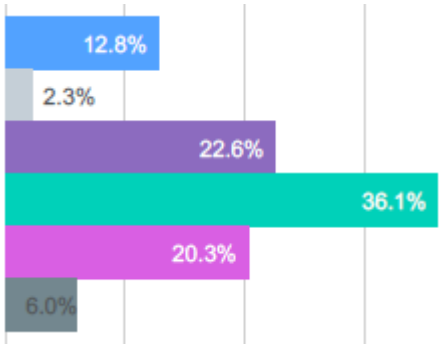
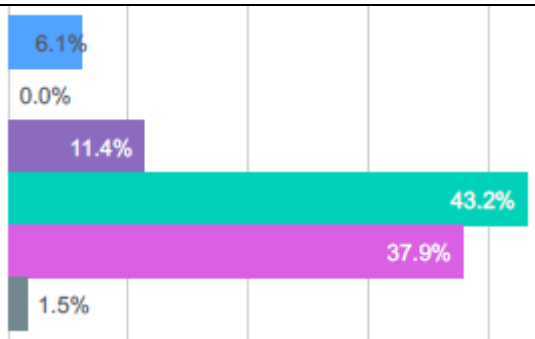
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer
Het staat nu al geregeld helemaal vast met gevaarlijke situaties met in en uitparkeren bij de winkels
De wijk wordt minder aantrekkelijk als de auto wordt verdreven
Denk aan parkeerplekken bij moskee
Parkeervoorzieningen verbeteren
P+R parkeergarage

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
HOV-lijn	Opmerkingen over de HOV-lijn zijn: - Spoor is nu een grote barrière - Het verbindt Overvecht met de rest van de stad - Geen HOV door het groen - Veel te grootschalig - 1 hoofd-OV-route is te weinig voor een supergrote wijk als Overvecht. Meer directe bussen nodig

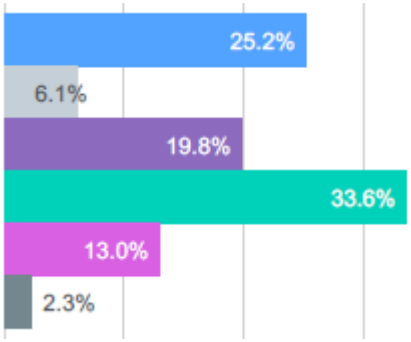
	- Er zijn al voldoende busverbindingen - Onveilig
 In het stationsgebied komt een halte voor de snelle openbaar vervoer verbinding. Hierdoor is een snelle overstap tussen trein en bus mogelijk.	 Het grootste gedeelte van de invullers van de enquête zijn het eens tot zeer eens met dit idee. Opmerkingen hierover zijn: - Snelle overstap is nu al mogelijk - Nu is de doorstroom van het autoverkeer soms beperkt door hoeveelheid busvervoer rondom station
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Het autoverkeer en de openbaarvervoerverbindingen moeten elkaar niet in de weg staan	
OV betaalbaar maken	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 De Moezeldreef wordt dé entree naar Overvecht dankzij ruime fiets-, wandel- en openbaar vervoer verbindingen. Door de aangrenzende winkels, horeca en woningen is het een levendig gebied.	 Het grootste gedeelte van de enquete invullers is het eens met dit idee. Opmerkingen hierover zijn: - Maak de entree mooier en aantrekkelijker. - Spreid levendigheid door de hele wijk
 Een doorgaand fietspad langs het spoor verbindt de stad met Fort Blauwkapel en het Noorderpark.	 Het grootste deel van de enquete invullers is het eens tot zeer eens met dit idee. Opmerkingen hierover zijn: - Zonde om hierin te investeren; geen prioriteit

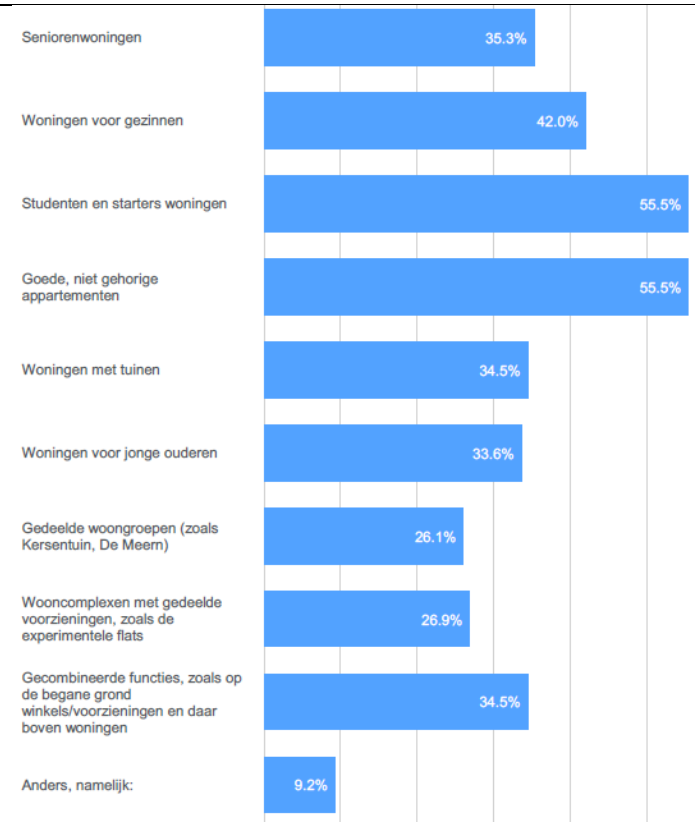
	- Er ligt al een fietspad - Niet ten koste van ruimte en groen
Fiets- voetgangerstunnel richting Tuindorp	Opmerkingen hierover zijn: - Voor Tuindorpers biedt Overvecht groen, speeltuinen, Overkappel, moestuinen etc. - Overvechters kunnen veiliger naar het centrum en de Gaard - Dit is echt een snelle, simplele manier om de sociale cohesie tussen de wijken te vergroten
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Maak het veilig	

Ruimte voor groei

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Hoogstedelijk gebied: dicht bebouwd met een mix van diverse soorten woningen, werkplekken en voorzieningen. We bouwen daarbij vooral op onbebouwde plekken, aan- of op bestaande bebouwing en op strategische plekken door bebouwing te slopen en in hoge(re) dichtheid terug bouwen.	 De meningen over dit idee zijn erg verdeeld. Ook zijn veel invullers van de enquête hierover neutraal. Opmerkingen over het idee zijn: - Taagdreef en Arnodreef bebouwing ja, maar niet hoger boven de winkels - Oude bebouwing vervangen of upgraden is prima. Maar binnen de wijk moet de rest van de ruimte gekoesterd worden en het groep i.p.v. bebouwing geïntensiveerd worden - Verlies van uitzicht - Sloop van bestaande woningen (zorgen hierover) - Verlies aan privacy (ook in Tuindorp)
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Meer vergroening in nieuwbouw (groene wanden, hoge en veel bomen, waterberging)	
Niet bouwen in het groen	

Ruimte voor groei: wonen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**

Type woningen Welk type woningen moet vooral in deze buurt gebouwd worden?	 Andere woningen: - Sociale huurwoningen - Geen nieuwe betonnen gebouwen - Klimaatbestendige woningen - Niet nog meer hoogbouw - Woningen voor middenklasse - Koopwoningen
Gemengde buurt We willen van Overvecht een meer gemengde wijk maken, met meer verschillende woningen. Hoe kunnen we het beste een gemengde buurt maken van deze buurt?	

	 Andere ideeën: - Sloop en nieuwbouw - Huizen in het duurdere segment - Zorg voor doorstroming
Aandachtspunten en ideeën voor wonen	
Zolang de nieuwe woningen geen impact hebben op zonlicht in de tuin van de bestaande woningen en zonnepanelen	
Geen sloop van koopwoningen	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
	Opmerkingen over de voorzieningen: - Er staan al veel winkels leeg, dus niet nog meer winkels - Behoud de glijbaan bij het station - Niet te veel voorzieningen in het natuurgebied. We hebben Maarseveense plassen al en gepaste hoeveelheid voorzieningen. Dingen als Pancake in the park en een golfbaan is niet iets dat hoort bij de grootste behoeftes van de huidige bewoners - De verrommeling van het winkelaanbod stoort me enorm daar. Alle winkels verkopen min of meer hetzelfde. De panden zijn lelijk en oud en rommelige uitstraling is vervelend
Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen	
Station Overvecht beter met het grote winkelcentrum verbinden	
Een volwaardige supermarkt bij het winkelcentrumpje bij het station is nodig	
Maak dat amfitheater iets dat breder gebruikt wordt voor kunst	

Liefst een Albert Hein erbij
Het op de stoep uitstallen van koopwaar behalve groente en fruit echt verbieden
Let bij het aanbod van winkels er wel een beetje op dat het niet allemaal dezelfde winkeltjes worden. Belwinkels en telefoonverkopers hebben we al genoeg
Het winkelcentrum bij het station kan een mooie plek worden, dat is nu mistroostig
Muziek, kunst en cultuur ontmoetingsplekken en oefenruimte

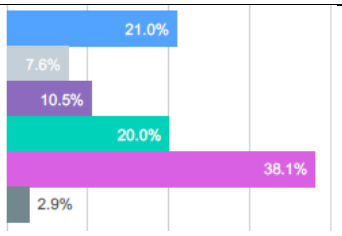
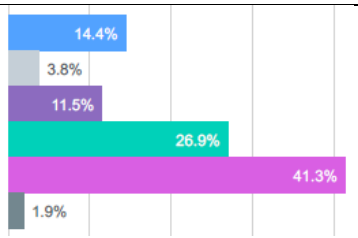
Algemeen/overig

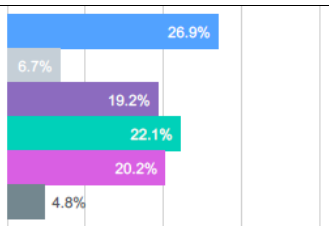
Overige aandachtspunten en ideeën
Verminder criminaliteit
Verbeteren sociale veiligheid (onder andere overlast van jongeren)
Afval handhaving

Park de Gagel

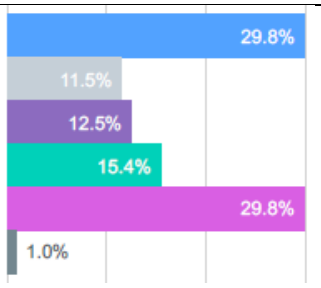
Aantal invullers online enquête: 107
Aantal aanwezigen bijeenkomst 6 november 2023: +/- 60

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 We verbeteren de groenzone van Park de Gagel naar de Klopvaart. Het groen is nu versnipperd door bebouwing.	Bewoners maken zich zorgen over de mogelijkheid dat de bebouwing weggaat voor groen.
 Er komt een robuuste groene verbinding tussen Vechtzoompark en Park de Gagel, zonder kruisend autoverkeer.	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee. Wel maken mensen zich zorgen over het weren van autoverkeer.
We zorgen voor een robuuste groene verbinding tussen Park de Gagel en het Noorderpark.	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee. Echter wordt wel genoemd dat het groen ook voor dieren bescherming moet bieden

 De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waardoor de sociale veiligheid en toegangen verbeterd worden.	 De meningen van de invullers van de enquête zijn hierover verdeeld. Argumenten hiertegen zijn namelijk dat het wonen geen groen moet opofferen en het Gagelpark er ook voor de rust is.
Aandachtspunten en ideeën voor groen	
Er zou wat meer water in het park mogen	
Hondenommetjes, zorgen voor sociale cohesie en veiligheid	
Tussen Vechtzoompark en Park de Gagel een looptunnel maken, laat het autoverkeer en parken met rust in de wijk	
Verbeteren van de huisvesting die er nu is	
Middenberm van de Carnegiedreef is nu alleen kijk groen, hier is een kans	
Binnentuinen behouden tussen de hoogbouw; dit zijn de tuinen en ontmoetingsplekken van de mensen	
Extra paden in het park moeten niet het park voor dieren versplinteren	

Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving
 De Carnegiedreef wordt een autovrije, groene stadsboulevard, waar fietsers en voetgangers ruimte krijgen en een nieuwe, snelle openbaar vervoerverbinding wordt aangelegd.	 De mening van de enquete invullers is sterk verdeeld. Nadelen die genoemd worden zijn; de NRU staat nu al vast, het is te ver omrijden, er gaat sluipverkeer richting het bedrijventerrein, de Carnegiedreef is een belangrijke ader voor het winkelcentrum, onvriendelijk voor oudere mensen en als er een ongeluk gebeurd staat alles vast.
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer	
Sommige wegen met paaltjes voorzien die alleen gebruikt worden door bewoners, hierdoor wordt er niet meer gedeald. De ruimte blijft voor bewoners en niet voor hangjongeren	
Geen betaald parkeren	
Behoud van huidig aantal parkeerplekken	

Openbaar vervoer

50-70% versie omgevingvisie	Reactie omgeving

Over de Carnegiedreef rijdt Hoogwaardig Openbaar Vervoer	
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer	
Een grote buslijn is te weinig voor een wijk zo groot als Overvecht	
HOV niet door een woonwijk laten lopen	
Te veel overstappen (belastend voor ouders met kinderwagens of ouderen)	
Geen garantie dat buurtbussen rijden	
Afstand HOV tot andere plek is te ver voor ouderen om te wandelen	

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Fietspaden en parken beter verlichten	
Ook wordt genoemd dat er geen fietspad door Park de Gagel wordt gewenst. Dit geeft overlast van e-bikes en scooters en het zou gevaarlijk zijn voor spelende kinderen.	

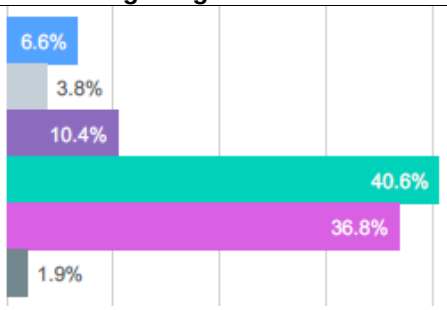
Ruimte voor groei

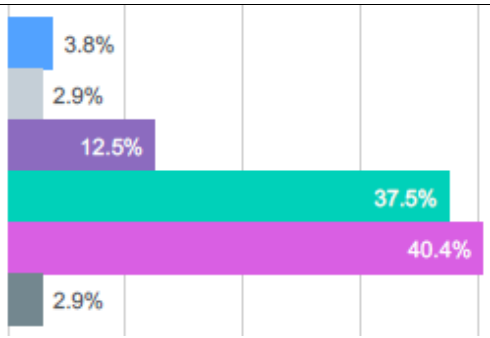
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor 'ruimte voor groei'	
Niet meer sociale woningbouw	
Koopwoningen niet van het gas af zonder subsidie	
Verbetering van de huisvesting die er reeds is	

Ruimte voor groei: werken/economie

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
Aandachtspunten en ideeën voor werken/economie	
Als er mensen uit andere steden komen werken in Overvecht is dat extra verkeer	

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
In Park de Gagel verbeteren we bestaande plekken voor ontmoeten, spelen en sporten.	 Het grootste gedeelte van de online enquête invullers zijn het eens met dit idee. Een voorbeeld hiervoor is een plek voor de jongeren tussen de 12 en 30 jaar waar zij elkaar kunnen ontmoeten zonder overlast voor de mensen die er wonen.

Gagelsteede is het hart van het park. Deze plek wordt verbeterd als ontmoetingsplek.	 De meeste online enquête invullers zijn het eens met dit idee.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Hondenuitlaatplekken toevoegen
Horeca met terrassen bij Park de Gagel, eventueel bij Gagelstede die dan niet de hekken om 17 uur sluiten
Meer ruimte voor initiatieven zoals de voedseltuin
Behoud en verbeter spetterbadjes, die worden bij de warme dagen zeer goed gebruikt
Verkoeling voor volwassenen in het park

Algemeen/overig

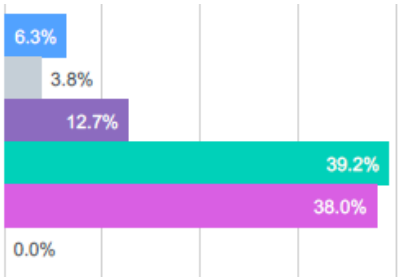
Overige aandachtspunten en ideeën
Meer toezichthouders op straat
Rondom de ondergrondse containers staat veel vuilnis. Dit zorgt voor ongedierte en onveilige situaties op de stoep en weg
Parkwachters voor toezicht en handhaving
Bangkokdreef is momenteel erg donker
Oversteek Tigrisdreef-Rio Brancodreef moet beter

Park de Watertoren

Aantal invullers online enquête: 80

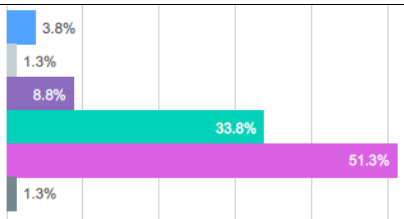
Aantal aanwezigen bijeenkomst 2 november 2023: +/- 35

Groen en klimaat

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Er komen robuuste groene zones tussen Vechtzoompark, Park de Watertoren en het Noorderpark met ruimte voor voetgangers en fietsers.	 De meeste invullers van de enquete zijn het eens met dit idee. Argumenten voor de groene zones zijn minder auto's, meer wandelpaden en fijn om meer verbonden te zijn met groen in de wijk.



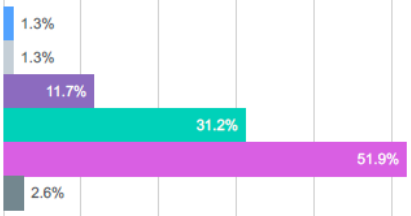
Het water binnen Overvecht wordt met elkaar verbonden. Dit is goed voor recreatie, verschillende soorten planten en dieren en er kan extra water worden opgevangen als het veel regent.



De meeste invullers van de enquête zijn het eens met het idee. Een argument tegen het idee is dat een waterverbinding veel ruimte in beslag neemt en het vorm een barrière met de rest van het park aan de kant van de Theemsdreef. Ook moet er iets gedaan worden aan de ratten als er meer water bijkomt.



Ecologische oevers en meer verschillende plantensoorten versterken de biodiversiteit.



De meeste invullers van de enquête zijn het eens met het idee.

Aandachtspunten en ideeën voor groen

Verbind de groene delen ook voor dieren

Wateroverlast in park de Watertoren is enorm, naast de geplande wateropvang boven de bodem van de ijsbaan is er geen stukje droog gras te vinden, alles staat onder water

Water verbinden is een goed idee, maar het is de vraag of dit langs de watertoren moet gaan. Als er wordt gecompartimenteerd voor autoverkeer, kun je dan niet beter een verbinding maken bij de Moldaudreef (nabij de Moezeldreef). En als je een betere waterverbinding hebt bij de Moezeldreef (bij de Korfoedreef), dan heb je mooie waterverbinding naar centrum Overvecht.

Trek groen door in gebouwen, industrie en parkeerplaatsen

Er liggen daklozen onder de bomen

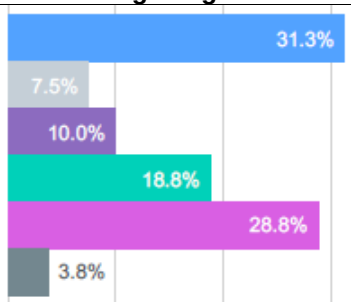
Gemotoriseerd verkeer

50-70% versie omgevingvisie



Er rijden geen auto's door Park de Watertoren. De Marne- en Moezeldreef zijn niet langer een autoverbinding naar winkelcentrum Overvecht. De nieuwe openbaar vervoerverbinding loopt langs de rand van het park.

Reactie omgeving



De meningen over dit idee zijn verdeeld onder de enquête invullers. Argumenten tegen het idee zijn dat het winkelcentrum goed bereikbaar moet zijn met zowel de auto, bus als lopend en dat bewoners normaal door de wijk moeten kunnen rijden zonder om te rijden.

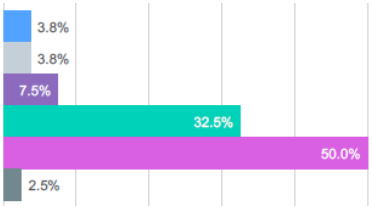
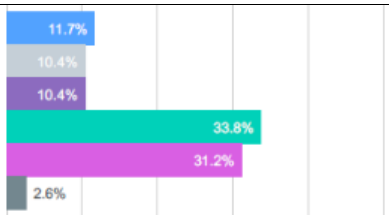
Aandachtspunten en ideeën voor gemotoriseerd verkeer

Meer parkeerplaatsen voor de deur

Openbaar vervoer

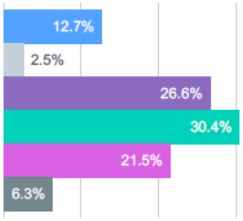
Aandachtspunten en ideeën voor openbaar vervoer
Een grote buslijn is te mager voor deze grote wijk
Nog vaker overstappen is geen oplossing voor het nu al omrijden
Onnodig mensen op kosten jagen door ze te dwingen met het openbaar vervoer te moeten gaan
Leg geen tram/busbaan aan door ons park. Laat verkeer en bus/tram gewoon over bestaande brede wegen rijden ipv ze door het groen aan te leggen
In dit voorstel moeten veel mensen hun huis uit. Dit is een buslijn langs de balkons van ruim 100 voordeuren.
Geen HOV door la Bohemedreef; nu nog rustig straatje

Langzaam verkeer (fietser en voetganger)

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 Er komen nieuwe verbindingen over de Noordelijke Randweg (NRU) voor fietsers en voetgangers.	 Het meerendeel van de invullers van de enquete zijn het eens met dit idee. Wel moet erop gelet worden dat deze situatie de dieren niet verstoord.
Fietsers, scootmobielgebruikers, rolschaatsers en skateboarders gebruiken de verharde paden. Voetgangers lopen over zand- of schelpenpaden.	 Het merendeel van de invullers van de enquete zijn het met dit idee eens. Wel worden zorgen geuit over het niet wenselijk bereiden van het schelpenpad voor rolstoelgebruikers en dat mensen niet graag op een schelpenpad lopen als deze smal is. Hierdoor kunnen mensen op het fietspad gaan lopen. Daarentegen worden ook zorgen geuit over het asfalteren van het fietspad wat er voor zorgt dat elektrische fietsen hier met hoge snelheid op fietsen.
Aandachtspunten en ideeën voor langzaam verkeer	
Het schelpenpad en het 'wilde' bijhorende deel van het park zou uitgebreid kunnen worden naar het naastliggende braakliggende veldje, als de voetbaldoelen anders georiënteerd zouden worden, waardoor dat parkdeel beter benut kan worden.	

Ruimte voor groei

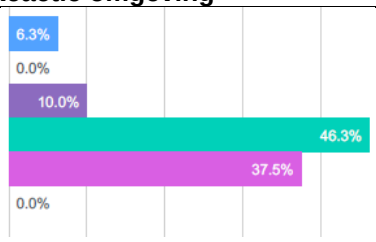
50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**

 De (nieuwe) bebouwing staat met de voorkant aan het park, waardoor de sociale veiligheid en toegangen verbeterd worden.	 Het meerdere deel van de invullers van de online enquête zijn het eens met dit idee. Een aandachtspunt bij het park is de kwaliteit van de randen (oriëntatie, bebouwing, uitstraling en doorlaatbaarheid). Het wordt als fijn ervaren dat er niet zoveel gebouwen rondom het park zijn. Daardoor is de zichtlijn intact en voelt het als een wandeling in de natuur zonder al te veel afleiding van de stad.

Ruimte voor groei: wonen

Aandachtspunten en ideeën voor wonen
Natuur inclusieve gebouwen
Waardevermindering koopwoningen
Herstel van de zichtlijn over het water in het park (water parallel aan de Neckardeef). Weg halen bebouwing (woonwagens) in het park.

Ruimte voor groei: voorzieningen

50-70% versie omgevingvisie	**Reactie omgeving**
 In Park de Watertoren verbeteren we plekken voor ontmoeten, spelen en sporten. Er is ruimte voor tijdelijke activiteiten en voorzieningen die vanuit de wijk kunnen groeien (bijvoorbeeld een kiosk in de zomermaanden).	 De meeste invullers van de enquête zijn het eens met dit idee. Sportplekken worden als ‘top’ beschreven zolang het maar wel leuk speels blijft. Wel zijn zorgen geuit over de velen elektrische stept en skates op bestaande sportplekken.

Aandachtspunten en ideeën voor voorzieningen
Wat gebeurt er met de watertoren? Het zou leuk zijn als die eigenaar er iets mee zou doen. Toch een leuk gebouw in de wijk. Snap ook dat dit niet echt aan de gemeente is als dit privébezit is.
Bestaande sportveldjes (Cruiff court) lijkt nu meer op een saaie grasmat
Maak permanente horeca
Maak de speeltuin de watertoren aantrekkelijker voor de rest van de stad
Een unieke fontein in de vorm van een watertoren

Algemeen/overig

Overige aandachtspunten en ideeën
Meer veiligheid/bewaking in de buurt
Lawaaimakende bestuurders van voertuigen
Afval naast de container

Met buurtbewoners praten! Zorgen dat ze goed geïnformeerd worden door diverse groepen op diverse wijzen te benaderen! Waar blijven de dag-bijeenkomsten, evt. met tolken? Waar zijn de maquettes? Is er al info via buurthuis, kinderopvang, huisartsencentra, scholen, kerk en moskee verspreid om mee bewoners te betrekken?

Kleinschalige horeca in de plinten van de garageboxen

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4410
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2024
Agendapunt	3.2
Titel	Raadsvoorstel Voorkeursrecht Overvecht Centrum Fase 1 en 2
ID	4629
Behandelend ambtenaar	Reijnen, Leanne
Telefoon	0610834169
E-mail	leanne.reijnen@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Overvecht
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Voortman
Beleidsveld	Grondzaken
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	19 december 2024

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vestigen Voorkeursrecht op gronden gelegen in Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Beleidsveld	Grondzaken
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Leanne Reijnen
Kenmerk	12823823
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Ja
Geheim	Ja, een of meer bijlage(n)

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en Fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd:
   - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A 40.724a (bijlage);
   - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage);

   met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.

2. Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

…

Samenvatting
Bij instemming met dit voorstel wordt voor meer gemeentelijke regie en sturing een voorkeursrecht gevestigd op een aantal onroerende zaken voor de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en 2. Op deze locatie zijn parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), winkels, woningen gepland en het toevoegen van een nieuw plein met meer ruimte voor groen. Het effect van het vestigen van een voorkeursrecht is dat de gemeente voorrang krijgt bij de aankoop van de onroerende zaken en daarmee dus een eerste recht van koop heeft.

Context
Aanleiding
Overvecht Centrum is een gebied met verschillend eigendom en daarmee zijn er meerdere inzichten over hoe het gebied moet worden aangepakt. De afgelopen jaren is gebleken dat herontwikkeling van afzonderlijke kavels niet gelukt is. Daarom is gekozen voor een andere, gezamenlijke aanpak, gericht op samenwerking van alle partijen (open planproces). Dit sluit aan bij de aanpak Samen voor Overvecht, waarin we de krachten en inzet van de verschillende betrokkenen bundelen, zodat het resultaat voor Overvecht Centrum meer is dan de som der delen. Twee jaar lang werkten een team van betrokken inwoners en ondernemers uit de wijk, eigenaren van grond en gebouwen en de gemeente samen aan een toekomstplan.

Masterplan Overvecht Centrum
Er is in vier fasen toegewerkt naar het Masterplan Overvecht Centrum: inventariseren, schetsen, ontwerpen en aanpassen. Alle fasen zijn afgerond en het plan wordt op 3 december 2024 vrijgegeven voor inspraak. In het Masterplan is geprobeerd alle verschillende inzichten, doelen en belangen samen te brengen. Op deze manier willen we bereiken dat het een gedragen en daarmee duurzamer plan wordt en het beste plan voor deze plek. Eigenaren worden uitgenodigd om in de komende jaren tot ontwikkeling over te gaan. Het Masterplan wordt voor de lange termijn (2040) gemaakt en moet flexibel zijn; bijvoorbeeld als niet iedereen meteen tot uitvoering over gaat. Dit is ook actueel omdat door de economische conjunctuur de totale businesscase onzeker is. Een onderdeel van het Masterplan is daarom ook een uitvoeringsstrategie waarin wordt aangegeven hoe gefaseerd tot uitvoering van het Masterplan kan worden gekomen. Op dit moment laten de eerste twee fasen van het Masterplan op basis van de eerste financiële doorrekening een haalbaar resultaat zien.

Fase 1 bestaat uit de realisatie van een parkeergebouw op de locatie van de oude Opelgarage en een nieuwe ontwikkeling op de locaties Karwei, Kwik-Fit en Carwash. Hierdoor ontstaat op de parkeerbalans een overschot aan parkeerplaatsen. Met deze ontwikkeling kan worden gestart 3 tot 5 jaar na de vaststelling van het Masterplan.
Doordat in Fase 1 extra parkeren is toegevoegd, kunnen er in Fase 2 ter plaatse van het huidige parkeerterrein een ondergrondse parkeergarage, woningen en ander programma worden gerealiseerd. Deze fase start 5 tot 10 jaar na vaststelling van het Masterplan. Fase 2 heeft een relatie met het winkelcentrum. De bedoeling is dat een deel van het winkelcentrum hiernaartoe verhuist. Daarnaast is er weer een overschot gecreëerd aan parkeren, zodat er in de volgende fase parkeren kan worden opgeheven. Als het winkelcentrum toch niet mee kan doen in deze fase, is een andere invulling in de plint van fase 2 noodzakelijk. Fase 1 en 2 vormen een ruimtelijk en functioneel geheel.

Het vestigen van een voorkeursrecht voor Fase 1 en 2 van het Masterplan creëert de mogelijkheid om met voorrang percelen aan te kopen. Door het voorkeursrecht toe te passen, ontstaat de verplichting voor eigenaren en beperkt gerechtigden in dit gebied om deze onroerende zaken als eerste aan de gemeente aan te bieden.

Voor Fase 3, 4 en 5 is een uitvoeringsstrategie opgesteld die op termijn de uitvoering van het totale gebied financieel haalbaar maakt.

Juridische context
Toelichting besluitvormingsprocedure
Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 9.1 lid 2 van de Omgevingswet bij voorkeursrechtbeschikking op een onroerende zaak een voorkeursrecht vestigen. Het is daarbij niet nodig om voorafgaand aan dit besluit een inspraakprocedure te doorlopen, omdat het doel alleen bereikt kan worden als rechthebbenden niet van tevoren in kennis worden gesteld.

De voorkeursrechtbeschikking van het college van B&W gaat in na de inschrijving ervan in de openbare registers van het kadaster. Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking.
Het besluit van het college vervalt van rechtswege als niet binnen 3 maanden na het ingaan daarvan een opvolgende voorkeursrechtbeschikking is genomen door de gemeenteraad.

Binnen deze 3 maanden kan de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking nemen (voorliggend voorstel) op basis van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet. Het besluit van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na het ingaan daarvan, tenzij voor dat tijdstip de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan.

Zienswijzen
Rechthebbenden zijn bij het aanbieden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór het nemen van een voorkeursrechtbeschikking door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Zij zijn vanaf bekendmaking van het collegebesluit in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen over het vestigen van het voorkeurrecht in te dienen. Gelet op de maximale termijn tussen het besluit van het college en het besluit van de raad is gekozen voor een zienswijzeperiode van 4 weken (om binnen drie maanden een voorkeursrechtbeschikking aan de raad te kunnen voorleggen is een zienswijzeperiode van 6 weken niet haalbaar). De termijn voor indienen van een zienswijze valt deels samen met de kerstvakantie, maar de belanghebbenden zullen in de aangetekende brief hier attent op worden gemaakt. Een verslag van eventuele zienswijzen en reactie daarop wordt aan de raad aangeboden voor besluitvorming voorafgaand aan behandeling.

Controle perceellijst en kadastrale kaart
De voorkeursrechtbeschikking die de gemeenteraad vaststelt bestaat uit het raadsbesluit, de kadastrale kaart en de perceellijst. De kadastrale kaart en de perceellijst worden voor behandeling in de raadsvergadering gecontroleerd bij het kadaster om na te gaan of deze documenten de meest recente informatie bevatten. Dit betekent dat deze bijlagen in concept zijn bijgevoegd en dat de raad bij een eventuele wijziging een definitieve versie ontvangt voorafgaand aan de raadsbehandeling.

Verlengingsmogelijkheden
Het voorkeursrecht van de gemeenteraad vervalt van rechtswege 3 jaar na inwerkingtreding, tenzij binnen die drie jaar een omgevingsplan wordt vastgesteld. Deze periode kan met drie jaar verlengd worden door eerst een omgevingsvisie of omgevingsprogramma vast te laten stellen. Het voorkeursrecht wordt dan namelijk met drie jaar verlengd, waardoor er extra tijd is om een omgevingsplan te laten vaststellen. Deze stap is op grond van artikel 9.1 lid 1 sub b van de Omgevingswet toegestaan. Beide routes zijn mogelijk.

Voorwaarden vestiging voorkeursrecht
De onroerende zaken hebben op basis van het huidige bestemmingsplan thans de bestemming Bedrijf. Aangezien op 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking is getreden wordt nu gesproken over de functie Bedrijf.
De gemeente Utrecht is op basis van artikel 9.1 van de Omgevingswet bevoegd een voorkeursrecht te vestigen op onroerende zaken. Er moet wel worden voldaan aan twee criteria:

1. aan de onroerende zaken moet een niet-agrarische bestemming worden toegedacht of toebedeeld en;
   Het voorkeursrecht kan alleen gevestigd worden voor onroerende zaken die in de nabije toekomst een andere functie krijgen dan de agrarische functie. Of waarvan het gebruik afwijkt van de functie. De beoogde functie is Parkeren/voorziening en/of Wonen/voorzieningen.
2. het gebruik van de onroerende zaken moet afwijken van de toegedachte of toebedeelde functie.
   Binnen het systeem van de Omgevingswet komen alleen onroerende zaken in aanmerking, waarvan het huidig gebruik afwijkt van de toegedachte functie.

Er wordt voldaan aan beide criteria waardoor de gemeente op de onroerende zaken een voorkeursrecht kan vestigen.

Bekendmaking en inschrijving
Nadat de voorkeursrechtbeschikking bekend is gemaakt en aan de eigenaren en beperkt gerechtigden is toegezonden, moet de voorkeursrechtbeschikking worden ingeschreven in de openbare registers van het Kadaster. Deze inschrijving moet plaatsvinden binnen 4 dagen nadat deze bekend is gemaakt. Vanaf het moment dat de beschikking van de gemeenteraad is ingeschreven gaat het voorkeursrecht voor een periode van drie jaar gelden.

Beslistermijn
De voorkeursrechtbeschikking van het college vervalt na 3 maanden, tenzij de gemeenteraad binnen deze 3 maanden een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking neemt op grond van artikel 9.1 lid 1 onder c Ow.
Het college heeft op 3 december 2024 besloten tot een zelfstandige voorkeursrechtbeschikking, zodat de eerst mogelijke vervaldatum van het voorkeursrecht valt op 3 maart 2025. Uiterlijk op 2 maart 2025 dient de gemeenteraad een voorkeursrechtbeschikking te nemen, omdat anders op de gronden voor een periode van 2 jaren geen voorkeursrecht gevestigd kan worden op dezelfde grondslag. De laatste raadsvergadering in het vergaderschema van de gemeenteraad voor die datum is gepland op 20 februari 2025.

Beoogd effect
Met het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht van toepassing wordt, beoogt de gemeente meer regie te kunnen voeren op het realiseren van Fase 1 en 2 van het Masterplan Overvecht Centrum, ongewenste ontwikkelingen tegen te kunnen gaan en mogelijk eigendommen te verkrijgen binnen het plangebied.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Op 3 december 2024 heeft het college Masterplan Overvecht Centrum vastgesteld.
- Raadsbrief 18 juni 2024 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase ontwerpen.
- Op 28 maart 2024 (agendapunt 21) heeft de gemeenteraad gesproken over de afrondende besluitvorming over update Masterplan Overvecht Centrum plaats.
- Op 1 februari 2024 (agendapunt 7) vindt de raadscommissie over de Ontwikkelingen in Overvecht plaats.
- Op 25 januari 2024 is de commissie ROG in een technische bijeenkomst bijgepraat over Masterplan versie 1.0
- Raadsbrief 5 december 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; resultaten van het eerste deel van de derde fase ‘Ontwerpen’ van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Op 9 november 2023 (agendapunt 6) heeft de gemeenteraad 1,4 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de afronding van het Masterplan Overvecht Centrum.
- Raadsbrief 21 juni 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; voortgang proces, uitlopen daarvan en wat dit betekent voor het door de raad beschikbare gestelde budget.
- Raadsbrief 31 januari 2023 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase schetsen en ter inzage leggen NRD.
- Raadsbrief 16 november 2022 over de voortgang van het masterplan Overvecht Centrum; afronden fase inventariseren.
- Op 23 december 2021 (agendapunt 10) heeft de gemeenteraad het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum: uitwerken basisprincipes en onderzoeksvragen ruimtelijke en financiële verkenning in een Masterplan vastgesteld.
- Raadsbrief 2 november 2021 met aanvullende informatie over het gezamenlijke en open planproces en de aanvullende onderzoeksvragen n.a.v. de raadscommissie van 30 september 2021.
- Op 30 september 2021 (agendapunt 4) vindt de raadscommissie over het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum plaats.
- In maart 2021 is de Ruimtelijke en Financiële Verkenning afgerond. Partijen komen overeen dat er kansen zijn voor een gebiedsontwikkeling en we nu niet moeten stoppen (ondanks alle kanttekeningen). Vervolgens is een raadsvoorstel gemaakt om budget aan te vragen om samen een gebiedsgericht toekomstplan te maken (masterplan). Het resultaat van de Verkenning zijn de

Basisprincipes en onderzoeksvragen. Deze zijn opgenomen in het Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum.
- Met geld uit de Regio Deal (2020) heeft de gemeente samen met de eigenaren/ bewoners boven winkelcentrum, onder begeleiding van externe deskundigen, in een compact proces in gezamenlijke en één op één gesprekken gewerkt aan een ruimtelijke en financiële verkenning.
- Eind 2018 heeft het toenmalige college tijdens haar werkbezoek aan Overvecht aangegeven dat een integrale ontwikkeling/visie van het centrumgebied van Overvecht wenselijk is.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Op grond van artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet, een voorkeursrechtbeschikking te nemen op basis waarvan op meerdere onroerende zaken die deel uitmaken van de herontwikkeling van Overvecht Centrum, Fase 1 en fase 2, een voorkeursrecht wordt gevestigd: - zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende en daarvan deel uit makende en als zodanig gewaarmerkte kadastrale tekening/kaart A40.724a (bijlage); - en de bijbehorende en daarvan deel uit makende perceellijst, waarop de kadastrale aanduiding is vermeld van de in de voorkeursrechtbeschikking opgenomen onroerende zaken, de grootte en naam en vestigingsplaats van de eigenaren en beperkt gerechtigden volgens de registers van het kadaster (bijlage); met de aantekening dat deze onroerende zaken eerder zijn betrokken in de voorkeursrechtbeschikking van het college van 3 december 2024 en waarmee de gemeente het eerste recht van koop krijgt op deze onroerende zaken.
Argumenten	
1.1	Door het vestigen van het voorkeursrecht, kan de gemeente een betere positie krijgen in het gebied als de eigenaar over gaat tot verkoop.
	De gemeente krijgt met het vestigen van het voorkeursrecht betere mogelijkheden om te komen tot realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en Fase 2. Door het voorkeursrecht toe te passen, kan worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. Deze delen van het Masterplan blijven daarmee financieel haalbaar. De partijen in het gebied en de gemeente gaan uit van zelfrealisatie. Hiervoor moeten anterieure overeenkomsten met grondeigenaren worden gesloten. In het geval dit niet lukt, zet de gemeente in op verwerving. Mochten de huidige eigenaren toch niet zelf willen realiseren en het wel aan een ander willen verkopen, dan moet de eigenaar door de vestiging van het voorkeursrecht het perceel eerst aan de gemeente aanbieden. Het voorkeursrecht wordt gevestigd om speculatie tegen te gaan en niet met nieuwe eigenaren in de eerste fasen van de herontwikkeling van Overvecht Centrum geconfronteerd te worden. Daarnaast kan hiermee worden voorkomen dat nieuwe partijen (strategische) (grond)posities innemen. De huidige eigenaren en beperkt gerechtigden hebben meegewerkt aan het Masterplan. Potentieel nieuwe eigenaren zijn niet of onvoldoende meegenomen in het planproces, waardoor zij mogelijk te duur inkopen. De nu haalbare fases kunnen daardoor alsnog onder druk komen te staan. De gemeente blijft inzetten op het sluiten van anterieure overeenkomsten met de grondeigenaren. Bovendien zorgt het vestigen van een voorkeursrecht er ook voor dat prijsopdrijving afgeremd wordt doordat de procedure van grondaankopen met waarborgen is omkleed. Tenslotte geeft de gemeente met het voorkeursrecht het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven.

1.2	Het belang van een regierol prevaleert boven het individuele belang van de eigenaren.
	De gemeente krijgt met vestiging van het voorkeursrecht de mogelijkheid om in het kader van de realisatie van de planontwikkeling Overvecht Centrum met betrekking tot Fase 1 en 2 de mogelijkheid om parkeergebouwen (bovengronds en ondergronds), voorzieningen, woningen en een nieuw plein met meer ruimte voor groen te creëren. Het inzetten van het instrument voorkeursrecht leidt ertoe dat eigenaren bij verkoop eerst aan de gemeente moeten aanbieden. De gemeente heeft daarmee een eerste recht van koop. Dit biedt de mogelijkheid om als gemeente meer regie en sturing te krijgen op de ontwikkeling van het plangebied. Er is geen sprake van een verplichte verkoop, alleen een aanbiedingsplicht in geval van een vrijwillige verkoop. Tegenover dit zwaarwegende belang van de gemeente staan de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden van de onroerende zaken in de locatie. De Omgevingswet bevat een groot aantal waarborgen ter bescherming van de belangen van de eigenaren en beperkt gerechtigden, waaronder prijsvaststelling via de rechtbank en mogelijke schadevergoeding in bepaalde gevallen. Daarnaast geeft de wet maximale termijnen om te komen tot ruimtelijke plannen. Indien niet binnen drie jaar de functie waarvoor het voorkeursrecht is gevestigd, is toegedacht in een omgevingsvisie of een programma of is toebedeeld in een omgevingsplan , vervalt het voorkeursrecht van rechtswege.
1.3	De locaties in fase 1 en 2 zijn cruciaal voor de ontwikkeling van het gehele gebied
	Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd. Binnen Overvecht Centrum zijn dit de fases die nu financieel haalbaar zijn. Door de ontwikkeling van Overvecht Centrum met deze fases te starten kan het bestaande winkelgebied blijven functioneren. Alleen de ontwikkeling van fase 1 en 2 is al een verbetering van het gebied. Bovendien vormen deze twee fases het eerste deel van de ‘schuifpuzzel’ om ook de latere fases mogelijk te maken, mits deze dan financieel haalbaar zijn. Het voorkeursrecht wordt op alle percelen in fase 1 en 2 gevestigd, zodat alle eigenaren gelijk behandeld worden.
Kanttekeningen/Risico’s	
1.1	Het toepassen van het voorkeursrecht geeft geen garantie dat de gemeente positie verkrijgt in het plangebied.
	De eigenaren/ beperkt gerechtigden worden door het vestigen van het voorkeursrecht niet gedwongen de gronden te verkopen. Alleen als zij willen verkopen, moet de onroerende zaak eerst aan de gemeente worden aangeboden. De vestiging van een voorkeursrecht geeft dus geen zekerheid tot verwerving en realisatie. Op dit moment is het vestigen van een voorkeursrecht het meest gerede instrument dat kan worden ingezet om als gemeente een grondpositie te verwerven, er is geen titel voor een onteigeningsprocedure.
1.2	Het vestigen van het voorkeursrecht kan de relatie met de huidige eigenaren onder druk zetten
	De vestiging van het voorkeursrecht komt onverwacht voor de huidige eigenaren. Dit sluit niet aan bij het ‘open planproces’ dat we tot op heden hebben doorlopen en gaan voortzetten. Mogelijk kan dit de relatie met de eigenaren onder druk zetten. De gemeente probeert deze gevolgen te beperken door met elkaar in gesprek te blijven en te blijven benadrukken dat zelfrealisatie het uitgangspunt is. Dan heeft het vestigen van het voorkeursrecht geen consequenties. Juist door het vestigen van het voorkeursrecht geeft de gemeente het signaal af dat de zij graag snel verder wil met de herontwikkeling en dat zij, indien nodig, bereid is om zelf gronden te verwerven. Hiermee wil zij prijsopdrijving door speculatie en vertraging voorkomen. De Omgevingswet bepaalt dat de werkelijke waarde van de onroerende zaak wordt vergoed aan de eigenaren en beperkt gerechtigden, inden

	de gemeente op basis van het voorkeursrecht gaat verwerven.
Beslispunt	
2	Dit raadsbesluit in werking te laten treden op de dag van vaststelling, op grond van artikel 1:4 lid 1 Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht.
Argumenten	
2.1	Dit is nodig om het voorlopig voorkeursrecht gevestigd door het college tijdig te bestendigen.
	Op dit voorstel is de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht van toepassing. Dit betekent dat het raadsbesluit in werking treedt 5 weken na bekendmaking (artikel 1:3 lid 1 Referendumverordening). Om het voorlopig voorkeursrecht door het college tijdig te bestendigen voor 3 maart 2025 is het noodzakelijk dat het raadsbesluit direct na vaststelling in werking treedt. Bij toepassing van artikel 1:4, lid 1 blijft de mogelijkheid bestaan over het raadsbesluit een raadgevend referendum te houden. Op basis van de uitkomst van een eventueel referendum kan worden voorgesteld het raadsbesluit in te trekken.

Financiën
Als de eigenaren en beperkt gerechtigden die betrokken zijn bij het voorkeursrecht hun perceel willen verkopen, zullen zij het eerst aan de gemeente moeten aanbieden. Aankoop geschiedt altijd op basis van de werkelijke waarde. Een aankoop wordt gedaan binnen de kaders van de ‘Anticiperende aankopen’ en het college is bevoegd de aankopen te doen. Er is geen verplichting tot gemeentelijke aankoop.

Vervolg
Nadat het raadsbesluit is genomen wordt het gepubliceerd in het Gemeenteblad en ter inzage gelegd. De voorkeursrechtbeschikking wordt ook gepubliceerd op de website van de gemeente. Iedere eigenaar en beperkt gerechtigde krijgt een aangetekende brief met informatie over de werking van het voorkeursrecht alsmede een afschrift van de voorkeursrechtbeschikking.

Het voorkeursrecht dient binnen 4 dagen na de bekendmaking te worden ingeschreven in de openbare registers. Indien deze inschrijving niet in die termijn plaatsvindt dan vervalt de beschikking van rechtswege.

Tegen het besluit van de gemeenteraad staat bezwaar open. Rechthebbenden kunnen binnen een periode van 6 weken na bekendmaking en ingaan van de beschikking bezwaar indienen tegen het besluit van de Raad. Indien een rechthebbende al bezwaar heeft gemaakt tegen de zelfstandige voorkeursrechtbeschikking van het college, hoeft de rechthebbende niet nogmaals bezwaar in te dienen omdat een bezwaar tegen het besluit van het college mede wordt geacht te zijn gericht tegen het besluit van de gemeenteraad.

Participatie
De rechthebbenden zijn bij het vaststellen en toezenden van dit raadsvoorstel nog niet in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. Het was ongewenst dat zij vóór besluitvorming door het college kennis konden nemen van het voornemen om een voorkeursrecht te vestigen. Voorafgaand aan de behandeling van het raadsvoorstel krijgen zij alsnog gelegenheid vooraf een zienswijze kenbaar te maken. De ingekomen zienswijzen worden in een vaststellingsrapport opgenomen en beantwoord. Het vaststellingsrapport wordt voor besluitvorming aan de gemeenteraad wordt aangeboden en bij dit voorstel gevoegd.

Communicatie
Publicatie van het raadsbesluit in het gemeenteblad geschiedt digitaal. De rechthebbenden zullen per aangetekende brief worden geïnformeerd over de voorkeursrechtbeschikking.

Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is van toepassing.

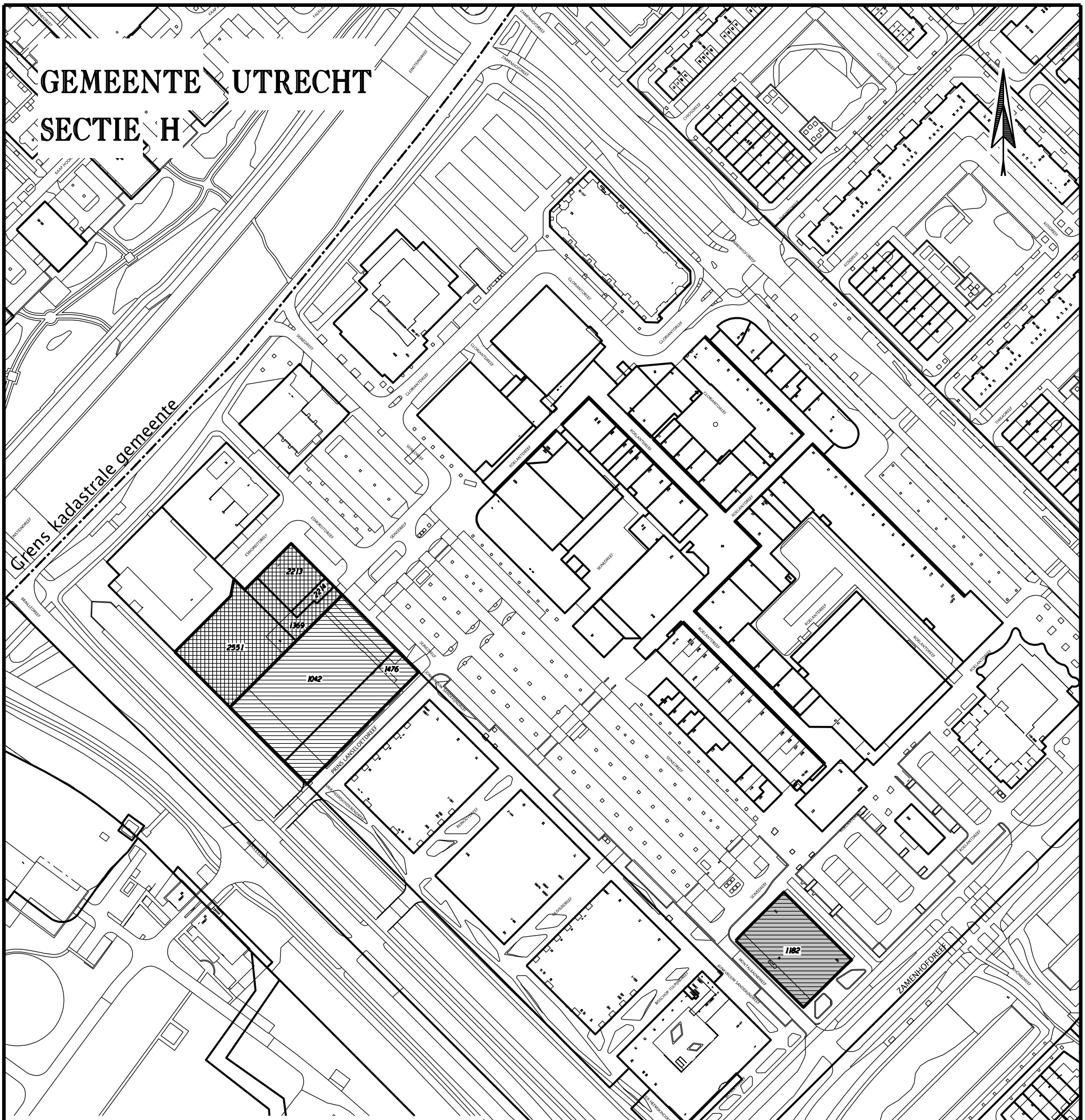
Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Kadastrale tekening A 40.724a
- Perceellijst

Bijlagen informatief
-

GEMEENTE UTRECHT

SECTIE H

Grens kadastrale gemeente



Deze tekening /kaart behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. .. - .. - 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Winkelcentrum Overvecht te Utrecht.

De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende perceelslijst van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

Utrecht H 1182	Opp. 1.652 m²	Eigendom Stichting Dammers.
Utrecht H 2551	Opp. 1.875 m²	
Utrecht H 1369	Opp. 486 m²	Eigendom AM Esmoreitdreef Beheer BV.
Utrecht H 2214	Opp. 130 m²	
Utrecht H 2213	Opp. 587 m²	
Utrecht H 1042	Opp. 3.060 m²	Eigendom GU- Erfpacht Excelsior Bv.
Utrecht H 1476	Opp. 1.300 m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 1.652m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 3.078m²	
Te vestigen voorkeursrecht	Opp. 4.360m²	
Totaal	Opp. 9.090m²	

GEWIJZIGD	
11-11-2024	EE

Gemeente Utrecht

OVERZICHTSTEKENING

Overzicht onroerende zaken voorkeursrecht

Overvecht Centrum Fase 1 en 2

Ruimtelijke informatievoorziening		Formaat: A3	TEKENINGNUMMER
Get.: elnaz001	Datum: 28-10-2024	Schaal: 1:2000	A 40.724a
$$pentabel$$			

Lijst van onroerende zaken gelegen in de kadastrale Gemeente Utrecht waarop conform artikel 9.1 lid 1 sub c van de Omgevingswet een voorkeursrecht is gevestigd.
Deze lijst behoort bij de voorkeursrechtbeschikking van de raad van de gemeente Utrecht d.d. 20 februari 2025 m.b.t. het vestigen van een voorkeursrecht op de onroerende zaken gelegen in de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum Fase 1 en 2 te Utrecht. De betreffende onroerende zaken zijn eveneens aangegeven op de bij de voorkeursrechtbeschikking behorende tekening/kaart van de onroerende zaken waarop het voorkeursrecht is gevestigd.

De gegevens zoals die in de lijst zijn opgenomen zijn ontleend aan de Dienst voor het kadaster en de openbare registers d.d. 21 november 2024.

	Kadastrale gemeente	Sectie	Nummer	Grootte perceel	Grootte perceel betrokken in besluit	Plaatselijk bekend	Huidige bestemming conform ruimtelijke plannen.nl		Toegedachte bestemming	Recht	Eigenaren en beperkt zakelijk gerechtigden	Adres conform Kamer van Koophandel	Postcode	Plaats
1	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Eigendom	Eigenaar: Stichting Dammers	Croeselaan 189	3521 BM	Utrecht
	Utrecht	H	1182	1.652	1.652	Montalbaendreef 19 Seinedreef 141 Zamenhofdreef 351	Bedrijf (art. 4)		Parkeren/voorzieningen	Kwalitatieve verplichting	Stichting Uitvoering Bodemsanering Amovering Tankstations. (SUBAT)	K.P. van de Mandelelaan 90	3062 MB	Rotterdam
2	Utrecht	H	2551	1.875	1.875	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
3	Utrecht	H	1369	486	486	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
4	Utrecht	H	2214	130	130	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
5	Utrecht	H	2213	587	587	Esmoreitdreef 1	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom	AM Esmoreitdreef Beheer BV	Ptolemaeuslaan 80	3528 BP	Utrecht
6	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht	Eigenaar: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1042	3.060	3.060	Seinedreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
7	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Eigendom belast met erfpacht, opstalrecht en zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Eigenaar, opstaller: gemeente Utrecht	Stadsplateau 1	3521 AZ	Utrecht
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Erfpacht, opstalrecht	Erfpachter, opstaller: Excelsior BV	Industrieweg 1	3606 AR	Maarssen
	Utrecht	H	1476	1.300	1.300	Esmoreitdreef 25	Bedrijf (art. 4)		Wonen/voorzieningen	Zakelijk recht als bedoeld in Belemmeringwet privaatrecht	Zakelijk gerechtigde als bedoeld in Belemmeringenwet privaatrecht: Stedin Netbeheer BV	Blaak 8	3011 TA	Rotterdam

Utrecht, 20 februari 2025
De gemeenteraad van de gemeente Utrecht

De voorzitter

De griffier

RAADSBRIEVEN COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

Nummer	Ontvangstdatum	Beleidsveld	Onderwerp
1	09-12-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Vaststellen Startdocument, nieuwe tijdelijke invulling Ravellaan 96 en Motie 'hand in eigen boezem'
2	06-12-2024	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Bestuurlijke Lus bestemmingsplan Beurskwartier 1
3	04-12-2024	Ruimtelijke projecten: Overvecht	Raadsbrief vrijgave voor inspraak Masterplan Overvecht Centrum
4	04-12-2024	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Middenhuur Merwedekanaalzone deelgebied 5 - op gang houden woningbouw
5	04-12-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Kredietaanvraag Mobiliteitshub XL - beantwoording toezeggingen ROG 21 november 2024
6	03-12-2024	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Start bouw Smakkelaarspark
7	03-12-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Ontwikkelingen inwerkingtreding Omgevingswet tweede helft 2024
8	29-11-2024	Ruimtelijke projecten: Overvecht	Raadsbrief Voorkeurslocatie VO-school en sporthal Overvecht
9	29-11-2024	Ruimtelijke projecten: Overvecht	Raadsbrief Intentiedocument Jeanne d'Arcdreef
10	26-11-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Toepassing Avvgb bij omgevingsvergunningen (Wabo) en buitenplanse omgevingsplanactiviteit 1e helft 2024 (Ow)
11	21-11-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Ontwikkelkansen Stichting Studentenhuisvesting (SSH)
12	21-11-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Resultaten en vervolg Expo Real 2024
13	21-11-2024	Grondzaken	Raadsbrief Aankoop perceel in Merwedekanaalzone deelgebied 6
14	20-11-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Beantwoording toezeggingen Papendorp en Groenewoud
15	20-11-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Stand van zaken Handhavingsdossier Binnenstad

16	19-11-2024	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Optimalisaties Merwedekanaalzone deelgebied 6
17	18-11-2024	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Nadere toelichting herstelbesluit Chw bestemmingsplan, Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1
18	14-11-2024	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	Raadsbrief Vervolg update ontwikkelingen Alchemist OPG-terrein Merwedekanaalzone
19	12-12-2024	Ruimtelijke Ordening	Raadsbrief Programmatische Uitgangspunten Europalaan 33-45 en Lanslaan 2-8
20	11-12-2024	Ruimtelijke Projecten: Rijnenburg	Raadsbrief Akkoord van Rijnenburg en Intentieovereenkomst Let op: Deze Raadsbrief heeft een geheime bijlage. Zie Ibabs: geheime bijlage bij Raadsbrieven.

Gemeente Utrecht

Verslag openbare ochtend-vergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Datum 21 november 2024
Locatie Stadhuisbrug 1, Utrecht
Verslag door C. de Bouter (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag

Aanwezigen

De voorzitter mw. M. Al-Saqaff, de wethouder dhr. E. Eerenberg, de commissiegriffier dhr. F. de Kok, de leden dhr. Ait Daoua (D66), mw. L. Bode (VOLT), dhr. J. van den Broek (CDA), dhr. F. Dekkers (GL), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), dhr. R. van der Graaf (CU), mw. M. Hellevoort (GL), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. G. te Hoonte (VVD), mw. T. Meerding (VVD), mw. A. Sasbrink (PvdD), dhr. T. Stam (PvdA), dhr. H. Stellinga (CDA), dhr. M Usta (DENK), dhr. J. Vasters (D66), dhr. R. van der Zweth (PvdA)

Verslag vergadering commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed

Aanwezigen 1
1. Opening 2
2. Vaststellen van de agenda van 21 november 2024 2
3. Vaststellen van ingekomen agenderingen 3
3.1 Raadsvoorstel Herstelbesluit bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark 3
3.2 Raadsvoorstel Vaststelling gewijzigd Chw-bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk 3
3.3. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw-bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk 4
3.4 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven 4
4. Verslagen 5
5. Toezeggingen/Moties 6
6. Ingekomen stukken 6
7. Raadsvoorstel Kredietaanvraag Mobilititshub XL 6

1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering om 10.03 uur en heet degenen die thuis kijken, de commissieleden, de wethouder en de ambtenaren welkom.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een mededeling. Zijn fractie heeft eerder een alternatief aangekondigd voor de Merwedelijn. Dat is vandaag met de leden gedeeld en zal ook verder worden gedeeld. De VVD noemt dit de Rijnenburglijn.

Wethouder **Eerenberg** gaat in op de landelijke woon-top waar de heer Te Hoonte eerder naar heeft gevraagd. Aan het programma wordt nog steeds gewerkt. Het college heeft het beeld dat de woon-top op verzoek van het ministerie heel klein wordt gehouden. Voor alle gemeenten in Nederland zou één vertegenwoordiger deelnemen, de voorzitter van de VNG-commissie. Als de gemeente wil lobbyen voor Utrechtse projecten, zal zij dat via de VNG moeten doen. Het college probeert nog iets aan de randen van het programma voor de woon-top iets Utrechts in te brengen. Hij weet niet of dat lukt.

2. Vaststellen van de agenda van 21 november 2024

De **voorzitter** merkt op dat de behandeling van agendapunt 7 (Kredietaanvraag Mobiliteitshub XL) op verzoek van de commissie voor een deel in een besloten vergadering zal plaatsvinden. Het voorstel is ook om met geheim te beginnen. Bij agendapunt 8 (Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galenstraat) worden ook de voorgestelde maatregelen voor het op gang houden van de woningbouw in dit project betrokken. Dit gebeurt op basis van het besluit van de raad van vorige week donderdag. Bij dit agendapunt wordt nog apart bekeken of bespreking in een besloten deel noodzakelijk is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) brengt naar voren dat punt 10 door zijn fractie is geagendeerd. De brief daarover is zo laat aangekomen dat dit zijn voorbereiding in de weg heeft gezeten. Hij heeft dan ook maar een beperkt aantal opmerkingen over de brief. Wat hem betreft kan het punt worden afgevoerd, tenzij iemand anders een heel uitgebreide inbreng daarover heeft, of kan de behandeling naar de volgende vergadering worden verplaatst.

De heer **Stellinga** (CDA) geeft aan dat de opmerkingen van de heer Te Hoonte hem in een enigszins lastig parket brengen. Zijn collega Dijkstra zou dat onderwerp behandelen. Spreker weet niet of deze een vlammend betoog heeft voorbereid.

De **voorzitter** begrijpt dat het voorstel van de heer Te Hoonte tweezijdig is. Aan de ene kant wil hij het afvoeren, aan de andere kant verzoekt hij om, als iemand anders het wil bespreken, het te verplaatsen.

De heer **Stellinga** (CDA) gaat dan akkoord met verplaatsing. Hij laat het van zijn collega afhangen of zijn fractie akkoord gaat met afvoeren.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat er één agenderende fractie was. Die zegt nu dat het niet meer hoeft. Dan wordt het toch eigenlijk een geheel nieuwe agendering? De tekst van de VVD sluit misschien helemaal niet aan bij wat de heer Dijkstra wil zeggen.

De **voorzitter** denkt dat de heer Dijkstra zich heeft voorbereid op basis van de tekst die er nu ligt; anders zou hij geen inbreng hebben.

De heer **Dekkers** (GL) meent dat de commissie zou kunnen zeggen dat zij dit in principe niet meer behandelt, tenzij de heer Dijkstra vlak voordat het onderwerp aan de orde zou komen

aangeeft dat hij een korte bijdrage wil leveren. Dan kan het in heel korte tijd vandaag misschien worden afgedaan. Spreker veronderstelt dat de heer Dijkstra daar geen gebruik van zal maken.

De heer **Stellinga** (CDA) vindt het leuk dat de heer Dekkers inmiddels namens het CDA spreekt. Hij stelt voor het zo af te spreken als de heer Dekkers het zegt.

De **voorzitter** begrijpt dat het dan dus voor vandaag op de agenda blijft staan.

Voor de heer **Stellinga** (CDA) is het afvoeren, tenzij de heer Dijkstra iets wil zeggen.

Volgens de **voorzitter** komt het erop neer dat, als de heer Dijkstra er iets over wil zeggen, hij zijn eigen agendering moet schrijven voor de volgende vergadering, 19 december 2024. Dan heeft hij voldoende tijd om het voor te bereiden. Zij stelt vast dat de leden akkoord gaan met de agenda.

3. Vaststellen van ingekomen agenderingen

3.1 Raadsvoorstel Herstelbesluit bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

De **voorzitter** stelt voor om er gelet op de beperkte reikwijdte, een A-punt van te maken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) deelt mee dat zijn fractie voorstelt om dit kort te bespreken omdat zij twee punten heeft die zij kort wil bespreken. Dat is de dakopbouw, naar aanleiding van een mail die de hele raad heeft ontvangen. Verder wil zijn fractie bekijken of alle gebieden die groen zijn, maar niet als zodanig in het bestemmingsplan staan groen kunnen blijven door daar die bestemming op te leggen. Dat kan wat de PvdD betreft kort zijn, als meer fracties zich aansluiten wordt het langer.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zou dit kort willen bespreken omdat die Chw-bestemmingsplannen erg vaak niet feilloos zijn. Hij wil dat checken, hij heeft het nog niet in detail kunnen bestuderen.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) meent dat de PvdD het heel scherp heeft gezien. Zijn fractie sluit zich zeker bij het eerste punt aan.

De **voorzitter** vraagt wie mee wil agenderen en wie wil inbrengen. Zij ziet drie fracties. Zij hoort dat de heer De Kok voorstelt dit in vijftien minuten te bespreken. Zij ziet dat de commissie hiermee instemt.

3.2 Raadsvoorstel Vaststelling gewijzigd Chw-bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk

De **voorzitter** stelt ook hier voor om er, gezien de geringe reikwijdte, een A-punt van te maken.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wijst erop dat het iets breder is dan alleen Kanaleneiland en Transwijk. Ook dit onderwerp zou hij graag bespreken. Er is voor hem ook enige verwarring. Het college heeft gevraagd om delegatie voor de aanpassing van het omgevingsplan, maar de gemeente is nog bezig met een bestemmingsplan. Misschien kan de wethouder toelichten wie bevoegd is voor het wijzigen van het omgevingsplan in een oud bestemmingsplan.

De **voorzitter** hoort naast zich dat de raad bevoegd is. Zij ziet dat de wethouder het daarmee eens is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zou het dan graag bespreken. Hij geeft dan mee dat vanaf nu altijd, wanneer delegatie gevraagd wordt, daarin niet bepaalde gebieden verstopt zitten. Op de verbeelding ziet hij ook Smakkelaarsveld staan. Dat lijkt hem niet echt Kanaleneiland.

De **voorzitter** begrijpt dat de heer Te Hoonte het college wil meegeven dat het duidelijk moet weergeven wat ergens wel of niet bij hoort. Zij vraagt of andere fracties dit onderwerp ook willen bespreken. Zij ziet dat de heer Dekkers het wel wil bespreken. Zij stelt vast dat de commissie akkoord gaat met vijftien minuten voor dit punt.

3.3. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw-bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

De **voorzitter** geeft aan dat wordt voorgesteld dit onderwerp voor dertig minuten te agenderen voor de volgende commissievergadering.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt dat het eigenlijk precies hetzelfde plan is als de vorige keer is besproken, met één motie die wordt uitgelegd en uitgevoerd. Voor hem hoeft het debat niet opnieuw te worden gevoerd. Het kan als A-punt door.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) heeft toch twee opmerkingen, maar denkt dat het punt in vijftien minuten kan worden besproken. Er zitten wat afwijkingen in ten opzichte van de aangenomen motie. Ook in de zienswijze staat een aantal dingen waarop hij wil terugkomen, in overleg met de bewoners.

De heer **Stellinga** (CDA) deelt mee dat het CDA het punt wil bespreken.

De **voorzitter** stelt vast dat de meeste fracties ervoor zijn het op dertig minuten te houden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraag waarom het dan dertig minuten wordt. Er wordt vijftien minuten voorgesteld en er twee fracties willen er iets over zeggen. Dat kan toch in die vijftien minuten? Of is er een ander voorstel?

De **voorzitter** gelooft dat zij meer mensen zag knikken bij het voorstel voor dertig minuten. Zij vraagt wie voor vijftien minuten is. Zie ziet dat de commissie voor vijftien minuten is. De commissie is dan wel ambitieus. Er staan drie debatten op de agenda voor in totaal 45 minuten. Zij is dan voorzitter.

De heer **Stellinga** (CDA) is het niet eens met vijftien minuten. Het CDA komt waarschijnlijk ook met voorstellen. Hij weet nog niet wat die inhouden. Dat zal ook afhangen van het debat dat de commissie straks zal voeren over dit plan. Hij verzoekt terug te gaan naar dertig minuten.

De **voorzitter** vraagt de leden om door handopsteken hun voorkeur voor vijftien of voor dertig minuten uit te spreken. Zij stelt vast dat het dertig minuten wordt.

3.4 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

De **voorzitter** deelt mee dat door de PvdA, Student & Starter, GL, UtrechtNU! en D66 wordt voorgesteld de stand van zaken supermarkt op De Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen te agenderen.

De heer **Stam** (PvdA) licht toe dat de commissie in oktober 2024 een brief heeft ontvangen over de ruimtelijke ontwikkelingen op De Uithof, waaronder een onderzoek naar de mogelijke komst van een supermarkt op De Uithof. De uitkomst van dat onderzoek was negatief. De reeds genoemde fracties en de CU willen dit onderwerp bespreken. Er worden in de brief nog wat andere ruimtelijke ontwikkelingen genoemd die andere fracties kort willen bespreken, maar het grootste deel van het de bat zou over de supermarkt gaan.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) sluit zich hierbij aan. Zijn fractie zou het punt iets breder willen trekken, het gaat niet alleen om de supermarkt.

Mevrouw **Bode** (VOLT) is benieuwd wat EenUtrecht breder wil trekken.

De **voorzitter** wijst erop dat er net een debat over de leefbaarheid op het USP (Utrecht Science Park) is geweest. Dat debat wil zij niet herhalen.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) wil dat debat niet herhalen. Maar na dat debat is er nog wat extra informatie naar de raad gekomen over de vraag of de sociaal-culturele ontmoetingsplaats wel of niet gewenst is. Zijn fractie wil kijken hoe dat een plek kan krijgen in het komende debat.

De **voorzitter** merkt op dat moet worden opgelet dat het geen herhaling wordt van het de bat over de leefbaarheid. Zij ziet dat de CU en EenUtrecht zijn toegevoegd.

De heer **Van der Graaf** (CU) brengt naar voren dat ook zijn fractie het iets breder wil bespreken. Dan gaat het over de vraag welke voorzieningen er moeten zijn. Dat raakt niet aan het eerdere debat. Het lijkt hem wel goed om dit voor 60 in plaats van voor 45 minuten te agenderen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) probeert duidelijkheid te krijgen. Volgens hem hoort leefbaarheid niet in deze commissie. Deze commissie houdt zich nog steeds bezig met de omgevingsvisie USP en de ontwikkelingen in het ruimtelijke project USP. De commissie moet wel in de gaten houden dat zij uiteindelijk de visie vast moet stellen. Wat in het debat wordt besproken moet leiden tot een planologische beslissing op een voorstel.

De **voorzitter** merkt op dat de brief wel aan de commissie ROG is gestuurd, vandaar waarschijnlijk de agendering.

De heer **Stam** (PvdA) kan zich aansluiten bij de heer Te Hoonte. Het gaat vooral om de ontwikkeling bij het Langeveldgebouw waarbij de supermarkt werd genoemd, de herinrichting van de Cambridgelaan, de bouw van de ICU (International Campus Utrecht) en het Prinses Maximacentrum. Al die r.o.-ontwikkelingen zijn samengevat in een brief. Daarom willen de fracties dit agenderen en over die ruimtelijke ontwikkelingen spreken. De heer Dijkstra sprak over een sociaal-culturele ontmoetingsplek, maar volgens spreker is daarover een motie aangenomen bij het leefbaarheidsdebat. Hij roept de fracties op om alleen op de brief en de ruimtelijke ontwikkelingen op De Uithof en de voorzieningen daarbij in te gaan.

De **voorzitter** constateert dat dit onderwerp hier wel thuishoort, maar dat de bespreking moet worden gescheiden van wat al in andere commissies is besproken.

De heer **Stellinga** (CDA) brengt naar voren dat het CDA graag mee-agendeert.

De heer **Dekkers** (GL) heeft gezien dat veel fracties hier een mening over hebben, maar hij denkt dat heel veel fracties zich bij elkaar kunnen aansluiten. Drie kwartier moet gewoon genoeg kunnen zijn.

Ook mevrouw **Bode** (VOLT) is voor agendering.

De **voorzitter** ziet dat veel fracties zich aansluiten en concludeert dat de commissie instemt met zestig minuten. Er zijn geen andere agenderingen. Zij gaat door naar de RIB-avond van 10 december 2024 (raadsinformatiebijeenkomst). Deze commissie heeft daar twintig minuten, volgens haar staat er nog niets op de agenda. Zij vraagt of de leden iets hebben voor de RIB-avond of dat zij voor een vrije avond kiezen. Zij stelt vast dat er geen punten voor deze RIB zijn.

4. Verslagen

De **voorzitter** deelt mee dat de volgende verslagen aan de commissie ter vaststelling zijn voorgelegd: openbaar conceptverslag van de commissie ROG van 3 oktober 2024, geheim verslag van de commissie ROG van 3 oktober 2024, conceptverslag van 24 oktober 2024 over de programmabegroting 2025 en besluitenlijst TB (technische brief) kredietaanvraag Mobiliteitshub (geheim). Hierover zijn geen opmerkingen ontvangen.

De **heer Stellinga** (CDA) heeft kort voor de vergadering een opmerking doorgegeven aan de griffie. Hij excuseert zich ervoor dat dit rijkelijk laat is gebeurd. In het openbare verslag van 3 oktober 2024 staat op blz. 12 dat hij gesproken zou hebben over “BBB’. Hij heeft echter bedoeld te zeggen: ‘BBW’; het gaat namelijk om de belangenclub van Welgelegen. Het is de ‘W’ van

Welgelegen en niet de ‘B’ van ‘Boer Burger Beweging’. Hij hoopt dat dit aangepast kan worden omdat dit niet een club is die hij graag parafraseert.

De **voorzitter** vindt dit heel scherp van de heer Stellinga. Zij stelt vast dat met deze opmerking erbij dit verslag kan worden vastgesteld, evenals de andere verslagen. Aldus wordt besloten.

De heer **Stellinga** (CDA) heeft nog een punt van orde. Hij heeft inmiddels van zijn fractiegenoot de heer Dijkstra begrepen dat ook wat hem betreft het agendapunt over die evaluatie kan worden geschrapt.

De **voorzitter** concludeert dat dan agendapunt 10 helemaal is afgevoerd van de agenda voor vandaag en voor volgende vergaderingen. Het is fijn dat de heer Stellinga zo snel heeft weten te schakelen.

5. Toezeggingen/Moties

De **voorzitter** constateert dat er geen opmerkingen zijn over dit agendapunt.

6. Ingekomen stukken

De **voorzitter** geeft aan dat er één stuk is binnengekomen, een mail van een bewoner over het ontwikkelingskader detailhandel 2012 in de praktijk. Zij stelt voor dit stuk in handen te stellen van het college met het verzoek een kopie van het antwoord te ontvangen. Zij stelt vast dat de commissie hiermee instemt. Normaal gesproken zou zij vragen of er behoefte is aan een schorsing voor een wisseling van woordvoerders, maar zij vraagt om vijf minuten te schorsen omdat zij haar fiets in de stalling moet zetten.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 10.23 uur en heropent deze om 10.29 uur

7. Raadsvoorstel Kredietaanvraag Mobiliteitshub XL

De **voorzitter** zei bij het vaststellen van de agenda dat er behoefte was aan een geheim deel. Zij vraagt of dat nog steeds zo is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) merkt op dat mede op zijn verzoek een geheime behandeling was voorgesteld. Maar hij begrijpt nu dat het slot niet zit op de exacte bezuinigingsmaatregelen. De commissie kan dit dus openbaar bespreken.

De heer **Van den Broek** (CDA)heeft hetzelfde punt. Als de bezuinigingsbedragen openbaar zijn, kan dit gewoon openbaar worden besproken.

De **voorzitter** wijst erop dat de commissie bezig is met een democratisch proces. Het is dus des te mooier, als dit allemaal openbaar kan worden besproken. Zij zet uiteen dat eerder door de raad het bestemmingsplan Papendorp is vastgesteld. Naast de bouw van woningen wordt in dit plan ook de realisatie van een zogenaamde Mobiliteitshub XL voorzien.

Die hub moet voorzien in soepele overstapvoorzieningen voor vervoer naar de autoluwe gebieden in het stadsdeel Zuidwest. Daarnaast biedt de hub een oplossing voor het parkeren in Papendorp Noord en Groenewoud. De hub bevat straks autoparkeerplaatsen, fiets-parkeerplekken, een sportschool, een (fiets)reparatiewinkel, een pakketpunt en toiletten. Het college stelt de raad voor om ten behoeve van de realisatie een investeringskrediet vast te stellen. Verder stelt het college voor de exploitatietekorten in de aanvangsperiode te dekken en bij de

verdere uitwerking te bezuinigen op enkele voorzieningen. Het college stelt voor het project te laten vallen onder de Regeling Risicovolle Projecten waardoor het project extra in de gaten wordt gehouden voor wat betreft bedrijfsvoering en financiën. Ook de raad wordt daardoor extra geïnformeerd. Op 10 oktober 2024 hebben de leden een technische bijeenkomst kunnen bijwonen. Het is een raadsvoorstel, het wordt dus in twee termijnen besproken. De heer Van der Graaf heeft gevraagd als eerste het woord te mogen voeren.

De heer **Van der Graaf** (CU) moet om 11.00 uur vertrekken uit deze commissie, hij komt later nog terug. Deze Mobiliteitshub XL is een belangrijk project voor Utrecht. Het biedt kansen om de stad bereikbaar en leefbaar te houden, maar zij brengt ook uitdagingen met zich mee. De CU wil bij een aantal punten stilstaan om ervoor te zorgen dat deze hub niet alleen functioneel, maar ook toekomstbestendig is en dat zij echt onderdeel van deze wijk wordt. De toevoeging van de reparatiewinkel naar aanleiding van de motie van de CU is positief. Zo wordt dit niet alleen een mobiliteitshub, maar ook een beetje een circulaire hub. Dat is heel goed. Wel moet de gemeente blijven sturen op de invulling hiervan. Kan de wethouder dat toezeggen en aangeven hoe de gemeente er bovenop gaat zitten dat dit daadwerkelijk wordt uitgevoerd? Dat geldt ook voor de andere functies, zoals b.v. het toilet. Is dat openbaar toegankelijk voor de wijk? Daarmee is dan weer een extrapunt voor de wijk geregeld. Daarnaast vraagt zijn fractie aandacht voor de initiatieven in de blokken die aan de hub grenzen. Er zijn prachtige houten blokken ingetekend. Het is echter wel goed om nu al vast na te denken over hoe dit straks in de praktijk gaat werken. Hoe wordt gegarandeerd dat deze plekken niet leeg komen te staan, maar juist extra levendigheid brengen? Wie is verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van deze ruimten zodat zij niet leegstaan en er een passende invulling aan wordt gegeven?

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of de CU, als zij zoveel twijfels heeft over de vraag of dit wel gaat werken, niet gewoon zou moeten zeggen dat dit stuk niet moet worden gemaakt.

De heer **Van der Graaf** (CU) antwoordt dat, als het niet werkt, de gemeente het niet moet doen. Maar hij heeft er wel vertrouwen in. Hij is ook wel blij dat de gemeente bij het toevoegen van een parkeergarage, of mobiliteitshub, op deze plek goed wil kijken hoe die onderdeel kan worden gemaakt van de wijk en hoe die overgang goed wordt gemaakt. Er wordt ook gekeken naar experimentele mogelijkheden en dan is dit wel iets dat past, mits het goed werkt. Die zorgen van de heer Te Hoonte deelt zijn fractie; zij heeft daarover ook vragen gesteld. Aansluitend op de opmerking van de heer Te Hoonte merkt hij op dat deze mobiliteitshub ook echt het risico in zich heeft dat het een zielloze betonnen parkeergarage wordt, vergelijkbaar met projecten uit het verleden, zoals het Paardenveld en de Springweg. Daar moet zijn fractie ook eerlijk over zijn. Dat moet natuurlijk worden voorkomen.

Hoe waarborgt het college dat die gevels echt levendig worden en dat het ontwerp uitnodigt tot gebruik en ontmoeting en dat het niet alleen maar een parkeergarage wordt? Eventueel is het mogelijk straks een deel van het gebouw anders in te zetten, als de parkeerplaatsen geheel of een deel van de tijd niet nodig zijn. Het gebouw wordt immers voor langere tijd neergezet. Spreker gaat in op de aansluitende binnentuinen en de overgang naar de woningen. Hij leest dat gewerkt wordt aan waterretentie. Maar is het ook mogelijk om waterspeelplaatsen onderdeel te maken van deze waterretentie zodat het afgevangen water ook nog goed wordt gebruikt? Hij vraagt waarom het toegankelijk maken van het dak wordt gezien als een nadeel. Dat wordt ergens in de brief gesteld. Is er niet een kans om het dak een groene of sociale functie te geven in de lijn van de ambitie van een duurzame ontwikkeling en een levendige wijk? Toegankelijkheid moet bij een dergelijke hub hoog op de agenda staan. Kan het college garanderen dat zowel de fietsenstallingen als de looproutes en de OV-voorzieningen inclusief en gebruiksvriendelijk zijn? Is het mogelijk in deze P+R de OV-fietsen te integreren? Er wordt veel gezegd over deelfietsen. Dat is heel goed, maar OV-fietsen vormen een concept dat mensen goed weten te vinden. Staat de wethouder ervoor open om dat ook hier te proberen? Hij vraagt dit omdat de gemeente van deze hub een hoogwaardig OV-punt wil maken. Een van de uitgangspunten is dat de gemeente levendige plinten wil. Nu staan alleen de (fiets)repairshop en de sportschool ingetekend. Hoe wordt met maar twee functies gezorgd voor een levendige plint? Er is een hele lijst bezuinigingsmaatregelen opgenomen. Het is fijn dat daar naar is gekeken naar aanleiding van de motie, juist ook in deze tijd. De CU vraagt zich af er nog iets extra's mogelijk is zonder concessies te doen. Hoe is afgewogen wat wel en wat niet wordt gedaan? Tot slot wijst hij erop dat de hub een investering voor een aantal decennia is. Het is dus belangrijk goed vooruit te kijken naar hoe

met het gebouw wordt omgegaan. Daarom vraagt hij aan de wethouder hoe het beheer is geregeld van de garage, maar ook van wat belangrijker is, de overloop naar de woningen. Ligt daar een verantwoordelijkheid bij de gemeente of bij een externe partij? Of is het iets dat samen met de mensen die er komen wonen wordt ontwikkeld? Dit kan een icoonproject worden, ook op deze plek in de stad, maar dan moet de gemeente nu wel de juiste keuzes maken. Het moet niet alleen een plek zijn die functioneel is, maar ook een die aantrekkelijk en duurzaam is. De CU roept het college op deze ambitie scherp te houden en de kansen niet te laten liggen.

De heer **Usta** (DENK) heeft veel gehoord over esthetische aspecten en duurzaamheid. Maar maakt de heer Van der Graaf zich geen zorgen over de kosten van zo'n mobiliteitshub voor de gebruiker?

De heer **Van der Graaf** (CU) ziet dit als een terechte vraag. Hij heeft iets gezegd over toegankelijkheid. Daarbij gaat het voor hem niet allen om fysieke toegankelijkheid, maar ook om financiële toegankelijkheid. Zijn fractie heeft er wel vaker een punt van gemaakt in de raad dat de gemeente met goede regelingen moet komen voor mensen voor wie het financieel een probleem is om gebruik te maken van deelmobiliteit, van het OV en misschien van de parkeerplekken.

De heer **Usta** (DENK) vindt het fijn dat de CU dit erkent. Maar hij is wel benieuwd naar waar voor de CU de concrete grens ligt waarboven het niet is te overzien voor de bewoners. Moet het b.v. gratis zijn voor de bewoners of kan de CU met lage kosten leven? Voor DENK is elke euro voor mobiliteit veel.

Volgens de heer **Van der Graaf** (CU) is dat niet exact voor deze plek te zeggen. Er moet daarvoor generiek beleid in de stad worden gemaakt en dat doet de gemeente ook. Er wordt gekeken of voor parkeerkosten voor minima een korting kan worden gegeven via de U-pas. De gemeente probeert ook samen te werken met deelmobiliteitspartijen die ook kortingen aanbieden voor mensen die met een stuk minder moeten leven. Als de gemeente met partijen gaat samenwerken op deze plek moet dat een onderdeel zijn van iets algemeens.

De heer **Vasters** (D66) wijst erop dat Utrecht de komende jaren hard groeit en dat veel van die bouwontwikkelingen plaatsvinden ten zuidwesten van het centrum. Om ervoor te zorgen dat al die nieuwe bewoners zich kunnen verplaatsen en dat de wegen niet dichtslibben moet de gemeente op zoek gaan naar andere, innovatieve mobiliteitsconcepten. De Mobiliteitshub XL is daar een heel mooi voorbeeld van. Op deze plek in Papendorp kunnen bewoners en bezoekers straks een deelauto vinden, overstappen van fiets op OV of, indien gewenst, hun eigen auto parkeren. D66 staat achter deze ontwikkeling en steunt dan ook het voorstel om een investeringskrediet vrij te geven. Zijn fractie heeft nog wel enkele opmerkingen en vragen over de risico's bij dit project. De gemeente doet hier iets wat bij weinig projecten in Nederland gebeurt en zeker op deze schaal. Daarom is het goed dit project op de lijst van risicovolle projecten te plaatsen. Om de risico's te beperken en goed in kaart te brengen denkt zijn fractie dat het ook goed is om uitgebreid te kijken naar voorbeelden in binnen- en buitenland en daarvan te leren. Hoe kijkt de wethouder hier tegenaan? Ook is D66 benieuwd naar de flexibiliteit van dit soort projecten en van dit specifieke project. Zijn fractie kijkt b.v. naar het aantal auto-parkeerplekken en de mogelijkheid om hier uiteindelijk een tram te laten halteren. D66 begrijpt dat er in een mogelijke tweede fase een extra parkeervoorziening kan worden gebouwd. Er is dus flexibiliteit naar boven, maar wat doet de wethouder, als de bezetting blijkt tegen te vallen? Zijn er dan nog mogelijkheden om het gebouw aan te passen?

De heer **Van Heuven** (PvdD) brengt naar voren dat die fase 2, het uitbreiden van het aantal parkeerplekken, ten koste gaat van het groene dak. Wat vindt de heer Vasters daarvan?

De heer **Vasters** (D66) meent dat er in fase 2 de mogelijkheid is om zelfs nog een extra gebouw te plaatsen ten noorden van het pand. Er is inderdaad ook nog een flexibiliteit in dat dak. Hij komt nog terug op dat dak omdat daar ook ander functies kunnen komen. Als het uiteindelijk nodig is daar te kunnen parkeren, moet dat dak een optie kunnen blijven.

De heer **Van Heuven** (PvdD) concludeert dat D66 dus liever auto-parkeerplekken heeft, als het nodig is, dan een groen dak dat hittestress tegengaat en goed is voor de diversiteit.

De heer **Vasters** (D66) heeft al gezegd dat er grote risico's zitten in dit project. Het kan zo zijn dat er uiteindelijk meer parkeerplekken nodig zijn. Dan moet de gemeente daarop voorbereid zijn. Hij herhaalt dat er op een andere plek ook ruimte is om extra parkeerplekken aan te leggen. Het hoeft niet perse ten koste gaan van het dak.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt zich af of het niet wat bijzonder is dat er een discussie is over een groen dak terwijl er een aluminium of textiele gevel tegenaan wordt geplakt waarop geen millimeter groen te vinden is. Zou er niet gewoon een groene gevel moeten worden gemaakt en zou het dak dan niet wèl gebruikt kunnen worden voor parkeren? Van buiten is dit zo kil als de neten. Hoe kijkt D66 daartegenaan?

De heer **Vasters** (D66) antwoordt dat er een afweging is tussen aan de ene kant het aantrekkelijk maken van het gebouw en aan de ander kant de heel grote investeringen die nodig zijn om dit gebouw neer te zetten. Hij denkt dat de raad voorzichtig moet zijn met het zomaar toevoegen van wensen aan dit project. Natuurlijk is het heel mooi, als het mogelijk is voor hetzelfde geld een groene gevel te bouwen, maar hij betwijfelt dat.

De heer **Te Hoonte** (VVD) stelt dat er in Nederland vele parkeergarages zijn gebouwd met intussen groen uitziende gevels met aan de gevels hangende plantenbakken die goedkoper zijn dan de dure textiele of aluminiumgevel die er hier op wordt geprint. Hij denkt dat de ontwerper dit heel mooi vindt, maar dat het niets te maken heeft met kostenoverwegingen. Zou D66 ervoor zijn om, als het risico bestaat dat het groene dak verloren gaat, te kiezen voor een gewone groene gevel en te stoppen met het eraan hangen van een textiele gevel?

De heer **Vasters** (D66) gaat niet meteen toezeggen dat D66 een groene gevel wil. Hij denkt namelijk dat dat niet voor hetzelfde geld kan. Hij meent dat de gevel zoals die er nu uitziet en de extra functies die daarin kunnen worden toegevoegd een mooie manier zijn om het gebouw in deze omgeving aantrekkelijk te maken.

De heer **Te Hoonte** (VVD) probeert het op een andere manier te formuleren. Als D66 kijkt naar de stedenbouwvisie die in concept voorgelegd wordt aan de stad en die door dezelfde wethouder wordt uitgevoerd, heeft D66 dan het idee dat de gevel aan de straatzijde zoals die nu wordt voorgesteld aansluit bij die stedenbouwvisie?

De heer **Vasters** (D66) vindt dit een ingewikkelde vraag. Volgens hem is er moeite gedaan om het gebouw aantrekkelijk te maken. Het is nog niet helemaal duidelijk hoe die gevel er precies uit gaat zien. De heer Te Hoonte heeft het over de straatkant, maar de gevel aan de andere kant waar ook mensen komen te wonen is belangrijker. Daar wordt, zoals de heer Te Hoonte weet, een andere oplossing voorgesteld. Spreker vervolgt zijn betoog. Hij had het over het risico van een lagere bezetting. Zijn er mogelijkheden om in die situatie het gebouw aan te passen? Ook vroeg hij zich af hoe in dat geval de financiële exploitatierisico's worden opgevangen. Het risico van netcongestie baart zijn fractie ook zorgen. De in het voorstel genoemde beheersmaatregelen bieden nog niet echt een oplossing. Hoe groot schat de wethouder de kans dat netcongestie roet in het eten gooit? Wat zijn de concrete consequenties van het niet kunnen aanbieden van b.v. elektrisch opladen of – erger – enkele jaren uitstel van dit project door netcongestie? De CU noemde al kansen voor een paar andere functies voor het dak. D66 vroeg zich af of het mogelijk is om er een evenementenlocatie van te maken op momenten dat het minder druk is en om te kijken of het mogelijk is in de weekends iets creatiefs te gaan doen. Het kan in een groene omgeving. Hij vraagt om een reactie.

De heer **Te Hoonte** (VVD) hoorde dat de heer Vasters om het voor de bewoners daarachter beter leefbaar te maken daar een hele blokkendoos wil neerzetten. Nu moet er een evenementenlocatie op het dak. Hij begrijpt echt niet hoe D66 naar leefbaarheid kijkt. Daarnaast is er een woonlocatie.

De **voorzitter** begrijpt dat de vraag is wat D66 hiervan vindt.

De heer **Vasters** (D66) begrijpt de zorg van de VVD wel en hij deelt die ook wel voor een deel. Als hij het heeft over een evenementenlocatie, bedoelt hij niet dat daar een gigantisch festival moet plaatsvinden met de nodige decibels. Er zijn ook andere evenementen, zoals een markt. Er zijn opties die minder impact hebben richting omwonenden. Ondanks de risico's die zijn fractie

voorziet is D66 erg blij met deze ontwikkeling. Met de Mobiliteitshub XL bevordert de gemeente de mobiliteitstransitie, helpt zij bij het halen van klimaatdoelen en zorgt zij voor minder vervuiling en voor een prettige leefomgeving. Daarom geeft D66 groen licht voor dit project.

Volgens de heer **Te Hoonte** (VVD) staat het buiten kijf dat Utrecht deze mobiliteitshub nodig heeft om de woningen te realiseren waarvan de gemeente de parkeerplaats heeft geschrapt en hiernaartoe heeft verplaatst. Hij hoopt dat iedereen inziet dat dit niet altijd een goedkope oplossing is. De VVD heeft wel een paar punten. Er moet toch echt worden gekeken naar de komst van een tram hier, als er hier zoveel parkeerplaatsen worden gemaakt. Dat is echt belangrijk. Spreker maakt zich verder echt zorgen over het ontwerp. Er wordt een hele constructie tegenaan gezet om te doen alsof het groen is, maar als hij naar de plaatjes kijkt, dan staan daar vijf of zes boompjes op. Dat is niet groen, het wordt gewoon een houten constructie met niets. Aan de andere kant komt er of textiel of aluminium. Als Papendorp iets echt niet nodig heeft, dan is het een heel kil, grijs gebouw. Dat is er daar immers al. Wat hem betreft gaat de gemeente echt opnieuw naar die gevel kijken en wordt er een groene gevel van gemaakt binnen hetzelfde budget. Die opdracht wordt ook meegegeven. Dan worden die rare boxen eraf gehaald en komt de gemeente met een iets goedkopere oplossing met meer leefkwaliteit.

De heer **Van der Graaf** (CU) geeft aan dat de CU voor een deel het wel eens is met dat risico. Hij heeft daar ook iets over gezegd. Maar tegelijkertijd ziet zijn fractie ook dat het budget altijd beperkt is. De vraag is wat er extra moet worden bezuinigd, als de gevel groen wordt gemaakt. Wat wordt er dan minder gedaan in het gebouw?

De heer **Te Hoonte (**VVD) antwoordt dat dan sowieso die hele modulaire boxenconstructie eraf wordt gehaald. Er komt dan gewoon groen tegenaan. Aan de ander kant komt er ook gewoon groen tegenaan. Bij het station in Zeist staat er een veel betere garage. Bij vele ziekenhuizen waar ook heel erg op geld wordt gelet staan garages. Met een beperkt budget kan echt een goede groene gevel worden gemaakt. Misschien is geluid dat erdoorheen gaat een factor, maar textiel houdt ook niet veel geluid tegen.

De heer **Dekkers** (GL) begrijpt dat de VVD die flexibele wand tussen de parkeergarage en de woningen wil schrappen. Maar wordt daarmee ook niet een voorziening geschrapt die van belang is voor het geluid? Ook al begrijpt hij de inzet om de wanden van deze garage groener te maken stelt hij toch de vraag of dit ook niet een plek is die kansen biedt voor allerlei activiteiten die die hub levendiger maken.

De heer **Te Hoonte** (VVD) ziet daarin geen geluidwerende functie. Het zijn open vierkante boxen van hout. Volgens hem is het ook niet erg duurzaam om hout te kappen om iets niet-functioneels neer te zetten. De boxen zijn er ook niet over de hele gevel, dus volgens hem hebben zij geen geluidwerende functie. Als dat wel zo is, zal de wethouder dat vast in zijn antwoord aangeven. Aan de andere kant ziet hij in de ontwerp-toelichting textiel of aluminium platen. Beide materialen zijn volgens hem niet of zeer beperkt geluidwerend. Dan heeft hij liever iets dat er vriendelijker uitziet en op den duur ook echt bijdraagt aan de kwaliteit van de buurt. Dat zijn eigenlijk de bezuinigingsmaatregelen die hij voorstelt. Ook als aan deze gevel wordt vastgehouden, vindt hij het echt onzinnig om daar die boxenstructuur tegenaan te zetten. Daar kan veel geld worden bespaard. Hij wil meegeven dat die in eerste instantie in het project kunnen blijven om eventuele tekorten op te vangen, maar wat hem betreft gaat de raad voor een andere gevel. De raad moet af en toe ook durven zeggen dat hij iets niet het ontwerp vindt dat hij moet willen.

De heer **Van den Broek** (CDA) brengt naar voren dat het CDA zoals eerder aangegeven positief staat tegenover deze hub, zeker gezien de voorliggende woningbouwopgave. In de vorige vergadering vond zijn fractie echter al dat de kosten wel fors zijn in een tijd van bezuiniging voor de gemeente. Daarom heeft het CDA toch even kritisch gekeken naar die bezuinigingsopties. Het viel op dat de hellingbaanverwarming wordt geschrapt. Dan wordt 142.000 euro bespaard, maar er is dan wel meer toezicht nodig. Dat zijn dus extra kosten. Daarnaast vroeg zijn fractie zich af of er niet het risico is dat het stil moeten leggen van een deel van de garage bij sneeuw of bevriezing een derving van inkomsten oplevert. Vervanging van het houten frame door een stalen frame zou ook een forse bezuiniging opleveren. Dit zou ook minder onderhoudsgevoelig zijn. Het CDA vraagt zich dus af waarom in het voorliggende voorstel toch wordt gekozen voor het houten frame. Ondanks het feit dat een stalen frame misschien iets minder mooi is, kan het op lange termijn een

substantiële bezuiniging opleveren en daarom lijkt dit zijn fractie een betere optie. Er wordt een optie genoemd om de ruimte voor de fietsreparatie casco op te leveren. Zijn fractie vraagt of het vinden van een exploitant voor deze fietsreparatie dan lastiger wordt. Dat helpt bij het maken van een afweging hierbij. Voor de rest sluit spreker zich aan bij de opmerking van de heer Vasters dat het goed is om dit project op te nemen in de Regeling Risicovolle Projecten en bij diens opmerkingen over de netcongestie. Het CDA is echt benieuwd naar de consequenties van netcongestie en de eventuele vertraging in de oplevering van dit project en naar wat die vertraging zou betekenen voor de hele woningbouwopgave.

De heer **Usta** (DENK) geeft aan dat DENK zich grote zorgen maakt over een autoluwe stad en spreekt zich nadrukkelijk daartegen uit tegen het plaatsen van mobiliteitshubs als vervanging van parkeerplaatsen. Niet iedereen kan overstappen op de fiets of het openbaar vervoer. Hij denkt dan aan ouderen met een fysieke beperking, gezinnen met jonge kinderen en inwoners die van hun auto afhankelijk zijn door hun werk of andere verplichtingen. Een autoluwe stad beperkt de bewegingsvrijheid en zorgt voor ongelijkheid. Voor veel ondernemers is een goede bereikbaarheid per auto essentieel. Klanten, leveranciers en personeel worden in hun mogelijkheden beperkt door een voor de auto minder toegankelijke stad.

De heer **Van den Broek** (CDA) merkt op dat het CDA zich wel kan aansluiten bij een betoog tegen en al te ver gaande autoluwe stad, maar hij vraagt of zo'n mobiliteitshub niet kan helpen bij het beter bereikbaar maken van voorzieningen. Mensen die dat willen kunnen dan daar parkeren, terwijl de rest van de stad prima bereikbaar blijft voor hen die daaraan behoefte hebben of die minder goed ter been zijn. Het ene hoeft het andere niet uit te sluiten.

De heer **Usta** (DENK) meent dat wat het CDA zegt voor een deel klopt. Zo'n mobiliteitshub is fijn als toevoeging, maar helaas is ook te zien dat parkeerplekken worden verwijderd en wegen worden versmald. Dat staat tegenover die mobiliteitshub.

De heer **Van den Broek** (CDA) geeft aan dat DENK het CDA aan zijn zijde kan vinden in de strijd tegen onnodige 'knippen' en vernauwing van wegen. Maar dat is niet het voorstel dat nu voorligt. Het gaat hier specifiek om het toevoegen van deze mobilteitshub. Deelt DENK niet de mening dat deze mobiliteitshub een nuttige toevoeging kan zijn aan de stad, los van eventuele andere problematiek?

De heer **Usta** (DENK) is het daar niet me eens. Met het oog op de toekomst weet hij eigenlijk al waar dit naartoe gaat. De mobiliteitshub dient ter vervanging van bestaande voorzieningen die mettertijd worden verwijderd. Hij volgt wat het CDA zegt, maar helaas ziet hij het anders. Het creëren van hubs leidt tot verkeersdrukte in de omliggende wijken. De bewoners daarvan worden de dupe van extra verkeersbewegingen en de bijbehorende overlast, misschien zelfs van een evenement. Het openbaar vervoer en het deelvervoer zijn op dit moment niet toereikend om de autoloze ambitie te ondersteunen. Mobiliteitshubs dwingen mensen zonder dat haalbare alternatieven worden geboden. Zijn fractie denkt dat voorzieningen als deelfietsen of andere vormen van deelmobiliteit niet voldoende zullen zijn voor al die mensen. Kortom, DENK is tegen de komst van de mobiliteitshub. Terugkomende op het kleine debat met het CDA stelt hij dat dit een toevoeging mag zijn, maar geen vervanging van voorzieningen. DENK sluit zich tenslotte aan bij de bijdrage van de VVD.

De heer **Van Heuven** (PvdD) merkt op dat het hier om veel geld gaat, maar ook om een goed doel, auto's parkeren buiten de woonwijken. Maar voor zoveel geld wil de PvdD dan ook een goed gebouw. Bij het raadsvoorstel aanvraag voorbereidingskrediet pleitte zijn fractie voor groene gevels en een groen dak. Dat ziet hij slecht terug. De VVD legde al uit dat een deel van de gevel een soort blokkenstructuur krijgt met daarop her en der wat bomen. Dat kan echt wel anders. Gaan die bomen echt groeien en waarom zijn die gevels en die blokken gewoon niet veel groener? Zijn er niet meer blokken en waarom worden er geen hangplanten en struiken aangebracht? Die kunnen daar beter groeien en hebben daar ook meer waarde voor de biodiversiteit. Voor de PvdD mogen alle gevels echt wel groener. Kan de wethouder toezeggen hiermee aan de slag te gaan?

De heer **Van den Broek** (CDA) vraagt of de PvdD dan op andere punten wil gaan bezuinigen of dat zij het budget wil ophogen om deze groene gevels mogelijk te maken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vindt het prima, als op andere punten kan worden bezuinigd. Maar wat de PvdD betreft komt er een groen gebouw dat in de eerste plaats niet lelijk is, maar ook een functie heeft. Als dat te duur is, moet de raad gewoon bekijken of hij dit gebouw überhaupt nog wil. Er moet geen grijze kolos komen die ook voor de biodiversiteit geen meerwaarde heeft. Er wordt in het voorstel niet beschreven wat voor soort groen er op het dak zal komen. Spreker vraagt een toezegging dat het ook bio-divers interessant wordt met struiken, kruiden en bloemen, en natuurlijk alles biologisch. Het grootste punt voor de PvdD is echter dat in fase 2 bij de uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen het groene dak wordt weggesneden en dat dat een parkeerdek wordt. Dat is raar en onwenselijk en strijdt met het idee van het groene dak dat immers hittestress moet bestrijden. Ook in de toekomst is er (meer) hittestress en behoefte aan biodiversiteit. De PvdD vraagt een toezegging dat deze fase 2 - het wegsnijden van het groene dak – uit de plannen gaat. Zijn fractie overweegt een amendement.

De heer **Usta (**DENK) hoort dat de PvdD suggereert dat er hittestress kan zijn vanwege die parkeerplekken op het dak. Maar volgens hem weert beton al heel veel warmte binnen het gebouw. Vanwaar dan die hittestress?

De heer **Van Heuven** (PvdD) suggereert dit niet. In de plannen staat gewoon dat er sprake is van hittestress. Dat komt niet zozeer door het gebouw, maar door klimaatopwarming, bijvoorbeeld door bovenmatig gebruik van auto's. Het wordt heter en er is dus sprake van hittestress in de stad en daarom zou er minder beton moeten zijn en meer groen. Daarom zou de PvdD hier permanent een groen dak willen hebben.

De heer **Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de PvdD eerder heeft gevraagd om dat groene dak en een groene gevel en nu een tijdelijk groen dak krijgt. Hij vraagt of het niet beter zou zijn om dat dak niet te maken waardoor het aantal parkeerplaatsen eerder wordt bereikt, de gevel groen te maken en daaraan prioriteit te geven? Bij de meeste parkeergarages is de bovenste laag gewoon parkeren omdat het een heel goedkope oplossing is om daarop niet nog een dak neer te zetten. Nu zitten functies elkaar in de weg.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zou liever niet kiezen, hij heeft liever beide. Hij is wel benieuwd waarom voor deze constructie is gekozen omdat het dak niet permanent groen is en het gevelgroen bestaat uit maar een paar boompjes. Hij is daarom benieuwd wat met het geld dat nu in groen wordt geïnvesteerd kan, maar hij zou liever niet kiezen tussen deze twee.

De heer **Dekkers** (GL) stelt dat de Mobiliteitshub XL belangrijk is om het parkeren op afstand van bijvoorbeeld het Beursgebied en de Merwedekanaalzone mogelijk te maken. Daarvoor is het nodig dat de hub zelf sociaal veilig en aantrekkelijk is en dat de verbindingen met fiets en OV heel goed zijn. Op dit punt sluit hij zich aan bij een aantal vragen van de CU. De tariefstructuur voor de combinatie van parkeren en vervolgvervoer moet ook in lijn zijn zodat het parkeren op afstand voordelig is. Dat is ook conform het Utrechtse mobiliteits- en parkeerbeleid. Het houten frame heeft volgens GL wel degelijk een functie en kan ook bijdragen aan vergroening.

De heer **Van Heuven** (PvdD) hoort dat volgens GL dat houten frame kan bijdragen aan vergroening. Maar heeft de heer Dekkers ook gezien dat het houten frame niet zo erg groot is en dat er in de plannen maar vijf of zes bomen staan? Is dat groen genoeg voor GL?

De heer **Dekkers** (GL) kan zich aansluiten bij de wens om te kijken in hoeverre vergroening van de wanden van het pand toch tot de mogelijkheden behoort. Maar het houten frame zelf kan daaraan een bijdrage leveren. Hij kan zich ook aansluiten bij de opvatting dat wat er nu is toch wel beperkt is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft gehoord dat de PvdD vraagt om klimplanten. Die kunnen groeien tegen het houten frame, maar ook tegen de gevel. Wat is dan de meerwaarde van het laten groeien van planten tegen dat frame in plaats van ze tegen de gevel aan te laten groeien?

De heer **Dekkers** (GL) antwoordt dat dat houten frame bedoeld was om iets te doen aan geluidshinder. Daarvoor moet er iets gebeuren in het houten frame. Hij vindt het een erg mooi idee om samen met de toekomstige overburen te gaan kijken naar de invulling daarvan. Het idee om

daarnaar te zoeken en bij de invulling te kijken in hoeverre verdere vergroening mogelijk is vindt hij een positief idee.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of de heer Dekkers het met hem eens is dat een houten frame op zich niets doet aan geluidsisolatie. Als de gemeente daar boxen in wil zetten, dan moeten die er wel zijn. Dan moet het college dat eigenlijk in het budget en de begroting meenemen en tegen de raad zeggen dat dit nog nodig is om tot de gewenste geluidsisolatie te komen. Dan is het voorstel gewoon niet compleet.

De heer **Dekkers** (GL) kan zich vinden in het idee dat alleen een leeg frame niet veel doet. Tegelijkertijd zit er in het voorstel een soort uitstelconstructie die wel het grote voordeel heeft dat die invulling kan plaatsvinden samen met de toekomstige overburen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt hoeveel de overburen van de heer Dekkers uit gemeentelijke fondsen mogen uitgeven om alsnog iets te doen aan de geluidshinder, als zij straks wat in dat houten frame willen omdat zij last hebben van het geluid en dat niet was voorzien. Het is dan toch een ongedekte cheque, een ongedekte motie of hoe men het wil noemen?

De heer **Dekkers** (GL) antwoordt dat de heer Te Hoonte gelijk heeft dat het op dit moment nog niet is gedekt.

De heer **Vasters** (D66) merkt dat het steeds gaat over dat houten frame. Hij is benieuwd hoe GL hiernaar kijkt. In dat frame kan immers groen worden aangebracht, het is zichtbaar mooier voor de omgeving en het gaat geluidsoverlast tegen, maar het heeft ook een functie als traverse waardoor mensen van de ene naar de andere kant kunnen lopen. De trappen en de liften zitten daarin. Als dat intern wordt gemaakt gaat het weer ten koste van het aantal parkeerplekken. Hij vraagt aan GL of dit niet een heel mooie oplossing is waarin allerlei functies worden gecombineerd.

De heer **Dekkers** (GL) is het eens met de heer Vasters om die functies te combineren. Het is ook van belang dat er naast de dingen die nu al in dat frame moeten om die hub te laten functioneren straks verdere invulling kan plaatsvinden. Hij sluit aan op het punt van de PvdD over het groene dak. Het ontwerp gaat uit van een flexibele opzet, in de toekomst zou er nog een verdieping op kunnen komen. Spreker verbaast zich er echt over dat dan na het toevoegen van die verdieping niet een groen dak ter bestrijding van hittestress terug zou kunnen komen. Is het college bereid te onderzoeken of dat groen-dak niet zo kan worden geconstrueerd dat het bij de komst van een nieuwe verdieping daar als het ware bovenop geplaatst kan worden? Dat is een vorm van re-use die de gemeente moet nastreven.

De heer **Te Hoonte** (VVD) ziet dit als de tweede ongedekte cheque. Is het dan niet beter om het voorstel te doen om het geld dat nu aan het groene dak wordt uitgegeven gewoon vast uit te geven aan een groene gevel en het dak maar zo te laten en daar te zijner tijd en extra laag van te maken?

De heer **Dekkers** (GL) vindt dat niet. Het groene dak komt er niet voor niets. Dat komt er voor de bestrijding van de hittestress. Die hittestress verdwijnt niet, als er nog een laag op wordt gezet. Het gaat hem er meer om of de gemeente wel goed heeft gekeken naar de vraag hoe zo'n dak zo kan worden geconstrueerd dat het relatief goedkoop opnieuw kan worden gebruikt. Dat onderzoek vindt hij de moeite waard.

De heer **Usta** (DENK) hoort de heer Dekkers zeggen dat het dak groen moet zijn. Het is een mobiliteitshub die letterlijk is bedoeld om daar auto's te parkeren. Hij vraagt aan GL of de gemeente het gebouw niet gewoon daarvoor moet gebruiken.

De heer **Dekkers** (GL) antwoordt dat de gemeente die mobiliteitshub bouwt om auto's op afstand te parkeren. De tariefstructuur moet dat zeker ondersteunen, maar tegelijkertijd moet het een aantrekkelijk gebouw zijn en niet een gebouw dat extra hittestress veroorzaakt.

De **voorzitter** zal verdere interrupties alleen toestaan aan het einde van het betoog van de heer Dekkers.

De heer **Dekkers** geeft aan dat GL de Mobiliteitshub XL samen met de parkeergarage Westraven een rol kan spelen bij parkeren op afstand op dertig piekdagen van de Jaarbeurs. Dan wordt inefficiënt ruimtegebruik midden in het centrum voorkomen. In de volgende vergadering komt zijn fractie hierop terug. Spreker vraagt of het college bereid is om dit samen met de Jaarbeurs te onderzoeken. Concluderend stelt spreker dat GL kan instemmen met het kredietbesluit, inclusief het verhaal over de exploitatiedekking. Ook kan zijn fractie instemmen met het voorstel om dit project onder de Regeling Risicovolle Projecten te brengen.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat het voor Stadsbelang een simpele discussie is die het directe gevolg is van het parkeerbeleid van de gemeente. Het parkeren op afstand is in feite niet het oplossen van een probleem, maar het creëren van een nieuw probleem. In de eerste plaats hebben immers de mensen die afhankelijk zijn van het vervoer met de auto toch wel graag dat hun auto niet al te ver van hun huis kan worden geparkeerd. In de tweede plaats is de parkeercapaciteit al minder en wordt de druk op de omliggende wijken groter. Niemand vindt dat leuk. In de derde plaats mist hij ten zeerste het punt veiligheid. Daarover spreekt hij met enige ervaring in andere gemeenten die ook zulke parkeergarages hebben gebouwd. Hij voorspelt dat, als aan de veiligheidsaspecten niet voldoende aandacht wordt gegeven, de gemeente in de kortste keren wordt geconfronteerd met allerlei activiteiten van lieden die het leuk vinden om een auto in brand te steken en, als het kan, de hele garage. Dat geeft hen een verschrikkelijk vreugdegevoel. Dat kost geld en dat geld is er niet. Bovendien zou de raad gezien de financiële situatie van de gemeente moeten zeggen dat zij hiervan in hemelsnaam afziet omdat de mensen hogelijk tevreden zijn met een parkeerbeleid dat zij zelf kunnen invullen. Zo kunnen de nodige centen worden bespaard die kunnen worden benut voor het aanpakken van veel urgenter problemen. Hij denkt dan aan het leerlingenvervoer, maar hij zou er nog vijf of tien kunnen noemen op grond waarvan hij zou kunnen zeggen dat de discussie over dit onderwerp compleet overbodig is, in strijd is met het belang van de burger en nog meer in strijd met het belang van de stad.

Mevrouw **Bode** (VOLT) denkt dat het niet echt gaat passen, als er bij iedere woning en parkeerplek komt. Hoe kijkt Stadsbelang Utrecht daarnaar?

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat het hele punt is dat er helemaal geen verschil wordt gemaakt in de beleving ten aanzien van wat een auto voor een gezin of een kostwinner kan betekenen. Het tweede punt van belang is dat hij geen vergadering kan bijwonen of de heer Dekkers vertelt hem dat hij moet gaan fietsen. Spreker heeft al twintig keer verteld dat hij zijn fiets een paar jaar geleden heeft verkocht omdat hij fietsen levensgevaarlijk vindt. Steeds meer mensen vinden dat. Hij ziet ook de beweging in deze wereld om Nederland te laten volstromen met allerlei fietsen die concurrentievervalsing met zich brengen. De essentie is dat niet moet worden gekeken naar wat de raad leuk vindt, maar naar wat de mensen die daar wonen leuk vinden en waar die het beste mee kunnen leven. Die kunnen niet het beste leven met een auto die x meter van hun huis verwijderd is. Dat brengt met zich mee dat die mensen een unheimisch gevoel hebben over het terugvinden van hun auto, als die in een garage staat. Vinden zij hun auto terg of, als dat niet zo is, vinden zij de onderdelen ervan terug? Dat is niet de beste aanbeveling.

Mevrouw **Bode** (VOLT) herhaalt haar vraag: het past niet. Hoe ziet Stadsbelang Utrecht dat, los van de vraag of mensen dat leuk vinden of niet? Er komen veel woningen, het past niet.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) antwoordt dat, zodra iemand tegen hem zegt dat het niet kan of dat het niet past, alle gevoelens in hem naar boven komen om aan te tonen dat alles mogelijk is, als iemand het maar wil. Dan moet op een gegeven moment iemand de moed hebben om de middelen die nodig zijn voor de ontwikkeling van die plannen ter beschikking te stellen. Maar hier gebeurt niets van dit alles. In feite is het een discussie over de bijverschijnselen. Het passen in is een stedenbouwkundige invulling. Een stedenbouwkundige invulling wil zeggen dat mensen die daar hun beroep van hebben gemaakt de ruimte wordt gegeven om plannen te ontwikkelen. Die plannen houden niet zozeer rekening met de politieke wens van een aantal enthousiastelingen om de auto de stad uit te drijven, maar bieden de ruimte om datgene te doen wat op een bepaald moment normaal zou worden genoemd.

Mevrouw **Bode** (VOLT) vraagt of zij hieruit kan concluderen dat Stadsbelang Utrecht de financiële middelen die deze fractie b.v. aan leerlingenvervoer zou willen uitgeven eigenlijk zou willen

besteden aan het realiseren van heel dure parkeerplekken bij de woningen die daar komen? Als dat moet passen, dan wordt dat immers ondergronds parkeren of in hoge torens en dat kost nog meer geld. Wil Stadsbelang Utrecht daar dan toch meer geld aan uitgeven?

De **voorzitter** vraagt de heer Nyqvist kort te antwoorden.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) merkt op dat, als hij een keer iets mag zeggen, het weer kort moet zijn. De essentie is dat in feite binnen de stedenbouwkundige invulling de kosten van de aanleg van parkeerplaatsen worden meegenomen. Als het koopwoningen zijn, worden die kosten in de koopsom opgenomen. Mensen hebben daarvoor een grote voorkeur ten opzichte van het op grote afstand wegzetten van iets waar zij een heilig geloof in hebben, de auto. Dat kost in het begin misschien twee dubbeltjes, maar het kost dat niet aan de gemeente omdat het wordt doorberekend aan de mensen, Die mensen zullen dat graag doen, als aan hun wensen wordt tegemoetgekomen. Hij zegt dit niet omdat hij het zo leuk vindt voor die mensen, maar omdat hij de praktijk des levens enigszins kent en in ieder geval langer dan mevrouw Bode. Hij kan haar vertellen dat de inwoners van deze stad dat er graag voor over hebben.

Mevrouw **Bode** (VOLT) brengt naar voren dat veel al is gezegd. VOLT is blij met de ontwikkeling die plaats vindt en hoopt dat dit een voorbeeld is van hoe de gemeente dit in de toekomst werkend gaat krijgen voor veel mensen die in steden wonen en hoe die mensen bereikbaar en mobiliseerbaar kunnen zijn. Zij sluit zich aan bij de vragen over de mogelijkheden voor groene gevels, het groene dak en het behoud daarvan. Ook sluit zij zich aan bij de wens van de VVD van een tramhalte naast de mobiliteitshub en bij de zorgen van D66 over de risico's van netcongestie.

De **voorzitter** stelt vast dat er geen fracties zijn die nog iets willen inbrengen. Zij attendeert de leden op de tijd: de commissie is over de 45 minuten heen. Zij begrijpt dat wethouder Eerenberg direct kan antwoorden. Zij hoopt dat hij de commissie tegemoet wil komen door wat korter te antwoorden zodat de commissie de achterstand iets kan inlopen.

Wethouder **Eerenberg** vertelt dat tegen hem thuis wel eens wordt opgemerkt dat politiek toch altijd over frames en framing gaat. Dan zegt hij altijd dat dat niet zo is en dat het over de inhoud gaat. Maar vandaag heeft de commissie het toch vooral over frames. Hij beantwoordt eerst in een paar blokjes en dan beantwoordt hij de individuele vragen. Hij start met het frame. Wat is dat nu eigenlijk? Dat frame is wel echt nodig omdat in het plan daarin een aantal functies, de trappen, de traverse, etc. zijn opgenomen. Als dat frame niet wordt gebouwd, dan moeten die functies op een andere plek worden gebouwd en dan moet dat in de betonstructuur worden opgenomen. Dat is niet per se goedkoper, maar dan worden wel parkeerplaatsen opgeofferd. Het frame is echt bedoeld voor de buurt omdat de omwonenden de boxen kunnen invullen. Dan hebben de mensen die in de buurt wonen ook een beetje plezier van de garage. Het frame biedt ook kansen voor vergroening. Daarover zal hij straks iets meer zeggen omdat hij het gevoel van de commissie of het een onsje meer kan begrijpt. Het frame biedt ook mogelijkheden voor geluidswering. Dat is niet exclusief, omdat er geluidswering komt tussen het frame en de garage. Maar een aantal boxen in het frame zouden kunnen worden afgesloten. De sportschool zal er een ruit in willen hebben omdat het anders te fris wordt en ook dat draagt bij aan de geluidswering.

De heer **Te Hoonte** (V VD) merkt op dat, als er dan een gevelwand in wordt gezet, het gewoon een buitengevel is. Dan kan de buitengevel net zo goed twintig meter verder tegen de buitengevel van de parkeergarage aan worden gezet.

Wethouder **Eerenberg** denkt dat dan een soort esthetische discussie ontstaat over wat een gevel is en wat mooi is. Zelf is hij ervan gecharmeerd dat dit frame wat speels is. Daardoor kan ook een volle boom op sommige van die boxen worden gezet omdat die niet tot de hele hoogte gaan. Hij denkt dat het een goede oplossing is. Maar hij hoort van veel fracties dat in de mix van dingen, heel Utrechts om hier allerlei dingen tegelijk te doen, het groen het kind van de rekening is geworden. Overigens is dit een voorlopig ontwerp. Hij zegt toe dat het college de architecten die hieraan werken zal zeggen dat het dat concept van het frame overeind wil houden vanwege die zo belangrijke functiemix, maar dat die echt veel groener moet worden met misschien hier en daar een box minder voor de buurt die dan helemaal groen wordt ingevuld. Ook zal hij aan de architecten vragen of het op de plekken waar het frame niet zit mogelijk is om daar alsnog groen

toe te voegen. Dat zegt hij toe. Als de commissie dat te weinig vindt en iets heel anders wil, dan moet dat in het raadsdebat worden geregeld.

De heer **Te Hoonte** (VVD) stelt voor dat de commissie twee varianten krijgt: een die de wethouder nu voorstelt en een met alleen de nuttige delen, dus de stijgpunten, en de rest weg met een groene gevel ertussen. Dan kan de raad die naast elkaar zetten.

Wethouder **Eerenberg** doet de toezegging die hij heeft genoemd. Als een raadsmeerderheid een ander scenario uitgewerkt wil zien, dan doet hij dat. Maar dan wil hij echt weten dat een raadsmeerderheid dat wil.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wijst erop dat er ook geen raadsmeerderheid is geweest om dit frame te tekenen. Dat is ergens ontstaan, er is helemaal geen opdracht om een frame te maken.

Wethouder **Eerenberg** vindt dat flauw omdat er wel degelijk een opdracht is om de aansluiting tussen de woningen en de garage te verzachten. Bij mensen die daar verstand van hebben, de architecten, is daar dit frame uitgekomen. Er is wel degelijk een opdracht om een aantal functies in de garage op te nemen, een aantal heeft de raad per motie besteld. Ook daarvoor is het frame nodig, het is niet per ongeluk ontstaan. Hij is hier in deze tijd wat minder toeschietelijk in, maar als een raadsmeerderheid een heel ander ontwerp zonder frame wil, dan wil hij dat faciliteren. Vroeger zou hij gezegd hebben dat hij dat gewoon zou doen, maar nu wil hij in verband met de hoge rekeningen van architectenbureaus weten dat een raadsmeerderheid dat wenst. Als dat zo is, dan gaat het college twee scenario's naast elkaar zetten. Dat lijkt hem zuiver. Spreker gaat naar het groene dak. Dat idee is geboren uit het streven naar kostenbesparing. Het college probeert ook hier soberheid te betrachten. Als de commissie zegt dat hij het groene dak altijd groen wil houden, dan is dat significant duurder. Dan kunnen minder parkeerplaatsen worden gerealiseerd of, als die parkeerplaatsen toch nodig zijn, moet er een extra laag op worden gezet. Er is een brede oproep uit de raad om wat sober naar dit project te kijken en daarom is er flexibel met het groene dak omgegaan.

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) vraagt of de wethouder eigenlijk zegt dat de gemeente architecten heeft, dat die er verstand van hebben, dat het college er geen verstand van heeft en dat het college de voorstellen van de architecten klakkeloos overneemt. Als hier dan wordt gevraagd om het te mogen toetsen of het anders of beter kan, dan wordt gezegd dat een meerderheid van de raad voor moet zijn. Dan is er volgens spreker in de redenering iets helemaal fout. Hij zou dan vragen of de wethouder zelf een oordeel heeft over de variabelen die hem zijn voorgelegd.

Wethouder **Eerenberg** stelt dat mensen die met hem werken zullen bevestigen dat hij relatief weinig klakkeloos doet. Maar hij betoogt nogmaals dat de gemeente dat frame zelf heeft besteld. Het was ook in het PvE (programma van eisen) opgenomen. De fysieke uitingsvorm daarvan is nu het voorlopig ontwerp. Hij is geen architect die dingen ontwerpt. Er komt nu een definitief ontwerp en hij heeft goed gehoord dat de commissie in meerderheid zegt dat er tussen het voorlopige ontwerp en het definitieve ontwerp een zeer significante vergroening van het nu gekozen concept moet zijn. Dat zegt hij toe. Het is heel democratisch dat hij, wanneer de commissie iets heel anders wil en een element van het programma van eisen wil verlaten, toetst of een raadsmeerderheid dat wil. Anders zit hij dingen te doen die daarna geen meerderheid hebben. Dan is er best veel geld uitgegeven. Dat past volgens hem niet bij deze tijd.

De **voorzitter** geeft aan dat de wethouder naar aanleiding van de interrupties over het frame heeft gezegd wat hij ervan vindt. Daarover is genoeg gesproken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) hoort dat de wethouder zegt dat het groen houden van het dak geld kost en dat uit soberheid is gekozen voor het eventueel vervangen van het dak door parkeerplaatsen. Maar die kosten toch ook geld en hittestress op andere plekken tegengaan kost toch ook gewoon geld?

Wethouder **Eerenberg** beantwoordt de tweede vraag met ja. Het antwoord op de eerste vraag is dat er een aantal parkeerplekken moet worden gebouwd, ook omdat allerlei gebiedsontwikkelingen daarvan afhangen. Misschien zijn ze niet nodig. Maar het college heeft

gezegd, dat als ze wel nodig zijn, het groene dak moet worden opgeofferd. Dat gebeurt natuurlijk met pijn in de buik in deze tijd. Als de raad zegt dat het groene dak niet mag worden opgeofferd, dan zijn er enkele dingen die gedaan kunnen worden. Het college kan dan zeggen dat er minder parkeerplaatsen komen, maar dan wordt een aantal gebiedsontwikkelingen in gevaar gebracht, dat is altijd het punt van de heer Te Hoonte. College en raad kunnen afspreken de ontwikkeling te monitoren, dan valt het misschien wel mee en kan het dak toch blijven. Een derde mogelijkheid is de suggestie van GL om er dan alsnog een groen dak op te zetten, maar daar heeft spreker het geld niet voor.

De heer **Van Heuven** (PvdD) begrijpt dit niet. College en raad weten toch welke gebiedsontwikkelingen de gemeente gaat uitvoeren? Er kan toch nu al worden geraamd hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn? Dan gaat de gemeente het parkeerdek toch niet wegsnijden in de toekomst? Dan zouden college en raad nu toch een slecht plan maken?

Wethouder **Eerenberg** ontkent dit. Het college heeft zeer precies uitgerekend hoeveel parkeerplekken Utrecht nodig heeft. Die legt de gemeente aan in een groeimodel omdat iedereen ziet dat op het moment dat de gemeente parkeergarages bouwt die relatief vaak net wat minder worden gebruikt dan in de planvorming was gedacht. Maar nu heeft de gemeente ze juridisch nodig omdat zij onderlegger zijn bij allerlei bestemmingsplannen.

De **voorzitter** geeft de heer Dekkers als laatste het woord. Daarna gaat de wethouder verder met het volgende blokje.

De heer **Dekkers** (GL) heeft toch echt nog wel een interruptie op wat de wethouder heeft gezegd. De raad is voor circulair bouwen en hij heeft nog niet gezien dat het circulair maken van dat groen-dak extra kosten oplevert. Uiteraard zijn er in de toekomst kosten, wanneer het dak wordt verplaatst. Het is echt de moeite waard om te kijken of dat dak herbruikbaar kan worden gemaakt.

Wethouder **Eerenberg** ziet dit als een andere oplossingsvariant waarbij wordt gekeken of het groen-dak zo kan worden geconstrueerd dat het eraf kan worden geschroefd en op een andere plek in de stad weer gebruikt kan worden.

De heer **Dekkers** (GL) wil het op dezelfde plek gebruiken.

Wethouder **Eerenberg** stelt dat, als dat dak op dezelfde plek wordt hergebruikt er toch een verdieping op moet. Daar heeft hij in het huidige plan het budget niet voor. In deze cirkelredenering zit hij.

Volgens de heer **Dekkers** (GL) wordt er een flexibel gebouw neergezet. De financiering van die verdieping erop is een probleem van straks. Dat is wel degelijk een probleem. Maar de gemeente maakt het duurder, als er nu niet een herbruikbaar dak van wordt gemaakt. Het is dus echt de moeite waard om te kijken of dat groen-dak zo kan worden geconstrueerd dat het herbruikbaar is zodat de gemeente later geen extra financieel probleem krijgt, als zij de hittestress wil blijven bestrijden.

Wethouder **Eerenberg** vreest dat de heer Dekkers te optimistisch is. Een groen-dak eraf halen en optillen brengt kosten met zich mee. Overigens past dit niet in het bestemmingsplan, dus daar moet ook iets aan worden gedaan om het hoger te kunnen maken. GL zegt dat dat kosten voor de toekomst zijn. GL wil nu het principe vastklikken en dan moet, als het toevallig later nodig blijkt te zijn, het geld later maar worden geregeld. De commissie begrijpt dat, als spreker zo'n stelling zou poneren, hij in ieder geval meteen in een heftige discussie met zijn collega Schilderman terecht komt. Maar de raad heeft het budgetrecht. Als de raad het zo wil afspreken, dan kan dat dus. Maar dan gaat de gemeente wel een negatieve richting in.

De vraag van de heer **Dekkers** (GL) is vooral of dit toch even kan worden onderzocht. Hij ziet dat dit niet onderzocht is en hij ziet niet precies wat de financiële consequenties zijn, initieel en later.

Wethouder **Eerenberg** wil het rudimentair inschatten. Dat betekent dus dat niet aan een architect wordt gevraagd iets te tekenen. Maar, als de commissie vraagt wat het later toevoegen van een extra verdieping op basis van het nu te construeren groene dak zou betekenen, dan zal hij de

commissie een ballparkfigure (ruwe schatting) in een brief toesturen, wetende dat de gemeente dat geld niet heeft.

De **voorzitter** vraagt de wethouder in welk blokje hij nu zit.

Wethouder **Eerenberg** antwoordt dat hij het blokje frame heeft gehad. Hij is nu bijna klaar met het blokje groen-dak. Daarover heeft hij nog één vraag. Daarna volgt het blokje risico's.

De **voorzitter** geeft aan dat de commissie na groen één keer mag interrumperen en dan pas na het blokje risico's. Anders komt de commissie er helemaal niet uit.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een punt van orde. De wethouder doet nu alsof het alleen over het groene frame ging, maar volgens hem ging een deel van de opmerkingen ook over het vergroenen van de gevel aan de andere zijde. Daarover heeft hij de wethouder niet gehoord, maar hij hoort wel dat het blokje groen wordt afgesloten. Hij wil wel graag een antwoord.

De **voorzitter** merkt op dat de heer Te Hoonte het ook als een gemiste vraag had kunnen zien.

Wethouder **Eerenberg** heeft dat wel degelijk gezegd. Hij heeft zijn toezegging als volgt geformuleerd: de opdracht in de volgende fase van het ontwerp wordt het huidige bedachte groen significant te vergroenen in het frame. Ook de stukken van de gevel waar geen frame is voorzien dienen vergroend te worden. Spreker gaat in op de biodiversiteit van het dak. Dat is overigens niet de fase waar de voorbereiding van het project nu in zit. Natuurlijk wordt het dak biodivers, maar met heel veel beperkingen. Er wordt op hoogte gewerkt en de constructie heeft een beperkte draagkracht en dan komt hij al gauw op sedum-achtige oplossingen uit. Hij hoort de PvdD suggereren dat er ook andere dingen moeten komen. Dan wordt het al snel een andere constructie die meer gewicht moet dragen en dat leidt weer tot euro's. Bij de risico's begint spreker met de netcongestie.

De heer **Van Heuven** (PvdD) hoort dat het dak meer biodivers maken niet kan vanwege de constructie. Maar in de toekomst moeten er wel auto's op kunnen worden geparkeerd. Hoe rijmt dat?

Wethouder **Eerenberg** antwoordt dat water en volle grond relatief zwaar zijn. De heer Van Heuven vraagt of het maximaal biodivers kan. Misschien heeft spreker een meer maximaal niveau in zijn hoofd dan de heer Van Heuven, maar hij heeft bevestigd dat het college binnen de kaders gaat voor de meest biodiverse mogelijkheid. Dat wordt straks ook de opdracht, de ontwikkeling is nog lang niet in die fase. Als de raad meer wil, loopt hij tegen grenzen aan. Hij kan het niet mooier maken dan het is. Netcongestie is al een risico. Het is een groot risico in de stad dat nu optreedt en volgens hem wordt het collectief onderschat in het land. De gemeente zit al lang in de fase om hier beheersmaatregelen te nemen. Er is al een aansluiting; dat is goud waard omdat er op heel veel plekken nog geen aansluiting is. Als het probleem van de netcongestie niet op tijd is opgelost, spreker is daar zeer pessimistisch over, dan moet de hub het doen met de huidige aansluiting. Dan kan wel een garage worden gebouwd, maar er kunnen geen laadpalen worden gerealiseerd. Hetzelfde geldt overigens voor alle woningbouwprojecten die weer van deze garage afhankelijk zijn. Hij gaat in op de flexibiliteit als onderdeel van de risicobeheersing. D66 vroeg of de flexibiliteit naar beneden kan. De gemeente faseert namelijk omhoog: er wordt pas nieuw gebouwd, als er meer nodig is. Dat is een goede beheersmaatregel. Flexibiliteit naar beneden is lastig. De enige knop die de gemeente kan gebruiken is dat zij in de toekomst er nog meer gebieden gebruik van kan laten maken. Als deel 1 van de garage er staat en dat blijkt toch niet nodig te zijn, dan kunnen andere gebiedsontwikkelingen worden aangesloten. Daar denkt het college aan. Over het zomaar verbouwen van de parkeergarage, een vraag van de CU, moet de raad niet te positief zijn. In de praktijk is dat altijd zeer ingewikkeld. D66 vraagt of het college leert van andere projecten in den lande. Dat doet het college inderdaad. Het heeft daarover intern kennissessies georganiseerd. Het college probeert ook naar voorbeelden in het buitenland te kijken. Dan zijn er ook nog de risico's in het kader van de financiële exploitatie waar D66 naar vroeg. Dit is het bekende badkuipmodel. De eerste acht jaar is er een negatief exploitatieresultaat. Dat dekt het college doordat het het plan wat heeft versoberd. Dit is een plan dat zichzelf kan bedruipen inclusief aanloopverliezen. Dat is een keuze die het college heeft gemaakt. Het zou op een andere manier gedekt kunnen worden, dan is er meer investeringsruimte. Maar hij stelt voor de versobering

gedeeltelijk in te zetten voor de aanloopverliezen en na die acht jaar kan die uit. Dan houdt het college rekening met de tariefstructuur zoals ook GL aangaf in haar bijdrage. Spreker wil ook nog iets zeggen over bezuinigingen.

De heer **Vasters** (D66) had een vraag, maar die is al beantwoord.

De **voorzitter** merkt dat de kopjes (blokjes) helpen. Na het volgende kopje, bezuinigingen, mogen de leden weer interrumperen.

Wethouder **Eerenberg** merkt op dat ook de raad vroeg om bezuinigingen. Dat was een goed verzoek. Hij probeert het inzichtelijk te maken, daarom is het ook openbaar. Het is ook aan de raad om te zeggen dat hij het net iets anders wil, dat er dan geld overblijft en dat daarmee dingen kunnen worden gedaan. De CU vroeg waarom deze selectie is gemaakt. Volgens hem is dat vrij goed onderbouwd in het raadsvoorstel omdat het college in de kern toch een bepaalde kwaliteit en een bepaalde duurzaamheid wil nastreven binnen enige soberheid, met maximale flexibiliteit en maximaal groen. Dat is de reden. Het CDA heeft een vraag over hout en staal. Daar zit eigenlijk dezelfde redenering achter. Staal is goedkoper dan hout, mar hout is aantrekkelijker om naar te kijken, zeker in combinatie met vergroening. Verder is de footprint van hout, ondanks wat de VVD daarover zei, significant geringer dan die van het delven van ijzererts en het maken van staal. Dat is het blokje bezuinigingen, hij komt bij het blokje voorzieningen. De CU vraagt of het college actief blijft meedenken over de invulling van de circulaire winkel. Het antwoord is ja, maar het is de markt die het moet doen, de gemeente gaat het niet zelf exploiteren. Het toilet is inderdaad openbaar. Gevraagd wordt ook hoe ervoor wordt gezorgd dat die ruimtes in de schil echt gebruikt gaan worden. Dat is het hele concept en daar gaat het college ook maximaal op inzetten. In de businesscase is er ook rekening mee gehouden dat die ruimtes betaalbaar zijn. Daarmee is de grootste drempel weggenomen. Gevraagd wordt verder hoe het college zorgt voor een levendige plint. Het al besproken houten frame moet daarvoor zorgen. De loopverbinding in de garage is ook relatief laag zodat daar wat beweging is. Natuurlijk moeten ook de voorzieningen die in dat frame kunnen worden opgenomen, zoals de sportschool, daaraan bijdragen. Gevraagd wordt om in te zetten op ontmoeten. Dat is het aanbod aan de buurt, de buurtbewoners kunnen een box adopteren en er iets moois van maken. Het kan zeker een ontmoetingsruimte zijn. Spreker vindt het ingewikkeld om nu toe te zeggen dat er een waterspeelplaats komt. Het gaat over wadi's en wadi's hebben niet altijd water. Als er een waterspeelplaats komt, dan willen de meeste kinderen er eigenlijk altijd wel spelen. Dan wordt het een andere voorziening, er moet ook iets aan de waterkwaliteit worden gedaan en er komt weer een kostenplaatje bij kijken. Hij zegt het niet zomaar toe omdat hij het niet kan regelen. Hij laat het over aan het raadsdebat of de raad dit zelf wil regelen. Als de commissieleden willen weten wat het kost, kunnen zij een technische vraag stellen. Dan wordt dat uitgezocht. Er was een vraag over het openstellen van het dak. Technisch kan het dak opengesteld worden, het groene dak dus ook. Maar hij kan zich voorstellen dat de heer Van Heuven dan zegt dat mensen daar gebruik van gaan maken en dat er dan misschien wandelpaden komen. Maar dat is ook weer een afweging. Het kan relatief eenvoudig. Als de raad dus vraagt of het dak iets is waar de buurt kan komen, dan kan dat. Het opzetten van een evenementenlocatie op het dak is iets ingewikkelder. Dan is er toch het geluid eromheen. Evenementenlocatie klinkt als iets groots, daar moeten afspraken over worden gemaakt. Veiligheid speelt ook een rol, er komen veel mensen op af. Evenementenlocatie klinkt voor hem alsof iets wordt gevraagd dat heel groot is. Wanneer de raad vraagt of, als het groene dak voor de buurt wordt opengesteld, daar iets kleinschaligs dat veilig is kan worden georganiseerd, dan wil hij dat wel verkennen. Maar dan heeft het echt het profiel van en voor de buurt. Het is niet Bruce Springsteen op het dak. De mobiliteitshub is helemaal tram-proof. Het ontwerp is zo gemaakt dat er een tram aan kan takken en dat mensen er in en uit kunnen stappen en over kunnen stappen. Het is niet zo dat door dit besluit er een tram komt, maar in de toekomst zou dat kunnen. Dit was het blokje voorzieningen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) hoort dat de wethouder nogal verschillende opties schetst voor het dak. En toch zegt de wethouder dat hij dat kan verkennen. Maar dan is het toch behulpzaam voor de wethouder dat de raad eerst een uitspraak doet in welke richting die denkt voordat zo'n locatie wordt verkend?

Wethouder **Eerenberg** antwoordt dat dit precies de reden is dat hij het formuleerde in de 'zou kunnen'-vorm. Hij vindt dat dat een beweging is die de raadsleden met elkaar maken. Hij wil

dingen uitzoeken voor het raadsdebat, dan kan de raad een afweging maken voor een waterspeelplaats, een groen dak, etc. Hij kan ook toezeggen dat hij een brief maakt over wat een waterspeelplaats kost. In dezelfde brief kan hij aangeven wat het kost om het circulaire dak op te vijzelen en wat een kleinschalige locatie voor vertier van de buurt kost. De raadsleden kunnen dan met elkaar wegen wat zij wensen te willen. Hijstelt voor het zo te doen.

De heer **Vasters** (D66) had dezelfde vraag als de heer Van der Zweth. Wederom was zijn vraag al beantwoord.

Wethouder **Eerenberg** gaat verder met het volgende blokje, de faits divers. Hij heeft nog niet de vraag wie de garage gaat beheren beantwoord. Dat is de gemeente Utrecht zelf. Ook het gebied tussen de garage en de woningen beheert de gemeente zelf. In een interruptiedebatje werd gevraagd of dit plan aansluit op de stedenbouwvisie. Hij denkt dat dit absoluut wel het geval is ten aanzien van het mengen en het maken van een gebaar naar de buurt. Hij is het ermee eens dat het ontwerp nog wel wat warmer en wat groener mag. Op dat punt heeft hij het een en ander toegezegd. Het CDA vraagt of er een risico is van sluiting van een hellingbaan, als er een hellingbaan minder komt en als er op die ene hellingbaan sneeuw ligt. Dit is in deze fase van het project nog niet aan de orde, maar spreker kan meedelen dat er een hellingbaanverwarming in het ontwerp is meegenomen. Dan smelt de sneeuw dus netjes weg.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een punt van orde.

De **voorzitter** vraagt zelf eerst het woord te kunnen voeren. Zij wijst erop dat iedereen zich houdt aan de kopjes. De wethouder heeft gezegd dat hij laat weten wanneer een kopje is afgerond. Dat geldt dan ook voor de twee leden die nu willen interrumperen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een punt van orde en dan moet de voorzitter hem terstond toestaan dat naar voren te brengen.

De **voorzitter** staat dit toe.

De heer **Te Hoonte** (VVD) stelt dat de wethouder een fout maakt die hij zelf zou moeten corrigeren. In het raadsvoorstel staat dat voorgesteld wordt de hellingbanverwarming te schrappen. De beantwoording klopt per definitie niet. Het lijkt hem goed om dat direct te markeren.

De **voorzitter** beschouwt dit als een interruptie, maar het college heeft het gehoord.

Wethouder **Eerenberg** gaat het goed nalezen, maar hij meent zich te herinneren dat op de onderste en de bovenste laag dit juist wel wordt gedaan. Dat is een soort tussenvariant die het college heeft voorgesteld. Mocht hij het verkeerd hebben onthouden, dan komt hij daar uiteraard op terug. GL stelde een vraag over de Jaarbeurs. Hij denkt dat het college hier tot een ‘en-en’-antwoord komt. Voor piekmomenten in de Jaarbeurs is het heel interessant om bezoekers op afstand te laten parkeren. Tegelijkertijd zegt de Jaarbeurs zelf dat zij op basis van het huidige recht nabij-parkeerplaatsen wil realiseren. Hij heeft het in het gesprek met de Jaarbeurs veelvuldig over de vraag of een instelling als de Jaarbeurs haar dure centen in een parkeergarage moet steken of dat er andere oplossingen zijn. Er is in elk geval uitgekomen dat de Jaarbeurs voor een groeimodel gaat kiezen, klein beginnen en, als het meevalt, groter. Hij had de indruk dat Stadsbelang Utrecht en DENK überhaupt tegen deze hele ontwikkeling zijn. Dat is een consequente lijn van deze twee fracties, het is dus voorspelbaar. Eigenlijk is dat station gepasseerd omdat deze garage een randvoorwaarde is voor een heel aantal gebiedsontwikkelingen. Daar kan het college dus niet iets heel anders van zeggen, behalve dat hij tegen DENK wil zeggen dat mensen die de auto echt nodig hebben in die gebieden door een beperking of doordat zij gaan verhuizen nog steeds in die gebieden kunnen komen. De gemeente gaat niet de mensen die echt niet kunnen overstappen in de hub laten parkeren waardoor zij in Papendorp terechtkomen terwijl zij in het Beurskwartier moeten zijn.

De heer **Van den Broek** (CDA) had zijn vraag over de hellingbanen initieel misschien iets scherper moeten stellen. Het gaat om de tussenliggende banen, de eerste en de laatste baan blijven wel van verwarming voorzien, maar voor de middelste banen wordt de verwarming wegbezuinigd. De vraag is of dat consequenties kan hebben voor de bereikbaarheid in winterse

omstandigheden, bijvoorbeeld doordat een auto met natte banden binnenrijdt en op de tweede of derde hellingbaan water achterlaat dat vervolgens bevriest.

Wethouder **Eerenberg** wijst er nogmaals op dat dit niet behoort tot de fase waar het project nu in zit. Spreker stelt een tussenvariant voor omdat dan de bovenste en de onderste baan die aan de elementen zijn blootgesteld wel verwarmd zijn. Hoe groot de kans is dat natte banden op een tussengelegen hellingbaan tot een dergelijk probleem leiden weet hij eerlijk gezegd niet. Hij weet niet hoe groot dat risico is, hoe vaak dat gebeurt en of het probleem met zout kan worden opgelost.

De **voorzitter** merkt op dat hierover misschien nog een technische vraag kan worden gesteld.

De heer **Usta** (DENK) vraagt om verduidelijking. De wethouder zegt dat er oplossingen zijn voor mensen die slecht ter been zijn en dat die op hun bestemming kunnen komen. Ergens komen met een voertuig en ergens staan met een voertuig zijn twee verschillende dingen. Voor wie geldt die oplossing, hoe krijgt die vorm? Moet iemand die slecht ter been is iemand roepen om zijn auto weer weg te brengen? Hoe moet hij dat zien?

Wethouder **Eerenberg** zet uiteen dat iemand met een lichamelijke beperking die echt is aangewezen op autovervoer en die in het Beurskwartier wil wonen in het Beurskwartier kan wonen en dat de gemeente in al die plannen een oplossing heeft om nabij te parkeren. Dan hoeft zo iemand niet naar deze hub.

De heer **Usta** (DENK) vindt het nog steeds een beetje abstract. Wat bedoelt de wethouder met nabij? Voor sommigen is de hub ook nabij. Kan de wethouder dat verder verduidelijken?

Wethouder **Eerenberg** antwoordt dat in een plan dat de raad heeft goedgekeurd in de Merwedekanaalzone parkeerplekken zijn bedacht voor mensen in dit gebied met een beperking. Maar als iemand geen beperking heeft, dan hoeft hij volgens het college in deze tijd helemaal niet zo dicht bij zijn woning te parkeren. Dat is het hele mobiliteitsbeleid.

De **voorzitter** bedankt de wethouder voor de beantwoording. Zij stelt vast dat er geen gemiste vragen zijn en dat de commissie geen behoefte heeft aan een tweede termijn. Zij leest de toezeggingen van de wethouder voor:

- De wethouder zegt toe bij de volgende fase het huidige groen verder te onderzoeken en te onderzoeken of dat meer kan worden toegepast in het frame;

- Voor de raad van 12 december 2024 komt de wethouder met een brief waarin meer informatie wordt gegeven over water, het circulaire dak en kleinschalig vertier.

Verder heeft zij vernomen dat er onderzoek komt naar de extra kosten van het verhogen van het dak in fase 2 met een bestaand groen-dak, maar zij denkt dat dat in dezelfde brief komt.

Wethouder **Eerenberg** geeft aan dat dit hetzelfde is als het eerste punt, dat is de vraag van GL. Bij water gaat het specifiek over het aanleggen van een waterspeelplaats tussen de garage en de woningen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) is het niet duidelijk wanneer nu de antwoorden op die vragen over vergroening komen. Hij neemt aan dat de informatie over de vraag of er kansen zijn dat die vergroening ook aan de gevel aan de busbaan komt wel voor de raadsvergadering komt. Anders voelt hij zich genoodzaakt om een amendement in te dienen over met hoeveel procent er vergroend moet worden op die gevel. Dan wordt dat hopelijk met een meerderheid vastgelegd.

Wethouder **Eerenberg** wijst erop dat het college opdracht gaat geven om in het definitieve ontwerp de significante vergroening van zowel het frame als het niet-frame op te nemen. In de toegezegde raadsbrief zal hij een soort inschatting maken van wat het college denkt dat dit oplevert, maar dat vraagt natuurlijk tekenwerk van een architect en van een constructeur. Dat heeft hij dus niet voor de raadsvergadering.

De **voorzitter** vraagt wanneer de wethouder dat wel heeft.

Wethouder **Eerenberg** moet daar de hulplijn op inzetten. Anders zet hij mensen onder druk.

De **voorzitter** gaat het dan toch wel als een echte toezegging noteren. Daar wordt dan een Q aan gehangen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) gaat het erom dat helder is wat dat woordje significant betekent en wat dus de opdracht aan de architect is. De wethouder kan aangeven dat het 5% groen wordt of 95%. Dan zijn twee uitersten die het niet worden, maar dan is in ieder geval duidelijk welke opdracht de architect krijgt voor het vergroenen. Daarmee kan hij leven bij een raadsvergadering. Anders gaat hij het in een amendement zetten.

Wethouder **Eerenberg** begrijpt goed wat de VVD zegt. In Q3 2025 is het definitieve ontwerp af. In de brief zal hij opschrijven wat de uitvraag van het college aan de architect is en wat de inschatting van het college is wat dat kan opleveren. Dan kunnen de leden hun politieke werk doen.

De **voorzitter** stelt vast dat de brief voor de raadsbehandeling komt. Zij hoorde al iets over een amendement. Het onderwerp wordt dus doorgeleid naar de raad als een B-punt. Zij stelt voor hiervoor in de raad een kwartier uit te trekken.

De heer **Dekkers** (GL) denkt dat de tijd erg afhankelijk zal zijn van de beatwoording. Hij zou een halfuur nemen.

De **voorzitter** vindt een halfuur lang. Zij vraagt wie van plan is iets te gaan indienen. Zij ziet dat niemand reageert. Zij zal twintig minuten doorgeven.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 11.48 uur en heropent deze om 11.55 uur.

8. Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan

De **voorzitter** zet uiteen dat vijf jaar geleden tussen de gemeente en een ontwikkelaar afspraken zijn gemaakt om te kijken maar de mogelijkheid van herontwikkeling van deze locatie in Utrecht-Oost. Na intensieve participatierondes en aanpassingen van het planscenario worden nu aan de raad de kaders en randvoorwaarden voor de herontwikkeling voorgelegd in een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE). In het SPvE wordt uitgegaan van de bouw van 101 huurwoningen, waarvan 41 sociale huurwoningen, 30 in het middensegment en 30 in de vrije sector. Verder gaat het SPvE uit van een ‘mandjes’ supermarkt, dag-winkels, een maatschappelijk centru, uitbreiding van het groen en een ondergrondse parkeergarage. Het SPvE heeft ter inzage gelegen en daarop zijn 27 reacties binnengekomen waarvan het college stelt sommige te willen meenemen in de verdere uitwerking van dit plan. Het college stelt voor het SPvE vast te stellen en een lagere parkeernorm toe te passen voor de functie van supermarkt. Op 14 november 2024 heeft de raad besloten bij de behandeling van het SPvE vandaag ook de maatregelen en eventuele alternatieven voor het op gang houden van de woningbouw Jan van Galenstraat te betrekken. Hiervoor heeft de commissie volop de ruimte. Aan het einde van het debat kan de commissie aan de hand van de dan te trekken conclusies nadrukkelijk ook nog kijken naar het verdere proces ten aanzien van die eerder door het college vastgestelde matregelen. Zij vraagt aan de leden om, als zij behoefte hebben aan een besloten deel voor de bespreking van deze maatregelen dat nu aan haar door te geven. Zij kan dan schorsen zodat de commissie deze maatregelen in een geheim deel van deze vergadering kan bespreken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) gaat zelf hierover een meer open vraag stellen. Hij kan zich voorstellen dat iemand dan vanaf de beantwoording in het geheime deel schiet. Dat werkt voor hem, maar misschien zijn er collega’s die een vraag hebben die op zichzelf geheim is. Maar zelf heeft hij geprobeerd om er een beetje omheen te werken en om eerst met een soort antwoord te werken en om daar weer op te interrumperen in een soort tweede termijn.

De **voorzitter** vindt dit een goed voorstel. Zij stelt vast dat niemand anders hier iets over wil zeggen. Dan gaat de commissie bekijken of de beantwoording überhaupt in het geheim moet. Dit is een raadsvoorstel met twee termijnen. De commissie heeft hiervoor 75 minuten. Zij attendeert de commissie erop dat zij bij het vorige debat twee keer de gereserveerde tijd heeft gebruikt. Zij vraagt de leden dus om te letten op hun eigen tijd. Zij neemt aan dat de leden ook op tijd klaar willen zijn.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt het mooi dat het plan voor de Jan van Galenstraat er nu ligt. Het debat loopt al lang, maar dit is het eerste echte plan. Positief is dat er veel dingen in zijn opgenomen waar de raad om heeft gevraagd. Ook de bewoners, waarvan enkele op de publieke tribune, hebben hiervoor goed hun best gedaan. Dat heeft voor positieve wijzigingen gezorgd. Voor de PvdA blijft het een sloop-nieuwbouwproject en daar wordt zijn fractie echt niet enthousiast van, maar de ontwikkelaar/eigenaar heeft zich nu gecommitteerd aan een draagvlakmeting en een sociaal plan. Dat doet de gemeente bij corporaties standaard, bij marktpartijen niet. Dat dat hier gebeurt is echt een goede zaak. Voor de PvdA geldt nog steeds dat, als de huurders er niet mee instemmen, het ophoudt. Hij vraagt aan de wethouder of dat nu allemaal goed loopt. Dit wordt niet vastgelegd in het SPvE. Moet dat nog niet worden verankerd in deze planvorming? Zijn tweede vraag betreft de supermarkt. Die is nu veel kleiner dan eerder het plan was. Dat is goed, die discounter was echt niet logisch. Die heeft een functie voor de wijk of breder en trekt allerlei verkeersbewegingen aan die niemand hier kwijt kan. Er staat nu dat het ca. 850 m^2 zal zijn. Dat levert nog steeds onrust op in de buurt. Dat begrijpt hij omdat daarover de discussie begon. Kan het niet gewoon maximaal 850 m^2 worden? Als namelijk de gemeente haar handen ervan aftrekt en het allemaal een beetje rond is en vervolgens het naburige winkeltje weggaat, dan kan een supermarkt die ruimte erbij trekken en steeds een stukje groter worden. Hij is benieuwd naar wat de wethouder zegt, maar anders komt zijn fractie met een amendement om 'ca.' te veranderen in 'max.' Zijn derde vraag, de laatste voor het openbare deel, betreft het dak. Het is mooi dat dat groen en die daktuin er komen. Wat de PvdA betreft zou die te allen tijde openbaar toegankelijk moeten zijn, in ieder geval overdag met het oog op overlast. Hij vraagt een reactie van de wethouder. Zijn laatste vraag zal worden beantwoord in het geheime deel. Hij mag zeggen dat bekend is dat het plan het financieel niet helemaal redt en hij mag ook zeggen dat het in de tranche zat, maar nu niet meer. Daarover is een gesprek gevoerd. Dat gesprek ging eigenlijk over maar één oplossingsrichting die hij niet mag noemen. Niet twee, maar een, want dat leverde discussie op. Welke andere opties zijn nog bekeken? Aanvankelijk is er heel veel nagevraagd. Spreker vraagt de wethouder dat ook bij zijn antwoord te betrekken. Zijn er nog smaken bij die eigenlijk de revue helemaal niet zijn gepasseerd, maar die bij andere plannen wel werken en hier misschien uitgevoerd kunnen worden? Hij verwacht een start van een gesprek in het geheime deel.

Mevrouw **Meerding** (VVD) hoort dat de heer Van derZweth aan het einde van zijn betoog begint over de financiële haalbaarheid, maar dat lijkt haar toch juist heel belangrijk. De heer Van der Zweth is heel blij met alles wat behaald is, maar als het financieel niet haalbaar is, dan gaat het voorlopig niet door. Is dat niet een onaangename verrassing omdat de wethouder eerder had gezegd dat het wel haalbaar zou zijn?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt elk plan dat financieel niet kan een ongewenste verrassing. Daar kijkt hij de wethouder niet op aan. Daar kijkt hij soms marktpartijen op aan, als zij proberen flinke rendementen te maken, maar ook dat is niet altijd meer aan de orde. Zelfs met rendementen die goed uit te leggen zijn redt men het niet. Dan wordt de keuze: legt de gemeente er her en der geld bij zodat het project door kan, het project wordt flink vertraagd of het gaat helemaal niet door. Dat is wat het dan is.

Mevrouw **Meerding** (VVD) begrijpt de heer Van der Zweth, maar zij zou er toch iets meer emotie bij verwachten omdat hier duidelijk over is gesproken toen de raad in mei 2023 voor een bepaald scenario moest kiezen. Veel mensen hebben toen gezegd dat zij een scenario wensen dat haalbaar is en dat zij niet nog meer vertraging op willen lopen. Toch lijkt het die kant op te gaan. Hoe kijkt de heer Van der Zweth daartegenaan?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat er in het proces gigantische inflatiecijfers tussen zitten. Dat is lastig, maar geen verrassing. Qua inhoud vindt hij het heel belangrijk dat in dit plan nu heel veel betaalbaar segment zit, dat er een draagvlakmeting voor de sociale huurders komt,

dat er een groen dak komt, dat er minder parkeren en een kleinere supermarkt komen en dat het met de aanlevering goed gaat. Dat zijn voor de PvdA belangrijke dingen. Daarover wil hij het niet hebben in het geheime debat. Dat is belangrijk en helaas komt dat niet aan. Dan is er een waaier van dingen waar iemand aan kan denken, maar die mag de commissie nu niet bespreken. Zijn ambitie is om dit plan met zijn facetten door te kunnen laten gaan.

Mevrouw **Meerding** (VVD) concludeert dat de VVD er veel meer gewicht aan hecht dat het nu toch financieel niet haalbaar lijkt te zijn. Voor haar fractie is dat een klap in het gezicht. Zij gaat daar in haar inbreng verder op in.

De **voorzitter** stelt dat dit geen vraag, maar een interruptie is.

De heer **Stellinga** (CDA) hoort de heer Van der Zweth zeggen dat er nu een raadsvoorstel ligt en dat hij een aantal positieve aspecten daarvan opnoemt. Daar kan verschillend over worden gedacht, maar moet de commissie niet tot de conclusie komen dat er op dit moment eigenlijk helemaal geen raadsvoorstel ligt? Het oorspronkelijke voorstel is immers gewijzigd doordat het is opgenomen in de vierde tranche, terwijl de vierde tranche met het amendement 225 is afgewezen. In feite is er helemaal niets. Hoe reflecteert de PvdA daarop?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) stelt dat het plan er gewoon wel is. Daar kan de raad sowieso mee instemmen. De vierde tranche was er gewoon ook en die is ook aangenomen, dus dat klopt niet. De Jan van Galenstraat is eruit gehaald, maar de argumentatie van het amendement is heel duidelijk: eerst dit debat en dan kijken of daarover wordt beslist en hoe daarover wordt beslist. Dat lijkt hem een heel logische volgorde, maar dat wil helemaal niet zeggen dat dit plan van tafel is. Hij is heel blij met de zojuist door hem genoemde ontwikkelingen. De raad moet zijn uiterste best doen om ze te verwezenlijken.

De heer **Stellinga** (CDA) moet, als de heer Van der Zweth bedoelt daarmee te verwijzen naar het oorspronkelijke plan, toch tot de conclusie komen dat dat raadsvoorstel door het college gewoon gewijzigd is omdat het financieel niet uit kon. Dat is het verhaal. Dat wil dus zeggen dat de raad het SPvE wel kan vaststellen, maar dat het nooit tot realisatie komt. Hoe reflecteert de PvdA daarop?

De heer **Van der Zweth** (PvdA) antwoordt dat normaliter in de tranches plannen zitten die deze fase al door zijn. Dan stemt de raad erover in de tranche. Eigenlijk heeft het amendement ervoor gezorgd dat de raad het bij de Jan van Galenstraat op dezelfde manier doet. Die andere plannen hebben ook doorgang gevonden op de besluitvorming die daarover heeft plaatsgevonden. Dit is heel abstract voor de mensen die luisteren, maar de commissie mag niet benoemen wat daar besloten is. Maar dat doet de raad bij de Jan van Galenstraat nu ook en dat plan kan bij wijze van spreken met precies hetzelfde voorstel van toen in de vijfde tranche weer terugkomen. Het kan ook met een ander voorstel. Dat is afhankelijk van dit debat, maar dan in het geheime deel.

De **voorzitter** wijst de heren Stellinga en Van der Zweth erop dat zij wel iets korter mogen zijn.

De heer **Stellinga** (CDA) denkt dat de heer Van der Zweth en hij hier niet uit komen. Hij heeft nog een vervolgvraag. Voor het CDA is dit plan gewoon niet meer levensvatbaar. De PvdA houdt niet van sloop/nieuwbouw. Daarom vraagt hij aan de PvdA of het voor die fractie een optie is om alsnog renovatie te overwegen en zo niet, waarom niet.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) meent dat de heer Stellinga zichzelf voor de gek houdt. Dit is geen corporatie en de eigenaar heeft gezegd dat hij het niet gaat renoveren. Als de heer Stellinga dit voorstel wegstemt en geen enkel ander plan om het haalbaar te maken steunt, dan zegt hij tegen de huurders dat hij hen laat zitten. De situatie daar is dramatisch, spreker heeft ramen bijna uit kozijnen zien vallen door achterstallig onderhoud. Dat vindt hij verschrikkelijk en daarom moet er nu iets gebeuren.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) herinnert eraan dat deze commissie anderhalf jaar geleden verschillende scenario's besprak. Daar werd al naar verwezen. De raad koos toen voor het nu voorliggende scenario, dat 4B heette, vanwege de financiële haalbaarheid en vanwege een woonprogramma dat voldoet aan het Actieplan Middenhuur. Het ging wel ten koste van de

stedelijke groenstructuur en daarom was de PvdD toen ook al tegen. Maar het scenario 3 werd weg-geadviseerd omdat het een jaar meer zou kosten ,omdat het een onzekere business case zou hebben en omdat het het parkeren in de openbare ruimte zou houden. Inmiddels is het anderhalf jaar verder. Zij vraagt zich af of dit project nog verloopt volgens het schema dat de wethouder had bedacht en of de raad niet opnieuw naar die scenario's moet kijken met de kennis die de raad nu heeft.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) geeft aan dat wat mevrouw Sasbrink zegt zo is, maar dat het belangrijkste argument tegen scenario 3 was dat de eigenaar het gewoon weigerde. De PvdD en de PvdA waren het in belangrijke mate eens. Zelfs als die dingen anders uitvallen of als het tijdsplan van dit plan anders wordt, dan blijft het feit dat de eigenaar het weigert. Wat vindt mevrouw Sasbrink daarvan?

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat de PvdD dat vreselijk vindt van die eigenaar. In haar bijdrage zegt zij ook daar ook iets over. Misschien kan zij verder gaan.

De **voorzitter** vraagt mevrouw Sasbrink gewoon door te gaan. Als er een interruptie komt, kan zij het gewoon nog vertellen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) wil na de vraag van haalbaarheid van renovatie ook aandacht vragen voor de woonkwaliteit. Dat is een zaak van de eigenaar. Er moet inderdaad wat worden gedaan aan die kozijnen en de verwarming. De heer Van der Zweth wees daar al op. De rol van de gemeente is klein, maar kan de wethouder dit toch niet onder de aandacht van de eigenaar brengen? Er is ook nog een Huurcommissie die een rol kan spelen, als mensen een huis van slechte kwaliteit huren. Wat kan de wethouder doen om de huurders daarop te wijzen of om hen zelf te helpen? Moeten college en raad niet opnieuw bezien of het gekozen scenario nog het beste is of dat er toch naar het scenario van renovatie of een van de andere scenario's moet worden gekeken? Zij wil graag een reactie van de wethouder daarop. Zij is ook benieuwd naar de inbreng van de rest van de commissie.

Volgens de heer **Van der Zweth** (PvdA) klopt wat mevrouw Sasbrink zegt over de Huurcommissie, maar dit is een extreem gebrek. Dan wordt b.v. dat houten frame van het kozijn gemaakt, maar aan de rest wordt niets gedaan. Dat is de situatie waar de huurders in terechtkomen, keer op keer. Daarom vraagt hij aan mevrouw Sasbrink of, als een alternatief zou betekenen dat misschien een decennium voor de huurders niets gebeurt of alleen het hoognodige, dat voor haar zwaar genoeg is om te zeggen dat dat eigenlijk ook niet een goed alternatief is.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) ziet dat niet als een goed alternatief, maar zij hoopt dat de ontwikkelaar zich misschien ook realiseert dat het niet handig is om elke keer één kozijn te doen. Als de raad zegt dat dit SPvE niet haalbaar is, is het mogelijk dat de ontwikkelaar zich achter de oren krabt en besluit om te gaan investeren en het probleem op een goede manier op te lossen.

De heer **Stellinga** (CDA) vindt de hele discussie over achterstallig onderhoud in relatie tot renovatie zinloos. Is de PvdD het met het CDA eens dat de ontwikkelaar/eigenaar van die woningen juridisch gedwongen kan worden om achterstallig onderhoud aan te pakken?

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat dat precies het punt is. Daarom vraagt zij welke rol de Huurcommissie en de gemeente kunnen spelen om ervoor te zorgen dat de huurders krijgen waar zij recht op hebben, een bewoonbare woning. College en raad moeten die rol pakken.

De **voorzitter** zegt dat de her Stellinga de laatste is in dit rondje. De heer Dijkstra mag straks weer een interruptie plaatsen. Mevrouw Sasbrink is nog bezig.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) gaat verder met een aantal bedenkingen tegen het voorliggende SPvE. In het plan staat dat de bestaande bomen waar mogelijk worden behouden, maar vervolgens gaat het over herplanten en verplanten binnen het gebied. Ook staat er: "we gaan het voor 100% compenseren". Dan denkt zij: worden de bomen nu behouden of niet? Dat is nog niet helemaal duidelijk. De logistieke route van de rolcontainers van de supermarkt is wel erg dicht op de bomen. Schat de wethouder in dat alle bomen in het plangebied gespaard kunnen worden? Zij vraagt met name aandacht voor die twee heel dikke bomen midden in het fietspad. Het fietspad is

daaromheen gelegd, zij weet niet of de leden de situatie kennen. Tegenwoordig moet, als er infrastructuur moet komen en er bomen op die plek staan, die infrastructuur kaarsrecht zijn en dan moeten die bomen weg. Hier is er bewust voor gekozen om het fietspad eromheen te leggen en dat gaat gewoon goed. Het is veilig en die bomen hebben het overleefd. Dat vindt de PvdD symbolisch. Zij wil heel graag dat de wethouder waarborgt dat die bomen behouden blijven zodat zij als voorbeeld kunnen dienen voor andere plekken waar de gemeente infrastructuur bij bomen gaat plannen. Zij laten immers zien dat dit gewoon kan en het zijn twee belangrijke oude bomen die veel betekenen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit en het tegengaan van klimaatstress, etc. In het SPvE ontbreekt inzicht over aantal toe te voegen vierkante meters groen en over hoe dat zich verhoudt tot het aantal woningen. Kan de wethouder dat nog even concreet maken? De PvdD ziet niet de meerwaarde van het hier toevoegen van een supermarkt. Er is het winkelcentrum De Gaard en er is de Biltstraat. Mensen hebben hier genoeg gelegenheid om hun boodschappen te doen, dat gaat al jaren goed. Waarom moet er hier nog meer bij? Tenslotte wijst zij op de verkeersveiligheid. Met de voorgestelde ontwikkeling komen er heel veel verkeersbewegingen bij, of het nu een supermarkt met mandjes wordt of niet. In het SPvE ontbreekt aandacht voor wat dit betekent voor de omgeving. Op sommige momenten van de dag, maar vooral in de spits, zijn zowel de Kardinaal De Jongweg als de Huizingalaan echt druk, met heel veel fietsers. De bevoorrading van die mogelijke supermarkt en de toegang tot het parkeren in die autogarage bij de Huizingalaangaan die fietsstroom echt belemmeren en de PvdD voorziet daar ongelukken. Kan de wethouder toelichten hoe hij denkt de plannen te rijmen met de veiligheid van fietsers en toelichten waarom dit niet als randvoorwaarde in het SPvE is opgenomen?

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of hij goed hoort dat de PvdD zegt dat de optie van renovatie nog serieus moet worden bekeken of niet. Het ging even heel snel.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat dat zeker zo is. Alle scenario's van anderhalf jaar geleden zijn met de kennis van nu opnieuw bekeken. Renovatie is een daarvan die voor haar fractie interessant is.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) merkt op dat bewonersgroepen zich hiervoor goed hebben ingezet. Zij hebben zich er hard voor gemaakt, al hebben zij niet veel bereikt. Hoe sluit dit volgens de PvdD nu, anderhalf jaar verder, aan bij wat de bewoners van de buurt in meerderheid wensen?

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) antwoordt dat de bewoners zeggen dat binnen de kaders die zij kregen dit het minst slechte is. Zij mochten meedenken en op sommige punten is naar hen geluisterd. Zij denkt dat de bewoners ervoor openstaan om opnieuw te kijken naar de optie renovatie.

De heer **Stellinga** (CDA) begint met enkele woorden over het proces. Er is hier een pittige discussie geweest in de groepsapp en wat het CDA betreft is dat goed. Volgens het CDA lag er een raadsvoorstel om het SPvE vast te stellen. Zijn fractie gaat ervanuit dat dat gewijzigd is doordat het college in het kader van de Utrechtse aanpak een aantal maatregelen heeft voorgesteld om de haalbaarheid van het project te bevorderen. Er lag dus een gewijzigd raadsvoorstel en dat is met het amendement 225 afgewezen. Volgens het CDA is er dus geen raadsvoorstel meer. Zijn fractie wil graag een reflectie van de wethouder, maar die was al beloofd. Het CDA kijkt daar met belangstelling naar uit.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) begrijpt dit echt niet. Zegt het CDA dan dat voortaan elk plan dat voorbij een SPvE is niet meer in de Utrechtse aanpak mag terugkomen? Dat is dan de consequentie.

De heer **Stellinga** (CDA) antwoordt dat het CDA zegt dat het plan, dat door het college is voorgesteld aan de raad, door het college is gewijzigd door het opnemen van een aantal maatregelen in het kader van de Utrechtse aanpak. Zijn fractie is voorstander van die Utrechtse aanpak, maar dan is er op dat moment een ander voorstel. Dat andere voorstel is vervolgens met het amendement 225 afgewezen. Dan is het voorstel van tafel. Het college zelf zegt immers van het oorspronkelijke voorstel dat het toch niet tot uitvoering zal komen. Dat is wat hij zegt. Iemand mag het ermee eens en mee oneens zijn, maar zo kijkt het CDA er nu tegenaan.

Volgens de heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat amendement echt iets anders. De overweging zegt namelijk: doe eerst dit debat en beslis dan. Als de heer Stellinga deze lijn gaat doortrekken, dan stopt de Utrechtse aanpak voor het CDA grotendeels. Dan kan, maar hij dacht dat het CDA daar voorstander van was.

De heer **Stellinga** (CDA) vindt dat dit weer mooi is geframed. Dat is helemaal niet aan de orde. Dat amendement heeft een streep door de rekening gezet. Het CDA is voorstander van de Utrechtse aanpak en heeft dat diverse keren aangegeven. Het CDA is ook heel blij dat de wethouder daarmee successen heeft geboekt, maar nu heeft de raad aan de noodrem gehangen en dan kan iemand niet zeggen dat dat oorspronkelijke voorstel nog leeft. Daar staat het CDA echt anders in. Hij dankt voor deze interruptie omdat die het verschil van inzicht wel helder maakt. Dat vindt hij heel goed in het politieke debat. Over wat nu op tafel ligt wil het CDA wel het volgende opmerken. In het raadsvoorstel staat dat de supermarkt van 850 m^2 wel met onzekerheid is omgeven, maar economisch haalbaar is. Dit lijkt het CDA tegenstrijdig, zijn fractie heeft dit al eerder aangegeven. Hoe groot acht het college de kans dat de supermarkt levensvatbaar is tegen de achtergrond van het terugbrengen van het bedrijfsvloeroppervlak en de aanwezigheid van winkelcentrum De Gaard in de directe omgeving? Mevrouw Sasbrink had het er al over. Wat gaat het college doen, als de supermarkt binnen een paar jaar failliet gaat? Is de supermarkt voor de wethouder nu nog erger dan eerst een conditio sine qua non van dit project?

Mevrouw **Meerding** (VVD) heeft een oprechte vraag. De heer Stellinga vraagt of het een voorwaarde van de wethouder is dat die supermarkt er komt. Maar naar har weten is dat juist een van de dingen die belangrijk zijn voor de businesscase. Of ziet de heer Stellinga het anders?

De heer **Stellinga** (CDA) wil dat ook vragen. Gesteld wordt dat het SPvE bijdraagt aan het ontmoedigen van het autogebruik en dat de mandjes-supermarkt een lagere verkeer-aantrekkende werking heeft dan een reguliere supermarkt. Het CDA vindt dat nogal dromerig. Het CDA verwacht dat niet. De verwachtingen worden ook niet onderbouwd. De mandjes-supermarkt ligt aan de drukste verkeersader van Utrecht Noordoost. Spreker weet het, hij heeft daar gewoond. Hoe laagdrempelig is het straks om nog even een brood of een pak melk te halen voor het huiswaarts keren na een lange werkdag? De gemeente kan de parkeernorm verlagen, maar de mensen parkeren daar gewoon op straat, als de garage vol is. Wat gaat het college ondernemen om parkeren en parkeeroverlast door de bezoekers van de zogenaamde mandjes-supermarkt te voorkomen en tegen te gaan? Verder stapt het college wel gemakkelijk heen over de inspraakreacties van de bewoners die zeggen dat zij hun auto elders in het reeds drukke rayon moeten parkeren. Het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte neemt af en is in die buurt al zeer schaars. Is het in elk geval zo dat de bewoners die nu wonen in te slopen woonruimte bij terugkeer zeker zijn van een parkeerplaats in de garage? Hoe gaat het college om met huidige en toekomstige omwonenden die slecht ter been zijn en afhankelijk zijn van een nabije parkeerplaats? Spreker vraagt een reactie hierop.

Mevrouw **Meerding** (VVD) merkt op dat de commissie vandaag weer spreekt over de Jan van Galenstraat Dat deed de commissie al eerder, in mei 2023. Toen wilde een meerderheid van de raad dat een scenario zou worden uitgewerkt met een kleine in plaats van een grote supermarkt. Hieraan was de voorwaarde verbonden dat voor die supermarkt geen enkele extra parkeerplaats gerealiseerd zou worden. De VVD stemde daar toen al tegen, ook al kon haar fractie zich best vinden in een kleinere supermarkt, omdat de VVD vond dat te weinig rekening werd gehouden met de auto en het parkeren en dat er te veel sprake was van wensdenken. De motie werd toen toch aangenomen en de wethouder had aangegeven dat het gekozen scenario 4B met een kleinere supermarkt haalbaar was. Bij het SPvE blijkt nu dat het plan toch niet financieel haalbaar is. Er moeten extra maatregelen worden genomen en daarom moeten ook de middenhuurwoningen worden aangepast wil het plan doorgaan. Het scenario 4B was eerst haalbaar en het verbaast de VVD dat dit nu niet zo blijkt te zijn. De VVD vraagt een toelichting van de wethouder. Hoe kan het dat het nu niet haalbaar is en wat betekent dit concreet? Zijn de middenhuurwoningen nu de dupe omdat de raad voor een kleinere supermarkt heeft gekozen? Met de kennis van nu had de raad dat wellicht anders willen doen. Zij hoort graag van de wethouder hoe hij dat ziet. Voor de VVD heeft altijd voorop gestaan dat het plan haalbaar moet zijn en het liefst zo snel mogelijk uitgevoerd moet kunnen worden. Haar fractie baalt dan ook heel erg van deze gang van zaken en van het feit dat nu blijkt dat niet aan deze voorwaarde wordt

voldaan. Het lijkt erop dat het project alleen maar meer vertraging oploopt en dat de gemeente nu met een businesscase zit die niet haalbaar is. Dat is geen fraai gezicht.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt wat dan het alternatief van de VVD is in de context van dit debat. Wat moet hier gebeuren?

Mevrouw **Meerding** (VVD) stelde daarom ook de vraag of de grootte van de supermarkt nog iets uitmaakt voor de haalbarheid. De VVD zoekt inderdaad heel erg naar wat er nu moet worden gedaan om het scenario haalbaar te maken. Dat is een zoektocht omdat het ook nog niet is uitgekristalliseerd in het SPvE.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) hoort dat de VVD het project haalbaar wil maken. Dat betekent de supermarkt vergroten. Een kleiner supermarkt of geen supermarkt maakt de businesscase immers slechter. De VVD bedoelt dus vergroten?

Mevrouw **Meerding** (VVD) antwoordt dat dat klopt. Zij zegt er duidelijk bij dat zij aan de wethouder vraagt of dat helpt en of dat op dit moment nog kan. Haar fractie weet dat de bewoners er erg op tegen zijn, daarom was har fractie eerder voor die kleinere supermarkt. Maar de gemeente zit nu in de situatie dat het plan niet haalbaar is. Er moet dus naar alternatieven worden gekeken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is het er niet mee eens, maar het is wel een heel helder antwoord. Hij is blij dat hij van de VVD niet hoort dat de gemeente zich dan maar moet terugtrekken en de bewoners maar moet laten zitten zodat er de komende tien jaar niets gebeurt. Dat is positief.

Mevrouw **Meerding** (VVD) geeft aan dat het haar fractie wel goed lijkt dat hier iets gebeurt. Haar fractie hoort graag van de wethouder wat de opties zijn.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt of de VVD zich realiseert wat een grotere supermarkt betekent voor de verkeer aantrekkende werking in dit gebied.

Mevrouw **Meerding** (VVD) antwoordt dat de VVD zich dit realiseert. Het is ook niet zo dat haar fractie zegt: “Dat doen we even”. Dat is de reden dat zij de vraag aan de wethouder heeft gesteld. Die verkeer aantrekkende werking zal er zeker zijn en dat betekent voor de VVD ook iets voor de parkeergelegenheden.

De heer **Stellinga** (CDA) meent ook dat er dan parkeergelegenheid bij moet komen. Maar dat gaat het project wel gigantisch veranderen. Is mevrouw Meerding dat met het CDA eens?

Mevrouw **Meerding** (VVD) is dat deels met de heer Stellinga eens. Deze raad heeft er immers voor gekozen de parkeerplekken eigenlijk minimaal te houden en er geen bij te maken. De VVD was daar toen ook al kritisch op. Voor de VVD zou het wel een mogelijkheid zijn om dit te onderzoeken. In het SPvE valt verder op dat de motie die door de raad was aangenomen, dus zonder steun van de VVD, niet volledig kan worden uitgevoerd omdat er inderdaad wel iets van parkeerplekken moet zijn, al is dat dan in de bestaande garage. Anders gaat het plan het niet eens bij de Raad van State halen. Dit ziet de VVD als bevestiging van de kritiek die haar fractie toen al op de motie had, namelijk dat het te veel wensdenken was. Zij heeft al iets gezegd over het parkeren. De nu aangehaalde mogelijkheid om het probleem in de bestaande garage op te lossen is ook niet de droomoplossing van de VVD. Haar fractie denkt dat er meer plekken nodig zijn omdat mensen hun auto willen parkeren. Dat is nog wel een kritiekpunt voor haar fractie. Zij hoort graag van de wethouder hoe dat gaat werken, als alles in de bestaande garage moet.

De heer **Ait Daoua** (D66) brengt naar voren dat de bewoners hebben aangegeven dat zij een voorkeur hebben voor een kleinere supermarkt en dat zij ook niet meer parkeerdruk willen hebben in de wijk. Hoe ziet de VVD dat, maakt dat nog iets uit?

Mevrouw **Meerding** (VVD) stelt dat dat zeker iets uitmaakt. Het is een reden geweest voor de VVD om bij de vorige bespreking te zeggen dat zij dan voor een kleinere supermarkt is. Van haar fractie had dat niet principieel gehoeven, maar omdat de bewoners dat graag wilden is haar fractie daarin meegegaan. Maar nu is er een andere situatie. Toen werd uitgegaan van de belofte dat die kleinere supermarkt zou zorgen voor een haalbare businesscase. Dat blijkt nu niet zo te zijn. Dus

moet er worden gekeken naar alternatieven. Andere alternatieven liggen wat de VVD betreft ook op tafel. Eén ding viel de VVD nog op in dit plan, dat gaat over breder beleid, namelijk het uitsterfbeleid voor parkeervergunningen in de openbare ruimte. De heer Stellinga noemde dat ook al. Zij wil wel even melden dat haar fractie er heel erg van is geschrokken dat nu ook al voor de bestaande vergunningen een uitsterfbeleid wordt gehanteerd. Dat maakt het probleem alleen maar groter in plaats van dat er iets wordt opgelost.

Mevrouw **Bode** (VOLT) brengt naar voren dat VOLT zich grotendeels kon vinden in het SPvE. Maar dan blijkt opeens dat de cijfers dieprood zijn. Haar fractie baalt daar ontzettend van. VOLT is blij dat de Jan van Galenstraat vorige week in een Utrechtse aanpak is geamendeerd. De voorstellen daarvoor waren voor VOLT niet acceptabel, maar het betekent wel dat de gemeente iets moet doen. Het lijkt alsof de gemeente in een fuik zit. Er is een crisis, er moet worden gebouwd en de gemeente moet snel door. Maar toch stelt zij voor om een pas op de plaats te maken of een stukje terug te zwemmen en in de breedte te kijken wat hier echt nodig is. De raad wil hier betaalbare woningen, een goede toegankelijkheid voor fietsers en voor veel andere mensen die met andere vervoersmiddelen komen waarbij hij erachter blijft staan dat er echt minder autoverkeer moet zijn. College en raad moeten dus terug naar de tafel om te kijken welke scenario's mogelijk zijn, met een haalbare businesscase en betaalbare woningen.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt of VOLT het met het CDA eens is dat het niet mogelijk is terug te gaan naar de tekentafel binnen de scope van het nu op tafel liggende SPvE en dat besluitvorming hierover op 12 december 2024 eigenlijk volkomen onmogelijk is.

Mevrouw **Bode** (VOLT) denkt dat besluitvorming op 12 december te snel is. Zij meent dat de raad weer naar de scope moet kijken. Zij heeft geen antwoord, maar is de supermarkt bijvoorbeeld echt nodig? Zouden in plaats daarvan meer woningen gerealiseerd kunnen worden die ervoor zorgen dat er wel een positieve impuls voor de financiering komt? Zo breed zou zij wel willen kijken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) wijst erop dat zijn fractie ook voorstander is van die variant, de hele winkel eruit en woningen daarvoor in de plaats. Maar toen al liet die variant rode cijfers zien, laat staan nu. Hij vraagt of VOLT het met hem eens is dat dat het ook niet is.

Mevrouw **Bode** (VOLT) moet het concrete antwoord schuldig blijven omdat zij wel benieuwd is naar het programma dat daarvoor wordt bedacht. Als het betekent dat er een winkelplint uitgehaald kan worden en daar woningen in de vrije sector voor in de plaats kunnen komen waardoor de rest betaalbaar is, dan zou het een optie zijn.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) moest zich er echt toe brengen, maar hij heeft de vraag gesteld wat er zou gebeuren, als hij allemaal vrije sectorwoningen zou voorstellen. Maar zelfs toen kwam het niet uit. Dat is de discussie van toen. Een deel van het debat is al gevoerd. Ook de PvdA wil liever woningen dan een winkelplint. Maar hij zegt tegen VOLT dat dat het probleem eerder groter dan kleiner maakt.

Volgens de **voorzitter** was dat geen vraag, maar mevrouw Bode kan doorgaan.

Mevrouw **Bode** (VOLT) dankt voor deze informatie. Dat geeft wel aan dat de gemeente in een klem zit en dat college en raad goed moeten gaan kijken naar wat hier een oplossing zou zijn.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) begrijpt dat de gemeente moet zoeken naar alternatieven, maar zij zit ook wel met de vertraging die dat gaat opleveren. Er is een heel grote woningnood en er is de heel slechte staat van de huidige woningen. Zij is benieuwd hoe VOLT daarnaar kijkt.

Mevrouw **Bode** (VOLT) wil uit die crisismodus stappen omdat dan vaak besluiten worden genomen waarvan men zich kan afvragen of die over vijftig jaar nog als een goed idee worden gezien. Zouden die woningen er dan ook nog staan? Een vertraging van een of twee jaar bij het realiseren of herbouwen van deze woningen moet acceptabel zijn.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) vindt crisismodus wel een ingewikkelde term, als de commissie het heeft over iets dat al jaren gaande is en ook al wat vertraging heeft opgelopen. Zij zou de huidige woningnood eerder een crisismodus kunnen noemen. Een of twee jaar is best lang, als iemand in

een slechte woning woont en ook al heel lang in onzekerheid verkeert. Mevrouw Bode en zij verschillen hierover van mening.

De heer **Ait Daoua** (D66) geeft aan dat zijn fractie grotendeels blij is met het SPvE. Mede dankzij de motie van zijn voorganger Hans Bakker is er aandacht voor het behoud van groen. De voorzieningen, zoals de mandjes-supermarkt, passen in de buurt waardoor de parkeerdruk niet verder toeneemt. Maar ook D66 maakt zich zorgen over de financiële haalbaarheid en de betaalbaarheid van de woningen, met name de middenhuurwoningen. Gezien het grote aantal mensen die single zijn dat een woning zoekt vraagt D66 zich af of het nog betaalbaar blijft voor die groep mensen. Wat kan het college nog meer doen om ervoor te zorgen dat dat soort woningen voor die groep mensen niet onbetaalbaar wordt?

Mevrouw **Meerding** (VVD) hoort dat de heer Ait Daoua begint met te zeggen dat hij blij is dat de motie is aangenomen. Maar uiteindelijk blijkt dat de motie niet volledig kan worden uitgevoerd. Hoe kijkt de heer Ait Daoua daartegenaan?

De heer **Ait Daoua** (D66) geeft aan dat dat antwoord al eerder is gegeven in de debatjes hiervoor. Enerzijds is er natuurlijk het probleem van de inflatie, de kosten stijgen, maar anderzijds moet dit project financieel wel haalbaar zijn. Het is spijtig, maar het kan niet anders. D66 is er juist voor dat dit doorgaat.

Mevrouw **Meerding** (VVD) had het specifiek over de motie. In de motie werd opgeroepen om geen parkeerplaatsen te realiseren, ook niet in de bestaande garage. Daarvan zegt het college dat dat niet kan. Wat zegt de heer Ait Daoua daarvan?

De heer **Ait Daoua** (D66) antwoordt dat toen al bleek dat de bewoners niet wilden dat de parkeerdruk toeneemt. Daar staat D66 nog steeds achter.

Volgens mevrouw **Meerding** wordt het een beetje een cirkelredenering. Het college gaat nu immers iets anders doen omdat het plan anders niet overeind blijft bij de Raad van State. Met de kennis van nu had de heer Ait Daoua misschien een net iets andere motie ingediend die wel haalbaar was geweest.

De heer **Ait Daoua** (D66) had met de kennis van toen geen andere motie ingediend.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) houdt het kort. In de eerste plaats complimenteert hij deze wethouder. Hij is tien keer beter dan de vorige, ook van D66. Na alle gevallen van een slechte participatie is het goed te zien dat het ook beter kan. Verder sluit hij zich aan bij de vragen van de PvdD en de PvdA. Daar laat hij het bij omdat de commissie haar tijd heel hard nodig heeft.

De heer **Usta** (DENK) gaat er snel doorheen. DENK is voorstander van renovatie in plaats van sloop/nieuwbouw. Daarom is zijn fractie ook benieuwd naar het antwoord op de vraag van de PvdD. Het is wel duidelijk voor DENK dat dit gebied verbeterd moet worden. Zijn fractie is blij dat de gemeente er in elk geval mee bezig is. Maar ook wil zijn fractie benadrukken dat de groei van de stad hand in hand moet gaan met voldoende voorzieningen, waaronder parkeerplekken. In die zin sluit DENK zich ook aan bij de bijdrage van de VVD. Het bijstellen van de parkeernorm van 1,2 naar 0,8 lijkt zijn fractie heel onverstandig. In de reacties heeft DENK gezien dat de betrokkenen dit ook vinden. De redenen liggen voor de hand, het belemmert de toegang tot de supermarkt, het leidt tot overvolle straten en onnodige verkeersdrukte en zorgt uiteraard voor frustratie bij de bewoners. Kan de wethouder toezeggen dat het minimaal 1 wordt?

Mevrouw **Hellevoort** (GL) merkt op dat al meer keren is gezegd dat dit SPvE een voorgeschiedenis heeft. In mei 2023 heft ook GL de motie ondertekend die koos voor het scenario 4B. Het SPvE is bijna helemaal conform die motie uitgewerkt, maar toch is er nog wel een aantal zorgen. Over de belangrijkste, de financiële haalbaarheid, is al veel gesproken. Wat dat betreft kan zij zich aansluiten bij de vragen van de PvdA. De commissie praat daar straks verder over in een geheim gedeelte. In algemene zin ziet GL echter op dit moment geen alternatief dat niet tot vertraging zal leiden en heel veel vertraging is niet wenselijk. Er is een grote woningnood en de huidige bewoners zitten al lang in onzekerheid en in slechte woningen.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt voor zijn beeldvorming of, als mevrouw Hellevoort zegt dat GL er blij mee is, het dan gaat over het oorspronkelijke SPvE of het SPvE nadat het is aangepast.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) kan zich niet herinneren dat zij heeft gezegd dat zij ergens blij mee was. Maar in algemene zin is het SPvE goed uitgewerkt conform de motie. Ook ligt er nog een voorstel voor aanpassing waar GL niet erg enthousiast over is. Daar heeft haar collega-fractiegenoot ook al iets over gezegd.

De heer **Stellinga** (CDA) begrijpt dat het dus gaat om het oorspronkelijke raadsvoorstel waar GL blij mee is.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) meent dat dit in samenhang moet worden bekeken. De heer Stellinga heeft het over oorspronkelijk en nieuw. Voor haar liggen er een SPvE en een tranche met maatregelen. Die bekijkt zij in samenhang. Het SPvE is conform de motie uitgewerkt. Er ligt ook nog een voorstel voor aanvullende maatregelen. Daar is GL iets minder enthousiast over.

De heer **Stellinga** (CDA) meent dat die aanvullende matregelen het oorspronkelijke plan wijzigen. Hoe ziet mevrouw Hellevoort dat?

Mevrouw **Hellevoort** (GL) antwoordt dat dat klopt. Een punt van zorg is voor GL wat er nu allemaal wel en niet wordt vastgelegd in dit SPvE. Zoals ook in de reactienota is te zien zijn er veel zorgen bij bewoners en omwonenden dat dingen niet voldoende zijn vastgelegd en alsnog anders kunnen uitpakken in de verdere uitwerking. Gezien de hele geschiedenis van dit project en de houding van de ontwikkelaar tot nu toe kan zij zich daarbij iets voorstellen. Kunnen deze zorgen worden weggenomen en kan de wethouder iets van comfort bieden door concreet aan te geven wat zal worden vastgelegd in de anterieure overeenkomst en wat alleen als wens kan worden meegegeven? Specifiek wil zij dat graag weten wat betreft de participatie van de huidige bewoners over het sociaal plan. Er staat niets over in het SPvE. Volgens de gemeente is dat niet de plek daarvoor, maar zij begrijpt wel goed dat de bewoners iets meer zekerheid willen hebben in een openbaar document. Is de wethouder bereid het SPvE nog aan te passen op dit punt?

De heer **Nyqvist** (Stadsbelang Utrecht) brengt naar voren dat de hele discussie bij hem overkomt als twee partijen die allebei zeggen dat zij gelijk hebben omdat zij vinden dat zij gelijk hebben. Dat betekent dus dat het ene gelijk niet gelijk is aan het andere gelijk en dat er dus nooit overeenstemming komt over de uitvoering van het plan. Het gaat al tien jaar zo door, met andere woorden, als college en raad zo doorgaan, zit de commissie over tien jaar nog te leuteren over allerlei randvoorwaarden. Zijn vraag is of de wethouder in alle openheid of misschien vertrouwelijk mee kan delen waar nu de pijn zit. Een projectontwikkelaar speelt een bepaalde rol en die rol is over het algemeen erg duidelijk. De gemeente heeft ook een rol. Als zij op een bepaald moment zaken wil doen, dan moet de gemeente een bepaalde marge meegeven aan de mensen die met die projectontwikkelaar aan tafel gaan om met hem te onderhandelen over het doorgaan van het plan en met welke condities. Nu is het zo dat de gemeente condities stelt waarvan de raad van te voren weet dat die niet worden gerealiseerd. Bovendien is hij het eens met het CDA dat de commissie praat over een voorstel dat in feite een nieuw voorstel is. Dat betekent in wezen dat de commissie praat over het oude voorstel omdat daarover onderhandeld is tussen de gemeente en de projectontwikkelaar. Met andere woorden, de commissie praat over niets. Hij verzoekt de voorzitter aan de wethouder te vragen de commissie zodanig te informeren dat de commissie concrete uitspaken kan doen zonder elke keer op iedere punt en komma te letten. Het is niet het belang van een links GL/PvdA, van DENK of van Stadsbelang, het is het belang van die burgers. Zij zullen de gemeente oneindig dankbaar zijn, als zij straks in die appartementen kunnen gaan wonen en zij vergeten al het gedoe in deze commissie.

De **voorzitter** ziet dat de commissie aan het einde is gekomen van de eerste termijn. De wethouder moet een deel van de vragen in het geheime deel beantwoorden. Om die reden gaat zij de vergadering vijf minuten schorsen. Daarna begint het geheime deel. Degenen die op het scherm meekijken zullen een zwart scherm zien. Degenen op de publieke tribune die niet hier zijn om uit hoofde van hun functie de wethouder te ondersteunen of die geen raadslid zijn moeten de zaal verlaten. Zij vraagt de staf achter in de zaal daar op te letten.

De **voorzitter** schorst het openbare gedeelte van de vergadering om 12. 43 uu

Gemeente Utrecht

Verslag openbare middagvergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Datum 21 november 2024
Locatie Raadszaal, Utrecht
Verslag door mevrouw M. de Mul (Notuleerservice Nederland)

Aanwezigen

De voorzitter Mariam Al-Saqaff, de wethouder Eelco Eerenberg, de leden Achraf Ait Daoua (D66), Linda Bode (Volt), Fred Dekkers (GroenLinks), Gert Dijkstra (EenUtrecht), Rik van der Graaf (CU), Meike Hellevoort (GroenLinks), Gertjan te Hoonte (VVD), Maarten Koning (D66), Tess Meerding (VVD), Chris Nyqvist (Stadsbelang Utrecht), Victor Paalman (Horizon), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Ruben Snijder (Student & Starter), Floor Steinmetz (BIJ1), Hessel Stellinga (CDA), Mirac Usta (DENK), Joost Vasters (D66), Louise de Vries (Partij voor de Dieren), Rick van der Zweth (PvdA), de commissiegriffier Frank de Kok

Verslag commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

8 Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galenstraat / Huizingalaan / Van Ginnekenlaan 33
9 Onderzoek optimalisaties deelgebied 6 Merwedekanaalzone: Uitgangspunten en planning besluitvorming 35
11 Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg 47

De voorzitter heropent het openbare deel van de vergadering en vervolgt met de behandeling van agendapunt 8.

8 Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen Jan van Galenstraat / Huizingalaan / Van Ginnekenlaan

De voorzitter geeft het woord aan de wethouder voor de beantwoording van de vragen.

Wethouder Eerenberg geeft aan dat hij door de omwonenden aan het begin van deze collegeperiode is uitgenodigd om een gesprek te voeren over de Jan van Galenstraat. Zij maakten zich zorgen. Zij stelden dat de supermarkt te groot was, de logistiek naar de Kardinaal de Jongweg moest en het aantal parkeerplaatsen teruggebracht moest worden. Verder wilden zij meedelen in de voordelen van het plan door gebruik te maken van de stadstuin. Het college heeft keihard geknokt om die wensen in het plan te krijgen. Er zijn verschillende avonden georganiseerd. Het plan werd complexer doordat de ondernemers ook wensen aangaven. Zij wilden dat de winkelstrip interessant bleef. Dat staat ook in het gemeentelijk economisch beleid. Er is gezocht naar de bodem van levensvatbaarheid van de winkelstrip. Daarom is een hele kleine supermarkt ingetekend, net groot genoeg om levensvatbaar te zijn en te zorgen voor wat reuring. Ook is gesproken met de bewoners van de huidige appartementen. Zij wilden goede woningen en een fatsoenlijk proces. Daarom is het als een corporatieproject behandeld, inclusief een onafhankelijk begeleider betaald door de initiatiefnemer. Er is vervolgens een scenario gekozen dat het meest tegemoet kwam aan de verschillende wensen. Aan de bewoners, omwonenden en ondernemers is aangegeven dat er geen scenario bestaat waarbij aan alle wensen wordt voldaan. Er zijn nu eenmaal gedeeltelijk botsende belangen. De gemeente heeft daarbij de pijn genomen op het groen. De raad had aangegeven dat er geen bomen mochten worden geofferd langs de Kardinaal de Jongweg, en dat is gelukt. Nu zijn we op een punt beland waarop de volgende stap gezet moet worden. Nog meer vragen en scenario's opperen doet geen recht aan het proces, niet aan de persoonlijke inzet van de wethouder en niet aan wat de initiatiefnemer van de overheid mag verwachten. Daarmee reageert de wethouder op de suggesties voor meer renovatie, meer groen of meer woningen. Er kunnen binnen het plan vast dingen slimmer worden gedaan. Dat is in het geheime deel aan de orde gekomen bij de bespreking van de business case.
Over motie 94 heeft de wethouder eerder al geantwoord: "Ik ben het eens met de VVD dat we heel precies moeten zijn met parkeren. Als u deze motie aanneemt dan ga ik die uitvoeren binnen de kaders van het vigerende parkeerbeleid. Dat zijn door u vastgestelde kaders. […] Het zou kunnen dat dat botst met het parkeerbeleid, dan zal ik mij uiteraard weer bij u melden." En dat is precies wat de wethouder heeft gedaan.
Hij vervolgt met de beantwoording van de gestelde vragen. De PvdA vroeg naar de sociale huur. De wethouder antwoordt dat er gesprekken lopen met een corporatie. Hij is hoopvol dat deze gesprekken positief zullen eindigen. Voor wat betreft de peiling zegt de wethouder dat de huurders en de initiatiefnemer onder begeleiding van een externe begeleider een sociaal plan maken. Dat zal in Q1-2025 klaar zijn. Over het woord "circa" bij de supermarktoppervlakte van 850 vierkante meter zegt de wethouder dat dat met de bouw te maken heeft. Er is nu eenmaal geen sprake van een perfecte rechthoek. Hij adviseert niet om per amendement te maximeren op 850 vierkante meter, maar wellicht een afwijking van maximaal 5% toe te staan mits er een bouwkundige reden voor de afwijking is. Betreffende de openbare toegankelijkheid van de daktuin zegt de wethouder dat het juist de wens van de buurt is om de daktuin niet openbaar toegankelijk te maken, maar alleen voor bewoners. Zij voorzien overlastsituaties bij openbare toegankelijkheid. De stadstuin kan wel openbaar toegankelijk worden.
Op de vraag van de Partij voor de Dieren over het behoud van de bomen antwoordt de wethouder dat de bomen aan de Kardinaal de Jongweg inderdaad worden behouden. De zes bomen op het bestaande parkeerterrein worden ofwel gecompenseerd ofwel herplant. Er wordt 17 vierkante meter groen per woning extra toegevoegd ten opzichte van de bestaande situatie. Voor wat betreft de rolcontainers verwacht het college dat mensen fatsoenlijk met hun omgeving omgaan, dus ook met de bomen die er staan. Het onderwerp veiligheid is besproken met de Fietsersbond en Royal Haskoning. Een aantal bewoners beleeft de situatie anders, maar de wethouder ziet geen objectieve redenen om de situatie daar dermate onveilig te verklaren dat de ontwikkeling moet worden geannuleerd. Verder vroeg de Partij voor de Dieren of renovatie kan worden afgedwongen via de huurcommissie. Volgens de wethouder kan dat niet, want de huurcommissie kan alleen acteren op dingen die wat kleiner van aard zijn. Het hele plan wijzigen moet via een gang naar de rechter, maar daar is niemand bij gebaat. Bovendien worden woningen toegevoegd, dat gebeurt

bij renovatie niet.
Het CDA vroeg of het raadsvoorstel wel klopt. Volgens de wethouder is dat het geval, want het SPvE klopt. Het college mag best gebouwen voorstellen die een negatieve business case hebben, want het is niet de business case van de gemeente. In het geheime deel van de vergadering is hierover van gedachten gewisseld. Voor wat betreft de parkeervergunningen zegt de wethouder dat de huidige bewoners met een parkeervergunning een plek in de garage krijgen, en dus niet in de openbare ruimte. Ook voor mensen met een beperking is er een oplossing in de garage. Op de vraag of de supermarkt nodig is voor de business case antwoordt de wethouder bevestigend. Voor wat betreft het verkeer zegt de wethouder dat een hele kleine supermarkt een assortiment voert waarvoor men niet met de auto komt, maar eerder met de fiets.
De wethouder zegt dat de VVD gelijk heeft met haar motie. Een grotere supermarkt helpt wel voor de businesscase, maar niet voor het draagvlak. Het uitsterfbeleid voor parkeervergunningen is inderdaad bestaand beleid, waarmee steeds minder automobiliteit wordt gefaciliteerd.
Betreffende de suggestie van Volt om het plan helemaal tijdelijk niet te doen wijst de wethouder erop dat de meerderheid van de raad in het vorige debat juist om haast heeft gevraagd.

Mevrouw Bode (Volt) nuanceert dit: het gaat er niet om dat het plan in de ijskast wordt gezet. De situatie is nu anders. De vorige keer is breed gedragen gekozen voor scenario 4B en is gevraagd om haast te maken. Dat blijkt nu niet mogelijk te zijn. Zij stelt voor om nu breder te kijken welke opties er zijn. Het getuigt van oogkleppen als er een richting is gekozen, en er niet meer achterom wordt gekeken om te zien of er beter een andere afslag genomen had moeten worden.

Wethouder Eerenberg begrijpt dat Volt tot die weging komt, maar de inhoud van het plan wijzigt niet. De alternatieven respecteren het participatieproces niet. Het ene of het andere belang prevaleert daarin. Daarom adviseert de wethouder om door te gaan met het plan.
Hij vervolgt zijn beantwoording door EenUtrecht te bedanken en te melden dat hij de sessies met de bewoners, omwonenden en ondernemers als prettig heeft ervaren. De gesprekken waren af en toe stevig, maar wel zoekend naar de juiste oplossing.
Op de vraag van DENK over de parkeernorm antwoordt de wethouder dat daarbij de grens is opgezocht om zo min mogelijk parkeerplaatsen te realiseren.
GroenLinks vroeg naar wat in de anterieure overeenkomst wordt opgeschreven. Alles over het haalbaar maken van het plan wordt daarin opgenomen. Verder kunnen afspraken worden opgenomen over het terugvloeien naar de gemeente van financiële middelen die achteraf niet nodig blijken te zijn. Ook de rechten van de huurders, het sociaal plan, kunnen daarin worden vastgelegd.
De wethouder zegt tenslotte dat de initiatiefnemer al heel lang met dit plan rondloopt en over het hele proces wel wat frustratie heeft opgebouwd. Maar hij was er elke keer bij en heeft zeer coöperatief meegewerkt om het plan aan te passen naar de wensen van de bewoners, omwonenden en ondernemers, en haalbaar en betaalbaar te maken.

Mevrouw Hellevoort (GroenLinks) vraagt of het sociaal plan kan worden opgenomen in het SPvE in plaats van in de anterieure overeenkomst.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat er toch een anterieure overeenkomst moet worden gesloten. Daarin zou het dan kunnen worden opgenomen. Hij is terughoudend met het aanpassen van het SPvE. De toezegging om het in de anterieure overeenkomst vast te leggen moet voldoende zekerheid bieden aan de raad.

Mevrouw Hellevoort (GroenLinks) zegt dat de SPvE een openbaar document is, een anterieure overeenkomst niet. De bewoners kunnen die dus niet inzien.

Wethouder Eerenberg zegt toe om het op te nemen in het document over de haalbaarheid van dit plan.

De voorzitter informeert naar gemiste vragen.

De heer Stellinga (CDA) is het niet met de wethouder eens over de haalbaarheid van de supermarkt. Wat doet het college als de supermarkt door de onzekerheid belly-up gaat? Ook vraagt hij welke actie wordt ondernomen als er wel parkeeroverlast optreedt.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat de raad het college heeft gevraagd om aan de onderkant van supermarktafmetingen te gaan zitten. Daarmee neemt het risico van de business case van de supermarktondernemer toe. Voor de ondernemers in de winkelstrip is het fijn als er een supermarktje zit, want het helpt hen in de levensvatbaarheid van hun eigen onderneming. De wethouder kan de wat-als vraag niet beantwoorden. Experts op de afdeling Economische zaken hebben hiernaar gekeken. Volgens hen zou het goed moeten gaan.
Als er parkeeroverlast ontstaat wordt het reguliere instrumentarium ingezet. De wethouder denkt dat het mee gaat vallen gezien het beperkte assortiment van de supermarkt. Het reguliere parkeerbeleid stimuleert mensen om met de fiets boodschappen te doen.

De voorzitter vraagt of de commissie behoefte heeft aan een tweede termijn. De fractie van de PvdA heeft daar behoefte aan.

De heer Van der Zweth (PvdA) is blij te horen dat wordt bekeken of de sociale huur naar corporaties kan. Het opnemen van een maximale procentuele afwijking van het supermarktoppervlak vindt hij een goede suggestie. De PvdA zal daarover met een amendement komen. Verder vraagt hij om in de brief goed te expliciteren wat er gebeurt als er geen draagvlakmeting is. De draagvlakmeting is leidend bij de bepaling of het plan doorgaat. Dat heeft de wethouder al eerder toegezegd, de PvdA vraagt om dat goed op papier te zetten.

Wethouder Eerenberg neemt deze suggestie mee.

De voorzitter vraagt hoe de commissie dit onderwerp wil doorgeleiden naar de raad. De PvdA gaf al aan een amendement in te dienen. Ook het CDA wil een voorstel indienen. De voorzitter stelt voor om hier 10 minuten voor te reserveren.

Mevrouw Meerding (VVD) zegt dat er nu niet de mogelijkheid is om het extra raadsvoorstel in de commissie te bespreken. Zij vindt 10 minuten wat kort voor de behandeling van beide voorstellen. De kans dat de VVD een voorstel wil indienen is aanwezig.

De voorzitter geeft aan dat het onderwerp als B-punt zal worden doorgeleid naar de raad met een tijdsreservering van 15 minuten. De raad ontvangt dus een tweede raadsvoorstel, dat gelijk met voorgaande raadsvoorstel wordt behandeld.
Zij sluit dit agendapunt af en schorst de vergadering.

- *Schorsing* –

De voorzitter heropent de vergadering.

9 Onderzoek optimalisaties deelgebied 6 Merwedekanaalzone: Uitgangspunten en planning besluitvorming

De voorzitter licht toe dat de raad in juni de nota van uitgangspunten voor de ontwikkeling van deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone heeft vastgesteld, waarmee kaders zijn vastgesteld voor een wijziging van het Omgevingsplan voor fase 1 van dit gebied. Bij de behandeling heeft het college aan de hand van een motie toegezegd alvorens een wijziging van het Omgevingsplan verder voor te bereiden verschillende scenario's, oftewel optimalisaties, aan de hand van onderzoeken voor te leggen. Op 24 oktober heeft de raad hierover een raadsbrief ontvangen waarin de raad vier scenario's wordt voorgehouden. Het college geeft aan graag scenario 4 te willen uitwerken. Op 12 november werd de raad in de gelegenheid gesteld om een technische toelichting op de scenario's te ontvangen. Vandaag worden de scenario's besproken, waarbij de fracties in de positie zijn om hun voorkeur voor een scenario uit te spreken.
Deze brief wordt in één termijn behandeld, waarvoor 90 minuten is gereserveerd.

De heer Stellinga (CDA) heeft de motie 2018 in juni gesteund, die het college opdraagt om meer onderzoek te doen naar meer woningen en flexibiliteit in het bouwprogramma. Dank voor de uitvoering van de motie. Er worden weer een aantal scenario's voorgelegd, waarbij alleen scenario

4 als enige onontkoombare juiste keuze wordt gepresenteerd. De anderen zijn immers om uiteenlopende, met name financiële, oorzaken niet haalbaar. Het CDA worstelt hiermee. Het enige haalbare scenario valt namelijk terug op de Wet betaalbare huur, en alle andere gaan uit van het actieprogramma middenhuur. In het kader van de Utrechtse aanpak kan wat het CDA betreft de Wet betaalbare huur incidenteel worden toegepast, maar er moet worden voorkomen dat dit structureel gaat gebeuren. Utrecht is een populaire stad en de toepassing van het actieprogramma is nodig in aanvulling op de Wet betaalbare huur. Daarnaast constateert het CDA dat één argument heel belangrijk is, namelijk de voortgang. Als bijvoorbeeld op scenario 3 de 30-25-45-verhouding wordt toegepast, in plaats van de gewenste 40-35-25-verhouding, dan zijn de betaalbare woningen gemiddeld 65 vierkant meter, houden we ons aan het actieprogramma en is het plan ook voor de ontwikkelaar haalbaar. Het kan echter niet want dan moet er een nieuwe mer worden uitgevoerd. Daar is geen tijd voor, want dan verloopt het voorkeursbesluit. Het CDA verneemt graag de consequenties daarvan. Stel dat de raad het verlopen van het voorkeursbesluit voor lief zou nemen, wat zou dat dan betekenen?

De heer Vasters (D66) zegt dat de voortgang inderdaad belangrijk is. Het voorkeursrecht dat is gevestigd loopt binnenkort af. Hoe ziet het CDA dat, gezien de vraag om een nieuwe mer?

De heer Stellinga (CDA) antwoordt dat dat precies de vraag is die hij bij de wethouder neerlegt. Hij wil de consequenties daarvan in de afweging betrekken.

De heer Vasters (D66) vraagt hoe het CDA er zelf instaat. Is het CDA bereid de vertraging te nemen, of vinden zij het, net als D66, belangrijk dat de woningen er gebouwd gaan worden?

De heer Stellinga (CDA) laat dat afhangen van de beantwoording door de wethouder.

De heer Te Hoonte (VVD) ziet dat als een reden waarom het onverstandig is om de motie te steunen, terwijl bekend is dat er een beperkte doorlooptijd is.

De heer Stellinga (CDA) antwoordt dat het een onderzoeksmotie was. Hij ziet geen aanleiding om het onderzoek af te raden. Het indienen van een onderzoeksmotie zelf leidt niet tot vertraging.

De heer Snijder (Student & Starter) vraagt of het nu niet te laat is om dat nog te vragen. Had dat niet eerder in het proces moeten worden besproken? Juist tempo maken is ook belangrijk.

De heer Stellinga (CDA) antwoordt dat tempo maken erg belangrijk is, maar daarbij moet wel zorgvuldig worden gehandeld en een goede afweging worden gemaakt.

De voorzitter geeft het woord aan D66 voor hun inbreng.

De heer Vasters (D66) zegt dat via de nota van uitgangspunten aan de raad is meegegeven wat belangrijk is bij de ontwikkeling van dit gebied, en dan vooral voor fase 1. Voor D66 staat voorop dat er alles aan wordt gedaan om hier voldoende woningen te realiseren. Tijdens het vorige debat hierover werd duidelijk dat de financiële haalbaarheid bij het oorspronkelijke plan zo laag is dat woningbouw op dit moment niet waarschijnlijk is. Het is voor de ontwikkelaars maar ook voor de gemeente zelf niet aantrekkelijk genoeg om te bouwen. Daarom is het heel fijn dat het college terug naar de tekentafel is gegaan om te kijken of er alternatieven zijn die wel financieel haalbaar zijn. We realiseren ons allemaal dat er concessies moeten worden gedaan. Een positieve business case voor zowel de gemeente als ontwikkelaars, zoveel mogelijk bouwen in de betaalbare segmenten met een zo laag mogelijke huurprijs, woningen met een groot woonoppervlak, stevige investeringen in de openbare ruimte en alles binnen de wettelijke kaders en de mer. Die combinatie is niet reëel. Met de vier scenario's brengt het college de afwegingen goed in beeld. Voor D66 heeft scenario 4 de duidelijke voorkeur. Er worden hierbij veel woningen gebouwd, vooral in het betaalbare segment. Het gaat hierbij om 1312 betaalbare woningen. Dat zijn 410 extra betaalbare woningen, oftewel een toename van 45% ten opzichte van het originele plan. Daarbij wordt er iets teruggegaan in de gemiddelde woninggrootte. Meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens bestaat tegenwoordig echter uit één persoon, en woningbouwverenigingen geven aan dat er juist veel vraag is naar kleinere woningen terwijl hun bestand vaak bestaat uit ruimere woningen. D66 vraagt zich dan ook af hoe erg dit in de praktijk is.

Mevrouw Bode (Volt) vraagt wat D66 dan zegt tegen tweepersoonshuishoudens die ook wel eens de neiging hebben om uit te groeien tot een drie- of vierpersoonshuishouden.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat er moet worden gezocht naar een mix van woningen. Er kunnen niet alleen maar kleine woningen zijn. In dit binnenstedelijke gebied is het niet logisch om hele grote woningen te gaan bouwen.

Mevrouw Bode (Volt) vraagt wat D66 dan zegt tegen die twee mensen in zo'n woning, die gaan uitbreiden.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat het niet de enige wijk in Utrecht is. Men kan bij gezinsuitbreiding ook verhuizen.

Mevrouw Bode (Volt) vraagt wat D66 dan zegt tegen mensen die willen verhuizen, maar het moeilijk vinden om een woning in Utrecht te vinden, die betaalbaar is en waar met meer mensen kan worden gewoond.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat het goed is om te bouwen voor verschillende doelgroepen. Voor D66 is het het meest belangrijk dat daar wordt gebouwd. Er moeten dan wel concessies worden gedaan.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt of D66 het ook belangrijk vindt om een sociale structuur in een wijk op te bouwen. Daarmee wordt bedoeld dat mensen er wat langer wonen, elkaar kennen, vriendschappen ontstaan, burenborrels ontstaan, onderlinge hulp, dat men weet wie er naast zich woont. Deelt D66 de zorg dat dat anders wordt als mensen na drie jaar weer doorverhuizen? Dat betekent wat voor de sociale structuur en samenhang in een wijk.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat zij die zorg delen, maar het is niet mogelijk om tegen alle wensen ja te zeggen. Als dat betekent dat met gemiddeld wat kleinere woningen toch een woningbouwproject met flinke omvang door kan gaan, dan is dat voor D66 het belangrijkst.

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat het zou kunnen dat dan vooral wordt gebouwd voor passanten die snel doorverhuizen. Daardoor ontstaat geen sociale structuur. Een andere zorg van de PvdA is wat er gebeurt als de stad over 10 à 20 jaar minder populair wordt. Willen hier dan nog steeds zoveel mensen wonen, gezien de beoogde dichtheid en beperkte grootte van de woningen? Hoe toekomstbestendig is de keuze van D66?

De heer Vasters (D66) antwoordt dat het belangrijk is om een mix van woningen te maken en niet alleen kleine studio's te bouwen. Dat is ook niet het plan. Richting de buitenwereld moet eerlijk worden verteld dat er niet alleen hele grote woningen gaan komen.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of D66 generiek voor het loslaten van de 65 vierkante meter is, of geldt dat alleen om deelgebied 6 in de lucht te houden.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat zij de 65 vierkante meter generiek niet loslaten. Er moet op projectbasis worden bekeken wat nodig is en wat past.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of D66 dit dan als een project ziet. Het gaat wel om 1500 woningen. D66 laat nu iets los waarvan in de toekomst de verleiding misschien groot is om dat weer te doen, en weer te doen, totdat de 65 vierkante meter daadwerkelijk een wassen neus is geworden.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat er in de gemeente Utrecht voldoende gebieden zijn met ruimere woningen om de balans te krijgen.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of D66 daar voorbeelden van kan geven.

De heer Vasters (D66) noemt Rijnenburg als voorbeeld. Ook daar is een mix van kleinere appartementen en grotere woningen.

De heer Usta (DENK) vindt het spijtig dat D66 het perspectief heeft dat mensen moeten ophoepelen als ze groter willen wonen.

De heer Vasters (D66) zegt dat dat niet de woorden zijn die hij heeft gebruikt.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt naar de hoeveelheid woningen. Dat gaat in dit scenario omhoog naar 2050 woningen op een plek dicht bij de snelweg. Daar maakt de VVD zich zorgen over. Het maximum van 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone wordt ruim overschreden, terwijl een breed deel van de raad heeft aangegeven binnen de Omgevingsvisie te willen blijven. Hoe kijkt D66 daarnaar?

De heer Vasters (D66) antwoordt dat bij kleinere woningen een lagere mobiliteitsnorm qua autobewegingen zit. Juist door wat kleinere woningen toe te voegen gaat het totaal aantal omhoog en wordt de impact op het mobiliteitsvraagstuk beperkt.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat er in de praktijk rondom de max een parkeertekort is. Het is marchanderen met de cijfers. In de Omgevingsvisie staat niet dat woningen waar geen auto bij zit wel gebouwd mogen worden. Daarin staat dat er wordt verwacht dat er, wegens het verkeerssysteem, nog maximaal 10.000 woningen bij kunnen komen. Wat levert D66 dan extra aan middelen of ideeën om die extra woningen in het wegennet kwijt te kunnen? 400 Woningen is gewoon een wijk.

De heer Vasters (D66) antwoordt dat 10.000 extra woningen was gebaseerd op de verkeersbeweging. Als het allemaal gezinswoningen zouden worden met mensen die één of twee auto's hebben ontstaat een heel andere wijk dan een wijk met veel eengezinshuishoudens die zich hopelijk richten op het openbaar vervoer en de fiets. Het vasthouden aan de 10.000 vindt D66 dan ook niet terecht.

De heer Te Hoonte (VVD) geeft aan dat de raad het maximum op 10.000 heeft gezet. Er is zelfs bij deelgebied 5 een noodrem ingebouwd voor als het te intensief wordt. Vervolgens komen er 350 daarbij, nu 400 hierbij. Er wordt telkens opgeplust. Dat is toch niet hoe de Merwedekanaalzone is afgesproken?

De heer Vasters (D66) antwoordt dat de alternatieven minder goed zijn. Als er minder woningen worden gebouwd, dan moeten er meer vrije sector–woningen worden toegevoegd om het programma haalbaar te houden. Die keuze maakt D66 niet. D66 vindt dat met meer woningen in een hele goede mix met veel betaalbare woningen een beter programma wordt neergezet dan het voorstel waar de VVD op doelt.

De heer Snijder (Student & Starter) vraagt of het antwoord op de vraag van Volt niet heel makkelijk is. Er kunnen veel Utrechters, geen passanten maar mensen die hier graag willen wonen, een plek krijgen. Die keuze ligt nu voor. Is D66 het daarmee eens?

De heer Vasters (D66) antwoordt dat dat precies het mooie is van dit plan. Er worden veel woningen gebouwd voor de mensen die hier willen wonen.
Hij vervolgt zijn betoog en vraagt de wethouder naar de verdeling van huurwoningen in scenario 4 qua oppervlakte en huurprijs. Tenslotte meldt hij dat het voor D66 glashelder is dat als dit project niet wordt uitgevoerd het over enkele jaren terug zal komen in de tranches omdat het niet te ontwikkelen is. De woningnood is groot en dat blijft het ook nog wel een tijd. D66 wil net als veel andere partijen echt werk maken van het bouwen van woningen. Daarnaast loopt het voorkeursrecht binnenkort af. Kortom: het is nu het moment om hiermee in te stemmen en broodnodige woningen bij te bouwen.

De voorzitter geeft woord aan Student & Starter voor hun bijdrage.

De heer Snijder (Student & Starter) zegt dat Student & Starter bij het vorige debat over deelgebied 6 actief heeft bijgedragen met moties en een amendement gericht op het realiseren van meer woningen en een optimaal woningbouwprogramma. Zij constateren dat er slechts één echt werkbaar scenario op tafel ligt. Aan de wethouder wordt gevraagd om toe te lichten waarom er niet meer echt haalbare opties zijn ontwikkeld. Desondanks is Student & Starter heel erg

positief over de richting die nu is ingeslagen. De voorgestelde verdeling van woningen, met een balans tussen sociale huur en vrije sector, sluit goed aan bij de ambities van Student & Starter en het college. Dit zorgt voor een diverse mix van doelgroepen wat bijdraagt aan de inclusiviteit van de toekomstige wijk. Student & Starter waardeert bijzonder de aandacht voor studentenwoningen. Ook de vooruitzichten voor starters zijn bemoedigend.

Mevrouw Bode (Volt) vraagt wat Student & Starter zegt tegen doorstromers die geen woning kunnen vinden.

De heer Snijder (Student & Starter) antwoordt dat het fijn is om überhaupt een plek te hebben in deze prachtige stad.

Mevrouw Bode (Volt) zegt dat dit dan wel een plek in een hele kleine woning zal zijn. Er zijn veel voorbeelden van mensen die vastzitten omdat ze onvoldoende woonruimte hebben, en daardoor nog bij hun ouders wonen of niet durven denken aan het krijgen van kinderen omdat ze niet weten waar ze die letterlijk zouden moeten laten. Hoe kijkt Student & Starter daarnaar?

De heer Snijder (Student & Starter) antwoordt dat zij ook aandacht proberen te geven aan middenhuur en betaalbare koop. Het is voor veel mensen niet duidelijk waar ze kunnen wonen in deze stad. Daarvoor moet een loket komen. Hij deelt de analyse niet dat Student & Starter zich niet inzet voor die groep.

Mevrouw Bode (Volt) zegt dat betaalbare woningen gelijk oplopen met oppervlakte van de woningen. De betaalbare woningen, de middenhuurwoningen, zijn hele kleine woningen. Daarmee is er nog steeds het probleem voor de doorstromer. Hoe kijkt Student & Starter daarnaar?

De heer Snijder (Student & Starter) antwoordt dat er natuurlijk aandacht gegeven moet worden aan die specifieke groep. Student & Starter wil meegeven dat een woning verdwijnt en onbetaalbaar blijft als het zomaar in de vrije sector wordt gegooid.
Hij vervolgt met zijn inbreng. De organische ontwikkeling van het gebied is belangrijk. Dat brengt complexiteit met zich mee waar rekening mee moet worden gehouden. Dat wordt goed gedaan in scenario 4, want daarin worden de grondeigenaren gestimuleerd om te blijven ontwikkelen, al is dat nog steeds niet helemaal zeker. Student & Starter pleit voor scenario 4 want dat biedt de beste balans tussen duurzaamheid, betaalbaarheid en haalbaarheid, meer betaalbare woningen, een lagere parkeernorm.

De voorzitter geeft het woord aan de Partij voor de Dieren voor hun inbreng.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) zegt dat hun voorkeur uitgaat naar scenario 2, want scenario 0 en 1 vallen volgens hen tegen voor wat betreft de verdeling van de woningen. 45 Procent vrije sector vinden zij niet okay. Scenario 3 en 4 vallen af qua ophoging van het aantal woningen en daarmee de druk op de leefbaarheid van het gebied. Die leefbaarheid vindt de Partij voor de Dieren een belangrijk uitgangspunt. Zij hebben zorgen over inperking van de openbare ruimte en tegelijkertijd de ophoging van het aantal woningen. In zo'n nieuw te ontwikkelen gebied moet ook ademruimte blijven, niet alleen voor mensen maar ook voor alle dieren. In de technische toelichting werd benadrukt dat voorzieningen in verhouding mee zullen groeien, terwijl tegelijkertijd werd gezegd dat bekeken gaat worden welke openbare ruimte het meest waardevol is zodat die ruimte gespaard kan worden. De vraag hierbij is: waardevol voor wie? Wat de Partij voor de Dieren betreft moet niet alleen worden gekeken naar de waarde voor mensen, maar ook voor dieren. Deelt de wethouder dat en deelt hij dat ook de openbare ruimte een voorziening is voor de mensen die er gaan wonen, en die ook goed in verhouding moet staat?

De heer van de Zweth (PvdA) geeft aan dat is uitgelegd dat scenario 2 überhaupt niet gaat vliegen. Wat stelt de Partij voor de Dieren voor om dit wel een optie te maken?

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) wil dat scenario 2 niet direct van tafel wordt geschoven. De financiële haalbaarheid van de scenario's is inderdaad moeilijk. De Partij voor de Dieren zit niet te wachten op ophoging van het aantal woningen. Hoe dat financieel opgelost zou moeten worden kan zij niet direct uitleggen.

De heer van de Zweth (PvdA) geeft aan dat dat juist het dilemma is. Als je het haalbaar wilt maken dan moet ergens worden toegegeven. Als de Partij voor de Dieren kiest voor scenario 2 dan kiest zij eigenlijk voor het laten vallen van voorkeursrecht.

Mevrouw De Vries (Partij voor de Dieren) zegt dat zij vaak kiest voor het ophogen van gebouwen. In de hele Merwedekanaalzone wordt echter zoveel bijgebouwd dat de Partij voor de Dieren zich daar zorgen over maakt. Als scenario 4 wordt uitgewerkt, wordt dit dan wel een fijn leefgebied voor mens en dier?
Zij gaat verder met haar betoog. Zij ziet niets terugkomen over de biodiversiteit en de dieren. Het te ontwikkelen Eendrachtspark wordt ingestoken als recreatieplek voor mensen. Eerder is een motie en amendement van de Partij voor de Dieren aangenomen om biodiversiteit toe te voegen als leidend principe. Dat ziet de Partij voor de Dieren niet terugkomen. Deelt de wethouder het beeld dat er steeds meer wordt afgesnoept van ruimte voor groen en dieren, en kan hij toezeggen dat hij dat in verdere planvorming voldoende oog blijft voor dier en natuur? De Partij voor de Dieren ziet dit graag terugkomen in de toelichting bij het plan.

De voorzitter geeft woord aan GroenLinks voor hun inbreng.

De heer Dekkers (GroenLinks) is blij dat gezocht is naar optimalisaties voor Merwedekanaalzone deelgebied 6, met name naar aanleiding van de motie die vroeg om voor de mix van woningen aan te sluiten bij het coalitieakkoord. GroenLinks kan de gevonden optimalisaties goed volgen, zoals het beter aansluiten bij de bestaande kavels, het vergroten van de ontwikkelgebieden en sommige ontwikkelingen van de openbare ruimte verschuiven naar fase 2. Op zich kan GroenLinks ook de zoekrichting om de gemiddelde oppervlakte te verkleinen en daarmee zowel het aantal woningen te vergroten als binnen de norm van de mer te blijven ook wel volgen, ook al zijn ze zeker niet enthousiast omdat bij het zoeken naar een rendabele ontwikkeling al heel snel naar een lagere oppervlakte wordt gekeken. Die normen zijn niet voor niets vastgesteld. Met deze optimalisatie is er ruimte voor meer woningen. Het aantal woningen sociaal en midden is net iets lager dan in het scenario 3. De toename zit vooral in de vrije sector. GroenLinks maakt zich met name zorgen over twee punten. Ten eerste of de betaalbare woningen echt wel worden gerealiseerd, en niet alleen de vrije sectorwoningen. Ten tweede heeft GroenLinks problemen met het loslaten van de eigen regels voor middenhuur. De landelijke regels leiden te snel tot te kleine woningen met te hoge huren. De grote vraag is of die wet nog wel bestaat als die woningen echt gebouwd gaan worden.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat dat wel diep in de tranches zit. Waar komt de suggestie vandaan dat de wet binnenkort niet meer zal bestaan?

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat er een groot verschil zit tussen de Utrechtse aanpak, waarbij later in het proces wordt bekeken of ontwikkelingen nog wel kunnen worden gerealiseerd. GroenLinks is zeer terughoudend om al heel vroeg in het proces in te leveren op deze ambities.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat die wet er gewoon is. Dat is dus de ondergrens waar je je aan moet houden. Dat doet het voorstel toch nog steeds?

De heer Dekkers (GroenLinks) denkt dat de wet niet meer bestaat tegen de tijd dat er wordt gebouwd.
Hij vervolgt zijn inbreng en zegt dat de effecten van de afzonderlijke stappen van 3 naar 4 niet goed te zien zijn. Dat maakt de beoordeling van de scenario's moeilijk. Aan de wethouder wordt gevraagd om dat alsnog inzichtelijk te maken.

De heer Vasters (D66) hoort GroenLinks zeggen dat een nadeel van scenario 4 een toename van het aantal vrije sector woningen is. Dat gaat echter niet ten koste van sociale of middengroepen. Waarom ziet GroenLinks dat dan zo negatief?

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat de absolute aantallen tussen 3 en 4 relatief dicht bij elkaar liggen. De winst in aantallen zit in de vrije sector. Het is goed dat in dat segment nog naar bepaalde doelgroepen wordt gezocht. GroenLinks vreest echter dat straks alleen de vrije sectorwoningen gerealiseerd gaan worden omdat daarop verdiend kan worden.

De heer Vasters (D66) vraagt wat er nodig is om die zorg te verminderen. Dit zijn namelijk wel de afspraken die worden gemaakt met de ontwikkelaars.

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat dat ook het probleem is. Er zijn verschillende eigenaren die op hun eigen plot gaan ontwikkelen, en er zijn weinig sturingsmogelijkheden. Dat vergroot de zorg.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) constateert dat GroenLinks tussen scenario 3 en 4 twijfelt. EenUtrecht ziet enorme verschillen tussen die twee scenario's. Wat wil GroenLinks feitelijk?

De heer Dekkers (GroenLinks) antwoordt dat hij expliciet heeft aangegeven wat zij waarderen en wat zij minder waarderen. De zoekrichting naar meer woningen door iets kleiner te kijken kunnen zij volgen, ook al zijn zij best huiverig om dat zomaar overal te doen. Zij hebben problemen met het aanhangen van de landelijke regels voor middenhuur.

De voorzitter geeft het woord aan PvdA voor hun inbreng.

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat voor de PvdA het uitgangspunt moet zijn dat de Merwedekanaalzone een betaalbare, leefbare en duurzame wijk moet zijn, met een focus op betaalbaarheid en voorzieningen. Verder moeten de woningen groot genoeg zijn om er een leven in op te bouwen, om er een tijdje in te wonen. De grote dichtheden die er in de Merwedekanaalzone überhaupt komen vragen om goed nadenken over leefbaarheid. Wat als de woonwensen veranderen? Er moet niet alleen met de bril van nu worden gekeken. Het moet niet alleen over 10 jaar fijn wonen zijn, maar ook over 40 en 70 jaar. Dat is de keuze die hier voor ligt. De PvdA dankt het college voor de uitwerking. De omschrijving is gecompliceerd maar geeft wel veel inzicht. De PvdA kijkt naar scenario 3. Daar zit veel in wat zij willen maar het is niet haalbaar. Ambtelijk is geïnformeerd of er wel uit kan worden gekomen als één van de keuzes wordt gemaakt, bijvoorbeeld percentages, formaat middenwoningen, actieplan middenhuur. Dat blijkt niet zo te zijn. Aan de wethouder wordt gevraagd of scenario 3 haalbaar kan worden gemaakt als investeringen in de openbare ruimte worden gefaseerd en grotendeels op het boek van de gemeente worden gezet. Voor scenario 3 wordt overigens al over de 10.000 woningen heen gegaan voor de Merwedekanaalzone, hoewel dat in vorige raden een absolute max was. Als het antwoord daarop nee is, dan komt de PvdA uit op scenario 4 . Dan vraag de PvdA zich toch af of scenario 1 niet evenwichtiger is.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt of de PvdA het niet jammer vindt dat er wel vier scenario's worden voorgelegd waarvan er maar één in de plus zit. Het zou goed zijn als het college iets te kiezen geeft.

De heer Van der Zweth (PvdA) antwoordt dat het zo complex en krap is dat het de vraag is of er wel veel verschillende andere scenario's kunnen worden voorgelegd. De PvdA ziet scenario 1 ook als mogelijke optie, naast scenario 4.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt of de PvdA aan dan aan de wethouder verzoekt om te onderzoeken of scenario 1 in de plus kan worden gekregen, zodat een volwaardig alternatief ontstaat.

De heer Van der Zweth (PvdA) vraagt zich af of dat wel mogelijk is. Volgens de tabel kan het gewoon, maar volgens de tekst verwacht men dat er dan niet tot ontwikkeling kan worden overgegaan. Hij vraag aan wethouder waar dat op hangt en hoe ervoor kan worden gezorgd dat het wel doorgaat.

De heer Dekkers (GroenLinks) hoort de PvdA het aantal van 10.000 woningen noemen. GroenLinks volgt de zorgen over hoge dichtheden en leefbaarheid. Is de PvdA het ermee eens dat aantal van 10.000 altijd in relatie met mer moet worden gezien?

De heer Van der Zweth (PvdA) antwoordt dat het een grote samenhang met leefbaarheid heeft. Als alle woningen heel klein worden en gericht op doelgroepen die niet in de spits reizen, zoals ouderen en studenten, dan kunnen volgens de mer ongekende aantallen worden gebouwd. De leefbaarheid komt dan echter ook onder druk te staan. Dat is een integraal onderdeel van de

discussie.
Hij vervolgt zijn inbreng en zegt dat de PvdA er niet uit is. Is scenario 1 niet wat evenwichtiger, hoewel ook dan over de 10.000 heen wordt gegaan? Dan is wel zeker dat het middensegment betaalbaar is en dat de woningen een behoorlijk formaat hebben. De percentages redden het dan niet en blijven bij de eerdere besluitvorming. Dan wordt wel een toekomstbestendiger wijk gebouwd. Of wordt voor scenario 4 gekozen, waarbij wordt gegaan voor de ambitie en zoveel bouwen als kan maar wel inboeten op. Het is een dilemma. Scenario 1 past beter bij een realistisch beeld. Als er al gekozen zou worden voor scenario 4 dan komen er nog meer woningen maar wordt binnen de mer gebleven. Dat zou betekenen dat er buiten de discussie over de bruggen kan worden gebleven. Kan de wethouder dat bevestigen?

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt hoe de PvdA kijkt naar hoe het actief grondbeleid uitpakt.

De heer Van der Zweth (PvdA) antwoordt dat dat voor tempo zorgt. Dat is heel goed. Er moet wat met het Merwedekanaalgebied gebeuren, zeker in deelgebied 6. Daar liggen veel kansen. Het voorkeursrecht heeft voor tempo gezorgd. Het dilemma was er ook zonder het voorkeursrecht geweest, tenzij er nog tien jaar was gewacht. Dat had de PvdA überhaupt niet gewild.

De voorzitter geeft woord aan de CU voor hun bijdrage.

De heer Van der Graaf (CU) zegt dat de CU in juni de motie ‘Ruimte voor levensbeschouwing’ heeft ingediend omdat zij vinden dat de wijk pas echt compleet is als er ook ruimte voor ontmoeting, zingeving en verbinding is. Helaas zien zij in de reactie van het college onvoldoende ambitie hierop. Er staat in de reactie dat ruimte wordt gelaten voor maatschappelijke functies en dat levensbeschouwelijke organisaties daarin passen. Dat klinkt mooi maar in de praktijk zijn vierkante meters voor algemeen maatschappelijke functies lang niet altijd geschikt voor levensbeschouwelijke organisaties als kerken en moskeeën. Het blijft dus onduidelijk hoeveel vierkante meters er specifiek beschikbaar komen en er wordt ook geen garantie gegeven of deze ruimten voldoen aan de specifieke eisen van kerken, moskeeën of gebedshuizen. Kan het college hierover alsnog duidelijkheid geven? Daarnaast schuift het college de verantwoordelijkheid door naar het makelpunt. Alsof het simpelweg een kwestie is van vraag en aanbod. Was het maar zo’n feest, want dan was het een stuk makkelijker geweest voor dit soort organisaties. Er ligt een duidelijke verantwoordelijkheid voor de gemeente om bij stedenbouwkundige plannen ook ruimte te reserveren wat voldoet aan de behoefte van deze levensbeschouwelijke organisaties. Is het college bereid om deze verantwoordelijkheid op te pakken? Pas in het eerste kwartaal van 2025 worden gesprekken gevoerd met de betreffende organisaties. Waarom zijn die gesprekken nu nog niet gevoerd, gezien de motie die een meerderheid behaalde? Als deze gesprekken niet snel plaatsvinden dan is er het risico dat deze organisaties opnieuw worden vergeten en op een zijspoor belanden. De CU vraagt het college specifiek om ruimte te reserveren voor deze organisaties in deelgebied 6, dit niet alleen over te late aan het makelpunt maar de verantwoordelijkheid actief te pakken en versneld in gesprek te gaan met deze organisaties.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) is het hartgrondig eens met deze vraag aan de wethouder. Hij bemerkt dat de nadruk vaak wordt gelegd op levensbeschouwelijke organisaties. Moet het niet juist gaan om sociaal-culturele organisaties, in breder opzicht?

De heer Van der Graaf (CU) antwoordt dat kerken en moskeeën daar een grote bijdrage aan leveren, en kunnen daar dan ook onder vallen. Tegelijk zit daar een valkuil, want kerken en moskeeën hebben soms andere eisen aan een gebouw. Het is goed om daar rekening mee te houden en ze apart te benoemen.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) wil graag samen optrekken en ze allebei noemen, want veel sociaal-maatschappelijke organisaties hebben ook specifieke eisen aan de ruimte. Ziet de CU dat het belangrijk is beide groepen hierin te betrekken?

De heer Van der Graaf (CU) antwoordt dat dit aansluit bij de oproep om op tijd met deze organisaties in gesprek te gaan.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt of de CU het eens is met oproep die hij zojuist deed om dit breder te bekijken.

De heer Van der Graaf (CU) antwoordt dat het op sommige punten inderdaad breder is bedoeld, namelijk om aan de voorkant met die organisaties in gesprek te gaan. Maar kijk ook specifiek naar kerken en moskeeën, want die hebben echt andere wensen en eisen.

De heer Vasters (D66) heeft begrip voor de oproep van de CU. Hij vraagt naar een reflectie op de scenario's van de CU.

De heer Van der Graaf (CU) antwoordt dat zij daar wat minder op hebben gefocust. Voor de CU is het belangrijk om te doen wat nodig is om aan de woningbouwopgave te voldoen. De woningen zijn hard nodig, dus als er wat meer kan moeten dat worden gedaan. Daarbij moeten we niet schuwen om te kijken wat in de vrije sector kan zodat het ook haalbaar is. Voor de CU is de haalbaarheid van het plan het meest leidend. Voor een definitieve keuze wachten zij de beantwoording van de wethouder af.

De voorzitter geeft het woord aan DENK voor hun inbreng.

De heer Usta (DENK) zegt dat de komst van nieuwe woningen noodzakelijk is in deze periode van woningnood. Daar is DENK blij mee. Veel fracties geven aan dat de leefbaarheid op orde moet zijn, maar hoe wordt leefbaarheid geïnterpreteerd? Huisvesting en wonen is een basisbehoefte. Moet niet eerst de basis op orde zijn? DENK is klaar met woningen als kippenhokken en woningen die niet toekomstbestendig zijn, waardoor mensen telkens moeten vertrekken waardoor de sociale cohesie en de investeringen verloren gaan. DENK heeft dan ook een voorkeur voor scenario 3. Tenslotte sluiten zij zich aan bij de oproep van de CU om ruimte voor kerken en moskeeën te maken.

De voorzitter geeft woord aan de VVD voor hun inbreng.

De heer Te Hoonte (VVD) merkt op dat de VVD als enige partij tegen de motie en voor het raadsvoorstel heeft gestemd. Dat was een verstandige keuze. Het raadsvoorstel was prima om uit te voeren en dan had het geld voor het verdichtingsonderzoek uitgespaard kunnen worden. We zaten eigenlijk al aan de limiet voor de Merwedekanaalzone. Het verbaast de VVD dat het bij de technische sessie moeite kost om aan te geven hoeveel woningen er gebouwd worden. Soms wordt er verdicht om het verdichten. Dat is hier echt niet nodig. De locatie zit dicht op de snelweg en het is onduidelijk waar de tramhalte komt. Maar er wordt wel een wijk gebouwd met bijna 2.000 woningen. De VVD roept dan ook op om bij scenario 1 te blijven, en dat scenario iets rendabeler te maken. Als er dan iets toegevoegd moet worden dan veronderstelt de VVD dat het toevoegen van enkele vrije sectorwoningen, voor gezinnen, de beste oplossing is om het snel rendabel te maken. Voor de VVD is het bouwen van bruggen een no go en niet volgens de afspraken die voor de Merwedekanaalzone zijn gemaakt.

De heer Vasters (D66) zegt dat in het vorige debat en uit de ontvangen documentatie duidelijk blijkt dat scenario 0, het raadsvoorstel zelf, financieel echt niet haalbaar is. Het toevoegen van meer vrije sectorwoningen komt in de buurt van scenario 4. Waarom kiest de VVD nu dan niet voor scenario 4?

De heer Te Hoonte (VVD) antwoordt dat er dan weer 400 woningen bijkomen. Dat zijn twee hele grote gebouwen met 200 woningen erin. Dat is niet niks. Richting de zuidkant is het heel moeilijk om woningen in te passen vanwege de geluidsoverlast, dus dan zou het richting het noordelijke stuk moeten. Daar wordt het echter al heel druk met deelgebied 5. De VVD kan er mee leven als er wordt geprobeerd om intensief te bouwen, waarbij een aantal plots over wordt gehouden die niet in ontwikkeling worden genomen als blijkt dat het teveel is met 1.750 woningen. Zoals de noodrem is ingebouwd bij deelgebied 5. Er staat nog steeds niets in deelgebied 5. Niemand weet of het gaat werken.

De heer Vasters (D66) zegt dat de dichtheden in deelgebied 5 meer worden dan in deelgebied 6. De opzet is juist wat ruimer. Wordt dit een wijk die zo dicht bebouwd gaat worden dat dat het woonplezier in de weg staat of valt dat internationaal gezien nog wel mee? Hoe kijkt de VVD daarnaar? Volgens D66 wordt het niet zo onleefbaar als de VVD schetst.

De heer Te Hoonte (VVD) ontkent dat het onleefbaar wordt. Er blijven ook gebouwen staan op maaiveldniveau, met één laag. Dat betekent dat er intensieve dichtheden gehaald moeten worden. Dat is op zich wenselijk want er zijn veel woningen nodig. Wat de VVD betreft wordt eerst veel energie gestopt in het bouwen in de polder, dan in de tussentijd de 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone en daarna kijken of er nog woningen toegevoegd kunnen worden. Voor hetzelfde geld werkt het niet goed en moeten de aantallen naar beneden bijgesteld worden. Dat kan dan niet als de plannen op deze manier worden dichtgerekend.

De voorzitter geeft woord aan Volt voor hun bijdrage.

Mevrouw Bode (Volt) komt ook tot de conclusie dat er niet echt een keuze lijkt te zijn. Alleen scenario 4 lijkt haalbaar en realistisch. Volt heeft grote zorgen over de leefbaarheid. Zowel de hoeveelheid woningen als de afnemende oppervlakte zorgt ervoor dat er minder ruimte is om echt prettig te kunnen wonen. Volt kan wel leven met het verschuiven van de investering naar fase 1 en 2. Ook met een lagere parkeernorm, en ook met een middenhuur conform de Wet betaalbare huur. Volt komt dan tot scenario 2 met de optimalisaties van scenario 4. De wethouder wordt verzocht dit verder uit te zoeken.

De heer Vasters (D66) vraag wat Volt bedoelt met de optimalisaties van scenario 4.

Mevrouw Bode (Volt) antwoordt dat het dan gaat om een lagere parkeernorm en middenhuur conform de Wet betaalbare huur.

De heer Vasters (D66) vraagt of Volt denkt dat dat voldoende is om de financiële haalbaarheid op voldoende niveau te krijgen.

Mevrouw Bode (Volt) hoopt dat. Volt wil wat te kiezen hebben, zodat een goede afweging kan worden gemaakt. Die keuzes lijken nu uitgesloten te zijn. Daarom wil Volt een combinatie van de voorgestelde scenario's.

De heer Dekkers (GroenLinks) constateert dat Volt wel voor een lagere parkeernorm is maar niet voor kijken naar de oppervlakte. Zijn die niet aan elkaar gekoppeld?

Mevrouw Bode (Volt) vindt dat het niet is gekoppeld. Er kunnen best minder parkeerplekken worden gerealiseerd op het plan van scenario 2.

De heer Dekkers (GroenLinks) constateert dat dan de parkeernorm wordt aangepast.

Mevrouw Bode (Volt) antwoordt dat dat voor Volt bespreekbaar is.

De voorzitter vraagt of andere partijen een inbreng willen leveren. Dat is niet het geval. Zij geeft het woord aan de wethouder voor de beantwoording van de vragen.

Wethouder Eerenberg geeft aan dat ook hij worstelt met de tijdsklem die door de WVG is geplaatst. Al helpt dat ook, want we willen snel woningen bouwen. Dat betekent dat er snel keuzes moeten worden gemaakt. Als het Omgevingsplan wordt vastgesteld mag er geen publiek tekort op het plan zijn. Stel dat het plan een publiek tekort van 10 miljoen heeft, dan moet dat bedrag zodra het Omgevingsplan wordt vastgesteld geregeld worden om de negatieve grondexploitatie te compenseren. Een van de vertrekpunten bij dit dilemma is dat het afdekken van het tekort met middelen uit de begroting niet voorhanden is. Het tweede vertrekpunt is dat we geen private tekorten in het plan willen zien. Dat zou los gelaten kunnen worden, zoals in scenario 1, maar dan gaat er niet gebouwd worden. Rekening houdend met die twee vertrekpunten resteren er al minder scenario's. Verder is er een amendement ingediend dat zegt dat de percentages van het vorige college moeten worden gehanteerd. Dan neemt het tekort zowel publiek als privaat fors toe, maar het is wel een knop waaraan gedraaid kan worden. Een ander vertrekpunt is dat het binnen de mer moet blijven, wat van invloed is op de verkeersbewegingen en dus het aantal woningen. Het zijn allemaal dilemma's, waarbij uiteindelijk scenario 4 het enige scenario is waarbij zowel de publieke als de private businesscase positief zijn. Het voldoet bovendien aan de mer omdat er studentenwoningen zijn toegevoegd. De gemiddeld iets kleinere woningen zorgen dat er gemiddeld minder auto's zijn. Dit is bedoeld om de raad in positie te brengen.

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat wordt aangegeven dat scenario 1 door de private posities niet zal worden uitgevoerd. Maar er zijn maar heel kleine minnetjes. Als een klein stukje van de openbare ruimte wordt opgeschoven of de gemeente voor eigen rekening neemt, of de woningen worden één of twee vierkante meter kleiner, dan is scenario 1 toch gewoon haalbaar?

Wethouder Eerenberg vindt het moeilijk om daar ter plekke iets over te zeggen. Dat had hij graag eerder uitgezocht.

De heer Van der Zweth (PvdA) geeft aan dat hij dat heeft gedaan voor scenario 3. Daarbij kwam hij tot de conclusie dat dat heel lastig was Kijkend naar de hele tabel lijkt scenario 1 op het randje te zitten. Volgens de PvdA zou dat met een kleine aanpassing haalbaar gemaakt kunnen worden, zonder de grote verschuiving die bij scenario 2 tot en met 4 wel nodig is.

Wethouder Eerenberg wijst op het geheime document waarin het feitelijke bedrag van het private tekort is genoemd. Het wordt behoorlijk ingewikkeld om dat met relatief kleine ingrepen dicht te lopen.
Hij vervolgt met de beantwoording en doet nogmaals het aanbod om sessies of brieven te organiseren om deze tussenoplossingen te bespreken voordat de raadsvergadering plaatsvindt.

De heer Te Hoonte (VVD) wil de informatie graag een laag dieper.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij dat in de technische sessie heeft aangeboden.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt voor om de vergadering even geheim voort te zetten.

De voorzitter is daartoe bereid en zoekt naar een goed moment.

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat hij met ambtenaren heeft gemaild en uitgebreide antwoorden heeft ontvangen. Hij stelt voor om een inloopuur te organiseren om gevoel te krijgen voor de knoppen waaraan gedraaid kan worden.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat de wethouder op informatie wijst in een geheim stuk. Daarover kan dus niet openlijk worden gesproken.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat het verschil in het publieke deel te zien is. Als u daar een oordeel in ziet dan is dat een oordeel over de delta, en niet een oordeel over het absolute tekort.

De heer Te Hoonte (VVD) stelt een schorsing voor om dit antwoord door te nemen, en vervolgens in een geheime setting hierover door te vergaderen.

De heer Dekkers (GroenLinks) is eens met de PvdA. Veel partijen hebben hun conclusie nog niet getrokken en hebben behoefte aan extra informatie. Hij vindt het zonde om nu tijd te besteden aan een geheime vergadering.

De voorzitter geeft aan dat zij zal schorsen om de VVD de tijd te geven om het antwoord door te nemen en om te besluiten of zij in het geheim verder wil vergaderen.

De heer Te Hoonte (VVD) heeft behoefte aan een geheime vergadering. Het reglement van orde schrijft voor dat dat dan terstond wordt gedaan, tenzij er wordt gezegd dat dat aan het eind kan. Het zou goed zijn om even in het geheim te vergaderen.

De voorzitter concludeert dat de VVD inderdaad in het geheim verder wil vergaderen. Zij schorst de vergadering en continueert die vervolgens in het geheim.

- *Schorsing en tweede geheime deel van de vergadering –*

De voorzitter heropent de vergadering. Zij deelt mee dat in het geheime deel is besloten dat op 3 december om 20.00 uur een technische briefing wordt gehouden waarin verschillende scenario's gecombineerd dan wel uitgewerkt worden. De raadsleden hebben tot uiterlijk 28 november de tijd

om hun vragen aan te leveren.
Zij geeft het woord aan de wethouder voor de verdere beantwoording van de vragen.

Wethouder Eerenberg geeft aan dat de vragen die zijn gesteld over tussenvarianten van de scenario's zullen terugkomen tijdens het vervolgdebat na de technische sessie.
Het CDA vroeg wat er gebeurt als de WVG verloopt. Dan zijn we het actieve grondinstrumentarium kwijt en dan ontstaat het risico dat speculanten de grond gaan doorverkopen. Een meerderheid van de raad wil dat voorkomen.

De heer Stellinga (CDA) vraagt hoe zeker het is dat dat gaat gebeuren.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij zeker weet dat het niet gebeurt zolang de WVG wel van toepassing is.
Op de vraag van D66 naar de verdeling van de woningen in het betaalbare segment van scenario 4 antwoordt hij dat dat gemiddeld 55 is. Dat betekent dat de huurprijs volgens de landelijk wetgeving tussen 900-1100 zal zitten.
Student & Starter vroeg naar meer tussenvormen. De wethouder verwijst daarvoor naar zijn introductie waarin hij een aantal vertrekpunten heeft benoemd. Dit zal ook aan bod komen in de technische sessie.
De Partij voor de Dieren gaf aan dat de openbare ruimte ook voor flora en fauna is. De principes van het Rondje Stadseiland zijn van toepassing want daar is het onderdeel van. Als er in zulke dichtheden wordt gebouwd zullen veel mensen naar buiten willen om te picknicken.
GroenLinks vroeg naar de bouw van het sociale deel in een gemengd programma. Daar worden anterieure afspraken over gemaakt. Overigens zijn woningcorporaties juist een versneller gebleken want zij kunnen tekorten in hun begroting opvangen.
Op de vraag van de PvdA over de brug antwoordt de wethouder dat het niet zo is dat scenario 4 automatisch een extra brug inhoudt. Het college wil zich graag aan de letterlijke tekst van het amendement over wel of geen bruggen in deelgebied 6 houden.

De heer Van der Zweth (PvdA) zegt dat als het verkeersneutraal en mer-neutraal is, dan wordt de noodzaak van een brug niet groter. Deelt de wethouder dat?

Wethouder Eerenberg antwoordt dat hij dat niet deelt. Het zou best kunnen dat een brug vanuit leefbaarheid wel beargumenteerd zou kunnen worden.

De heer Van der Zweth (PvdA) stelt dat mer- en verkeerstechnisch de hoeveelheid woningen waarover wordt gesproken geen dwingend argument geven waarom een brug moet komen.

Wethouder Eerenberg antwoordt dat dat voor fase 1 inderdaad de technische verkeerskundige conclusie is.
Hij geeft vervolgens aan dat hij de CU-motie over levensbeschouwing zeer serieus neemt. Het belangrijkste probleem nu is echter om Merwedekanaal deelgebied 6 überhaupt aan de praat te krijgen. Daarna kan worden gekeken of ruimte voor levensbeschouwing mogelijk is. Het is een bewuste keuze om eerst de grote vraag of het gaat gebeuren onder deze condities en binnen deze tijdspanne te beantwoorden, en daarna de vraag welke levensbeschouwelijke organisaties daar zouden willen landen.
Op de vraag van EenUtrecht of dat ook over sociaal maatschappelijke organisaties gaat antwoordt de wethouder bevestigend.

De voorzitter informeert of er gemiste vragen zijn. Die zijn er niet. Er zijn geen toezeggingen gedaan. Om het als B-punt naar de raad te sturen moet de commissie een voorstel schrijven. De PvdA neemt hierin het voortouw. De voorzitter schorst de vergadering.

- *Schorsing* -

De voorzitter heropent de vergadering.

11 Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg

De voorzitter zegt dat op 19 september jl. de gemeenteraad de Programmatische Verkenning van een nieuw te ontwikkelen stadsdeel Rijnenburg heeft ontvangen als zijnde een eerste uitwerking van ideeën over hoe deze stadswijk straks zou kunnen worden vormgegeven. Bijna alle fracties hebben aangegeven hierover het debat te willen voeren in deze commissie. Op 24 oktober was de commissie in de gelegenheid om een technische toelichting te krijgen op de verkenning, en op 12 november heeft de commissie zelf een rib georganiseerd waarbij externen over deze verkenningen zijn gehoord. Op 18 november heeft een viertal fracties ter voorbereiding op dit debat schriftelijke vragen gesteld. De beantwoording van deze vragen is te vinden bij de bijlagen. Het debat is geagendeerd door de fracties van D66, EenUtrecht, CU, CDA, GroenLinks, Volt, VVD, PvdA, Horizon, UtrechtNu!, Stadsbelang Utrecht, Partij voor de Dieren en Student & Starter.

De voorzitter geeft het woord aan de fractie van D66.

De heer Koning (D66) zegt dat Utrecht snakt naar woningen en werkplekken. Er wordt op veel plekken gebouwd maar D66 kijkt verder de toekomst in, naar wanneer die plekken volgebouwd zullen zijn. D66 is een groot voorstander van het ontwikkelen van Rijnenburg. Dat is niet voor niets. D66 heeft goed gezien wat de ontwikkeling van Leidsche Rijn heeft opgeleverd voor de stad Utrecht als geheel. Het leverde een groei en bloei op voor de werkgelegenheid, voor de bedrijven en instellingen in Utrecht en de regio, voor winkeliers en middenstand. Die groei konden we niet voor mogelijk houden. D66 gunt de stad en de regio dat Rijnenburg deze functie gaat hebben voor de volgende generatie Utrechters. Daarom dringt D66 er al jaren op aan dat er een plan komt voor de laatste grote polder in onze gemeente. Dat vandaag de programmatische verkenning wordt besproken, die gemaakt is door de gemeente samen met grondeigenaren, buurgemeenten, woningcorporaties, provincie, waterschap en in nauwe afstemming met het rijk en met belanghebbenden, zoals inwoners en roeiclubs, is een grote stap. Dit is mogelijk door de afspraak die twee jaar geleden werd gemaakt in het coalitieakkoord. Sindsdien is er veel gebeurd. Er wordt geld gespaard voor de Merwedelijn die noodzakelijk is voor de ontwikkeling van Rijnenburg. De gemeenteraad heeft vastgesteld dat er in het noorden van de polder een energielandschap komt met functies die daarmee gecombineerd kunnen gaan worden zoals recreatie, sport en natuurontwikkeling.

De heer Te Hoonte (VVD) leest dat de Merwedelijn weer een jaar is uitgesteld voor extra onderzoek. Waar haalt D66 het vandaan dat er geld is vrijgemaakt?

De heer Koning (D66) antwoordt dat er door het rijk, de provincie en de stad stappen zijn ingezet en er geld voor wordt gespaard.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat er 1,2 à 2,7 miljard nodig is waarop gestudeerd wordt. Maar er is geen zicht op dekking van het tekort.

De heer Koning (D66) antwoordt dat daar aan wordt gewerkt. Laten we niet doen alsof er voor zo'n grote gebiedsontwikkeling in één klap het geld klaar staat. Het is altijd bekend geweest dat Rijnenburg een project is van jarenlange voorbereiding, en daar werkt het college heel hard aan.

De heer Te Hoonte (VVD) zou liever een periode eerder begonnen zijn. Zouden we niet moeten inzetten op iets dat realistisch en realiseerbaar is, en niet in een tunnelvisie blijven hangen?

De heer Koning (D66) antwoordt dat, als de VVD qua tunnelvisie doelt op de Merwedelijn, D66 denkt dat het buitengewoon verstandig is om dat te doen. Het ligt namelijk precies op de as waar veel beter gebruik kan worden gemaakt van het openbaar vervoer. Daar is die lijn wel voor nodig. Als je in Rijnenburg überhaupt wil beginnen moet er een goede verbinding naar de stad zijn. Hij vervolgt zijn betoog. Vandaag kijken we verder vooruit en zoomen we in op het plan dat wordt gemaakt. Het plan heeft logische contouren. Ten eerste is het midden en zuiden van de polder relatief hoog gelegen en dus het meest geschikt voor de bouw van de nieuwe stadswijk. Ten tweede is een sterke openbaar vervoerroute pure noodzaak. Om die te exploiteren is het nodig om een groot aantal woningen te bouwen. Dat betekent hoge dichtheden. Dat is goed want dat betekent dat meer woningzoekenden hier een plek kunnen vinden. Een heel divers gezelschap kan hier uiteindelijk gaan wonen: mensen met een kleine portemonnee, mensen met

middeninkomens en mensen met stevige inkomens. Het wordt een gemengde wijk vol voorzieningen. Tenslotte wordt er integraal gewerkt met natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen, bodem- en watersturend en met de modernste, minst milieubelastende technieken.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat het scenario met de allerhoogste dichtheden uitgaat van shuttlebusjes die alleen in Abu Dhabi rijden, en parkeren op afstand. Gaat dat niet iets te ver om een leefbare wijk te maken?

De heer Koning (D66) antwoordt dat nieuwigheden nodig zijn voor een nieuwe wijk. Deze wijk gaat pas over tien jaar gebouwd worden. Daarvoor moet juist gebruik worden gemaakt van inzichten over innovaties en de nieuwste technieken. Als de technieken schoner zijn en meer capaciteit kunnen bieden dan de oude technieken, dan moeten die juist worden omarmd.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat er veel aannames worden gedaan over die nieuwe technieken, maar er wordt nergens bewijs voor geleverd. Abu Dhabi is niet vergelijkbaar met Nederland, de omgeving is heel anders. In Rotterdam rijdt al 25 jaar een pendelbusje als pilot naar Capelsebrug, maar dat is niet bepaald een succes. Herkent D66 dat?

De heer Koning (D66) herkent dat niet zo. Voor de laatste kilometer moeten goede oplossingen worden geboden. Daarvoor moeten juist innovaties worden gebruikt. D66 ziet de zelfrijdende shuttles wel voor zich. Dat moet worden onderzocht, en dat is precies de ruimte die het college zoekt in de brief die voorligt. Zij willen dat samen met de grondeigenaren de komende tijd gaan uitzoeken.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat er een risico is dat wordt ingecalculeerd dat mensen met de shuttlebusjes gaan en waarop de wijk wordt ingericht, maar uiteindelijk moet worden geconcludeerd dat het niet werkt. Hij verwijst naar Leidsche Rijn waar de parkeernorm iets lager lag. Er was in het begin geen openbaar vervoer beschikbaar. Er moet een realiteitsgehalte in want dit werkt niet. Ziet D66 dat ook zo?

De heer Koning (D66) ziet dat er ook lessen te leren zijn uit Leidsche Rijn. Die les is bijvoorbeeld dat dit goed op orde moet zijn. Daarom dringt D66 zo aan op realisatie van de Merwedelijn.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vraagt naar de dichtheden in relatie tot de leefbaarheid. Realiseert D66 zich dat er een stadsdeel wordt gecreëerd met een dichtheid vergelijkbaar met de Merwedekanaalzone, maar dan met 25.000 woningen in plaats van 10.000 woningen? Realiseert D66 zich de enorme impact van wat dat betekent?

De heer Koning (D66) antwoordt dat dit allemaal onderdeel van onderzoek is. Het gaat om grote hoeveelheid woningen in grote dichtheden. Als je de woningopgave in onze regio serieus neemt kom je hier op uit. Het zijn geen dichtheden waar nog nooit mee is gewerkt. Hij daagt EenUtrecht uit om hier niet zo bang en terughoudend naar te kijken maar zich te realiseren dat dit een hele grote stadswijk wordt voor heel veel Utrechters. Laten we daar samen voor gaan.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat EenUtrecht niet bang is uitgevallen. Zij maken zich zorgen over de hoge dichtheid. Bij de Merwedekanaalzone worden 200 tot 300 woningen per hectare gebouwd. Dat is uniek in Nederland. Hier wordt iets vergelijkbaars gedaan, maar in een nog grotere omvang. Maakt D66 zich geen zorgen over de leefbaarheid?

De heer Koning (D66) ziet ook in het buitenland mooie, leefbare wijken met hoge dichtheden. Het is niet voor niets dat ambtenaren en grondeigenaren daar onlangs op inspiratiereis zijn geweest. D66 is er niet zo bang voor en denkt dat het Utrecht zal verrijken met een heel ander stadsdeel met een heel ander karakter.
Hij vervolgt zijn betoog door aan te geven dat er gebouwd zal worden voor een volgende generatie Utrechters. Dit besef moet worden meegenomen in hoe naar het plan wordt gekeken. Voor de volgende generatie is het doornormaal om de laatste kilometer met een zelfrijdend voertuig af te leggen, met een deelauto of in een ondergrondse tram. Laten we met die bril kijken naar de ontwikkeling van Rijnenburg. We weten niet hoe de toekomst er precies uit gaat zien, we laten ons inspireren door wensen van de jongste generaties en door technieken die nu nog in de kinderschoenen staan maar die over 10 tot 15 jaar prima toegepast kunnen worden in de

stedenbouw. Op dit moment ziet D66 een aantal thema's die uitlichting nodig hebben. Dat zijn thema's op abstract niveau. D66 ziet er geen heil in om nu al details vast te leggen, er ligt immers niet eens een raadsvoorstel voor. Ten eerste wil D66 weten of de planvorming versneld kan worden. Kan het raadsvoorstel niet al binnen een jaar naar ons toekomen, in plaats van in 2026? Zo goed als iedere partij in deze raad ziet bouwen in Rijnenburg immers zitten. Het maken van een masterplan kost inderdaad langer de tijd en heeft meer zekerheid over bijdragen van het rijk nodig. Maar D66 wil wel meer richtinggevend willen besluiten in deze raadsperiode. Dat kan middels een raadsuitspraak naar aanleiding van dit debat. D66 vraagt het college ook om een samenwerkingsstrategie en procesafspraken. In welke mate kan het college daaraan tegemoetkomen?

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt of D66 ook sneller wil bouwen, of alleen sneller een besluit nemen en het dan overlaten aan het college.

De heer Koning (D66) antwoordt dat er heldere afspraken over 2035 zijn gemaakt. Daar staat D66 achter. Hij heeft van niemand gehoord dat dat versneld moet worden omdat dat makkelijk kan. Dat kan namelijk niet makkelijk. Op dit moment is de financiering en het tracé voor de Merwedelijn nog niet eens rond. Het aanleggen van zo'n lijn heeft minimaal tien jaar nodig. Het is wensdenken dat er voor 2035 kan worden begonnen.

De heer Te Hoonte (VVD) vraagt waar de behoefte vandaan komt om enorm te versnellen. Hij deelt de uitspraak dat het dan vastligt voor de volgende verkiezingen, maar dat kan dan niet de nota van uitgangspunten zijn zoals is besloten in het planproces. Vraagt D66 dus om een uitspraak te doen over een product daarvoor?

De heer Koning (D66) antwoordt dat die conclusie klopt.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) hoort D66 zeggen dat zij het raadsvoorstel eerder zouden willen hebben. Bedoelt D66 dan dat de nota van uitgangspunten in 2025 naar de raad toekomt?

De heer Koning (D66) vraagt zich af of dat haalbaar is. Er moeten procesafspraken en samenwerkingsafspraken met grondeigenaren en met corporaties worden gemaakt over hoe het verder naar een masterplan wordt gebracht. Daarover kan al worden besloten voor een volgende collegeperiode.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) zegt dat de oplegger RSU redelijk vaag was. Deelt D66 dat het goed zou zijn om een aantal kernuitgangspunten als gemeenteraad vast te leggen, zo vroeg mogelijk in 2025?

De heer Koning (D66) antwoordt dat over een paar dingen al afspraken kunnen worden gemaakt, maar die staan al op hoofdlijnen al in het stuk. D66 wil best nadenken of dat in een motie moet worden vastgelegd. Het gaat dan om 25.000 woningen, 15.000 werkplekken, bodem- en watersturend et cetera. Zijn punt gaat over samenwerkings- en procesafspraken, dat heeft verdere uitwerking nodig.

De heer Dijkstra (EenUtrecht) vindt beide hard nodig. Het zou jammer zijn als dat met een motie gaat. Door de raad zijn nog niet echt kernpunten vastgelegd. Hij vraagt D66 of het goed zou zijn om die door het college beknopt vast te laten leggen en voor te leggen aan de raad.

De heer Koning (D66) stelt voor om de reflectie daarop van het college af te wachten.
Hij vervolgt zijn betoog. Het wordt een ontzettende puzzel om een goede grondstrategie te voeren in Rijnenburg. De grond is voornamelijk in bezit van private partijen. Het is nodig dat de gemeente een deel van de grond in handen krijgt, bijvoorbeeld omdat er maatschappelijke functies gehuisvest gaan worden. Dat is ook in het belang van private grondeigenaren, waaronder ontwikkelaars en corporaties. Het is in hun belang om die grondposities in handen te hebben die logisch zijn afgebakend en waar zij daadwerkelijk op kunnen gaan bouwen. Om de ideale verdeling van grond te bereiken zijn tal van constructies mogelijk. Al die instrumenten zitten in het gemeentelijk grondbeleid. D66 wil dat het college zich de komende tijd op die grondstrategie gaat richten. Er moet gewerkt worden vanuit een gelijkwaardige samenwerking met inhoud vanuit de idealen voor een toekomstige stadswijk voorop. Wat kan het college daarover aangeven?

De heer Stellinga (CDA) vraagt of D66 voorstelt om aan grondverwerving te doen.

De heer Koning (D66) heeft het over het eindresultaat. Dat is dat je grond in handen zult moeten hebben. Dat kan op verschillende manieren, bijvoorbeeld door grond aan te kopen, maar het kan ook op andere manieren. Hoe dan ook moet het eindresultaat zijn dat de gemeente grondposities in handen heeft en daarmee enerzijds een sturingsmechanisme en anderzijds grond bezit waarmee publieke posities kunnen worden gehuisvest.

De heer Stellinga (CDA) vraagt of D66 heeft nagedacht over hoe enorm veel geld het gaat kosten om in Rijnenburg actief of passief grondbeleid te voeren.

De heer Koning (D66) denkt dat er een eigenbelang is, zowel voor de gemeente als voor corporaties en private grondbezitters, om hier samen een optimum in te vinden. Het is voor een grondeigenaar niet logisch om een stuk polder in bezit te hebben waar alleen een roeibaan op wordt gerealiseerd. Zij willen kunnen bouwen op hun grond. Dat is het vertrekpunt.

De heer Stellinga (CDA) vraagt waar D66 het op baseert dat de grondeigenaren dat ook zo zien.

De heer Koning (D66) antwoordt dat hij dat baseert op gesprekken met hen.
Hij vervolgt zijn betoog. Ten derde: het roei- en recreatiewater moet er komen. Dat hoeft geen olympische roeibaan te zijn, maar wel een goede waterfaciliteit waar de Utrechtse roeiclubs mee uit de voeten kunnen. Graag een reactie van het college of zij ook de indruk hebben dat dit kan. Ten laatste: zonder rijks- en provinciale hulp zal er geen woning worden gebouwd. Die middelen zijn niet alleen nodig om de weg en openbaar vervoersverbindingen te bekostigen maar ook om woningbouw betaalbaar te houden. Wat kan de raad doen om het college te helpen om deze middelen zo snel mogelijk aan boord te krijgen? Immers Rijnenburg en Groot Merwede samen zijn de grootste woningbouwlocatie van Nederland.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat het inderdaad belangrijk is om de provincie en het rijk aan boord te hebben. We zijn echter niet de enige vragende partij in Nederland. Ook al worden in de regio 150.000 woningen gebouwd, dan staat dat gelijk aan anderhalf jaar van de totale woningbehoefte van Nederland. De rest van de woningen voor de komende veertig jaar worden in andere gemeenten gebouwd. Is het realistisch om het hele budget van het rijk te vragen?

De heer Koning (D66) is van mening dat er een waanzinnige propositie als stad en als regio ligt. Het is in het belang van het rijk en de provincie dat hier gebouwd gaat worden, met betaalbare woningen waar behoefte aan is en dat goed met het openbaar vervoer wordt ontsloten. De A12 en de andere snelwegen kunnen het niet aan.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat het wel betaalbaar moet blijven in verhouding met de rest van Nederland. Ten opzichte van andere locaties moet wel een realistische vraag worden neergelegd.

De heer Koning (D66) antwoordt dat de Merwerdelijn een belangrijke as naar Rijnenburg is, waarmee ook andere woningbouwopgaven in de stad worden ondersteund. Dat gaat om deelgebied 5, deelgebied 6 en de Jaarbeursontwikkelingen. Een grote rijksbijdrage is daarvoor geoorloofd.

De heer Te Hoonte (VVD) zegt dat de Merwedelijn twee stops zal krijgen, en niet bij de Jaarbeurs zal stoppen. Dit kan bovendien ook worden bereikt door een realistische lijn op maaiveldniveau. Zou daar niet meer op moeten worden ingezet, zodat zeker is dat er over tien jaar een tramlijn ligt?

De heer Koning (D66) heeft kennis genomen van het mooie document dat de VVD vanmorgen heeft gepresenteerd. Zij zien echter dat de Merwedelijn by far de meest logische en noodzakelijke lijn is Rijnenburg in. D66 wil daaraan verder werken.

De voorzitter schorst de vergadering tot 20.00 uur.

Verslag openbare avondvergadering commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed

Datum	21 november 2024
Locatie	Raadszaal, stadhuis
Verslag door	mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)
Vaststelling verslag	

Aanwezigen

De voorzitter, mw. M. Al-Saqaff, de wethouder, dhr. E. Eerenberg**,** de leden, mw. L. Bode (VOLT), dhr. F. Dekkers (GL), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht) , dhr. R. v.d. Graaf (CU), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. M. de Koning (D66), dhr. V. Paalman (Horizon), mw. A. Sasbrink (PvdD) dhr. R. Snijder (Student&Starter), mw. F. Steinmetz (Bij1), dhr. H. Stellinga (CDA), dhr. R. v.d. Zweth (PvdA)

Afwezigen

Verslag vergadering commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed

.....51

Verslag openbare avondvergadering commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed 51

Aanwezigen.....51

11. Evaluatiedebat Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg 53

LIJST VAN TOEZEGGINGEN.....64

Wethouder Eerenberg .....**Error! Bookmark not defined.**

11. Evaluatiedebat Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg

De **voorzitter** heropent de vergadering.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) heeft over de uitbreiding van Utrecht met een nieuw stadsdeel Rijnenburg drie vragen namelijk 1. Hoe houden wij Rijnenburg betaalbaar, 2. Hoe voorkomen we dat we extra woningbouw in het noordelijke deel van Rijnenburg uitsluiten en 3. Wat voor stadsdeel willen wij en hoe leggen we dat als raad goed vast. Bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone is de grondprijs opgedreven en is er bij het doorverkopen van de grond door de grondeigenaren veel geld verdiend. Dit risico is er ook bij Rijnenburg en spreker vraagt hoe het college ervoor kan zorgen dat dit niet opnieuw gebeurt en of de gemeente nu al dwingende bepalingen heeft vastgelegd die maken dat het voor grondeigenaren niet aantrekkelijk is om de grond tegen een hogere prijs door te verkopen. Met betrekking tot het noordelijke deel van Rijnenburg verwijst hij naar de RSU-oplegger waarmee de raad heeft besloten om zich te richten op woningbouw in het midden- en zuidelijke deel van Klein Rijnenburg, Hij vraagt waarom het noordelijke deel niet als optie voor woningbouw wordt gereserveerd en of het college bereid is om plan B, het noordelijke deel, als optie mee te nemen, en voor te leggen aan de raad. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of EenUtrecht dat echt nog als optie ziet, zegt hij dat zijn fractie de verdieping graag in de plannen wil vastleggen. Zijn fractie denkt dat er veel woningen bijgebouwd moeten worden en hoopt dat te kunnen doen in Rijnenburg, maar dan is er nog wel een nieuwe plek nodig. In de toekomst kijken is lastig en daarom moet dit niet beperkt worden. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of EenUtrecht beseft dat in de verkenning het noordelijke deel nadrukkelijk voor waterberging is gereserveerd en dat de grond daar niet geschikt is voor woningbouw zegt spreker dat zijn fractie van mening is dat bouwen daar niet onmogelijk is, maar dat er waarschijnlijk wel hogere kosten zullen zijn, maar dat is voor zijn fractie geen reden om het noordelijke deel weg te strepen. Met betrekking tot vraag 3, wat voor stadsdeel men daar wil en hoe de raad dat goed kan vastleggen, zegt hij dat de fundamentele uitgangspunten voor Rijnenburg nog niet zijn vastgelegd en hij zou graag zien dat er harde scenario's komen. Hij neemt als voorbeeld de Merwedekanaalzone waar de hoge dichtheden en de auto op afstand werden vastgelegd, maar dat is voor Rijnenburg nog niet gebeurd. Op een vraag van de heer **Van der Zweth** (PvdA) of in de RSU al grote keuzes zijn vastgelegd, verwijst hij naar de oplegger waarin weliswaar staat dat het gebied autoluw zal zijn, maar dat nu pas duidelijk wordt wat het betekent om 20-25.000 woningen in een gebied van een aantal hectare te bouwen. Dat is het enige dat op dit moment vastligt en hij nodigt de PvdA uit om de oplegger goed te lezen. Op een vraag van de heer **Van der Zweth** (PvdA) of spreker niet ziet dat die grote keuzes wel gemaakt zijn voor het opwekken van energie, het groenblauwe netwerk etc. zegt spreker dat er weliswaar wat fietsroutes genoemd worden, maar dat dat geen fundamentele keuze is. Hij blijft eraan vasthouden dat de fundamentele keuzes ontbreken. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of spreker ook ziet dat men nu nog in een voorfase zit, zegt hij dat de raad de fundamentele uitgangspunten nog moet vastleggen en een uitspraak moet doen. De wethouder heeft gezegd dat de volgende fase op zijn vroegst in Q4 van 2025 komt. Dat duurt echter nog een jaar en dat is te laat, want het risico is dat je niet-doelgerichte kosten krijgt en in de samenwerking uitspraken doet die de raad later dan wellicht weer moet bijsturen. Spreker stelt zijn collega's voor om in Q1 2025 de fundamentele uitgangspunten vast te leggen en vraagt de wethouder of hij daarvoor een voorstel wil doen. Zijn fractie ziet zes uitgangspunten namelijk 1. Maak van dit stadsdeel een zelfvoorzienende stad van dorpen met een stedelijk centrum en buurten eromheen met ieder een eigen identiteit en een woonprogramma, 2. Maak van Rijnenburg echt een landschapsstad, dus niet te dicht bebouwd, maar wel met een centrum. 3. Zorg dat de nieuwe wijk autoluwer wordt dan Leidsche Rijn, maar niet auto-onvriendelijker met een halve auto per woning. 4. Realiseer er net zoveel vierkante meter groen als vierkante meter woonoppervlak. 5. Ditzelfde geldt voor de broedvoorzieningen en de sociaal-culturele voorzieningen en laat bewoners dat zelf invullen. 6. Maak ruimte voor nachtcultuur in een afgelegen gebied bijvoorbeeld in de oksel van A12/A2. Hij nodigt het college uit om met een voorstel te komen in Q1 van 2025 en zijn fractie zal de zes punten zelf ook nog uitwerken. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) waarom D66 zo

gedetailleerd en stellig is, zegt spreker dat hij weliswaar getallen noemt, maar dat die niet dwingend zijn, maar wel richting geven en hij vraagt wat voor stad de heer **Koning** (D66) zelf wil.

De heer **Koning** (D66) vraagt zich af of hiermee nog niet even gewacht moet worden, want de voorstellen van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) lijken weliswaar heel absoluut, maar zijn toch ook erg abstract.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) wil graag een aantal uitgangspunten aan de voorkant vastleggen en hij vindt het jammer dat de raad dat nu helemaal niet doet. Hij vindt het belangrijk dat er vooruitgedacht wordt bij zo'n stadsdeel. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) waarom spreker zo gedetailleerd is, zegt hij een aantal dingen die ontbreken en die hij cruciaal vindt te hebben genoemd. Hij probeert een en ander concreet te maken, zodat duidelijk wordt waar keuzes gemaakt moeten worden. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) wat zijn reflectie is op de analyse van de noodzaak op bereikbaarheid per OV en problemen met de autonetwerken zegt spreker dat autobereikbaarheid daar heel moeilijk is en dat OV daar heel belangrijk is. Hij is blij met het initiatief van de VVD dat veel goedkoper is dan het andere plan. Op die manier kunnen er wellicht wel veel woningen worden gebouwd en kan voorkomen worden dat mensen in de auto rijden. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of spreker begrijpt dat de keuzes waarover hij wil praten voor zijn fractie heel moeilijk zijn, zegt spreker dat ook wel te zien, maar het vreemd te vinden dat het zo gebeurt en hij roept de raadsleden op goed naar zijn inbreng te kijken. De heer **Te Hoonte** (VVD) steunt spreker en is van mening dat zaken beter uitgewerkt moeten worden. De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vindt dat nu het moment daar is om een aantal belangrijke uitgangspunten goed vast te leggen.

De heer **De Graaf** (CU) zegt dat Utrecht aan de vooravond van iets groots staat namelijk een grote wijk erbij en raad en gemeente moeten dat goed doen. Hier ligt een kans om een inclusieve wijk te bouwen en zijn fractie heeft vijf belangrijke punten. 1) Goede bereikbaarheid per OV. Hij zou graag zien dat toegankelijkheid en betaalbaarheid van het OV bevorderd worden en omliggende wijken zouden daarvan moeten kunnen profiteren. Hij vraagt of het college dit uitgangspunt deelt en of de wethouder bereid is om de alternatieven ook voor de omliggende wijken te bekijken. 2) Toegankelijkheid voor iedereen. Openbare ruimte, gebouwen en voorzieningen moeten volledig toegankelijk zijn en er moet van begin af aan gezorgd worden voor de kwetsbaren. 3) Er moeten voldoende maatschappelijke voorzieningen komen, bijvoorbeeld een asielzoekerscentrum en er moet een inclusieve wijk worden gebouwd. Hij vraagt de wethouder of deze bereid is om in de uitwerking een uitsplitsing te maken van voorzieningen die daar nodig zijn, maar ook in omliggende wijken. 4) Biedt ruimte aan geloofsgemeenschappen die bijdragen aan sociale cohesie. Hij verzoekt om dat nog in de planning in te brengen. 5) Duurzaamheid staat centraal. De wijken moeten groeien en klimaatbestendig zijn. Het inpassen van windenergie in het noordelijke deel van Rijnenburg is belangrijk. Zijn fractie wil graag de verantwoordelijkheid voor de schepping doorgeven. Daarnaast is de groei van de stad ook een bijdrage aan de bestaande stad en hij vraagt de wethouder om dat mee te nemen als uitgangspunt bij de uitwerking.

De heer **Stellinga** (CDA) zegt dat zijn fractie het coalitieakkoord 2040 niet onderschrijft, maar wel het betoog van EenUtrecht. Zijn fractie stemt niet in met de bouw van vier windturbines, maar vindt het beter om woningbouw in het noordelijke deel te doen. Hij vindt de start van de bouw in 2035 te laat. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of het CDA ook vindt dat dit zorgvuldig moet gebeuren en dat het daarom niet eerder dan in 2035 kan, antwoordt spreker ontkennend en hij denkt dat er oplossingen moeten komen voor de uitdagingen die er liggen. Hij wil niet wachten tot 2035, maar vindt voorzichtigheid wel belangrijk. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of hij weet dat uit onderzoek is gebleken dat het niet sneller kan, zegt spreker te willen denken in mogelijkheden en niet in beperkingen als je de woningbouwcrisis wilt aanpakken. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of het CDA het ermee eens is dat hier een heel goede oplossing nodig is voor het OV, antwoordt spreker bevestigend, maar die discussie is al lang geleden gevoerd en zijn fractie is er nooit van overtuigd geraakt dat bouwen voor 2035 niet mogelijk is. Hij denkt dat er tijdelijke oplossingen gegenereerd kunnen worden. Zijn fractie staat er nog steeds achter en gaat daar straks de verkiezingen mee in. De sociale eisen worden nog steeds gehandhaafd, maar hij vraagt aandacht voor te grote verdichting. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of hij het ook vreemd vindt dat de coalitie alvast de segmenten wil vastleggen, zegt hij het daarmee eens te zijn, maar hij denkt ook dat ambities alvast moeten worden uitgesproken. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of hij ook verwacht dat er in 2035 een andere coalitie en andere

bandbreedtes zijn, antwoordt hij bevestigend en hij zou graag zien dat er een stad op menselijke maat wordt gemaakt. Hij wenst betrokkenen veel wijsheid toe bij de uitwerking. Hij vraagt hoe het zit met de voorzieningen en of het Antonius ziekenhuis op deze groei is voorbereid en dat geldt ook voor politie en brandweer. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) welk voorbeeld hij heeft, noemt hij Leidsche Rijn als goed voorbeeld, maar deze nieuwe wijk wordt anders ingericht namelijk zonder automobiliteit. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) wat het CDA aan de wijk wil toevoegen, zegt hij dat zijn fractie een stad op mensenmaat wil bouwen met minder personen per vierkante meter en voldoende voorzieningen voor bewoners. Zijn fractie wil dit zowel in Rijnenburg als in de bestaande stad. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) waar hij die ruimte in de grote stad denkt te vinden, zegt hij dat het ideaal van zijn fractie en de bestaande stad niet 100% overeenstemmen, maar dat hij het gemiddelde zoekt.

De heer **Dekkers** (GL) zegt dat zijn fractie altijd kritisch is geweest op bouwen in Klein Rijnenburg. In het coalitieakkoord staat een reeks uitgangspunten en daar is hij loyaal aan, zoals gezond stedelijk leven en zeven uitgangspunten voor het groenblauwe raamwerk en mobiliteit. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of hij loyaal tot het eind van de collegeperiode is of tot aan het eind van de plannen zegt spreker dat het coalitieakkoord klopt en dat de besluitvorming voor de toekomst wordt gemaakt. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) wat er gebeurt als GroenLinks fuseert met PvdA zegt spreker dat hij vraagt naar de samenwerking voor de gemeenteraadsverkiezingen, maar dat hij daar nog niets over kan zeggen. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of spreker voor de bouw in Rijnenburg is of voor het coalitieakkoord zegt hij dat de Nota uitgangspunten er eind 2025 zal liggen en dat zijn fractie dan besluiten zal nemen, maar dat hij wel voor continuïteit in het bestuur is. Mobiliteit is een zeer bepalend thema voor de ontwikkelingen. Een conventionele woonwijk is daar niet mogelijk in verband met het autonetwerk en daarom moet er OV in alle richtingen komen. Het interne mobiliteitsconcept mag experimenteel zijn en er kan nagedacht worden over innovatie. Hij denkt verder ook aan zelfrijdende shuttles. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of GroenLinks streeft naar zelfrijdende shuttles antwoordt hij bevestigend, omdat, als je autovrij wilt bouwen, je ook oplossingen moet hebben voor de mobiliteit en dat kleinschalige collectieve mobiliteit nodig is. Hiermee moet geëxperimenteerd worden. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of GroenLinks het met hem eens is dat starten met goed OV heel belangrijk is en dat er gekozen moet worden voor snelle realisatie en grote stappen in mobiliteit antwoordt hij ontkennend en hij denkt dat de beste oplossingen ingrijpend zijn, maar niet snel gerealiseerd kunnen worden. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of er niet eerst een goede afweging moet worden gemaakt als het gaat om een initiatief van de VVD voor een praktische, realistische, snelle en betaalbare mobiliteitsvariant, zegt spreker de VVD te complimenteren met het alternatief dat ze hebben neergelegd en hij vindt dat daar goed naar gekeken moet worden. Hij denkt dat de financiën niet realistisch zijn ingeschat en zegt dat de verbinding voor de A12-zone er niet in staat. Hij denkt een oplossing op niveau 0 onwerkbaar is, dat Rijnenburg een soort Merwedekanaalzone XL gaat worden met de eerdergenoemde uitgangspunten en dat er een mix van wonen en werken en gezinnen kan komen. Een combinatie is weliswaar nodig, maar hij vraagt zich af of dit wel haalbaar is in dit beperkte gebied. Hij wil starten met onderzoeksvragen over hoe men aan de gemeenschap en gemeenschapszin kan bouwen en vindt dat die vraag leidend moet zijn. De lokale mobiliteit moet robuust en houdbaar zijn en hij vraagt het college om bij de Nota van uitgangspunten een tijdslijn te maken waarin staat hoe lang er naar oplossingen wordt gezocht. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) wat spreker met de Merwedekanaalzone XL bedoelt, zegt hij de beperkte ruimte in het gebied te bedoelen en daardoor ontkom je er niet aan om hier een Merwedekanaalzone XL te maken. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of het niet erg eenzijdig wordt voor de stad zegt spreker dat er een mix in moet zitten van grotere en kleinere woningen en dat dat een belangrijk uitgangspunt voor het woonprogramma is. Hij wil ook aandacht voor de omliggende gemeenten zoals Nieuwegein en IJsselstein en het A12 gebied en zou graag zien dat er onderzoek wordt gedaan naar veiligheid, snelle verbindingen en wisselwerking. Rijnenburg mag geen slaapstad worden en er moet een goede mix komen van werken, wonen en voorzieningen, maar daarbij moet ook naar de omliggende wijken worden gekeken. Op het gebied van energie staat in het stuk veel over de bronnen van duurzame energie, maar weinig over hoe wonen en werken duurzaam kan worden aangepakt en hoe dat georganiseerd moet worden. Hij vraagt het college wanneer met het denken daarover wordt gestart en hoe dat vormgegeven wordt. Het versterken van het groen in het noorden en langs de Hollandse IJssel is belangrijk. Hij roept het college op te onderzoeken of er snel kan worden

gestart met het versterken van het groen en blauw en vraagt of het college bij de Nota van uitgangspunten daarvoor al voorstellen aan de raad kan doen. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) wat GroenLinks vindt van de roeibaan in het noorden zegt hij dat in de verkenning staat dat een rechte wedstrijdbaan daar niet past, maar dat de roeiers met een alternatief zijn gekomen. Er moet goed onderzocht worden of dat realiseerbaar is en er moet niet alleen naar het rondje worden gekeken, maar ook naar de combinatie van andere dingen. Bij de Nota van uitgangspunten moet daarover ook een conclusie worden getrokken. Hij waarschuwt ervoor dat er niet te lang gehoopt moet worden op een wedstrijdbaan als dat niet mogelijk is. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) wat GroenLinks vindt van de nachtcultuur zegt spreker dat die hier ook moet komen. Zijn fractie is benieuwd naar de voorstellen voor wonen en werken in dit gebied.

Mevrouw **Bode** (VOLT) zegt dat Rijnenburg een wijk van de toekomst is en dat de focus op duurzame woningen ligt. Zij denkt dat stedenbouw en natuur daar hand in hand kunnen gaan en dat er ook kans is voor inclusie. Iedereen moet welkom zijn in Rijnenburg en toegankelijkheid moet de standaard zijn. Er moet hoogwaardig OV komen, betaalbare woningen en toegankelijke voorzieningen. De programmatische verkenning stemt haar fractie hoopvol en zij hoopt van Rijnenburg iets te kunnen maken ter inspiratie van andere mensen uit Europa. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of zij net als hij bang is dat er een extreem verdichte stad komt die bepaalde doelgroepen aantrekt zegt zij dat er een grote diversiteit in de verdichting is. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of VOLT ziet dat het om heel grote verdichting gaat, zegt zij dat anders te zien, omdat zij naar het hele gebied kijkt.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) is van mening dat er een hele compacte wijk die vergelijkbaar is met de Merwedekanaalzone XL ontstaat.

De heer **Te Hoonte** (VVD) is er trots op dat er een programmatische verkenning voor Rijnenburg ligt en dat zijn fractie het plan voor de Rijnenburg lijn heeft gepresenteerd dat een realistisch alternatief is voor de Merwedelijn. Ook is hij blij dat iedereen weer aan boord is en dat er stappen gezet worden om hier te bouwen. Zijn fractie heeft de mobiliteitsstudie uitgebreid bekeken en denkt dat het doorslaan naar een utopie van een autovrije wijk niet de bedoeling kan zijn. Hij snapt dat er in delen van Rijnenburg parkeergarages komen, maar er moeten ook buurten zijn waar mensen met de auto bij hun huis kunnen komen. Hij ontvangt van de wethouder graag een bevestiging dat de utopie niet doorgaat. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of de VVD erkent dat er problemen zijn op de autowegen rondom het gebied en of de VVD bereid is om te kijken naar vervoerssystemen die passen bij deze wijk, zodat de autowegen niet overbelast worden, zegt spreker zelf de tekening te hebben aangepast en hij wijst op Nieuwegein Zuid en knooppunt Everdingen waar nog wel ruimte is. Hij vindt een tunnel van Bunnik naar De Meern, die in het plan staat, overdreven en wil zoeken naar een parallelle structuur. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) wat spreker vindt van vernieuwende systemen voor publieke mobiliteit zegt hij dat hij niet begrijpt dat iedereen de auto buiten de wijk moet zetten en dan slechts tien keer per jaar een busje bij de woning mag laten komen. Hij denkt dat het niet mogelijk is om een wijk anders te organiseren dan de rest van de maatschappij en roept op om hier realistisch mee om te gaan. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of dit een realistische optie is, antwoordt spreker ontkennend, maar zegt dat de raad het college controleert en dat in het plan staat dat mensen tien keer per jaar bij hun huis een busje kunnen laten komen. Hij twijfelt aan het inzetten van shuttles en zegt dat zijn fractie wil meedenken, maar dat er wel grenzen aan de realiteit zijn. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of de VVD alles uit de kast wil halen om het woningvraagstuk op te lossen zegt spreker dat zijn fractie een plan voor de tramlijn heeft gepresenteerd, omdat de VVD heel goed OV wil, maar hij wijst erop dat er rondom de wijk twee autowegen liggen met opritten. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of VVD ook mee kan denken met investeringen voor het OV zegt spreker dat er ook gewoon auto's rijden en dat er ruimte moet zijn voor mensen die hun auto willen gebruiken. Er moet bekeken worden hoe een en ander werkt en er moet een stap worden gezet, maar het een sluit het ander niet uit. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of spreker beseft dat de kosten van experimentele woningen veel lager zijn dan van gewone woningen zegt spreker dat de scenario's nog moeten worden uitgeplozen. Hij wijst op de fietsroute van Noord Papendorp naar recreatieterrein Strijkviertel die al aangelegd wordt, maar die niet in het rapport staat. Op een vraag van de heer **De Graaf** (CU) hoe het zit met de snelwegen zegt spreker dat wellicht moet worden afgewogen wat er nu gebeurt. Hij roept de wethouder op om te komen met een voorstel voor extra investeringen in het OV in Leidsche Rijn, maar vindt ook dat er

geïnvesteerd moet worden om de wijk per auto bereikbaar te maken. Op een vraag van de heer **De Graaf** (CU) of het uitgangspunt goed OV moet zijn en niet bereikbaarheid per auto zegt spreker dat hij het OV wil aanleggen, dat dat goed en snel moet zijn en dat er een alternatief moet zijn voor de Merwedelijn. Hij pleit ervoor om Rijnenburg te ontsluiten. In het plan van de VVD zitten twee tramlijnen en er worden twee autowegen gepasseerd. Hij roept op om te investeren in de Sunij-lijn.

De heer **Dekkers** (GL) complementeert de VVD met het plan, maar vreest dat dit stuk zal lopen op het nulniveau en vraagt of spreker dat probleem ziet.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat de Summalijn gecombineerd moet worden met de Merwedelijn. De Sunij-lijn passeert zowel de A12 als de A2 en de route is veel minder lang. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) hoe het zit met de aansluiting van de A12 zone waar 10.000 woningen gerealiseerd moeten worden, zegt spreker dat de A12 zone via Papendorp wordt ontsloten. Hij wil de Sunij-lijn, die in de gemeente Nieuwegein ligt, verbeteren en hij denkt dat de Merwedelijn wellicht wel uitvoerbaar is. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of het gebied langs de ov-lijn ook bereikbaar kan worden, zegt spreker dat één en ander tegenstrijdig is, omdat de Merwedelijn zo spoedig mogelijk naar Utrecht CS moet gaan. Zijn plan is een oplossing voor de verbetering van de verbinding met Nieuwegein. Hij zou graag zien dat de optie om de Merwedelijn te laten aansluiten op de Papendorplijn nog wordt onderzocht. Hij zegt dat de wijk geen slaapstad moet worden en dat er gewerkt moet worden aan de verbinding met Oude Rijn en Papendorp en dat dit niet via CS hoeft te gaan. Met betrekking tot de stedenbouw zegt hij dat er nu ook plannen zijn om een deel van de A12 te overkappen, maar wijst op het gevaar van tunnels en zegt dat je er ook in de file moet kunnen staan. Hij roept op ervoor te waken dat de wijk wordt zoals de Bijlmer met veel gestapelde bouw. De VVD roept op om meer te kijken naar de succesvolle elementen in Leidsche Rijn en zegt dat mensen die daar wonen erg blij zijn. Daarom wil hij zoeken naar de positieve kant. Zijn fractie mist nog de bouweffecten in de plannen van Rijnenburg. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of hetgeen in de voorstellen staat over het groene raamwerk niet erg op het voorbeeld van de VVD lijkt, zegt spreker dat het groenblauwe netwerk erin zit, maar wat er in het masterplan staat voor Leidsche Rijn heeft meer body. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of het hier om het grootste stadspark van Utrecht gaat, zegt spreker dat het goed zou zijn om op zoek te gaan naar hoe dat in de volgende fase moet en hij verzoekt de wethouder om reflectie. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) hoe de VVD een en ander langs de Merwedekanaalzone wil laten lopen, zegt spreker dat hij teleurgesteld was dat er alleen tramhaltes bij het Europaplein en bij het Anne-Frank-plein zouden komen. In het voorstel van de VVD staan op die plek ook haltes, maar hij vindt dat tussen die twee haltes er hoogwaardig vervoer per bus moet komen. Met betrekking tot de roeibaan is afgesproken dat er roeiwater moet zijn en zijn fractie wil daaraan vasthouden. Hij wijst erop dat Rijnenburg een onderdeel is van Vleuten en De Meern en stelt voor daar bestuurlijk een apart gebied van te maken, zodat je dat in de toekomst ook goed kunt monitoren.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt het plan voor Rijnenburg mooi, zeker ook met het opwekken van energie in het noorden en de betaalbare woningen, de goede OV-lijnen en het feit dat het geen villawijk met auto's wordt. Zijn fractie vindt dat de betaalbaarheid nu moet worden vastgelegd en noemt als aandachtspunt de mobiliteit. Hij vindt dat er een fijnmazig OV in de wijk moet zijn en dat auto's aan de rand geparkeerd moeten kunnen worden. Ook de grote OV-verbindingen zijn heel belangrijk, en als deze ondergronds worden aangelegd, dan kost dat 8 miljard euro. Hij roept daarom op om de ontwikkeling van de wijk niet geheel van die ambitie te laten afhangen, maar ervoor te zorgen dat er goede OV-verbindingen zijn. Een kabelbaan in het gebied ziet hij niet zitten, maar goed OV en een tram die op tijd rijdt vindt hij al hip genoeg. Hij vindt het belangrijk dat de raad goede raadsbesluiten neemt en dat men in deze raadsperiode een stap verder in het proces komt en verzoekt de wethouder daartoe een voorstel te doen. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of spreker wijst op de Nota van uitgangspunten in Q4 2025 zegt spreker dat zijn fractie graag eind 2025 besluiten wil nemen. Met betrekking tot het roeiwater roept hij de wethouder op toe te zeggen dat de besluiten die genomen worden voor het noordelijke deel het niet onmogelijk zullen maken dat er roeiwater komt en hij verzoekt om een toezegging van de wethouder.

De heer **Paalman** (Horizon) zegt dat zijn fractie grotendeels de visie van het college voor Rijnenburg deelt. Spreker is zelf opgegroeid in Ecolonia waar de auto meer uitzondering dan regel

was. In Rijnenburg gaat het nog een stap verder en hij verzoekt de wethouder om reflectie. Met betrekking tot het landschap adviseert hij om de hoogte in te gaan en hij vraagt wat de wethouder daarvan vindt. Hij heeft zijn hoop gevestigd op een roeibaan bij Rijnenburg en vraagt de wethouder wanneer de voorwaarden daarvoor duidelijk worden. Met betrekking tot het OV zegt hij dat dit minimaal om de 5 minuten moet rijden en hij verzoekt de wethouder om Utrechtse ondernemers in een vroeg stadium uit te nodigen om mee te denken. Hij wil ook graag een visie waarbij er 24/7 bedrijven open zijn. Hij vindt Leidsche Rijn een fijne wijk, maar vindt het jammer dat het daar ‘s avonds erg stil is, terwijl het overdag wel bruisend is. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of spreker met initiatieven kan komen, omdat de rust ‘s avonds veroorzaakt wordt door een bepaling van de raad, zegt spreker daarom voorstellen te willen opnemen voor Rijnenburg. Op een vraag van de heer **Van der Graaf** (CU) of er zowel plekken met reuring als plekken waar het stil is kunnen komen, antwoordt spreker bevestigend en hij wil de reuring graag spreiden. Hij zou graag zien dat de supermarkten in de wijk een groot deel van de nacht open zijn. Zijn fractie loopt over van ideeën en enthousiasme en hij zegt dat Rijnenburg het antwoord van Utrecht is op de klimaatcrisis en de schreeuw om te kunnen wonen. Rijnenburg wordt wellicht de beste stadswijk van Nederland.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) zegt dat haar fractie tegen bouwen in Rijnenburg is, omdat het leefgebied van de dieren daarmee bedreigd wordt. Het gaat al slecht met de diersoorten die daar leven. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of zij een alternatief heeft, zegt zij dat het de bedoeling is dat de woningnood in heel Utrecht door de bouw van Rijnenburg wordt opgelost. Zij ziet wel ruimte in kleinschalige plekken voor woningbouw, maar wellicht moet er ook landelijk gekeken worden naar gebieden. Zij is van mening dat dit allemaal niet in Utrecht past. Haar fractie kan zich niet vinden in het bouwen van woningen in leefgebieden van dieren zonder met hen rekening te houden en zij roept daarom op om rekening te houden met de dieren.

De heer **Koning** (D66) ziet wel kansen in wat mevrouw Sasbrink aangeeft en wil proberen om haar te overtuigen dat dit bij uitstek een plek is om beperkt gebruik te maken van de totale beschikbare ruimte, waardoor er nog veel ruimte overblijft voor natuur en water.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vindt het beter om de natuur te behouden en te versterken en zegt dat men nu nog terug kan. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of de PvdD begrijpt dat er een groot tekort aan woningen is zegt spreekster dat bouwen in leefgebieden van dieren wel kan en zij wijst op voorbeelden van plekken waar dat goed geregeld is. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of dit betekent dat onder de juiste voorwaarden de PvdD wel instemt, zegt zij dat de bouw wel klimaatbestendig en circulair moet zijn, maar haar fractie wil de bestaande natuur behouden en versterken. Als tip geeft zij mee om ervoor te zorgen dat weidevogels en modderkruipers hun plek behouden of dat men hen begeleidt naar een plek waar zij gezond kunnen leven en dat geldt ook voor de wilgen. Zij verzoekt de wethouder om versterking van de biodiversiteit als basis in de Nota van uitgangspunten op te nemen. Haar fractie heeft voorkeur voor het percentage van 40/40/20 als het gaat om sociale en midden huurwoningen en vindt dat er ook veel ruimte moet zijn om echt natuur te maken. Ze vraagt wat de wethouder daarvan vindt en of ontwikkelplannen alleen doorgaan als een en ander op dit gebied geregeld is.

De heer **Snijder** (Student&Starter) zegt dat de ministad moet bruisen, inclusief en sociaal moet zijn en dat studenten en starters er een plek moeten kunnen vinden. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) of hij ook vindt dat tweeverdieners daar moeten kunnen wonen, zegt spreker dat het een wijk moet worden voor iedereen. Zijn fractie ondersteunt de innovatieve plannen volledig en bedankt het college voor de snelle beantwoording van de schriftelijke vragen. Hij geeft een vooruitblik naar 2074 in Rijnenburg dat dan groen en klimaatbestendig is, een bruisend centrum heeft, maar ook rustige plekken kent. Hij vraagt hoe de wethouder ervoor kan zorgen dat Rijnenburg ook ‘s nachts een bruisende stad wordt en verzoekt hem de raad vroegtijdig te informeren en tevens aan te geven hoe er goed onderzoek kan worden gedaan. Met betrekking tot het roeiwater wil hij graag mogelijkheden voor een roeibaan, waterberging en energieopwekking en vraagt hoe het college daar tegenaan kijkt. Hij pleit voor een integraal plan voor de noordkant van Rijnenburg en zou daarom graag windmolens willen hebben en een roeibaan en hij vraagt of de wethouder dit kan uitwerken. Hij vindt dat Rijnenburg meer moet worden dan een bouwkeet en roept op om op zoek te gaan naar voorbeelden buiten de landgrenzen. Hij verzoekt de commissieleden om hulp.

Mevrouw **Steinmetz** (Bij1) is blij met de focus op het OV en vraagt de wethouder hoe er nagedacht wordt over de betaalbaarheid van het OV.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Wethouder **Eerenberg** wil de 71 vragen in blokjes beantwoorden. Hij is blij met de opmerking van de heer Van der Zweth dat het hier om een mijlpaal gaat. Hij hoopt dat er over een aantal jaren van Rijnenburg hetzelfde wordt gezegd als nu van Leidsche Rijn. Er komen in dit gebied veel woningen in een relatief beperkt gebied en er moet groenontwikkeling van hoge kwaliteit komen. De eerste contouren zijn gemaakt op basis van een aantal studies, maar er moet nog heel veel onderzoek worden gedaan. Met betrekking tot het proces zegt hij de Nota van uitgangspunten niet te kunnen versnellen. Hij wijst erop dat er een Mirt-onderzoek loopt naar de ontsluiting van dit gebied en de verwachting is dat in het vierde kwartaal van 2025 de uitslagen daarvan binnen zullen zijn. De leidende principes voor de ontwikkeling kunnen worden vastgezet en in Q4 van 2025 kan er een pakket komen waarbij ook samenwerkingsafspraken met partijen in het gebied worden meegenomen. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of de wethouder al een eerste beeld kan geven van het concept antwoordt hij ontkennend. Er zijn al eerder besluiten over dit gebied genomen en hij denkt dat wat er nu ligt doorgestuurd kan worden naar de raad als voorstel. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of de wethouder het met hem eens is dat in de RSU leidende principes kunnen worden opgenomen en of dat ook voor Rijnenburg kan, antwoordt spreker bevestigend, maar zegt dat het daarmee niet sneller gaat.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt of het klopt dat dit een raadsbesluit is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wil weten of het alternatief van de VVD meegenomen kan worden naar de besluitvorming en vraagt of dit nu het juiste document s voor de raad is om over te beslissen, want het gaat hem vooral om ruimtelijke principes voor de wijk zelf.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat, zodra er meer bekend is over ontsluiting, de leidende principes en de samenwerkingsafspraken daaraan zullen worden toegevoegd.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een punt van orde, omdat hij nu zes seconden op de klok mist.

Wethouder **Eerenberg** zegt m.b.t. de inhoud dat mobiliteit in deze wijk heel dominant is, omdat dit een wijk voor onze kleinkinderen moet worden. Hij denkt dat er tegen die tijd een andere manier van leven zal zijn dan nu en het gaat om de vraag hoe de toekomstige generatie wil wonen. Hij vermoedt dat die generatie in afnemende mate gebruik wil maken van de auto, maar de wijk wordt zeker geen wijk waar je niet met de auto kunt komen. Wel is de hoeveelheid ruimte op het rijkssnelwegennetwerk beperkt en daarom moet er een wijk worden gemaakt waarin minder autogebruik is dan nu het geval is. Er is overigens nog geen besluit genomen over de scenario's, maar als je voor het meest extreme scenario kiest, dan heb je wel ruimte voor andere functies. Het is de vraag hoe ver men daarin wil gaan, maar hij vindt het belangrijk dat het een wijk wordt waarin mensen willen wonen. De Merwedelijn is voor het gebied essentieel en HOV is belangrijk richting de stad. Met betrekking tot twee HOV-lijnen zou hij een lobby willen opzetten richting het Rijk en hij zegt dat het belangrijk is om het Rijk te overtuigen. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) of er bij het pakket dat volgend jaar komt ook een timing kan worden opgenomen van hoe lang er gezocht zal worden naar innovatie en wanneer er een realiteitscheck komt, zegt spreker dat het belangrijk is om de lobby vol te houden. De Merwedelijn is belangrijk en daarvoor is een rijksbijdrage nodig.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of zijn alternatief meegenomen kan worden bij de berekeningen, zodat de raad een afgewogen beslissing kan nemen op basis van de kosten.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat het ingewikkeld is om het plan van de VVD in een dag te beoordelen op effecten, maar hij gaat proberen om het op een fatsoenlijke manier te beoordelen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat bij de excursie expliciet werd verzocht om juist nu met alternatieven te komen, omdat dit daarvoor het juiste moment is.

Wethouder **Eerenberg** zal daar strategisch op terugkomen.

De **voorzitter** stelt voor om daar een raadsbrief voor te maken.

Wethouder **Eerenberg** zegt over tunnelveiligheid dat er vanaf een lengte van 250 m extra eisen moeten komen; het zou daarom mooi zijn als die lengte niet bereikt zou worden. Met betrekking tot fijnmazig OV zegt hij dat er een buurtbus moet komen en een bus richting Nieuwegein en Montfoort. Met betrekking tot wonen zegt hij dat de nieuwe wijk de spiegel van Utrecht moet zijn en dat dit een inclusieve wijk moet worden. De eerste onderzoeksvraag moet dan ook zijn wat voor wijk het moet worden en wat als een fijne plek wordt ervaren. Er is gekozen voor het scenario waarbij in het noorden andere zaken komen dan wonen vanwege de drassige bodem. Op een vraag van de heer **Stellinga** (CDA) of tweeverdieners in de wijk ook welkom zijn, antwoordt spreker bevestigend.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of er een plan kan worden gemaakt waarmee het mogelijk is om in de toekomst toch in het noorden te kunnen bouwen.

Wethouder **Eerenberg** wijst erop dat er windturbines in het noordelijke deel komen te staan.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) roept de wethouder op het niet onmogelijk te maken om in het noorden woningbouw neer te zetten.

Wethouder **Eerenberg** weet niet of dat lukt.

De heer **Snijder** (Student&Starter) verzoekt de wethouder aandacht te geven aan modulair bouwen.

Wethouder **Eerenberg** zal daar nog op terugkomen. Op de vraag hoe men in de nieuwe wijk gaat wonen zegt hij de oude waterloop te willen terugbrengen, zodat er een meanderend water door de groene wijk komt. Er moeten relatief veel woningen in deze polder komen en dat is mogelijk door anders te bouwen. Daarnaast moet er een verzorgingsgebied met voorzieningen komen. Zijn droom is in elk gebouw een kinderopvang te plaatsen. Rijnenburg moet een gemixte wijk zijn en er moeten andere verhoudingen komen dan in Leidsche Rijn. Met betrekking tot de hoogte is er een stedenbouwvisie en het is belangrijk bij een nieuwe wijk dat er iconen komen.

De heer **De Graaf** (CU) verzoekt om ook iets te doen voor de omliggende wijken die dan kunnen meeprofiteren.

Wethouder **Eerenberg** zegt over de voorzieningen dat hij nog niet weet of er een ziekenhuis komt. Hij ziet ook wel iets in een inhaalslag met betrekking tot de voorzieningen in de stad, maar roept op om te matigen, omdat ook de ruimte hier beperkt is. Het is de bedoeling dat er roeiwater komt in het noordelijke deel van Rijnenburg, maar meer helderheid kan hij hierover nog niet geven. Wel is zijn collega Oosters aan het bekijken of er nog andere mogelijkheden zijn voor het roeiwater. Met betrekking tot het verzoek om voorzieningen in relatie tot de buurtgemeentes is hij in gesprek met gemeentes, want het zou goed zijn als er ook gebruikt kan worden gemaakt van voorzieningen in IJsselstein of Nieuwegein. Op een vraag van de heer **Stellinga** (CDA) of de ziekenhuiszorg voor de wijk wel goed geregeld wordt, zegt hij dat mensen in Rijnenburg goede zorg moeten hebben, maar dat hij nu nog niet veel meer kan zeggen, omdat dit nog onderzocht moet worden. Op een verzoek van de heer **Van der Zweth** (PvdA) om geen ontwikkelingen in gang te zetten die het roeiwater in gevaar brengen, antwoordt spreker hier rekening mee te zullen houden, maar hij wijst erop dat er in dat gebied windturbines komen. Op een vraag van de heer **Van der Zweth** (PvdA) of er over de aanvoerroutes al iets is besloten, zegt spreker dat daar in de verkenningen wel meer over staat en hij wijst erop dat alles wat daaruit voortvloeit een kader is. Op een vraag van de heer **Snijder** (Student&Starter) of nog bekeken kan worden hoe een en ander beter inpasbaar is, antwoordt spreker ontkennend, maar hij zegt dat er volgend jaar een innovatieve vorm kan worden gekozen en dat daarvoor nog veel ruimte is. Op een vraag van de heer **Dekkers** (GL) waarom komend jaar niet gekeken wordt of de ambities die er zijn inpasbaar zijn, zegt spreker dat hij daar stiekem al een beetje mee begonnen is. Met betrekking tot de participatie zijn er inloopavonden gehouden bij het skicentrum en er zijn inmiddels vier sessies

achter de rug. Het is alleen nog niet duidelijk wie de toekomstige bewoners van Rijnenburg zullen worden. Met betrekking tot de grond zegt spreker dat, om een wijk te maken die in samenhang is, er publieke regie of publieke sturing nodig is. Op een vraag van de heer **Koning** (D66) of de gemeente de grondposities goed in de gaten houdt en de mededeling dat hij hiertoe een motie overweegt en een vraag van de heer **Van der Zweth** (PvdA) of er eerst een grondstrategie komt, zegt de wethouder dat grondstrategie een groot woord is, maar dat er wel een zinnetje over in komt te staan. Daarvoor is echter ook partnership vanuit andere overheden nodig, omdat dit nu eenmaal heel groot is. Met betrekking tot de zes punten van EenUtrecht inzake randvoorwaarden zegt hij dat 50.000 woningen in dit gebied lastig te combineren is met een collectie dorpen. Voor de bomennorm is het nog te vroeg. Hij is het eens met de opmerking over zelfvoorzienend zijn bij energie en hij vindt het een goed idee dat er na 23:00 uur ‘s avonds nog leven in het gebied moet zijn. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of de wethouder het met hem eens is dat er een aantal kenmerkende buurten moet komen, antwoordt hij dat daarover nog gesproken kan worden.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zegt dat het hem vooral om een versterkend cluster van de nachtcultuur gaat en de vraag of dat kan.

De wethouder wil zich daar niet te veel op vastpinnen, omdat het niet zeker is of dat mogelijk is. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of hier hetzelfde geldt voor de roeibaan zegt spreker dat dit niet hetzelfde type onderzoek is. Op een vraag van de heer **Stellinga** (CDA) hoe het actieve grondbeleid in Rijnenburg betaald wordt, zegt spreker te geloven in een sterke publieke rol. Of dat betekent alles verwerven, een regierol of anders is nog niet duidelijk. In alle gevallen moeten de kosten van de grond terugverdiend worden met de ontwikkelingen die er volgen. In de wijken komen maatschappelijke voorzieningen en ook ruimte voor geloofsgemeenschappen. Duurzaamheid is ook belangrijk en hij zegt m.b.t. de stad op mensenmaat dat een 10 minuten stad belangrijk is. Met betrekking tot het voorstel om het groen al eerder te ontwikkelen ziet hij wel voordelen, maar hij heeft daarvoor geen middelen. Er zou dan wel iets moeten gebeuren, zodat er fors geïnvesteerd kan worden en de raad zou daar instemming op moeten geven. Op een vraag van de heer **Stellinga** (CDA) of de wethouder vindt dat een stad op mensenmaat niet overdreven verdicht en verhoogd moet zijn, zegt hij dat er genoeg voorbeelden van wijken zijn met een hoge dichtheid waar het best goed wonen is.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt of Rijnenburg het IJburg 2.0 wordt oftewel of het goed leefbaar en goed verdicht wordt.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat er lessen uit IJburg geleerd kunnen worden, maar dat kan ook van andere projecten.

De heer **Dekkers** (GL) wijst op een constructie die gemaakt kan worden als het gaat om vervroeging van de vergroening en vraagt of de wethouder daartoe met voorstellen kan komen.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat de raad hem in dezen zou moeten helpen aan budget. Hij meldt dat er geen mobiliteitsscenario gekozen is, maar hij vindt het wel belangrijk dat men met de auto in de wijk kan komen. De op- en afritten van de A2 en A12 moeten wellicht worden aangepast en dergelijke kosten komen voor rekening van het Rijk. Als er in de wijk zelf veel werklocaties komen, dan is dat gunstig, omdat er dan minder mensen naar hun werk hoeven te reizen. Hij vindt het een gezamenlijke plicht om van de wijk iets te maken wat goed en mooi is en wat werkt en hij roept op om elkaar daar scherp op te houden. Er zal bekeken worden of Groot Merwede en Klein Rijnenburg gemeentelijk samengebracht kunnen worden. Op een vraag van de heer **Te Hoonte** (VVD) om meer houvast op de cijfers zegt spreker dat er in een volgende fase een indeling dient te worden gemaakt waarop gestuurd kan worden. Met betrekking tot het 24/7 open zijn van supermarkten zegt hij dat het project nog niet in die fase is en dat hierover nog besloten moet worden. Er moet daarbij dan ook rekening gehouden worden met overlast voor omwonenden en in de volgende fase moet daar dan een politiek besluit over genomen worden. Op een vraag van de heer **Paalman** hoe de wethouder daar zelf tegen aankijkt, zegt spreker dat er ook een station Rijnenburg komt waar veel mensen in- en uitstappen. Hij denkt dat daar tot laat activiteiten zullen zijn ook al vanwege de sociale veiligheid. De wethouder begrijpt de worsteling van de PvdD, omdat bouwen altijd invloed heeft op flora en fauna, maar hij denkt dat de transformatie in dit

gebied wel heel veel gaat brengen. M.b.t. de suggestie dat alle weilanden 10% bebouwd worden en 90% groen zegt hij dat er dan relatief weinig woningen in het groen zullen komen.

Mevrouw **Sasbrink** (PvdD) vraagt of de wethouder het dan over de hele oppervlakte van de polder heeft.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat de 90% dan ook nog steeds niet gehaald wordt, maar dat het dan wel makkelijker is. Een eventuele excursie van de raad naar het gebied zou hij graag willen faciliteren. Met betrekking tot de betaalbaarheid van het OV zegt hij dat de tarieven door de provincie bepaald worden.

De **voorzitter** vraagt of er nog gemiste vragen zijn.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) mist nog het antwoord op zijn vraag of de gemeente al dwingende bepalingen heeft vastgelegd die maken dat het voor grondeigenaren niet meer aantrekkelijk is om de grond voor een hogere prijs door te verkopen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat de wethouder heeft aangegeven te zullen eindigen met het beantwoorden van een vraag van de PvdA.

De heer **Snijder** (Student&Starter) heeft gevraagd of er nog andere partijen kunnen meedenken over het roeiwater en of de wethouder daartoe bereid is.

Mevrouw **Sasbrink (PvdD)** wil nog graag antwoord op haar vraag of het een energie positieve wijk wordt en of de monumentale wilgen in het gebied behouden blijven.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat hij geen formeel instrumentarium kan inzetten om het doorverkopen van grond te voorkomen. Het gebied is overigens deels al in handen van grondeigenaren die zelf een plan willen maken.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of de gemeenteraad dan raadkaders kan vaststellen voor het woonprogramma. Als je aan de voorkant strikte eisen stelt, kunnen die de grondprijs drukken en daarom vindt hij het belangrijk dat die op korte termijn worden vastgesteld.

Wethouder **Eerenberg** is het daarmee eens en de grondeigenaren weten hoe hij erin zit. Hij meldt de PvdD de vraag over de energiepositieve wijk nog niet te kunnen beantwoorden. Ook kan hij niet toezeggen of de treurwilgen in het gebied behouden zullen blijven, maar de bestaande bomen kunnen wel uitgangspunt worden voor het ontwerp. Met betrekking tot de andere financieringsstromen zegt hij dat deze in een latere fase komen.

De heer **Snijder** (Student&Starter) denkt dat dit in Rijnenburg zou kunnen helpen als het gaat om een onderzoek naar alternatieven met betrekking tot Vianen en Rijnenburg.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat zijn collega Oosters in gesprek is met de roeibond over de bijdrage van de roeibond.

De heer **Snijder** (Student&Starter) denkt dat het waardevol is om te bekijken en te leren hoe andere steden grote stedelijke projecten aanpakken.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat er in Rijnenburg veel woningen gebouwd zullen worden en dat er een heel betaalbaar programma komt met voorzieningen naar buiten en verbanden met buurgemeenten. Er zal aan gewerkt worden om op een duurzame en innovatieve manier de grootste en leukste stad te bouwen. Het is ook de bedoeling dat dit het grootste park van Nederland wordt en dan kunnen er ook primair gebieden voor flora en fauna komen. Overigens is het niet de bedoeling dat daar ook een kabelbaan komt.

De **voorzitter** meldt dat er twee toezeggingen zijn gedaan. Het eerste is dat de raad in Q4 2025 een MIRT-onderzoek ontvangt, alsmede samenwerkingsafspraken en een timing. De tweede toezegging is dat de raad een raadsbrief zal ontvangen inzake Rijnenburg.

Wethouder **Eerenberg** vindt dat wel ingewikkeld, maar als het om de eigen expertise van de gemeente gaat, dan komt die brief voor het eind van dit jaar. Als het om een expert beoordeling gaat, dan kan de raad de brief vlak na de jaarwisseling tegemoetzien.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt de wethouder morgen contact te hebben met de wethouder mobiliteit over het alternatief dat zijn fractie op papier heeft gezet, maar hij zou het ook fijn vinden om een reactie te krijgen en te weten hoe het nu verder gaat.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat een groot onderzoek ook veel tijd kost, maar dat hij in conclaaf zal gaan met zijn collega Van Hooijdonk. Hij zal via de commissiegriffier laten weten wat er op korte en lange termijn geleverd kan worden en wat de consequenties daarvan zijn.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zou het fijn vinden als het college zijn voorstellen weegt. Hij hoopt dat het college deze een goed idee vindt en ze meeneemt in de onderzoeken.

De **voorzitter** constateert dat dit punt als B-punt naar de raad gaat en dat er moties zullen komen van D66, EenUtrecht, VVD, en GroenLinks. Zij constateert dat er een behandeltijd van een uur dient te worden gevraagd. Ze deelt mee dat mevrouw Bode ziek naar huis is gegaan, maar dat er op 3 december a.s. wel een technische briefing zal zijn. Meer informatie hierover volgt nog.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.35 uur en wenst de aanwezigen wel thuis.

LIJST VAN TOEZEGGINGEN

Naar aanleiding van agendapunt 11: Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg zegt wethouder Eerenberg namens het college toe:

- dat de raad in Q4 van 2025 een Raadsvoorstel ontvangt waarin is opgenomen het MIRT onderzoek ten aanzien van de infrastructurele ontsluiting, de leidende principes van verdere ontwikkeling van Rijnenburg, de samenwerkingsafspraken en een realiteitscheck op de timing.

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
871	Handhavingsdossier Binnenstad	De wethouder zegt toe in de eerstvolgende voortgangsrapportage van het risicovol project Informatie op Orde een terugkoppeling geven van de lobby in VNG-verband over de omgang met WOO-verzoeken.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening			
861	Raadsbrief Programmatische Verkenning Rijnenburg	Wethouder Eerenberg zegt namens het college toe dat de raad in Q4 van 2025 een Raadsvoorstel ontvangt waarin is opgenomen het MIRT onderzoek ten aanzien van de infrastructurele ontsluiting, de leidende principes van verdere ontwikkeling van Rijnenburg, de samenwerkingsafspraken en een realiteitscheck op de timing.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	31-12-2025		

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
851	M460 De Renaissance van de Ravellaan	M460 De Renaissance van de Ravellaan	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025		
850	M459 Onderzoek meerwaarde tramhalte voor Welgelegen	M459 Onderzoek meerwaarde tramhalte voor Welgelegen	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025		
834	Raadsvoorstel Programma-begroting 2025	Wethouder Eerenberg zegt ten aanzien van de ontwikkeling deelgebied 6 Merwedekanaalzone toe dat de raad per raadsbrief in Q2 2025 verder wordt geïnformeerd over ruimte voor levensbeschouwing in dit gebied conform de toezegging (overgenomen motie) hierover op 6 juni 2024.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	30-06-2025		
818	Gesprekken over ontmoetingsplekken en de ruimte op USP	De gemeente gaat met partners samenwerken op o.m. het informeren van bewoners en het samenwerken met	Wethouder Oosters	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	30-06-2025		

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		bewoners en gaat met partners spreken over ontmoetingsplekken en de ruimte op het USP. In november vindt een schouw plaats. Het college informeert de raad voor de zomer van 2025. In de brief gaat het college ook in op de positie van dieren op het USP en hoe ze een stem krijgen in gesprekken die gevoerd worden.					
857	BOPA + natuuronderbouwing	Wethouder Van Hooijdonk verwacht de raad rond de jaarwisseling de BOPA te kunnen sturen, waarin ook de natuuronderbouwing zit.	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg	07-01-2025		
855	Warmtesysteem meenemen in nota van uitgangspunten	Wethouder Eerenberg zal in een brief antwoord geven op de vraag of het warmtesysteem wordt meegenomen in de nota van uitgangspunten en om wat	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2024		

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		voor warmtesysteem het dan zal gaan.					
801	Raadsvoorstel Beleidsnota Grondbeleid	Wethouder Voortman zegt toe dat de raad uiterlijk een kwartaal na het verschijnen van het rijksonderzoeksrapport Grondprijzen sociale huurwoningen (onderzoek wordt verwacht in Q4 2024) per raadsbrief wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het overleg n.a.v. het onderzoek met de Utrechtse woningbouwcorporaties.	Wethouder Voortman	Grondzaken	31-12-2024		
755	Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste Bestuurssrapportage 2024	Wethouder Eerenberg zegt namens wethouder Schilderman toe dat de raad in Q4 2024 geïnformeerd wordt over de samenwerking van de gemeente met de Universiteit Utrecht inzake	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	31-12-2024		

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		de verdere uitwerking ambities Omgevingsvisie USP					
754	Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste Bestuurssrapportage 2024	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad bij de 5e tranche Woningbouwimpuls tevens geïnformeerd wordt over de evaluatie van de totale Woningbouwimpuls, inclusief de Utrechtse Aanpak.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-11-2024		
753	Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste Bestuurssrapportage 2024	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in Q4 2024 een raadsbrief ontvangt waarin het college kijkt of en hoe een nadere afweging is te maken voor percentages woningbouwcategorieën bij woningbouwprojecten tussen de 50 en 100 woningen.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2024		

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
737	Raadsbrief Toelichting locatiekeuze VO-school Overvecht	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q4 van 2024 een raadsbrief ontvangt met een toelichting op de eerder aangenomen motie van de raad (Motie 'Pak onderwijssegregatie aan' van maart 2024) m.b.t. een verdere locatiekeuze voor een VO school in Overvecht	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	31-12-2024		
736	Herontwikkeling IBB Studentencomplex	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in september 2024 een raadsbrief ontvangt waarin een update is opgenomen van de ontwikkelingen studentenhuisvesting bij SSH.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-09-2024	20241204: De raad is geïnformeerd met de raadsbrief Ontwikkelkansen Stichting Studentenhuisvesting (SSH) van 21-11-2024. Hiermee is de toezegging afgedaan.	04-12-2024
731	Raadsvoorstel Nota van uitgangspunten Deelgebied 6 Merwedekanaalzone: M216	M216 Omarm ongebruikte ruimte in deelgebied 6	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	06-09-2024		

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
711	Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Thomas à Kempisplantsoen	De wethouder zegt toe dat de raad in Q4 van 2024 per raadsbrief wordt geïnformeerd over de uitwerking van het fietspad oostzijde in het Thomas à Kempisplantsoen.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2024		
727	Raadsvoorstel Afschrijvingstermijn Depot en Stedenbouwkundig Programma van Eisen en Grondexploitatie Isotopenweg: M189	M189 Geen parkeerplaats zonder sanitair	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	25-07-2024		
700	Raadsbrief Aanvullende informatie voorschot dB's	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in Q2 van 2024 een raadsbrief ontvangt over een ‘tegenprestatie’ voor het voorschot in de vorm van gebruik ruimtes bij dB’s (maar mogelijk ook andere podia) door derden.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-07-2024	20241022: Afgehandeld met de Raadsbrief Terugbetaling voorschot en tegenprestatie dB's van 11-06-2024.	

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
699	Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Groenewoud	Wethouder Hooijdonk zegt bij afwezigheid van wethouder Eerenberg toe dat de raad per raadsbrief wordt geïnformeerd over de verdere uitwerking van de bestemmingsplannen Papendorp en Groenewoud en de geplande placemaking na vaststelling.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-07-2024	Op 20 november 2024 heeft de raad de brief 'Beantwoording toezeggingen Papendorp en Groenewoud' (kenmerk 12297764) ontvangen. De toezegging is hiermee afgedaan.	20-11-2024
698	Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Papendorp	Wethouder Hooijdonk zegt bij afwezigheid van wethouder Eerenberg toe dat de raad per raadsbrief wordt geïnformeerd over het IPvE Papendorp zodra deze is opgesteld	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-07-2024		
682	Afrondende besluitvorming na debat over Update Masterplan Overvecht Centrum: M113	M113 Student & Senior slaan handen ineen	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	30-09-2024		

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
649	Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk	Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in Q1 van 2025 een raadsbrief (of raadsvoorstel) ontvangt met betrekking tot kaders over woonboten.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-03-2025		
651	Raadsvoorstel Voorbereidingsbesluit Ravellaan Noord: M104	M104 Neem Ravellaan mee in verband met veiligheid trambaan	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	29-05-2024		
616	Afrondende besluitvorming Bovenwettelijke eisen bij gebieds- en projectontwikkeling: M08	M08 Klein maar fijn	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-03-2025		
614	Afrondende besluitvorming Bovenwettelijke eisen bij gebieds- en projectontwikkeling: M06	M06 Grondkosten dempen	Wethouder Voortman	Grondzaken	18-04-2024	240321 Deze motie is momenteel in behandeling en het streven is om u hierover te informeren in Q2 2024.	
603	Raadsvoorstel Vaststelling ChW	De raad ontvangt in Q2 van 2024 een raadsbrief waarin	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-06-2024	18-06-2024: Na vaststelling van het bestemmingsplan is de	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	bestemmingsplan Marco Pololaan 111-117, Kanaleneiland	de raad ten aanzien van het bouwplan Marco Pololaan 111- 117 wordt geïnformeerd over het omgevingsinrichtingsplan, de dakopbouw en de verdere invulling van de vestiging van de huisartsenpraktijk.				initiatiefnemer in gesprek gegaan met verschillende beleggers. Gezien de lastige marktomstandigheden neemt dit meer tijd in beslag dan ze voor ogen hadden. Momenteel zijn ze met een belegger in een vergevorderd stadium in gesprek en hopen deze zomer tot een intentieovereenkomst te komen. Daarna zal zo spoedig mogelijk gestart worden met de verdere uitwerking van het ontwerp en inrichtingsplan. In Q4 2024 verwachten we de raad te kunnen informeren over het inrichtingsplan.	
541	Afrondende besluitvorming na debat over Herontwikkeling Tuincentrum Steck: M375	M375 Behoud bestaand groen Steck	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	02-05-2024		
539	Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan	M367 Een plaatsje in de herberg voor de slechtvalk	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	02-05-2024		

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Hoogbouwkavel, Leidsche Rijn Centrum Noord: M367						
534	Raadsvoorstel Programma-begroting 2024	Wethouder zegt toe dat de raad in Q2 2024 een raadsbrief ontvangt over de samenwerkingsovereenkomst (SOK) met de Universiteit Utrecht en de ontwikkelingen binnen het USP.	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	30-06-2024		
480	Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023: M290	M290 Gebruik reserve betaalbaar wonen	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke Ordening			
465	Raadsvoorstel Voorjaarsnota 2023 en Eerste bestuursrapportage 2023: M231	M231 Doorbouwen	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	06-10-2023		

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
292	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok: M27	M27 2x1 30 km Graadt van Roggenweg	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	12-12-2024	Conform motie wordt uiterlijk Q4 2024 een voorstel naar de raad gestuurd.	
291	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok: M25	M25 Denk op tijd na over invulling gebied Park Plaza hotel	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	29-12-2028	20230830- Zie raadsbrief 18 april 2023. In deze motie is per abuis, op basis van technische informatie, de onjuiste veronderstelling opgenomen dat de erfpacht afloopt in 2036. Echter de erfpacht is eeuwigdurend, wel loopt het erfpachttijdvak in 2036 af. Het erfpachttijdvak zegt iets over de afspraken m.b.t. de canon. Na 2036 vangt een nieuw erfpachttijdvak aan, waarvoor opnieuw een canon moet worden voldaan aan de gemeente. De inhoudelijke uitwerking van de motie zal niet anders worden. De motie gaat er (ons inziens) niet vanuit dat Park Plaza Hotel na die datum vertrekt van de locatie, maar vraagt om te kijken naar een andere	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						invulling van het nu nog onbebouwde gebied. Hierbij moet worden onderzocht het gebied meer aan te sluiten bij de omgeving en de toekomstige potenties van het terrein aan de Leidse Rijn en daar een meer openbaar karakter aan te geven; het laat open of het huidige gebouw gehandhaafd en/of herontwikkeld wordt. Conform motie wordt uiterlijk eind 2029 een voorstel naar de raad gestuurd.	
310	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok: 30 km zone	De raad ontvangt een raadsbrief in Q4 van 2023 over de (mogelijke) invoering van een 30 km zone in het gebied van het Lombokplein.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	30-11-2023	NB de toezegging betreft Q4 2024	
299	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Ivoordreef,	Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat in de omgevingsvisie die voor Overvecht wordt gemaakt een scan en een toets zullen worden opgenomen, zodat	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	22-03-2023		

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Overvecht: omgevingsvisie	de raad een helder overzicht krijgt van de gevolgen van bouwplannen voor het bestaande groen.					
271	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Ivoordreef, Overvecht: M411 betaalbare koopwoningen	M411 Meer goedkope en betaalbare koopwoningen in Overvecht	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	31-03-2023	De motie wordt betrokken in de uitwerking van de beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht.	
270	Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW: voor 2030 30 km/u	M408 Ambitie 2x1 en 30 km/u Daalsetunnel invoeren voor 2030	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-03-2023	Conform Motie wordt de raad in 2026 geïnformeerd.	
269	Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW: participatie	M407 Brede participatie van gebruikers	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-03-2023	Op 14-6-2024 is de raad geïnformeerd over de voortgang, de wijze waarop de 3 modellen worden uitgewerkt en de participatie. Op 22-6-23 is de raad schriftelijk	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						geïnformeerd over de voortgang van het project: Beleidsveld Groot Merwede - Raadsbrief Voortgang project Oude Daalsestraat/kop Amsterdamsestraatweg	
267	Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW: M404 Daalsepark	M404 Houd vaart met het Daalsepark	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	30-06-2023	Op 14-6-2024 is de raad geïnformeerd over de voortgang, de wijze waarop de 3 modellen worden uitgewerkt en de participatie. Op 22-6-23 is de raad schriftelijk geïnformeerd over de voortgang van het project: Beleidsveld Groot Merwede - Raadsbrief Voortgang project Oude Daalsestraat/kop Amsterdamsestraatweg	
308	Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW: mobiliteitsaspecten	Wethouder Eerenberg zegt toe eind 2024/ begin 2025 de raad een brief toe te zenden inzake de Daalsetunnel/ Daalsedijk voor wat betreft de mobiliteitsaspecten. Dit is inclusief de financiële consequenties en inclusief	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-01-2025	NB deadline toezegging moet zijn: eind 2024/ begin 2025	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		de tijdelijke maatregelen die nodig zijn.					
307	Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW: varianten D en E	Aan de hand van de bespreking zegt wethouder Eerenberg toe in Q2 aan de raad een verdere uitwerking toe te zenden van de varianten D en E inclusief de D variant die door de VVD fractie naar voren is gebracht.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	01-06-2023	Op 14-6-2024 is de raad geïnformeerd over de voortgang, de wijze waarop de 3 modellen worden uitgewerkt en de participatie. Op 22-6-23 is de raad schriftelijk geïnformeerd over de voortgang van het project: Beleidsveld Groot Merwede - Raadsbrief Voortgang project Oude Daalsestraat/kop Amsterdamsestraatweg	
227	Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk: M387	M387 Eenduidig in de omgangsvisie	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	01-03-2023		
201	Raadsvoorstel Programmabegroting 2023-2026: M307	M307 Mixen maar!	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	22-09-2023	In de raadsbrief 'Evaluatie Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen' van 6 februari 2024 (kenmerk 11592919) is de stand van zaken opgenomen met betrekking tot de mogelijkheden om functies te	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						mengen. In het komende periode werken we – in de aanloop naar de herijking van het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen – aan een strategie omtrent multifunctioneel en meervoudig gebruik van ruimte.	
191	Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg: gevolgen dieren planten in startdocument	om in het startdocument een schets op te nemen van de dieren en planten die nu in het gebied aanwezig zijn, evenals de kansen voor nieuwe biodiversiteiten.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 over Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni 2020, waarin verwezen wordt naar de diverse	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	
190	Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg; effecten natuur	dat in de volgende stappen die gezet zullen worden, de harmonie en groen van goede kwaliteit, principes als jaar-rond-nectar uitgangspunten kunnen vormen. De bouw van 25.000 woningen zal desondanks effecten hebben op de natuur.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 over Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni 2020, waarin verwezen wordt naar de diverse natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
189	Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg: belang dieren	Om tijdens de bouw maximaal rekening te houden met het belang van dieren. De bouw van 25.000 woningen zal desondanks effecten hebben op dieren.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 over Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni 2020, waarin verwezen wordt naar de diverse natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	
188	Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg: integraal bekijken	dat er integraal naar Rijnenburg gekeken zal worden. Hierbij worden alle factoren meegenomen om	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Rijnenburg	30-01-2023	20230920- De raad is geïnformeerd over de stappen die we gaan zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 over	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		te voorkomen dat toekomstige gewenste ontwikkelingen niet per ongeluk onmogelijk gemaakt worden. Het blijft echter een belangenafweging.				Rijnenburg met de raadsbrief 'Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022. Met deze toezeggingen wordt rekening gehouden bij de planvorming, zoals ook vermeld in de raadsbrief 'Toezeggingen commissiebehandeling energielandschap Rijnenburg en Reijerscop' van 16 juni 2020, waarin verwezen wordt naar de diverse natuuronderzoeken. We blijven uw raad regelmatig informeren over de vervolgstappen t.a.v. Rijnenburg.	
159	Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040: M249	M249 Geen knip op de Weg tot de Wetenschap	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	31-03-2023	Over een knip in de Weg tot de Wetenschap wordt nader besloten als in de toekomst uit monitoring van de groei van het fietsverkeer blijkt dat meer ruimte en een inrichting als fietsstraat gewenst is. Dan worden ook effecten op de buurt hierbij betrokken. Met de	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						aanleg van een tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Weg tot de Wetenschap is dit voorlopig niet aan de orde.	
184	Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040: sportvoorzieningen	De raad ontvangt een raadsbrief over de voortgang van de ontwikkelingen van de sportvoorzieningen van USP in Q2 van 2023.	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	28-07-2023	De universiteit onderzoekt de mogelijkheden voor uitbreiding van sportvoorzieningen in USP. Streven is de raad hierover in het voorjaar 2024 te informeren.	
90	Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 2-6: M442	M442 Werk aan lage geluidswal	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	25-05-2022	20240922: Het opstellen van de uitgangspunten voor het scherm is complex, omdat de invoering van de Omgevingswet zorgt voor nieuwe rekenmethoden. Daarnaast zijn onlangs afgeronde onderzoeken van onder andere ProRail nodig om de uitgangspunten te bepalen. We verwachten uw raad in het tweede kwartaal van 2025 te informeren. 20231107: Vanwege een andere bouwplanning door consortium Cartesius is een deel van Fase 3 opgeschoven. De planvorming voor	

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						dit plandeel, inclusief het geluidsscherm, wordt naar verwachting Q2 2024 uitgewerkt. We zullen uw raad dan na de zomer 2024 kunnen informeren.	
95	Programmabegroting 2022: welstand	Gesprek met welstandcommissie voor mogelijke knellende welstandsregels, terugkoppeling volgt in Q1.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	24-03-2022		
85	Raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2 uitwerking van de Ruimtelijke Agenda: M340	M340 Onzelfstandige studentenhuisvesting Merwedekanaalzone-4	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	07-04-2022	210923 Wij zullen de raad updaten over de afhandeling van deze motie bij de jaarlijkse update studentenhuisvesting. Deze verschijnt in Q2 2024.	
75	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Passiebloemweg, Vleuterweide: parkeersituatie	Het college zegt toe dat de parkeersituatie ter plaatse wordt gemonitord en dat de raad één jaar na ingebruikname van de scholen daarover wordt geïnformeerd	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	De eerste school is nu in aanbouw. De bouw van de 2e school start vermoedelijk in Q2 2023. Dus de definitieve ingebruikname is pas in Q3 2024. De terugkoppeling een jaar na ingebruikname is daarom pas in Q3 2025 voorzien.	

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
74	Merwedekanaalzone: locaties van de maatschappelijke voorzieningen	Het college informeert de gemeenteraad over de definitieve locaties van de maatschappelijke voorzieningen in de plannen van de MWKZ in of tegelijk met de MPR.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2021	Jaarlijks rapporteren we bij de Voorjaarsnota over het maatschappelijk vastgoed in het MPUV. De definitieve locaties in de Merwedekanaalzone nemen we mee in het MPUV.	
54	Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: M267	M267 Lage Weide	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	16-12-2021	20240529 - Op 18 februari heeft het college het Raadsvoorstel Uitgangspuntennotitie Beleidsnota (deel)Omgevingsvisie Lage Weide aan de raad gestuurd. 20230921- In 2022 is gestart met het opstellen van een gebiedsvisie. Volgens De Utrechtse Standaard (DUS) leggen wij begin 2024 een Uitgangspuntennotitie voor Lage Weide ter bespreking voor aan uw Raad.	
53	Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021: M200	M200 Houd de Jaarbeurs aan de Woonvisie	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	23-12-2021	20230920 Op 18-10-2022 is de Raadsbrief Herijking herontwikkelingsplannen Jaarbeurs verzonden. Deze is besproken in de commissie ROG van 13 april 2023.	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
						Hierbij is toegezegd dat de raad uiterlijk in de zomer van 2024 een omgevingsvisie Jaarbeurs tegemoet kan zien. ---------- Jaarbeurs heeft de gemeente medio 2021 meer tijd gevraagd voor het opstellen van een sluitende business case. Dit was m.n. noodzakelijk vanwege de gevolgen van de Coronacrisis. De tweede helft van het jaar is voornamelijk besteed aan het verkennen van de mogelijkheden en het bepalen van de juiste faserings- en investeringsstrategie. Als dit leidt tot een haalbaar plan, stuurt het college een uitgangspuntenbrief aan de raad, op basis waarvan de omgevingsvisie wordt opgesteld. De Omgevingsvisie Jaarbeurs wordt dan, mogelijk nog in 2022, aan de raad voorgelegd.	
67	Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de	Wethouder Verschuure zegt n.a.v. de RSU toe dat bij de MPR 2022 de raad een	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	20-09-2021	21-10-2024 De concept-stedenbouwvisie is op 4 oktober door het college vrijgegeven voor	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: uitvoeringsstrategie vertraagde stad	uitvoeringsstrategie ontvangt van 'de vertraagde stad'. Ook vindt in de MPR 2022 een verdere toelichting plaats op uitvoering van de 'barcode'.				inspraak. De visie zal in Q1 2025 aan de raad worden aangeboden voor besluitvorming. De kwalitatieve uitwerking van de vertraagde stad wordt gekoppeld aan de stedenbouwvisie. Deze visie wordt in het tweede kwartaal van 2024 aangeboden aan de raad.	
49	Raadsvoorstel Toekomst parkeergarage Springweg: M134	M134 Vergroen de (omgeving van) Springweggarage	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2021	17-06-2024: Op 7 juni 2024 is de raad per brief geïnformeerd over nader onderzoek dat plaatsvindt omtrent de garage (kenmerk 12450268). 20231214 Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden om te vergroenen. Vanwege krapte in de personele capaciteit is het helaas nog niet gelukt om dit onderzoek af te ronden en u hierover te informeren. Wij streven ernaar om uw raad hierover in de loop van 2024 te informeren.	
48	Raadsvoorstel Toekomst	M133 Een plan om alternatieven voor de	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	31-12-2021	Op 7 juni 2024 is de raad geïnformeerd over extra onderzoek	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	parkeergarage Springweg: M133	Springweggarage aan te moedigen				naar de garage, waardoor vertraging ontwikkeling is ontstaan. ------ Het plan wordt ontwikkeld in aanloop naar het moment dat de gemeente eigenaar wordt van de garage in mei 2024.	
35	Raadsvoorstel Vaststelling Plan van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO) Lombokplein: plintenstrategie	Wethouder Eerenberg zegt toe in het definitief ontwerp een plintenstrategie op te nemen.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	29-12-2023	16-10-2023: bijgestelde verwachting gronduitgifte: eind 2024 0f begin 2025. ---------- De wethouder heeft toegezegd dat de raad in Q1 2022 wordt geïnformeerd over de voortgang van het project. Het VO is op 18-4-23 naar de raad gestuurd. Nu wordt het DO opgesteld. De plintenstrategie is pas relevant bij de gronduitgifte, dus bij de tenderstukken voor de bouwblokken, en daarmee later dan Q1 2022, naar verwachting 2023.	
31	Programmabegroting 2021-2024: evaluatie events space	De wethouder stuurt in Q1 2022 een raadsbrief met een tussenbericht/kleine evaluatie inzake events space en bijbehorende	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2022	20230920 Op 7 september 2023 is de raad geïnformeerd over de huidige stand van zaken met de raadsbrief Evenementenplek Stationsplein Oost . Begin 2025	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
		dilemma's (evaluatie schuift jaar op, dat is maart 2023, bestaande toezegging).				komt het college bij de raad terug met de uitkomst van de evaluatie en met een voorstel voor definitieve afspraken ten aanzien van het gebruik van de Evenementenplek ---------- Vanwege de gewijzigde situatie, veroorzaakt door de Coronacrisis, kan deze toezegging niet binnen de gestelde termijn worden afgedaan. Verschuift naar verwachting naar eind 2022.	
14	Raadsvoorstel Vaststelling Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen: M73 Echt ruimte voor experiment	M73 Echt ruimte voor experiment	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-09-2020	Met de brief 'Evaluatie Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen' van 6 februari 2024 (kenmerk 11592919) is de raad geïnformeerd over de werking van het Koersdocument en de lessen die we daaruit trekken. De richtlijnen, voor onder andere experimenteerruimte, zijn meegenomen in de evaluatie en komen terug in het geactualiseerde Koersdocument.	

MOTIE EN TOEZEGGINGENLIJST COMMISSIES RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN 19 DECEMBER 2024

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
12	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark: beeldkwaliteit	M59 Beeldkwaliteit als zwaarwegend criterium met inwonersparticipatie uit Vleuten (motie is overgenomen en ingetrokken)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	20231107 De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2024. Daarna kan pas het vervolgproces gaan starten. Dit zal plaatsvinden in samenhang met de ontwikkeling van de Hindersteinlocatie. Het streven is om de raad nader te informeren in Q4 2024 over de uitvoering van de motie.	
11	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark: klimaatdoelstellingen	M58 De locatie Hindersteinlaan draagt ook bij aan klimaatdoelstellingen (motie is overgenomen en ingetrokken)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	20231107 De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2024. Daarna kan pas het vervolgproces gaan starten. Dit zal plaatsvinden in samenhang met de ontwikkeling van de Hindersteinlocatie. Het streven is om de raad nader te informeren in Q4 2024 over de uitvoering van de motie.	
10	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Smakkelaarsveld, 1e	Als het college met de marktpartij er helemaal uit is, houdt de wethouder een screening wat wel openbaar	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	01-07-2021	20240319: op 31 januari 2024 is de raad geïnformeerd over de voortgang van de ontwikkelingen Smakkelaarsveld. 20230920 Wij	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	herziening: openbaarmaking bijlage	kan van de geheime bijlage bij het raadsbesluit van juli 2017 inzake Smakkelaarsveld. Hij informeert daar dan de raad over, zodat de geheimhouding door de raad eventueel deels kan worden opgeheven.				verwachten u in Q4 2023 nader te kunnen informeren over vervolgstappen voor het project Smakkelaarspark ---------- ---------- Hoewel het uitgiftecontract is getekend (zie raadsbrief 19 januari 2022) is het Definitief Ontwerp nog steeds niet helemaal afgerond en zijn we er dus nog niet helemaal uit met de ontwikkelaar. Ook hebben we u op 28 juni 2022 geïnformeerd over de vertraging van de start van de werkzaamheden omdat het door de huidige economische omstandigheden langer duurt om tot prijsovereenstemming te komen met de aannemer. Zodra we verder zijn in het proces, zullen we u direct informeren.	
9	Raadsvoorstel Overeenkomst Máximapark, locatie De Tol en kavel	De wethouder zegt toe nadat de overdracht van de gronden rond is de raad een raadsbrief toe te zenden	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-12-2022	20231219 - De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2024. Daarna kan pas het vervolgproces	

ID	Onderwerp	Toezegging	Portefeuille-houder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar	Datum afdoening
	Hooggelegen: tendervoorwaarden	over de tendervoorwaarden, zodat hiermee in gesprek kan worden gegaan met de commissie.				gaan starten. Dit zal plaatsvinden in samenhang met de ontwikkeling van de Hindersteinlocatie. Het streven is om de raad nader te informeren in Q4 2024 over de uitvoering van de motie. De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt naar verwachting eind 2e kwartaal 2023.	
7	MV 1 Sander van Waveren (CDA) over Afspraken met Klépierre over stationsplein	Vraag van de heer Van Waveren (CDA) over de afspraken met Klépierre over het Stationsplein en de uitgifte in erfpacht van de evenementenruimte. Wethouder Everhardt •zal uiterlijk op 30 maart 2022 een evaluatie en een voorgenomen besluit over het al dan niet opzeggen van de erfpachtovereenkomst aan de raad voorleggen.	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-03-2023	20230920 - De raad is op 07-09-2023 per raadsbrief geïnformeerd. Begin 2025 komt het college bij de raad terug met de uitkomst van de evaluatie en met een voorstel voor definitieve afspraken ten aanzien van het gebruik van de Evenementenplek	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKE 19 DECEMBER 2024

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar
14-11-2024	M463 Welgelegen is ook studenten wel gelegen	Motie aangenomen	Snijder, R. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-09-2025	
14-11-2024	M458 Digitale participatie voor een breed bereik	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	24-07-2025	
14-11-2024	M457 Versnellen en samenwerken in Utrechtse gebiedsontwikkeling	Motie aangenomen	Snijder, R. (Ruben) (Student & Starter)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	30-09-2025	
14-11-2024	M464 Evaluatie Mandaatgebruik	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025	
14-11-2024	M453 Sturen op totale woonlasten	Motie aangenomen	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025	
14-11-2024	M454 Maak het makkelijk te stemmen over delegeren	Motie aangenomen	Hoonte, G. te (Gertjan) (VVD)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	14-02-2025	
26-09-2024	M389 Bouw een fijn (t)huis!	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg	26-12-2024	
26-09-2024	M394 cultuurlocaties Tussen de Rails	Motie aangenomen	Ait Daoua, A. (Achraf) (D66)	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten:	26-12-2024	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKE 19 DECEMBER 2024

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar
					Lunetten-Koningsweg		
26-09-2024	M381 Passende grondprijzen voor wooncoöperaties	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Voortman	Grondzaken	27-12-2024	
26-09-2024	M377 Duurzaam warmtesysteem vraagt visie op samenwerking	Motie aangenomen	Zwinkels, J.M. (Jantine) (CDA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-12-2024	
26-09-2024	M379 Pak de kans voor een lokaal, geïntegreerd energiesysteem Zuilense Vecht	Motie aangenomen	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-12-2024	
26-09-2024	M378 collectief warmtesysteem Zuilense Vecht	Motie aangenomen	Passier, C.E. (Charlotte) (Volt)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-12-2024	
26-09-2024	M382 Kom in Actie bij Actief grondbeleid	Motie aangenomen	Bode, L. (Linda) (Volt)	Wethouder Voortman	Grondzaken	31-03-2025	
11-07-2024	M275 Mag het een metertje minder voor meer onzelfstandige studentenkamers	Motie aangenomen	van der Wilt, J.A.W. (Berdien) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	11-10-2024	
27-06-2024	M281 Behoud profielen IBB, TWC, en de Sterren	Motie aangenomen	Paalman, V. Victor (Horizon)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKE 19 DECEMBER 2024

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar
27-06-2024	M280 Zoek fondsen voor het IBB versie 2	Motie aangenomen	Stellinga, H.J.J. (Hessel) (CDA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	19-12-2024	
27-06-2024	M272 Kies voor betaalbaar wonen in Kloosterweide	Motie aangenomen	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024	
27-06-2024	M277 Realiseer Tweede Hoogbouw IBB	Motie aangenomen	Stam, T. (Titus) (PvdA)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024	
27-06-2024	M276 Snel meer studentenhuisvesting op de IBB	Motie aangenomen	van der Wilt, J.A.W. (Berdien) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	27-09-2024	
06-06-2024	M219 Ruimte voor levensbeschouwing	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	06-09-2024	
06-06-2024	M218 Meer woningen in Merwedekanaalzone mogelijk maken	Motie aangenomen	Vasters, J. (Joost) (D66)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2024	
06-06-2024	M215 Woonwensen deelgebied 6 Merwedekanaalzone	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	31-12-2024	

LIJST AANGENOMEN MOTIES COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKE 19 DECEMBER 2024

Datum	Onderwerp	Status	Indiener(s)	Portefeuillehouder	Beleidsveld	Deadline	Stand van zaken openbaar
28-03-2024	M112 Zorgvuldige afweging VO-school	Motie aangenomen	Zweth, R. van der (Rick) (PvdA)	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	30-09-2024	
02-11-2023	M376 Beperk verhard terrein voor parkeren Steck	Motie aangenomen	Graaf, R. van der (Rik) (ChristenUnie)	Wethouder Van Hooijdonk	Ruimtelijke projecten: Overvecht	02-05-2024	
06-07-2023	M291 Toekomstige inzet reserve betaalbaar wonen	Motie aangenomen	Dekkers, F. (Fred) (GroenLinks)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke Ordening	29-10-2023	
22-06-2023	M199 Ook het Beurskwartier heeft recht op sociaal-culturele buurtruimte ingevuld door de buurt	Motie aangenomen	Dijkstra, G.J. (Gert) (EenUtrecht)	Wethouder Eerenberg	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede	22-09-2023	
15-09-2022	M246 Wind mee op USP	Motie aangenomen	Bakker, H. (Has) (D66) Vermeulen, M.W.C. (Maartje) (GroenLinks) Oudejans, A.T. (Annemarijn) (Student&Starter) Snippe, L.C. (Lisanne) (Partij voor de Dieren)	Wethouder Schilderman	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park	31-03-2023	

PetitieTalmalaan 3-53: Voor een slaapkamer aan de geluidsluwe zijde

De Talmalaan is sinds het rechtsafverbod (maart 2023) bij de Kaatstraat aanzienlijk drukker geworden. Het gevolg hiervan is een grote toename van geluidsoverlast, hardrijdende auto's en een verslechtering van de luchtkwaliteit en onze nachtrust. Deze situatie heeft een negatieve impact op onze gezondheid en het welzijn van onze kinderen. Aan de achterkant van onze huizen is het aanzienlijk stiller. Hier kan onze woning uitgebreid worden, zodat we één of twee slaapkamers aan de geluidsluwe zijde kunnen creëren, waarvan de ramen ’s nachts nog open kunnen. Het is wetenschappelijk bewezen dat een geluidsluwe zijde een positieve invloed heeft op hinder en slaapverstoring.

Wij, bewoners van de Talmalaan, verzoeken de gemeente Utrecht om:

- **In het Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark de mogelijkheid op te nemen om onze terugliggende 3^{e} verdieping aan de geluidsluwe zijde uit te kunnen bouwen.**

Dit geeft ons de mogelijkheid dat de kinderen aan de Talmalaan 3-53 aan de geluidsluwe zijde kunnen slapen en zo de grootst mogelijke mate van een gezonde leefomgeving geboden wordt (conform Internationaal Verdrag inzake de Rechten van het Kind).
Daarnaast roepen wij de gemeente op om onderzoek te doen naar:

- bron- en of overdrachtsmaatregelen om de geluidsbelasting te verminderen
- Invoeren van de knip Monicabrug (bv. via camerasysteem, zoals bij de Catharijnesingel)

[Adres]

[Handtekening]

Stappenplan voor GGD-advisering over geluid voor verkeer en bedrijven

1 Gevoelige bestemmingen met een gevelbelasting hoger dan 50 dB L_{den} en 40 dB L_{night}?

Nee → Geen bezwaar vanuit gezondheid, waak voor normopvulling in stillere gebieden.

Ja

2 Zijn bron- en/of overdrachts-maatregelen mogelijk om geluidsbelasting te verminderen?

Nee → Ga naar stap 4

Ja

3 Adviseer een zorgvuldige afweging van deze maatregelen en duidelijke en open communicatie hierover, ook naar burgers toe. Elke verbetering van de geluidbelasting levert gezondheidswinst op.

Uitkomsten van deze afweging:

A De belasting op alle gevels wordt teruggebracht tot max 50 dB Lden en 40 dBL_{night}.

Ja → Geen bezwaar vanuit gezondheid

B Belasting neemt af, maar blijft hoger dan 50 dB L_{den} en 40 dB L_{night} op 1 of meerdere gevels.

Nee → Ga naar stap 4

C Er worden geen bron- en/of overdrachtsmaatregelen genomen.

Nee → Ga naar stap 4

4 Realiseer altijd een acceptabel binnenniveau: voorkeur 33 dB.
Adviseer, naast de wettelijk geregelde isolatie van de belaste gevel, altijd de volgende maatregelen bij de ontvanger:

- Zo min mogelijk dove gevels.
- Tenminste één geluidluwe zijde per woning. Positioneer de slaapkamers zoveel mogelijk aan deze zijde.
- Neem het voorschrift op dat het ventilatiesysteem van elke individuele woning minimaal voldoet aan de eisen ten aanzien van installatiegeluid en luchtverversing uit het Bouwbesluit.
- Bepaal bij transformaties het akoestisch ambitieniveau voor de geluidisolatie tussen woningen.

Informeer altijd (toekomstige) bewoners over de te verwachten geluids-belasting.

Laat zo mogelijk bewoners meebeslissen over de te nemen maatregelen in hun woning en omgeving.

Zorg voor een stille plek op loopafstand (10 min. - 600 m) en een stille groene plek op fiets-afstand.

Versie oktober 2021. Onderdeel van de GGD richtlijn medische milieukunde: omgevingsgeluid en gezondheid

Toelichting plan dakopbouw woningenTalmalaan

behorende bij geweigerde aanvraag
16 juni 2022

Talmalaan 3-53

Inhoudsopgave

Inhoud

Hoofdstuk 1 Inleiding 3
Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 5
Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 13
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 14
Hoofdstuk 5 Samenvatting 18
Bijlage zonnestudie 19

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Doelstelling

De bewoners van Talmalaan 5, 7, 9, 11, 45 en 49 willen een dakopbouw realiseren. De bovenste verdieping ligt aan de achterkant iets terug, waardoor daar ruimte is om een extra kamer te realiseren. De verwachting is dat andere buren dit mogelijk ook in de toekomst willen gaan doen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen in de wijk Staatliedenbuurt aan de Talmalaan. De huizen zijn opgeleverd in 2011 en onderdeel van het project Binnenhof Utrecht.



Figuur 1 Ligging plangebied

1.3 Geldende plannen

Het volgende bestemmingsplan geldt in dit gebied.

Bestemmingsplan	Vastgesteld door Raad	Onherroepelijk
Beheersverordening Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o	20 juni 2013	11 juli 2013
Beheersverordening Algemene regels actualiseren	30 november 2017	ja

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie, het masterplan en de ontwikkelingen in de buurt. Hoofdstuk 4 beschrijft het plan en in hoofdstuk 5 de samenvatting.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI bevat een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

De gemeente Utrecht kan vooral aan de volgende nationale belangen een bijdrage leveren:

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
4. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
5. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
6. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
7. beperken van klimaatverandering;
8. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
9. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
10. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
11. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
12. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
13. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

De NOVI benoemt vier prioriteiten
De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten:

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen;
3. zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's;
4. stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Omgevingsinclusieve benadering
Centraal in de te maken belangenafwegingen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving in zijn volledige omvang (boven- en ondergrond). Hierbij wordt aangesloten bij de integrale opvatting van het begrip fysieke leefomgeving uit de Omgevingswet en wordt de noodzaak van een integrale afweging benadrukt. Het belangrijkste spanningsveld in die afwegingen is het spanningsveld tussen beschermen en ontwikkelen.

Een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving houdt in, dat ontwikkeling van de leefomgeving samen gaat met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit. Veiligheid, gezondheid en duurzaamheid zijn basale randvoorwaarden voor alle maatschappelijke activiteiten zoals bedrijfsmatige activiteiten, de energietransitie en de woningbouw.

Afwegingsprincipes
Beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal samen (en zijn soms onverenigbaar), maar ze kunnen elkaar ook versterken. Om dit afwegingsproces en de omgevingsinclusieve

benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte.
2. Kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal. De optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Plangebied
De ontwikkeling een dakopbouw op de woningen aan de Talmalaan 3- 53 past binnen de belangen en prioriteiten die zijn aangegeven in de NOVI, zo kunnen de woningen worden uitgebreid met ruimte waar behoefte aan is en kan er een extra slaapkamer aan de geluidsluwe kant gerealiseerd worden wat bijdraagt aan een goede leefomgevingskwaliteit.

2.2 Provinciaalbeleid

2.2.1 Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening

Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beiden zijn in werking getreden op 1 april 2021. De Interim Omgevingsverordening is nodig omdat de Omgevingsverordening alleen onder de Omgevingswet in werking kan treden. Met de Interim Omgevingsverordening kunnen plannen en ambities eerder vorm gegeven worden. De Omgevingsverordening zal rond de zomer van 2021 ter inzage liggen en eind 2021 vastgesteld worden.

In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. De Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomstige en fysieke leefomgeving. Dit is alles op, boven en onder de grond en inclusief de sociale aspecten zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. In de Interim Omgevingsverordening staan de regels en instructieregels die daarvoor nodig zijn. Provincie Utrecht geeft bij de onderstaande 7 thema's de provinciale belangen aan die verplichtingen met zich mee brengen. Dat geeft al een doorkijk naar deze instructieregels.

Om voor te sorteren op de toekomst richt de Omgevingsvisie zich op een aantal ontwikkelingen:

- extra woningen die gebouwd moeten worden;
- toename van werkgelegenheid; toename van verkeer; energietransitie;
- klimaatverandering; verandering in de landbouw;
- versterking van natuur en recreatief groen.
-

Provincie Utrecht vindt het daarbij belangrijk om de bestaande kwaliteiten te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen. De ruimte voor ontwikkelingen is beperkt, terwijl de vraag naar ruimte groot is.

Uitwerking beleid in 7 thema's
De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving en voor het mogelijk maken van lokale afwegingen als een veilige en gezonde leefomgeving daarbij gebaat is. Het beleid voor de gezonde en veilige leefomgeving is beschreven in 7 thema's.

1. Stad en land gezond
   Dit thema gaat over milieu, gezondheid, recreatie en toerisme. Provincie Utrecht wil graag voor de woon-, werk-, en leefgebieden bereiken dat deze gezond zijn en uitnodigen tot bewegen. In en rondom steden en dorpen moeten voldoende groene gebieden zijn om te recreëren.
2. Klimaatbestendig en waterrobuust
   Dit thema gaat over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, een klimaatbestendige en waterveilige leefomgeving en een perspectief voor bodemdalingsgebieden. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er bescherming is tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte).
3. Duurzame energie
   Dit thema gaat over het stimuleren van energiebesparing en het opwekken van duurzame

energie uit wind, zon, bodem en water.

4. Vitale steden en dorpen
   Dit thema gaat over ruimte voor wonen en leven en ruimte voor werken en winkelen. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat nieuwe woningen en bedrijven vooral komen op plekken binnen de bebouwde kom. Ook is het belangrijk dat deze plekken goed bereikbaar zijn met trein, bus, tram en fiets. Prioritaire locaties voor grootschalige integrale ontwikkeling zijn onder meer Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier/Lombokplein en Merwedekanaalzone), Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park/Rijnsweerd.
5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar
   Dit thema gaat over een goed bereikbare provincie, ontwikkeling bij knooppunten en optimalisatie van netwerken, wegen, OV en fiets. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden komen tussen de woon-, werk-, en leefgebieden. Daarbij moet er beter gebruik gemaakt worden van bestaande wegen.
6. Levend landschap, erfgoed en cultuur
   Dit thema gaat over aantrekkelijke landschappen en een toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat veel mensen kunnen genieten van de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen. Ook is belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) meegroeit met het aantal inwoners.
7. Toekomstbestendige natuur en landbouw
   Dit thema gaat over een robuuste natuur met hoge biodiversiteit en een duurzame landbouw. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat de natuur wordt beschermd en nieuwe natuurgebieden worden aangelegd die elkaar verbinden. Verder worden boeren geholpen om een omslag te maken naar kringlooplandbouw.

Alle thema's moeten in samenhang bekeken worden. Dat betekent dat niet alles overal kan. Met het uitgangspunt slim combineren en concentreren kan de groei van inwoners en bedrijven en een gezonde leefomgeving in balans blijven. Het concentreren richt zich bijvoorbeeld op het bouwen van nieuwe woningen dichtbij stations en in steden en dorpskernen. Op die manier blijft er op andere plekken voldoende ruimte voor bewegen, groen, water en natuur.

Uitvoering
In drie regio's werkt Provincie Utrecht het beleid verder uit. De samenhang tussen de thematische ambities krijgt hier aandacht. Voor Utrecht is de regio U16 van belang. In deze uitwerking gaat het over de verstedelijkingsstrategie. De verwachting is dat er tot 2040 in de regio ongeveer 99.000 tot
125.000 extra woningen nodig zijn. Na 2040 tot 2050 is er verdere ruimte voor woningbouw onder meer over ontwikkelingen langs de A12 tussen knooppunten Lunetten en Oudenrijn en het benutten van bestaande OV-knooppunten in de regio.

Plangebied
Het thema Wonen, werken en recreëren is relevant. Voor Wonen, werken en recreëren ligt het plangebied binnen het 'stedelijk gebied' Dit plan zorgt daarvoor niet voor een belemmering.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen teneinde bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort,

terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren.
Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Plangebied
Het plangebied ligt binnenstedelijk. De ontwikkeling past binnen het beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling.

2.2.3 Waterkoers 2016-2021

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem en het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft haar ambities en visies vastgelegd in de Waterkoers 2016-2021.

De koers is een omslag in denken, waarbij het waterschap zich flexibel opstelt en daarbij ruimte laat voor initiatieven uit de samenleving. Andere onderwerpen die in de Waterkoers aan de orde komen zijn waterveiligheid, voldoende water, gezond water, gezuiverd afvalwater en genieten van water.

Plangebied
Als gevolg van de ontwikkeling neemt het verhard oppervlak in het plangebied niet toe. Mogelijk dat enkele eigenaren de dakopbouw voorzien van Sedum, zodat de belasting op het watersysteem afneemt.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Utrecht ruimte voor iedereen'

Op 1 juni 2018 is het coalitieakkoord 2018-2022 'Utrecht: ruimte voor iedereen' verschenen. Het coalitieakkoord bestaat uit drie onderdelen:

- Plaats voor iedereen

Het eerste deel van het akkoord bevat verschillende maatregelen op het gebied van onderwijs, economie, werk, sport, welzijn, zorg en veiligheid. Samen met inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en vrijwilligers maken we van Utrecht een plaats voor iedereen.

- Gezonde groei voor iedereen

Het tweede deel van het akkoord bevat maatregelen over wonen, mobiliteit, nieuwe energie en een gezonde omgeving om in te leven. We vinden dat er voor iedereen ruimte moet zijn om in Utrecht te wonen en dat Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven. Ook willen we graag koploper zijn in de verandering naar een duurzame energievoorziening en economie.

- De kracht van iedereen

Het derde deel van het akkoord gaat over hoe we de genoemde doelen willen bereiken, samen met Utrechters en andere betrokkenen.

Om te komen tot gezonde groei voor iedereen worden onder andere de volgende maatregelen genomen:

- samen met marktpartijen maken we vanaf het begin van deze collegeperiode afspraken over het verhogen van het tempo in gebiedsontwikkelingen in alle woningcategorieën;
- we streven er naar dat in 2040 in Utrecht 35% van de woningvoorraad behoort tot de sociale voorraad en 25% tot de middencategorie;
- bij nieuwe ontwikkelingen zijn groen, een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en circulaire bouw belangrijk. We bevorderen klimaatadaptatie bijvoorbeeld via verticale bossen(hoogbouw), groene gevels en het voorkomen van verstening;
- één van de manieren om ruimte te maken voor een goede openbare ruimte is meer focussen op hoogbouw;
- dierenwelzijn heeft onze zorg. Bij bouwen houden we rekening met stadsvogels en vleermuizen. Daarnaast hebben we oog voor het beschermen van inheemse soorten.

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Hierbij is het belangrijk om de groei van de stad en de daarmee gepaard gaande ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan de energietransitie en daarvoor worden onder meer de volgende stappen genomen:

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;

- alle nieuwbouwwoningen zijn aardgasvrij en minimaal energieneutraal. We nemen duidelijke duurzaamheidseisen op in tenders voor gebiedsontwikkelingen en stimuleren
- circulaire bouw; (kleinschalige) initiatieven op het gebied van warmte-koudeopslag worden aangemoedigd.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 inwoners naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' (hierna: RSU 2040). De RSU 2040 is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2023 in werking treedt. De RSU 2040 is op 15 juli 2021 vastgesteld en bevat uitgangspunten voor een gezonde groei en ontwikkeling van de stad tot 2040. In de strategie verbinden we belangrijke thema's met elkaar, zoals mobiliteit, economie, voorzieningen, wonen, energie, groen, sport en ontspanning en werk.
Ook is beschreven hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. Daarmee zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiezen we ervoor een stad te zijn waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht, de tien-minutenstad. Daarbij zijn twee hoofdstructuren leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling, voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit.
Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt. Er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd.
Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Het document Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidbeleid 2019-2023 is ook onderdeel van de koers. Zie hiervoor paragraaf 2.3.2.2.5.

Plangebied
Dit plan zorgt niet voor een uitbreiding van bestaande woningen. Ten aanzien van de gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid wordt de uitbouw voorzien van duurzame materialen en mogelijk voorzien van zonnepanelen en/of sedum. De uitbreiding van de woningen past daarmee in het beleid voor de lange termijn.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans
De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. In de woonvisie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;
  De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Plangebied
De uitbreiding van het woonoppervlak van de woningen past binnen de woonvisie.

2.3.2.2.2 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023
Op 17 oktober 2019 heeft de gemeenteraad de Nota Gezondheid voor iedereen-Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023 vastgesteld. De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. De speerpunten voor de beleidsperiode die extra gezondheidswinst helpen te realiseren zijn: gezonde leefomgeving, gezond en veilig opgroeien, gezond gedrag, gezond rondkomen, gezond werkgeverschap, psychische gezondheid en gezond ouder worden.

Binnenstedelijke verdichting brengt gezonde kwaliteiten met zich mee zoals het behoud van groen om de stad en autoluwe wijken die actieve mobiliteit en ontmoeting stimuleren en daarmee bijdragen aan gezondheid. Daarnaast biedt het mogelijkheden voor gemengd wonen en het vergroten van het aandeel sociale en midden huur in de stad. Er ontstaat, met name rond drukke wegen, echter ook een dilemma tussen gezonde lucht en minimale geluidsbelasting enerzijds en verdichting anderzijds..

Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Tevens wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 voertuigen per etmaal), waarover nog geen bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000

mvt/etm) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, al dan niet met een bestemmingsplanwijziging, wordt in goed overleg met de vertegenwoordigers van de voorziening onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Ook wordt onderzocht of er reguliere maatregelen te treffen zijn om het binnenmilieu te verbeteren. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen. Als dit niet mogelijk is, wordt naar een zo kort mogelijke overbruggingsperiode gestreefd. In een verdichtende stad zijn stille plekken schaars, wij beschermen daarom deze plekken. Ook staan we geen horecavoorzieningen toe in stille hofjes en rustige woonstraten om zo geluidsoverlast te beperken.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Daarnaast worden er passende maatregelen genomen om de gevolgen van klimaatverandering zoals hittestress te beperken door bijvoorbeeld groene daken en gevels te realiseren en door bij de ruimtelijke inrichting voor meer plekken voor verkoeling te zorgen. Wij hanteren hierbij voor de openbare ruimte het principe 'groen tenzij'. Daarnaast is er ook ruimte voor biodiversiteit, dit versterkt de natuurbeleving en daarmee indirect de gezondheid.

Plangebied

De woningen liggen aan de Talmalaan, dit is een drukke binnenstedelijke weg met meer dan > 10.000 voertuigen per etmaal. Ten tijde van de bouw en aankoop van onze woningen speelde de knip van de Monicabrug welke niet is doorgevoerd. Nu speelt een afslagverbod van de Oudenoord naar de Kaatstraat wat tot een toename van het aantal motorvoertuigen per etmaal zal leiden. Zie hiervoor de Verkeersstudie Utrecht NoordWest RHDHV. Uit http://www.utrechtmilieu.nl/geluidskaarten/ blijkt dat de geluidsbelasting is toegenomen en de geluidsdruk aan de voorgevel minimaal 65 dB Lden bedraagt. Van de drie slaapkamers liggen er twee aan de Talmalaan. Ten behoeve van Gezond stedelijk leven zal het toevoegen van een slaapkamer aan de achterkant de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting (voor onze kinderen) aanzienlijk verminderen.

Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019
Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Plangebied
Als gevolg van de ontwikkeling neemt het verhard oppervlak in het plangebied niet toe en door het dak mogelijk te voorzien van sedum zal er minder en geleidelijker hemelwater afgevoerd worden.

2.3.2.2.3 Energie

Utrecht: energiek middelpunt van het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019
De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en hierbij stond de volgende vraag centraal: realiseer een klimaatneutraal Utrecht. Aan de hand van de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening in Utrecht zijn, om dit te bereiken, te nemen maatregelen geformuleerd. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk en de gemeente heeft een grote en pro-actieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

In het najaar van 2015 zijn de Utrechtse Energieagenda's verschenen, welke een vervolg zijn

op het Energieplan en de duiding daarop van het college. Hierin worden de concrete gemeentelijke werkzaamheden gepresenteerd en de inzet van middelen welke leiden tot een klimaatneutraal Utrecht richting 2030. Om deze ambitie te bereiken zijn de volgende ambitieuze doelstellingen voor 2020 geformuleerd:

- 30% CO_2-reductie ten opzichte van 2010;
- 20% van het totale energieverbruik wordt duurzaam opgewekt;
- 10% van de daken zijn voorzien van zonnepanelen.

Met het coalitieakkoord 'Utrecht: Ruimte voor iedereen' (2018) zijn voorgaande doelstellingen vervangen. Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en om hiertoe te komen worden de volgende stappen genomen:

- de gemeentelijke energie-inkoop is in 2020 volledig verduurzaamd;
- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- in 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd;
- in 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af;
- het gemeentelijke vastgoed is in 2040 volledig verduurzaamd.

Plan
De uitbouw zal mogelijk gecombineerd worden met het plaatsen van zonnepanelen en sedum. Daarnaast wordt aanvraag gedaan om een warmtepomp te kunnen plaatsen op het dak. De keuze voor de warmtepomp is nog niet gemaakt. De locatie en de warmtepomp zal zo gekozen worden dat deze voldoet aan de geluidgrens van 45 dB(A) overdag en 40 dB(A) in de avond en nacht op de perceelsgrens.

2.3.3 Overig gemeentelijk beleid

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)
De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Plan
De huidige woning heeft van de drie slaapkamers er twee aan de drukke kant. Voor een akoestisch goede woningindeling zorgt bij het toevoegen van een slaapkamer aan de geluidsluwe kant dat de akoestische indeling flink verbeterd wordt.
de ontwikkeling.

2.4 Conclusie
De conclusie voor het plan is dat de ontwikkeling van de uitbouw overeenkomstig de beleidskaders op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau is. De uitbouw aan de achterkant zorgt dat er een slaapkamer aan de geluidsluwe kant gerealiseerd wordt wat een aanzienlijke kwaliteitsverbetering is voor de leefbaarheid van de woning.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de huidige situatie in het plangebied en analyseert de het plangebied in ruimtelijk en functioneel opzicht.

3.2 Beschrijving van het plangebied

De woningen aan de Talmalaan maken onderdeel uit van het plan Binnenhof Utrecht. Het is gebouwd conform een stedenkundig plan uit 2005. Oorspronkelijk waren de woningen Talmalaan 3-55 bedoeld voor de particuliere verhuur. Om de kostprijs van de woning niet te hoog op te laten lopen is er toendertijd voor gekozen om een kleinere bovenverdieping te realiseren. In de welstandsnota[1] wordt de Talmalaan aangeduid als stimulans. Vanuit dit standpunt is de woning aan de achterkant ingekort in plaats van aan de Talmalaan. Dit heeft er toe geleid dat de indeling niet optimaal is en twee van de drie slaapkamers aan de gevel met de hoogste geluidsdruk gesitueerd zijn.

3.3 Masterplan Talmalaan

Voor de omgeving van de Talmalaan is het masterplan vastgesteld. Naast het masterplan zijn er daarnaast ontwikkelingen gaande die hier niet in vermeld staan. Een hiervan is de ontwikkeling van het belastingkantoor waar uiteindelijk de bouwhoogte met twee verdiepingen is verhoogd. Nieuw Buurland is nu net in ontwikkeling waarbij in het Masterplan hiervoor 114 woningen gepland waren en een bouwhoogte van 3 bouwlagen voor de eengezinswoningen en 4 bouwlagen voor een appartementsgebouw. In het "Nieuw Buurland Stedenbouwkundig Programma van Eisen" zijn er nu gebouwen met een terugliggende 5^{e} bouwlaag voorzien en is de bouwhoogte hoger om meer woningen te kunnen realiseren.

3.4 Conclusie

Het bebouwen van deze vrije ruimte past in de ontwikkeling van de wijk waarbij er verdichting plaatsvindt en er hogere bouwhoogtes gerealiseerd worden.

[1] Welstandsnota Utrecht: De Schoonheid van Utrecht - juni 2004/ december 2015 | 01-NO-021

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

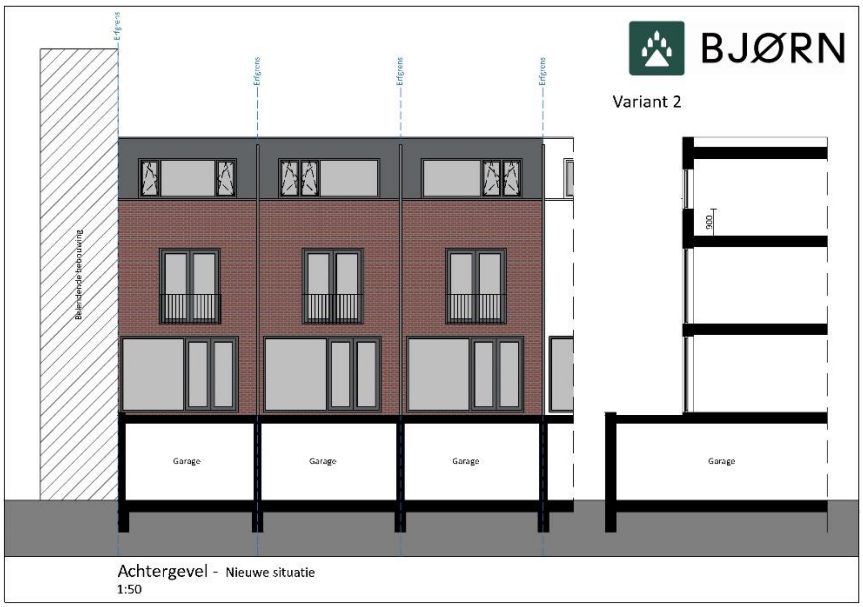
In deze paragraaf wordt ingegaan op de reden van de ruimtelijke ingreep. Wat willen wij bereiken.

4.1.1 Plan

Het plan is om aan de achterzijde de terugliggende bouwlaag te bebouwen. Over het ontwerp is contact geweest met de architect D. van Gameren, de architect van onze woningen en het project Binnenhof. Er zijn twee mogelijkheden uitgewerkt, een bloemkozijn en een standaard kozijn. Daarnaast is nog de mogelijkheid om met luiken een variatie hierin te maken. De bestaande gemetselde muur blijft behouden.



Figuur 2 Variant bloemkozijn



Figuur 3 Standaard kozijn

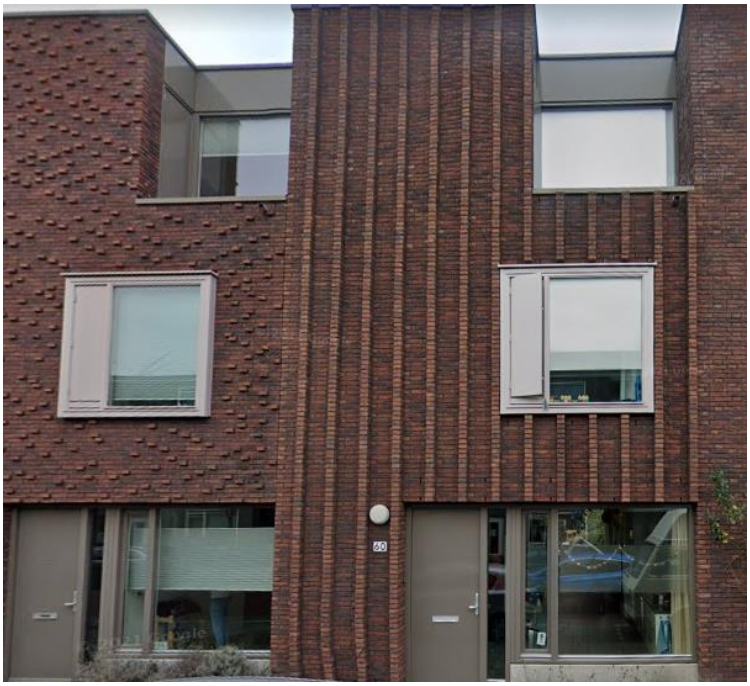


Figuur 4 Variant met luiken

Bij de afwerking wordt aangesloten bij de huidige afwerking en kleurstelling in de wijk:



Figuur 5 Voorbeeld van afwerking in de wijk waarop aangesloten wordt. Afwerking RAL 7006



Figuur 6 Voorbeeld van afwerking in de wijk waarop aangesloten wordt. Bloemkozijn in andere kleur.

Met het standaard en het bloemkozijn en het mogelijk nog verwerken van luiken is er een ontwerp wat diverse mogelijkheden biedt om te variëren, maar wel zal zorgen voor een uniforme uitstraling.

4.1.2 bestemmingsplan

Het bestemmingsplan/beheersverordening biedt geen rechtstreekse mogelijkheid om dit te vergunnen. Artikel 12 biedt de mogelijkheid om deze dakopbouw te vergunnen:

- Artikel 12 Overige regels

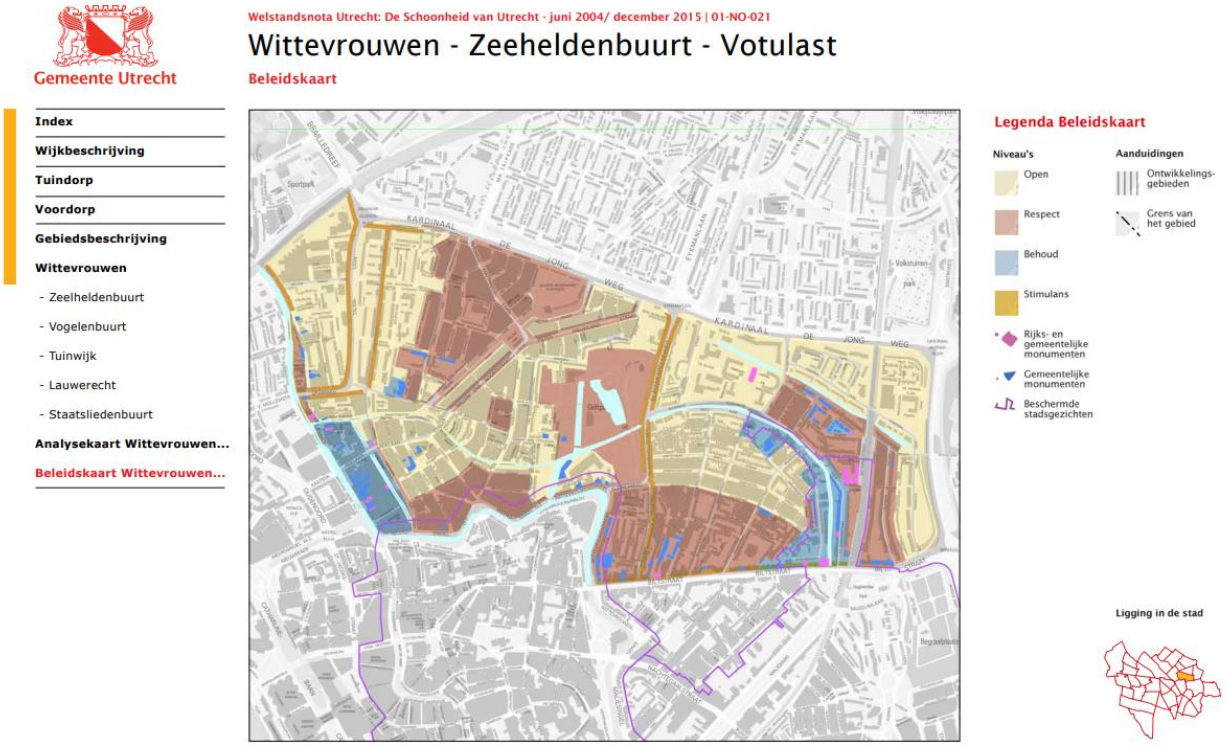
Burgemeester en wethouder kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:

a. de in de gebiedsregels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;

Het huidige vloeroppervlak van de woning is ca 145 vierkante meter. De uitbreiding is minder dan 14 vierkante meter en valt dus binnen het percentage van 10%. De uitbreiding doet geen onevenredige afbreuk aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. De woonsituatie zal aanmerkelijk verbeteren door een slaapkamer aan de geluidsluwe kant. De uitbouw heeft geen invloed op de milieusituatie, verkeersveiligheid en de sociale veiligheid. Het straat- en bebouwingsbeeld alsmede de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden wordt nader onderbouwd.

4.1.3 Welstandsnota

Voor het staat-en bebouwingsbeeld is de welstandsnota relevant:



Het onderhavige gebied heeft het beleid open. Dit houdt het volgende in:
A. Open
Verandering of handhaving van het bebouwingsbeeld is beide mogelijk, zowel naar structuur als naar architectuur maar met behoud van landschappelijke waarden. Dit betekent:
• een vrije en open oriëntatie op het bestaande bebouwingsbeeld
• er is ruimte voor vernieuwing
• bij gedeeltelijke veranderingen van de structuur wordt aangesloten op de bestaande omgeving

Het gaat hier om een vernieuwing/gedeeltelijke verandering van de structuur. Door een afwerking in de stijl van het project Binnenhof te kiezen en de gevel recht omhoog te trekken, zoals al bij de hoekwoning het geval is wordt aangesloten op de bestaande omgeving.

4.1.4 Zonnestudie

Voor de gebruiksmogelijkheden voor de aangrenzende bebouwing is de bezonning relevant. Voor de dakterrassen van de buren is het nu ook al mogelijk een schutting te plaatsen welke een soortgelijke schaduw op het dakterras zal creëren als deze bebouwing. Om de invloed van de uitbouw op de woningen aan de Troelstralaan inzichtelijk te maken is een zonnestudie gemaakt. Deze is bijgesloten.
In de nieuwe situatie moet de bezonning van de bestaande woningen aan de Troelstralaan voldoen aan de 'lichte' richtlijn van de TNO; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in de woonkamer.
In de bezonningsstudie is getoetst dat alle woningen een uitbreiding hebben gerealiseerd. Hieruit blijkt dat er gedurende ongeveer de periode 19 feb – 21 april en 21 augustus tot 21 oktober gemiddeld een verslechtering optreedt van circa 13 minuten (ten opzichte van de huidige situatie) en in de zomermaanden gemiddeld circa 20 minuten.
De eerste zes woningen hebben op 19 februari en 21 oktober geen invloed van de uitbouw in verband met het aanwezige appartementengebouw op de hoek. Deze woningen voldoen aan de TNO lichte norm op deze dagen, omdat deze woningen een venster aan de andere kant van de woonkamer beneden hebben welke afzonderlijk aan de norm voldoet. Bij enkel toetsen op de achterzijde zouden deze woningen niet voldoen aan de TNO lichte norm.
Overige woningen voldoet de achterzijde aan de norm op 19 februari/21 oktober. De afname op 19 februari/21 oktober is hier 12 tot maximaal 18 minuten.

4.1.5 Conclusie

De uitbouw doet geen onevenredige afbreuk aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en kan daarmee vergund worden.

Hoofdstuk 5 Samenvatting

Gelet op voorgaande paragrafen is de conclusie dat er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van de uitbouw. De uitbouw is overeenkomstig de beleidskaders op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. De uitbouw aan de achterkant zorgt dat er een slaapkamer aan de geluidsluwe kant gerealiseerd wordt wat een aanzienlijke kwaliteitsverbetering is voor de leefbaarheid van de woning. De uitbouw past in de ontwikkeling van de wijk waarbij er verdichting plaatsvindt en er hogere bouwhoogtes gerealiseerd worden. De varianten bloemkozijn en standaard kozijn, eventueel met luiken geeft een ontwerp waarbij er variatie in de uitbouw kan ontstaan die past binnen de wijk en zal zorgen voor een uniform beeld. De uitbouw doet geen onevenredige afbreuk aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en kan daarmee vergund worden.

Bijlage zonnestudie

TNO lichte norm

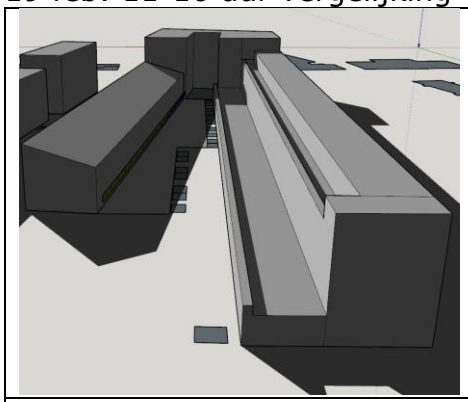
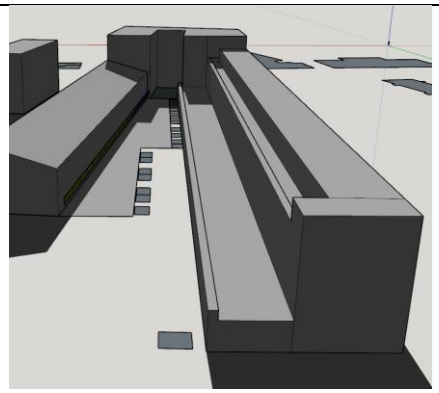
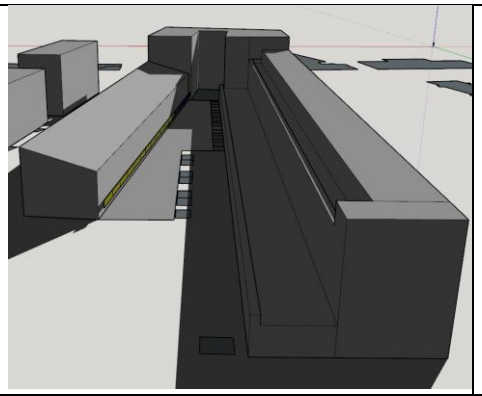
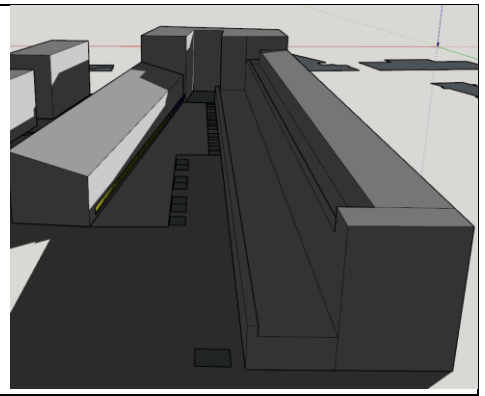
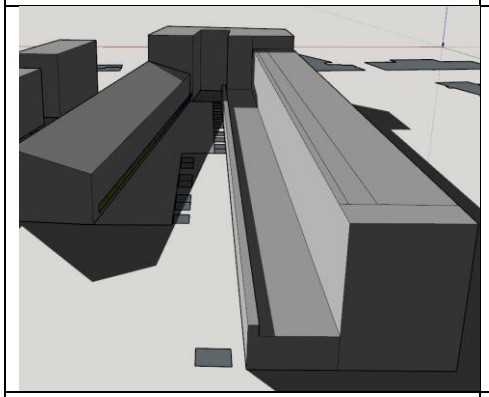
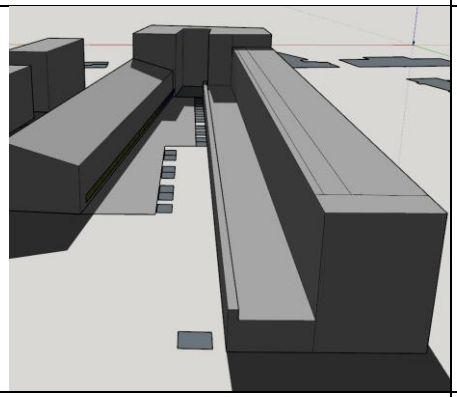
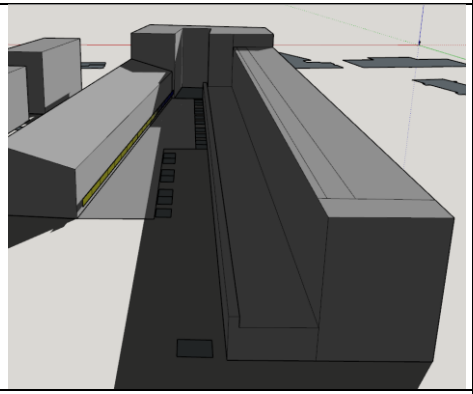
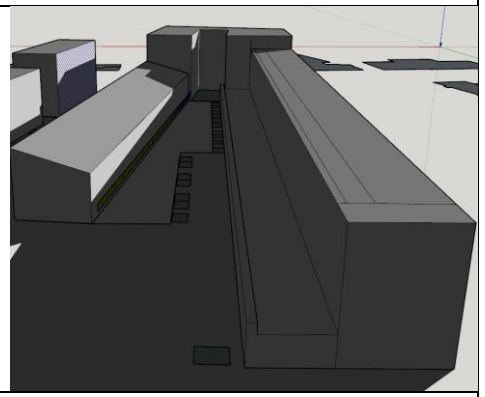
In de nieuwe situatie moet de bezonning van de bestaande woningen aan de Troelstralaan voldoen aan de ‘lichte’ richtlijn van de TNO; ten minste 2 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari – 21 oktober (gedurende 8 maanden) in de woonkamer.

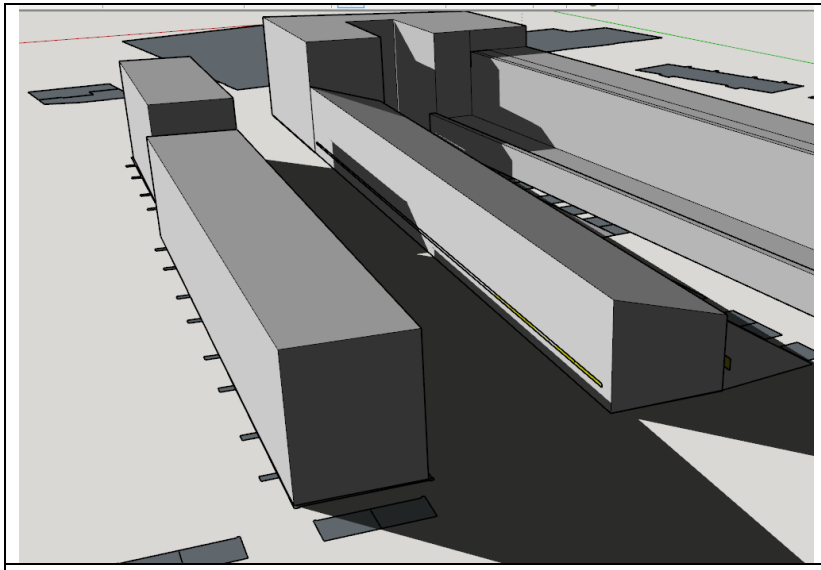
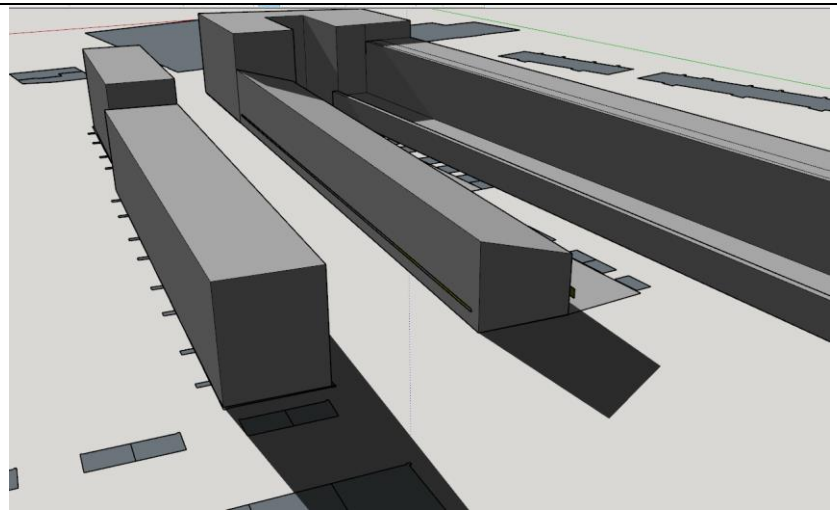
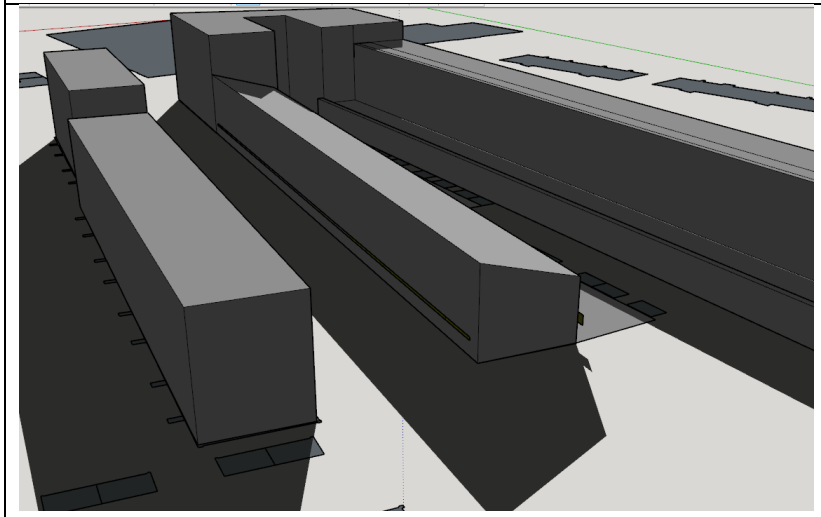
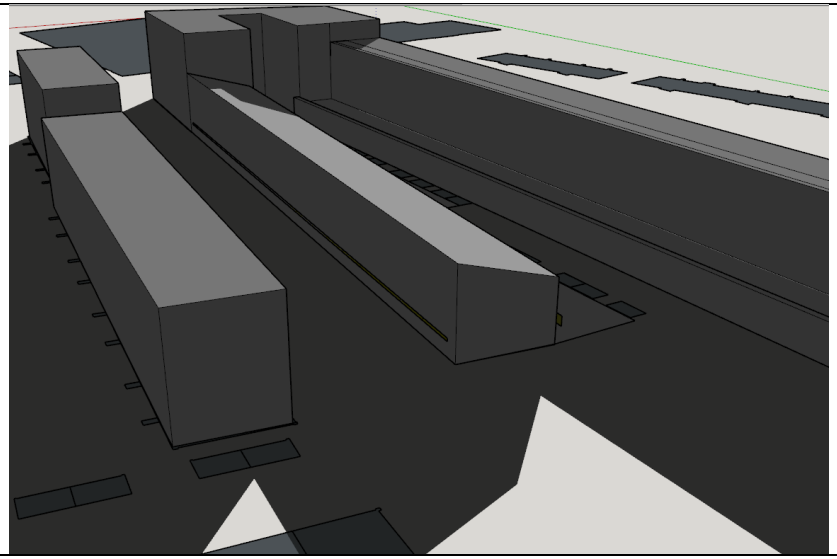
In de bezonningsstudie is getoetst dat alle woningen een uitbreiding hebben gerealiseerd. Hieruit blijkt dat er gedurende ongeveer de periode 19 feb – 21 april en 21 augustus tot 21 oktober gemiddeld een verslechtering optreedt van circa 13 minuten (ten opzichte van de huidige situatie) en in de zomermaanden gemiddeld circa 20 minuten.

De eerste zes woningen hebben op 19 februari en 21 oktober geen invloed van de uitbouw in verband met het aanwezige appartementengebouw op de hoek. Deze woningen voldoen aan de TNO lichte norm op deze dagen, omdat deze woningen een venster aan de andere kant van de woonkamer beneden hebben welke afzonderlijk aan de norm voldoet. Bij enkel toetsen op de achterzijde zouden deze woningen niet voldoen aan de TNO lichte norm.

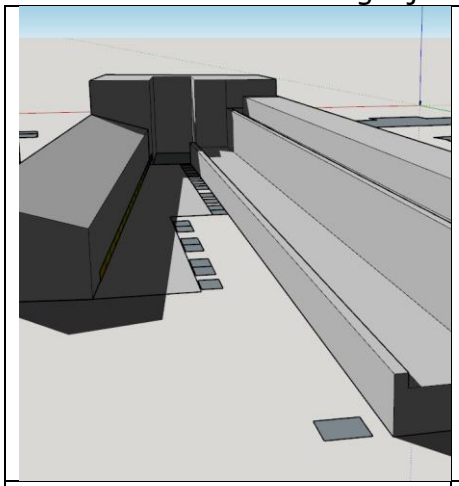
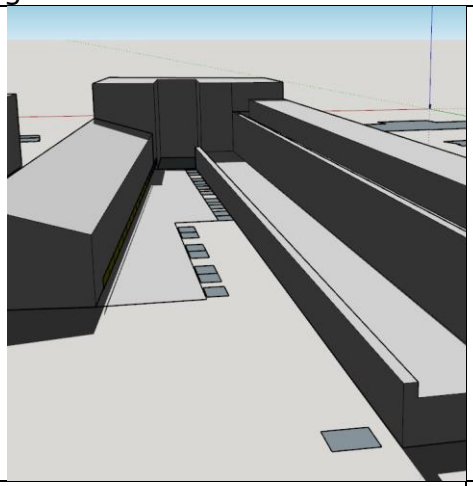
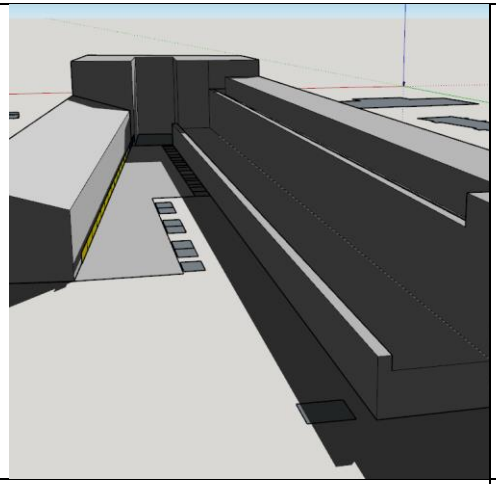
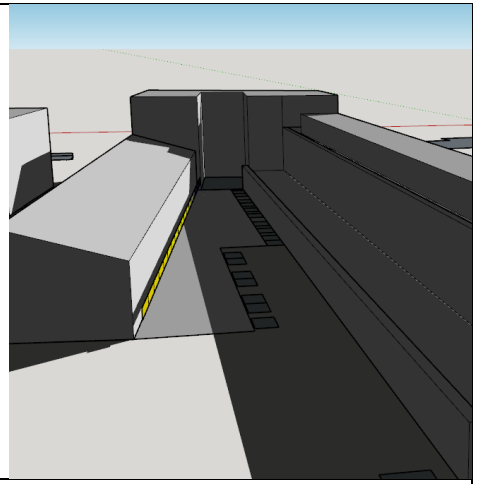
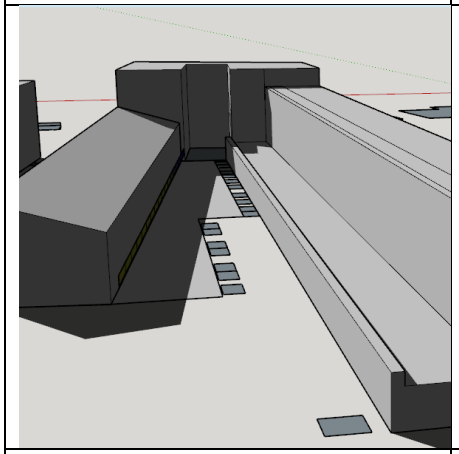
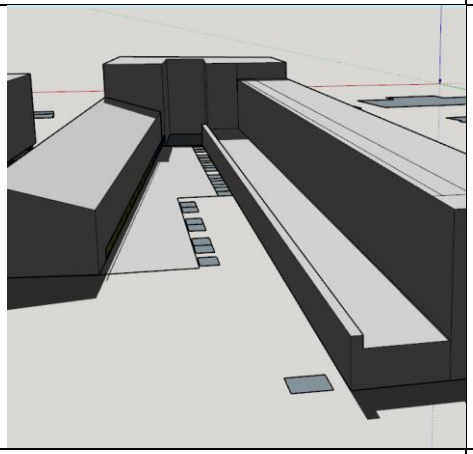
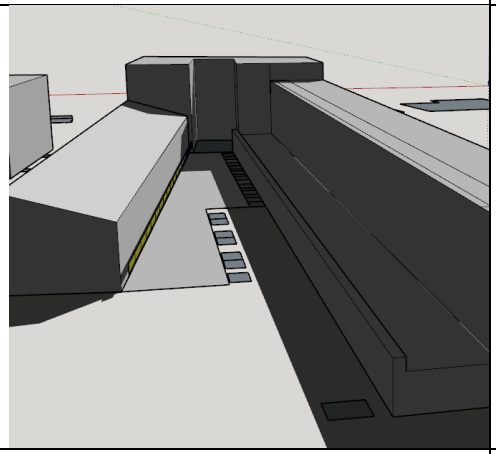
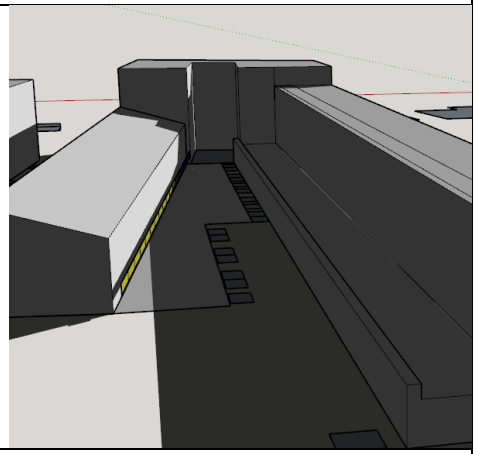
Overige woningen voldoet de achterzijde aan de norm op 19 februari/21 oktober. De afname op 19 februari/21 oktober is hier 12 tot maximaal 18 minuten.

Schaduw analyse
19 feb: 11-16 uur vergelijking

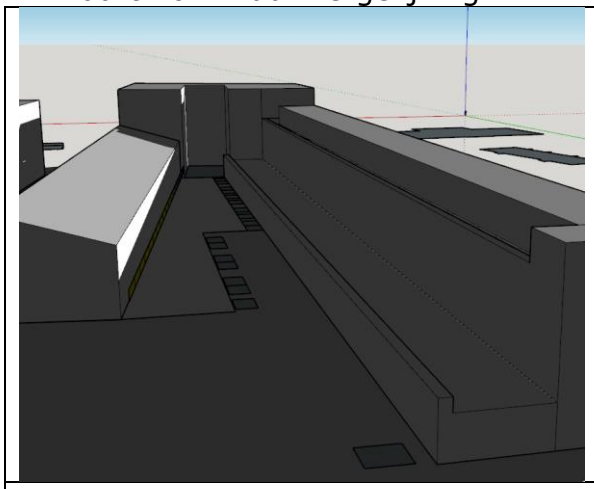
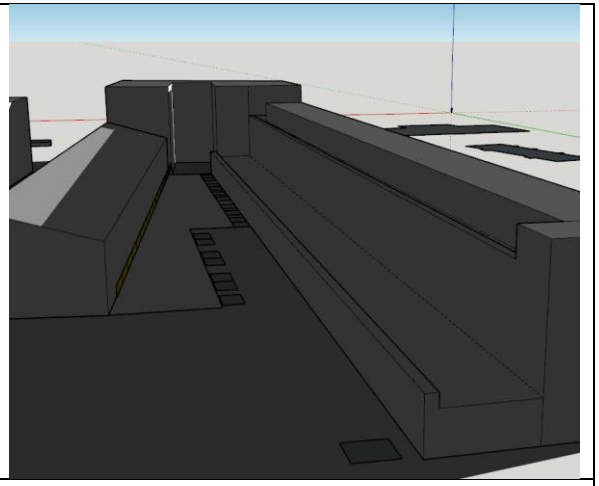
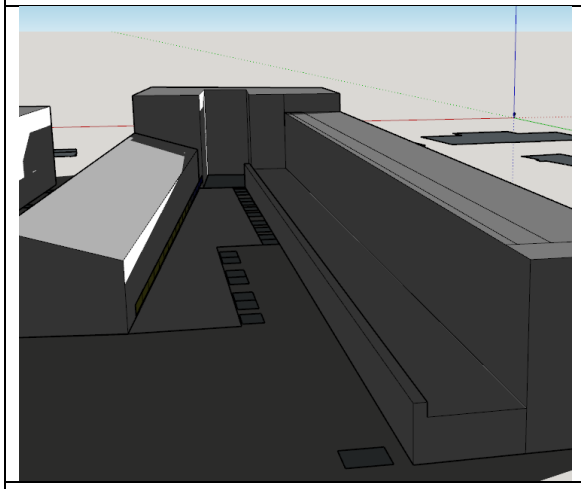
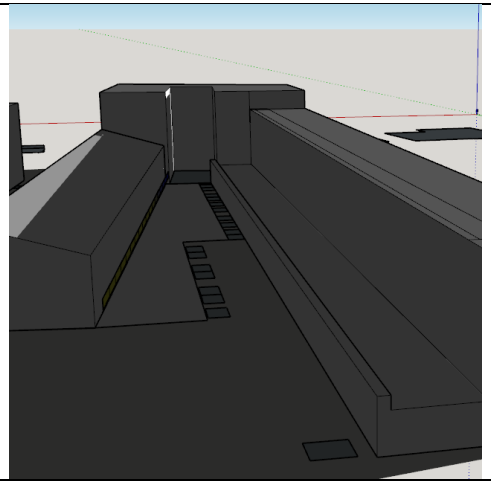
			
Bestaande situatie 19.02 11:00	Bestaande situatie 19.02 13:00	Bestaande situatie 19.02 15:00	Bestaande situatie 19.02 16:00
			
Nieuwe situatie 19.02 11:00	Nieuwe situatie 19.02 13:00	Nieuwe situatie 19.02 15:00	Nieuwe situatie 19.02 16:00

	
Bestaande situatie 19.02 11:00	Bestaande situatie 19.02 13:00
	
Bestaande situatie 19.02 15:00	Bestaande situatie 19.02 16:00

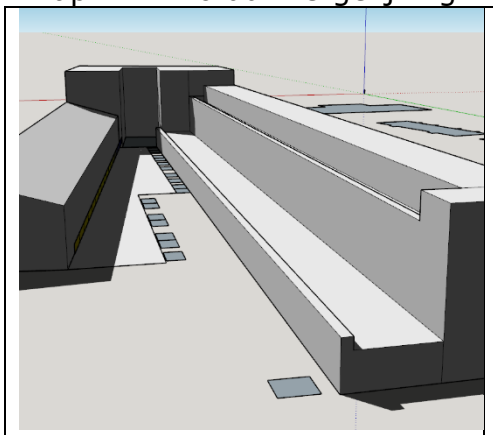
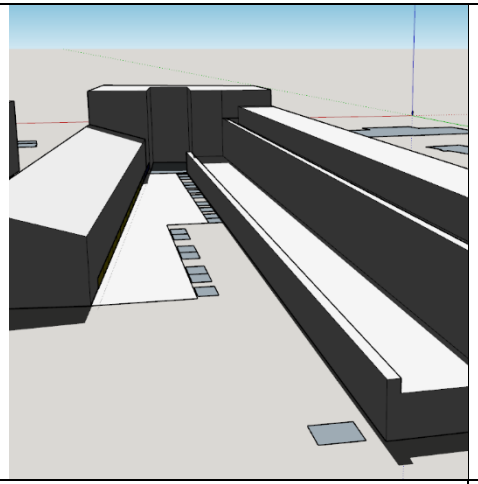
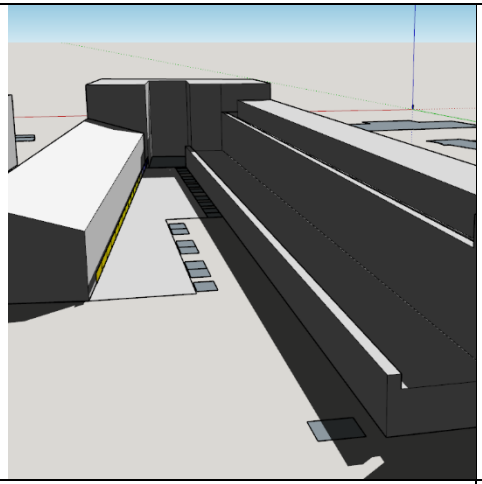
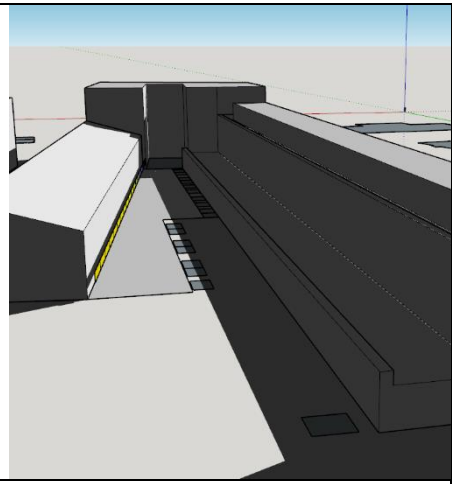
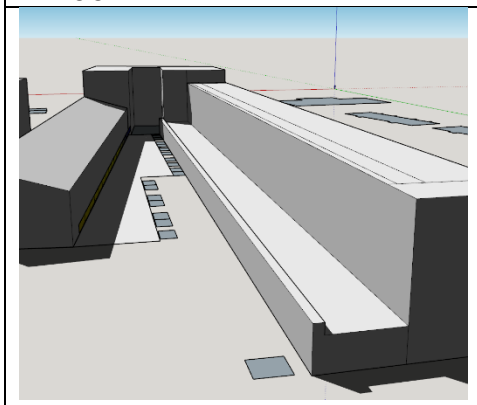
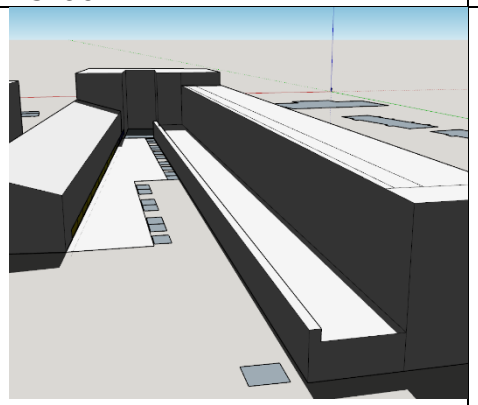
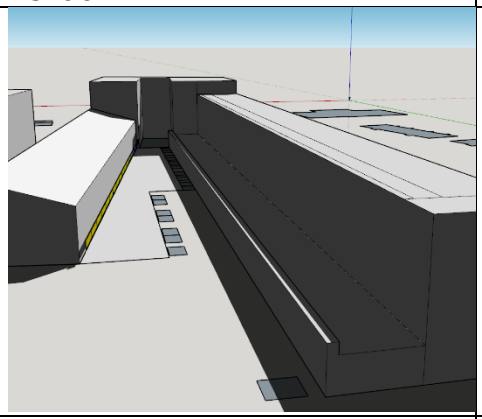
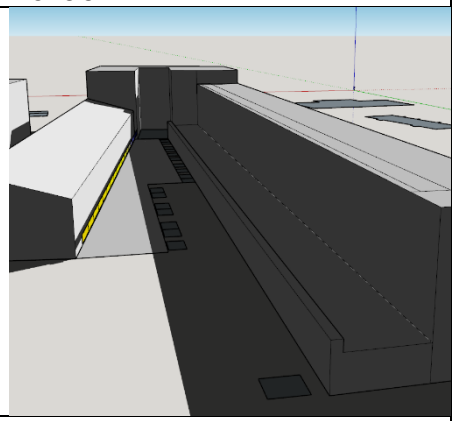
Schaduw analyse
21 maart 11-16 uur vergelijking

			
Bestaande situatie 21.03 11:00	Bestaande situatie 21.03 13:00	Bestaande situatie 21.03 15:00	Bestaande situatie 21.03 16:00
			
Nieuwe situatie 21.03 11:00	Nieuwe situatie 21.03 13:00	Nieuwe situatie 21.03 15:00	Nieuwe situatie 21.03 16:00

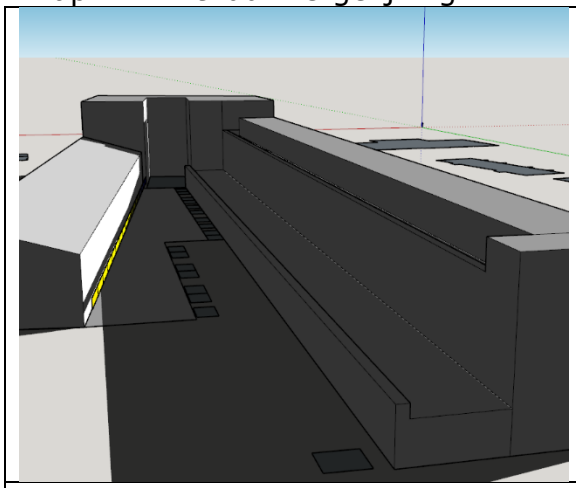
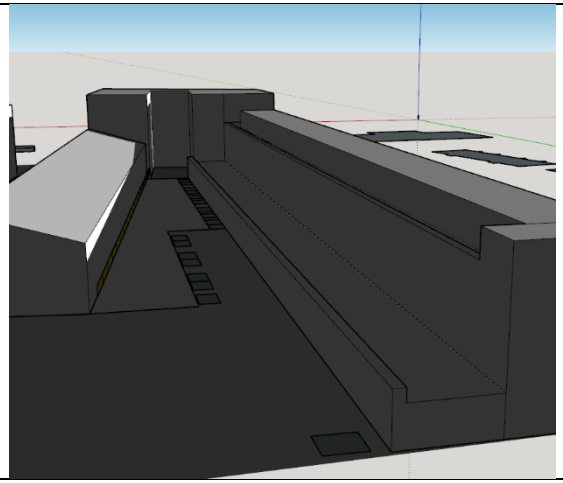
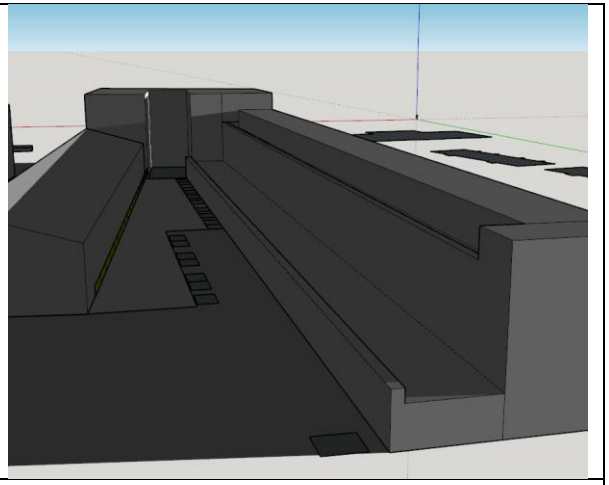
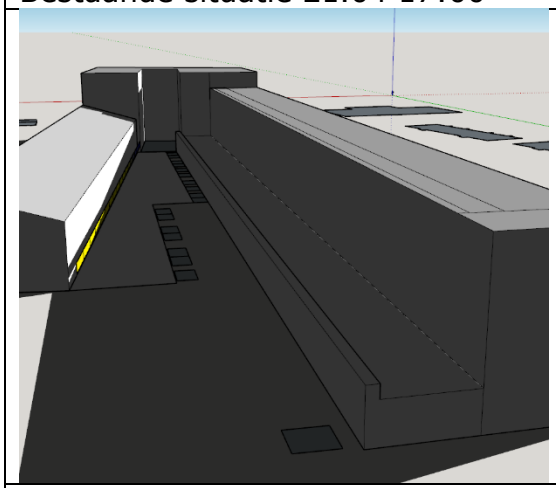
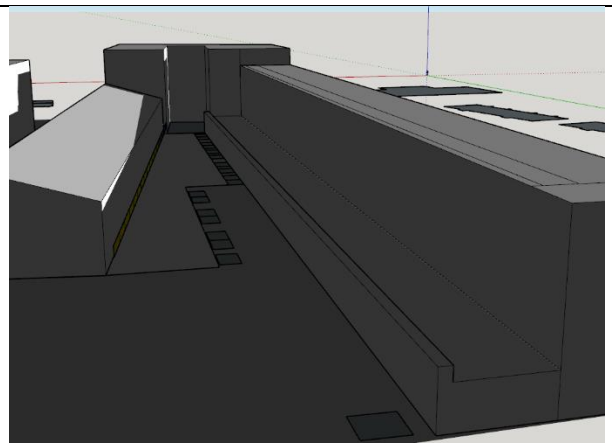
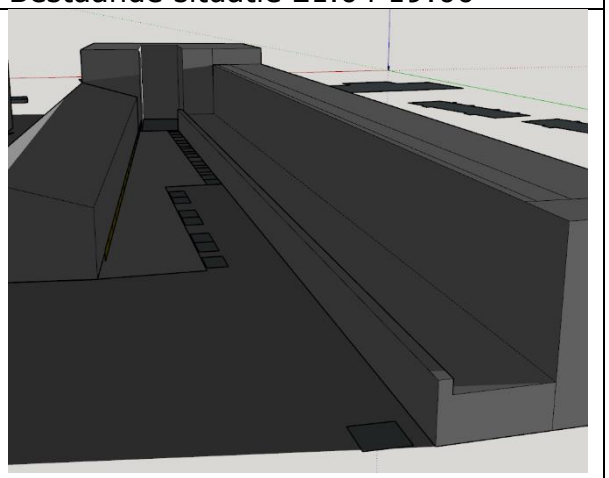
Schaduw analyse
21 maart 16-17 uur vergelijking

	
Bestaande situatie 21.03 17:00	Bestaande situatie 21.03 18:00
	
Nieuwe situatie 21.03 17:00	Nieuwe situatie 21.03 18:00

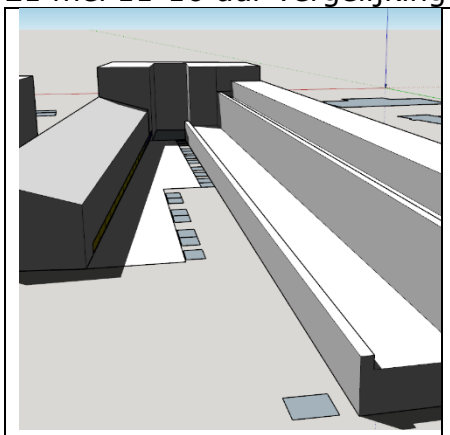
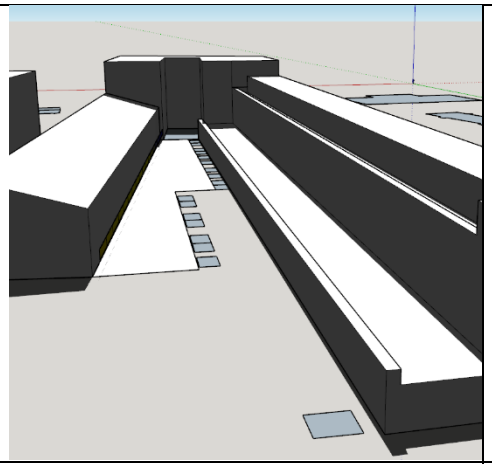
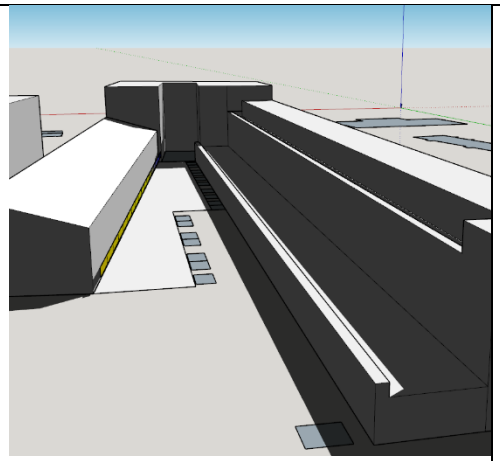
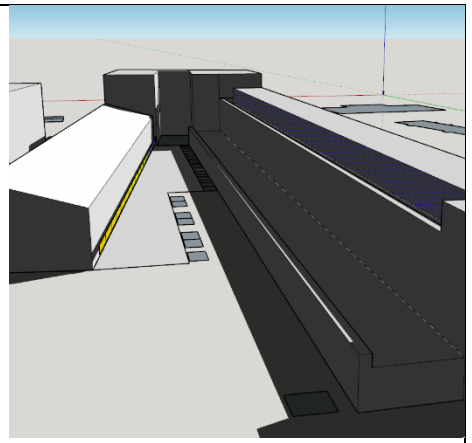
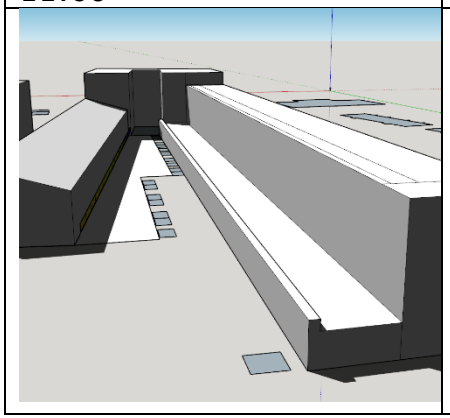
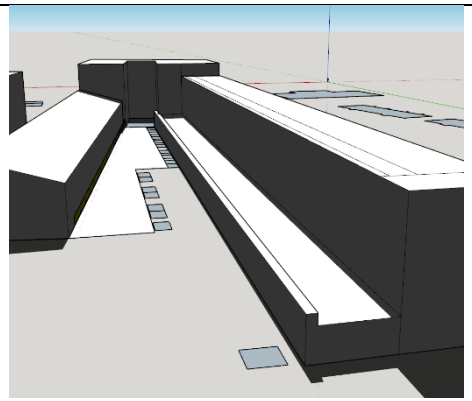
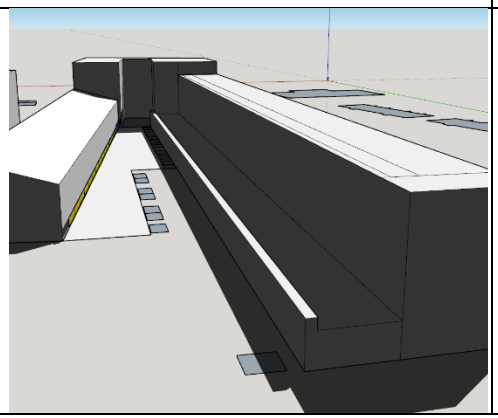
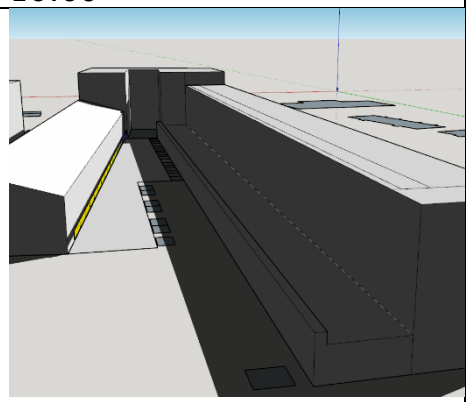
Schaduw analyse
21 april 11-16 uur vergelijking

			
Bestaande situatie 21.04 11:00	Bestaande situatie 21.04 13:00	Bestaande situatie 21.04 15:00	Bestaande situatie 21.04 16:00
			
Nieuwe situatie 21.04 11:00	Nieuwe situatie 21.04 13:00	Nieuwe situatie 21.04 15:00	Nieuwe situatie 21.04 16:00

Schaduw analyse
21 april 17-19 uur vergelijking

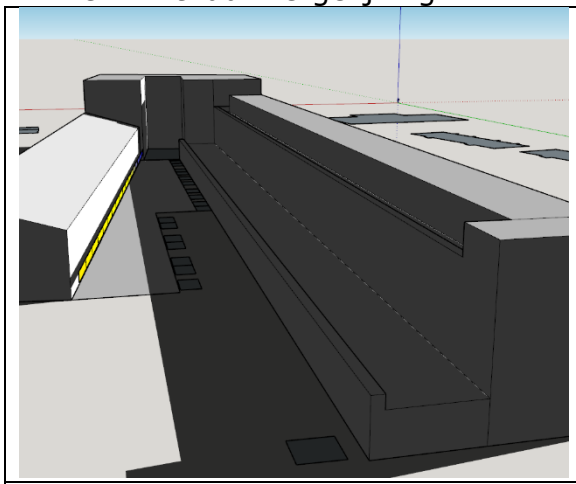
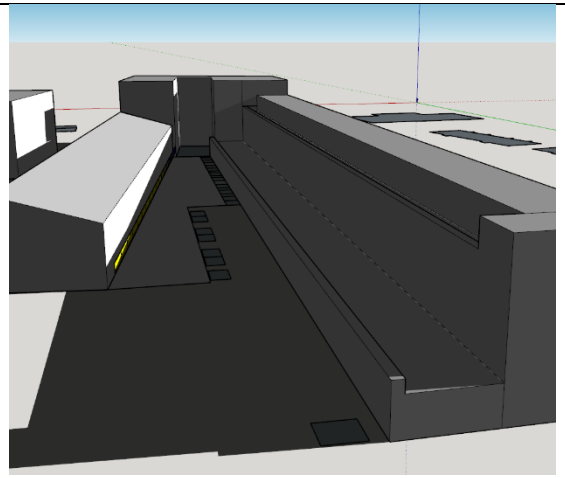
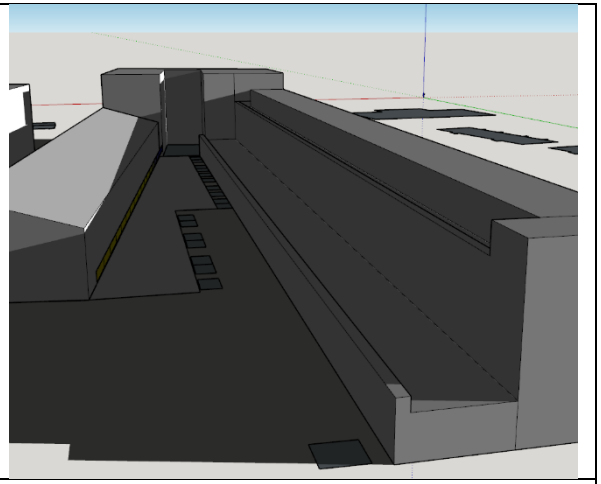
		
Bestaande situatie 21.04 17:00	Bestaande situatie 21.04 18:00	Bestaande situatie 21.04 19:00
		
Nieuwe situatie 21.04 17:00	Nieuwe situatie 21.04 18:00	Nieuwe situatie 21.04 19:00

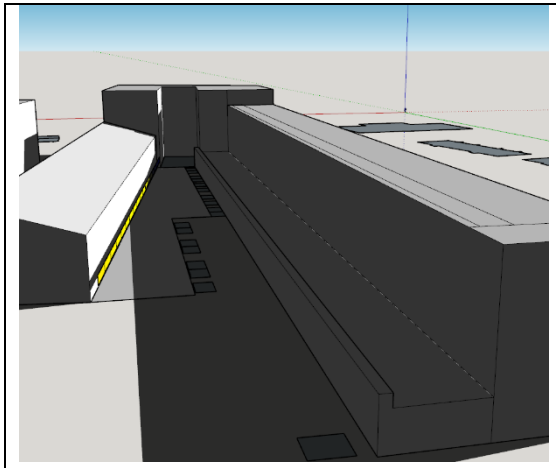
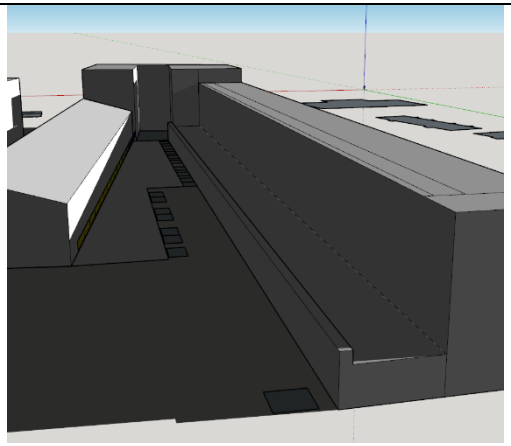
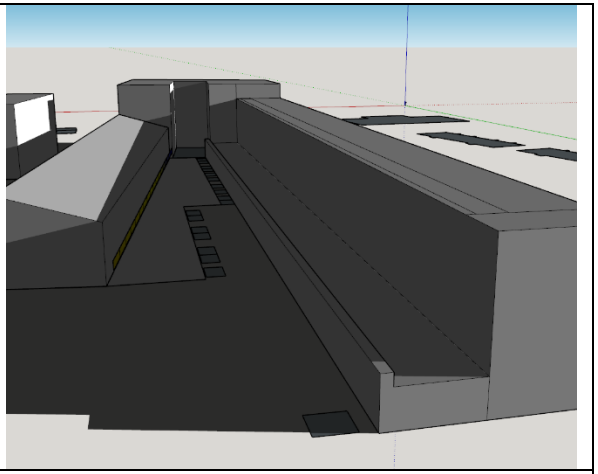
Schaduw analyse
21 mei 11-16 uur vergelijking

			
Bestaande situatie 21.05 11:00	Bestaande situatie 21.05 13:00	Bestaande situatie 21.05 15:00	Bestaande situatie 21.05 16:00
			

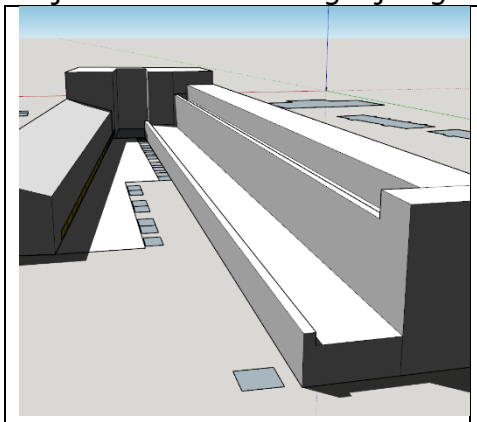
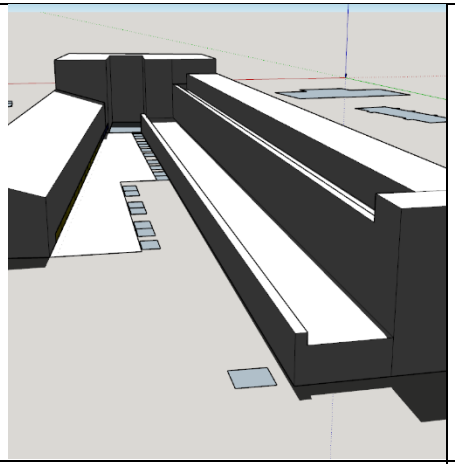
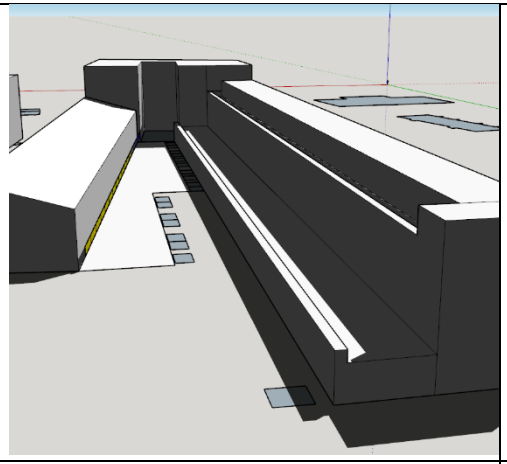
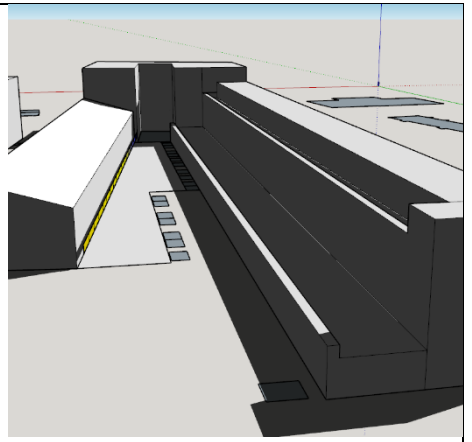
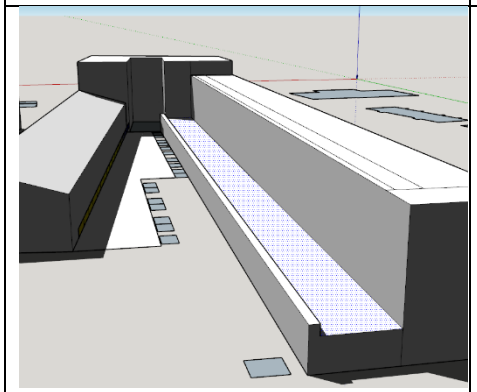
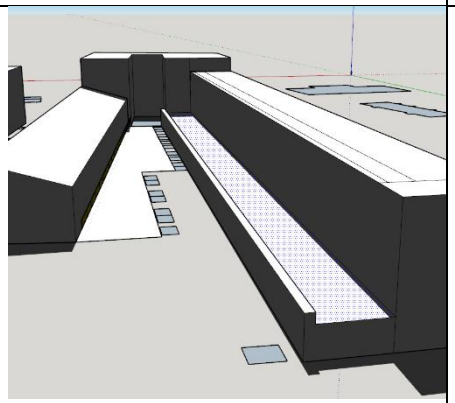
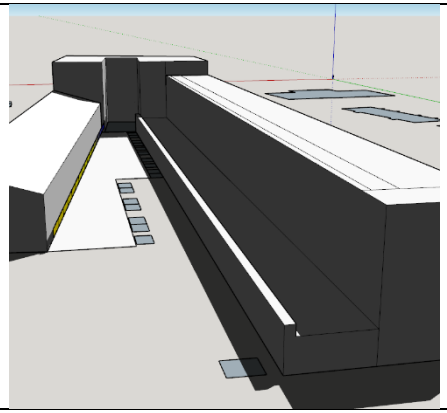
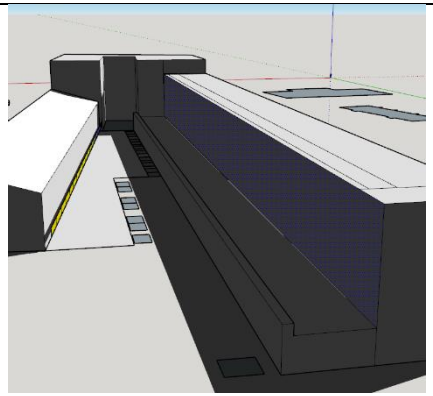
Nieuwe situatie 21.05 11:00	Nieuwe situatie 21.05 13:00	Nieuwe situatie 21.05 15:00	Nieuwe situatie 21.05 16:00

Schaduw analyse
21 mei17-19 uur vergelijking

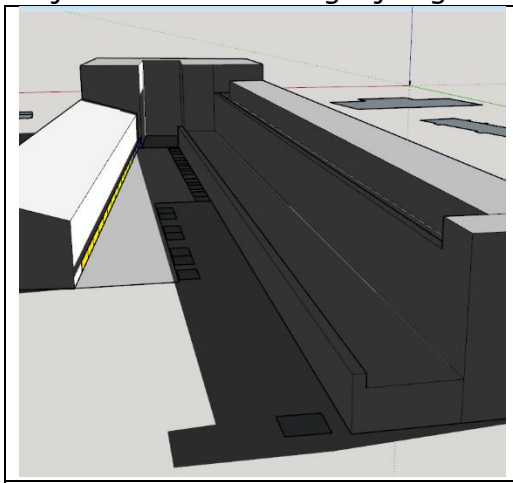
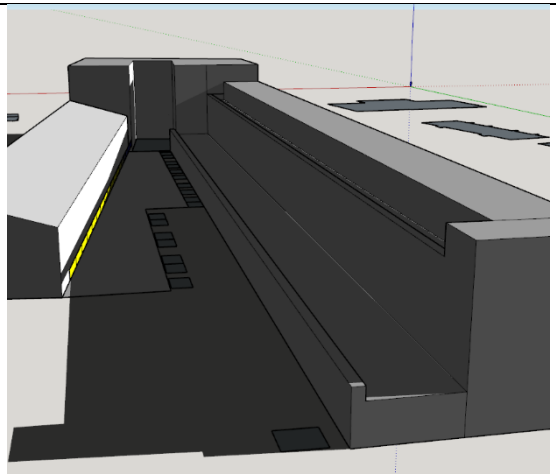
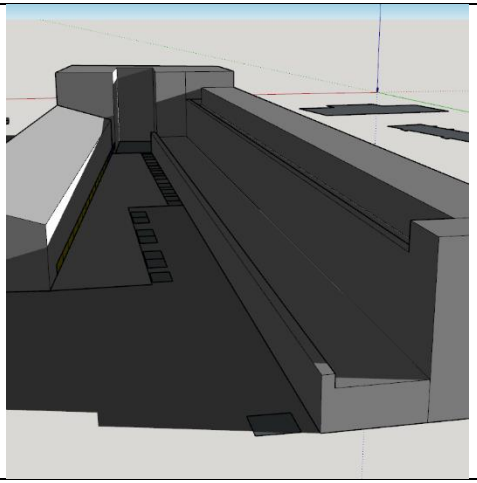
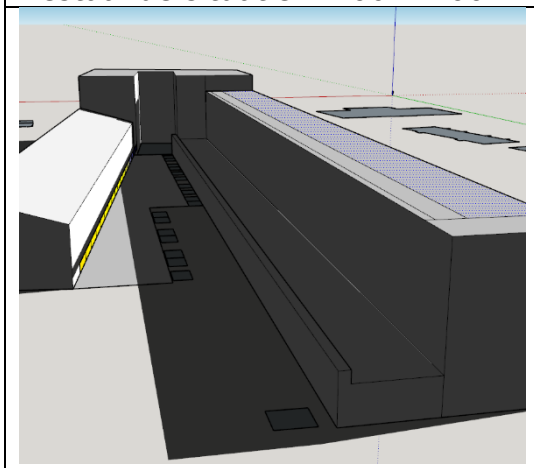
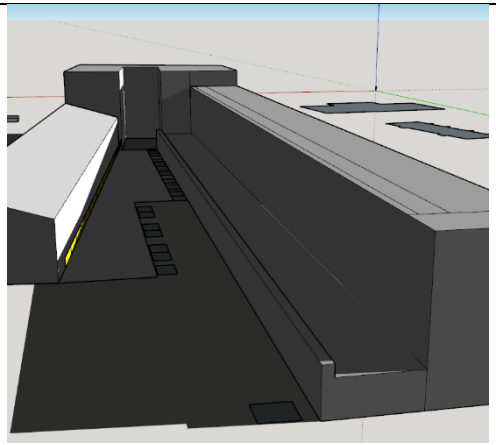
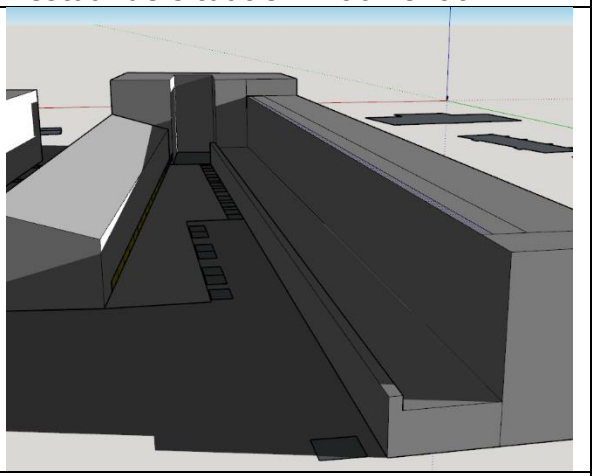
		
Bestaande situatie 21.05 17:00	Bestaande situatie 21.05 18:00	Bestaande situatie 21.05 19:00

		
Nieuwe situatie 21.05 17:00	Nieuwe situatie 21.05 18:00	Nieuwe situatie 21.05 19:00

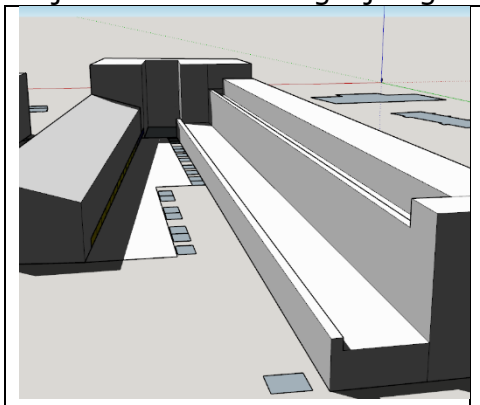
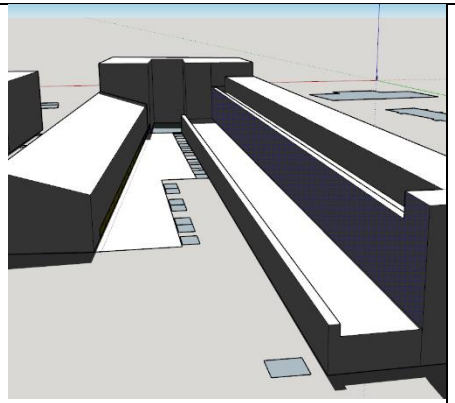
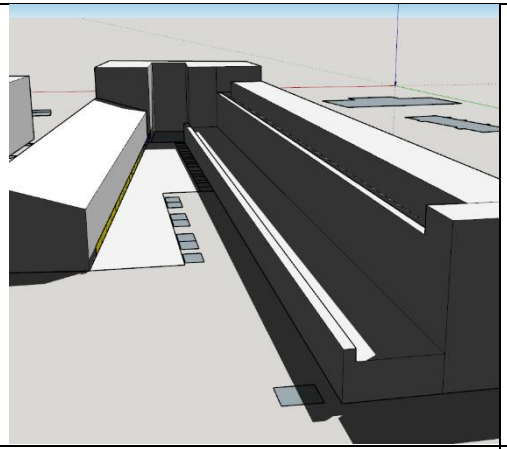
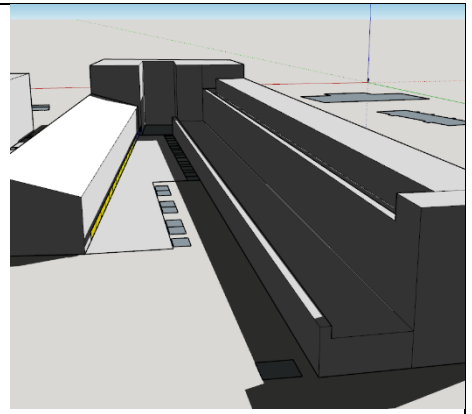
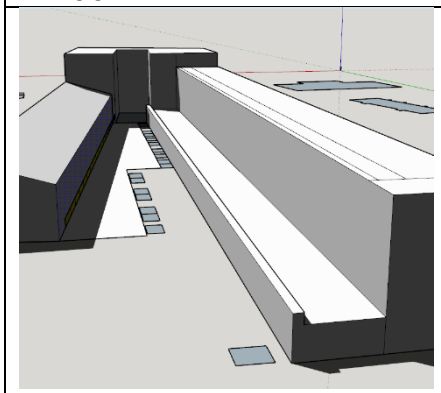
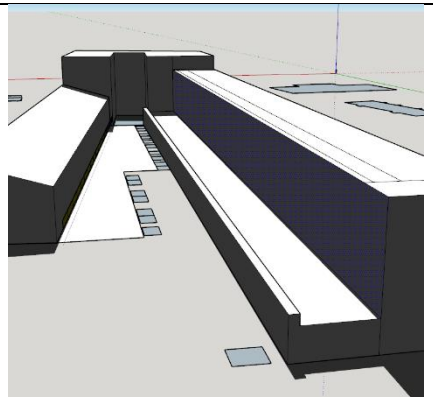
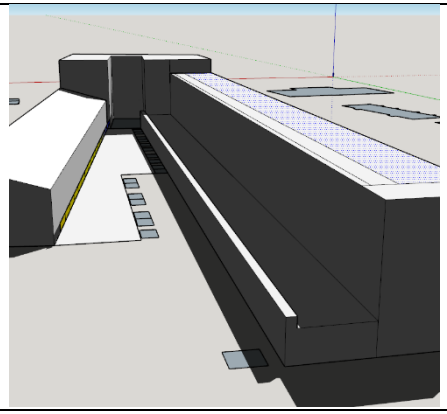
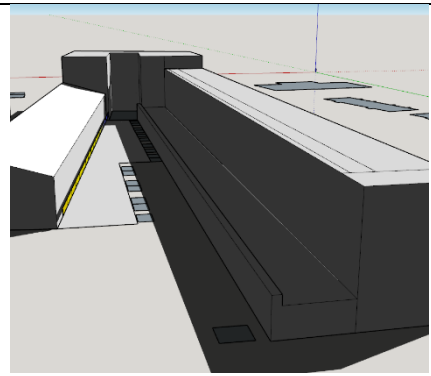
Schaduw analyse
21 juni 11-16 uur vergelijking

			
Bestaande situatie 21.06 11:00	Bestaande situatie 21.06 13:00	Bestaande situatie 21.06 15:00	Bestaande situatie 21.06 16:00
			
Nieuwe situatie 21.06 11:00	Nieuwe situatie 21.06 13:00	Nieuwe situatie 21.06 15:00	Nieuwe situatie 21.06 16:00

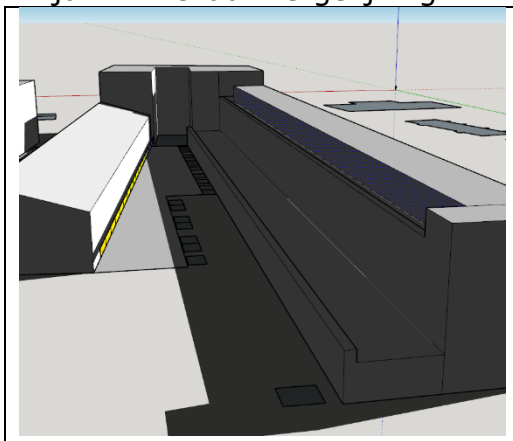
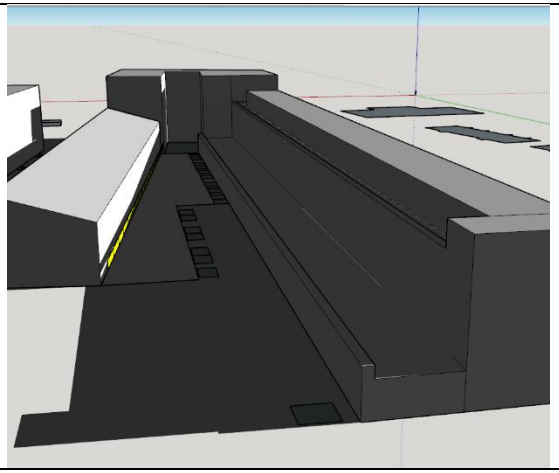
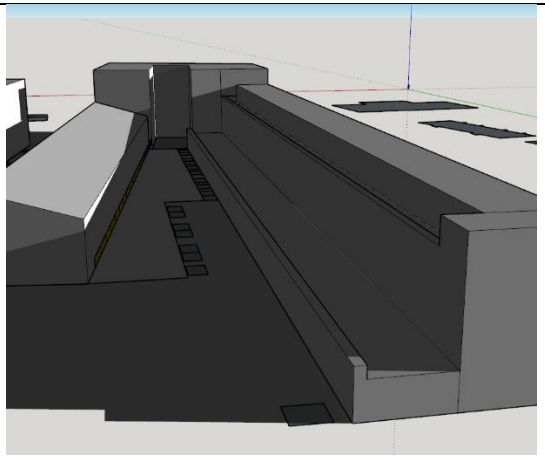
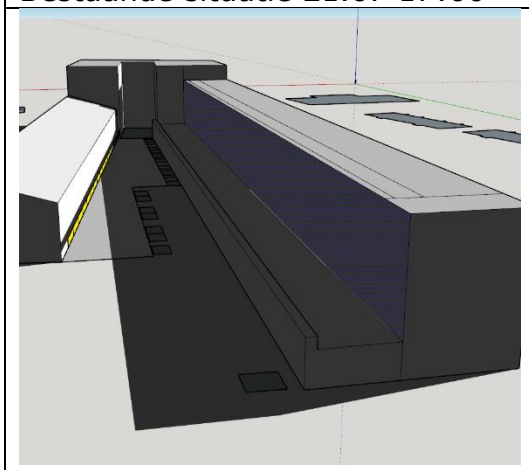
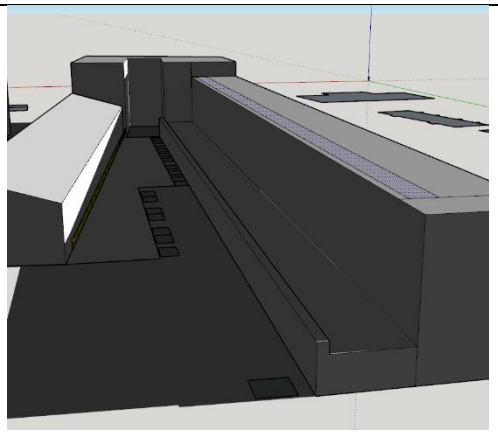
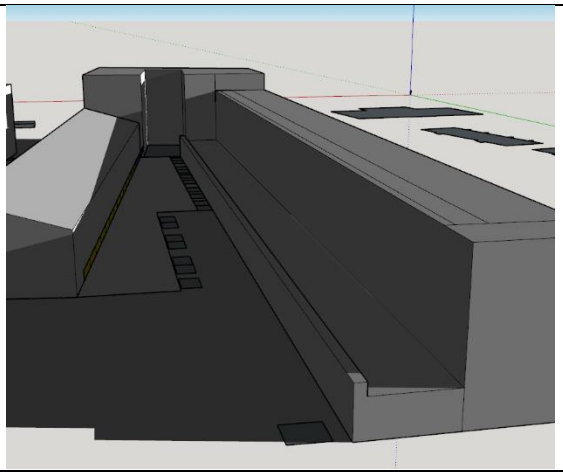
Schaduw analyse
21 juni 17-19 uur vergelijking

		
Bestaande situatie 21.06 17:00	Bestaande situatie 21.06 18:00	Bestaande situatie 21.06 19:00
		
Nieuwe situatie 21.06 17:00	Nieuwe situatie 21.06 18:00	Nieuwe situatie 21.06 19:00

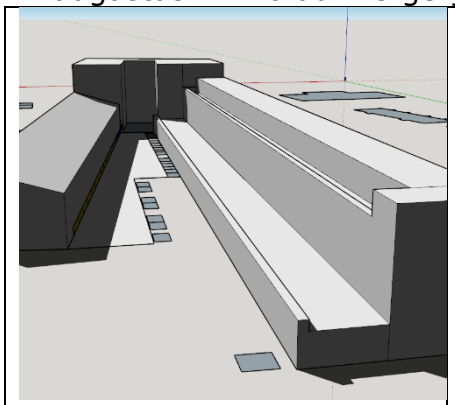
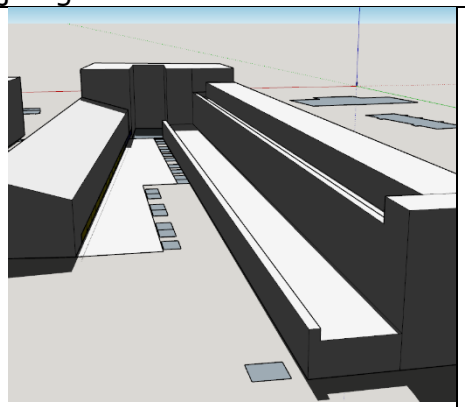
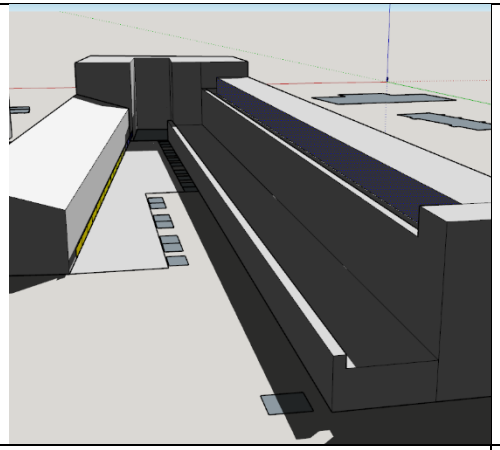
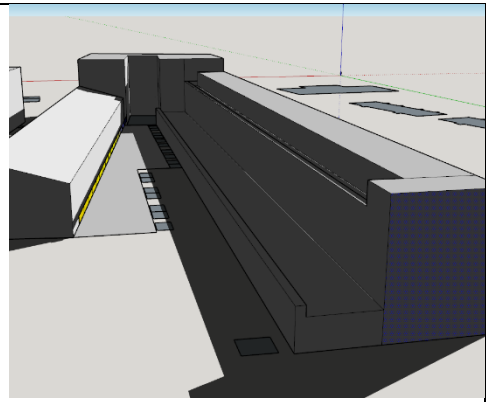
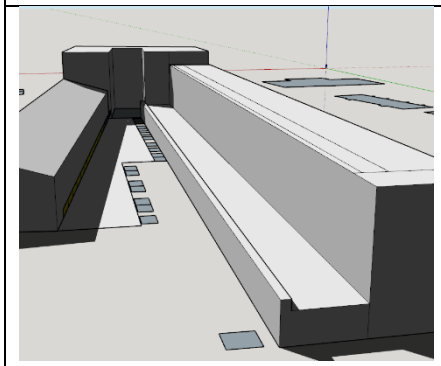
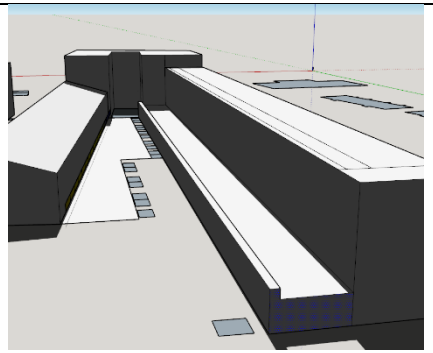
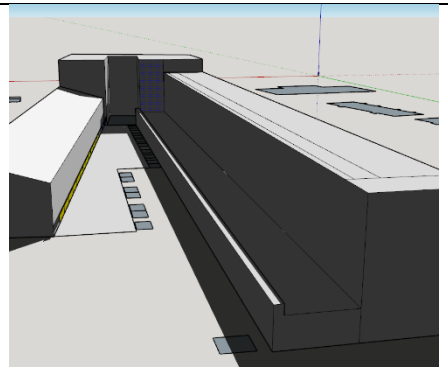
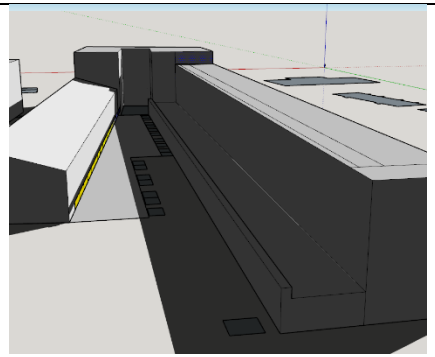
Schaduw analyse
21 juli 11-16 uur vergelijking

			
Bestaande situatie 21.07 11:00	Bestaande situatie 21.07 13:00	Bestaande situatie 21.07 15:00	Bestaande situatie 21.07 16:00
			
Nieuwe situatie 21.07 11:00	Nieuwe situatie 21.07 13:00	Nieuwe situatie 21.07 15:00	Nieuwe situatie 21.07 16:00

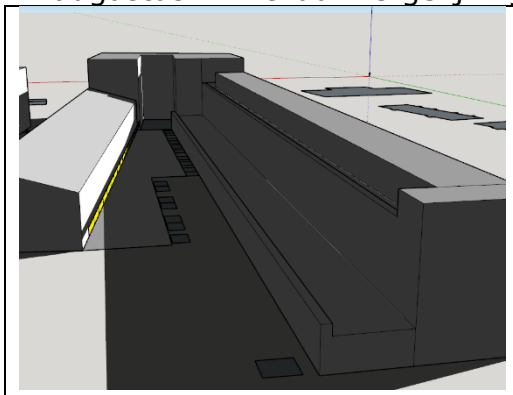
Schaduw analyse
21 juli 17-19 uur vergelijking

		
Bestaande situatie 21.07 17:00	Bestaande situatie 21.07 18:00	Bestaande situatie 21.07 19:00
		
Nieuwe situatie 21.07 17:00	Nieuwe situatie 21.07 18:00	Nieuwe situatie 21.07 19:00

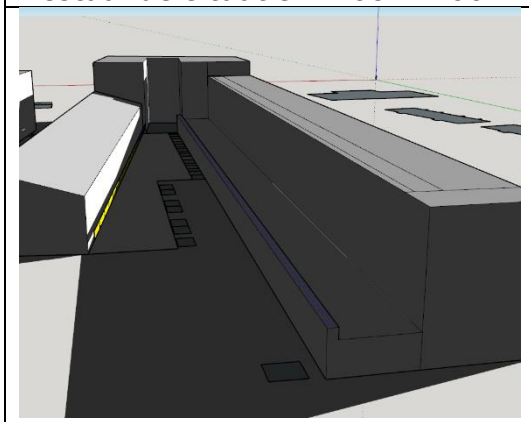
Schaduw analyse
21 augustus 11-16 uur vergelijking

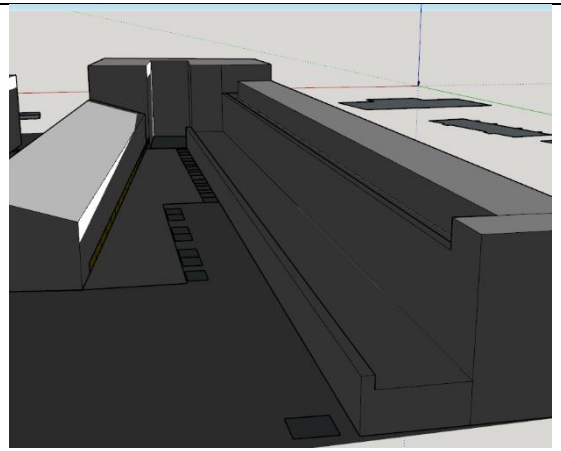
			
Bestaande situatie 21.08 11:00	Bestaande situatie 21.08 13:00	Bestaande situatie 21.08 15:00	Bestaande situatie 21.08 16:00
			
Nieuwe situatie 21.08 11:00	Nieuwe situatie 21.08 13:00	Nieuwe situatie 21.08 15:00	Nieuwe situatie 21.08 16:00

Schaduw analyse
21 augustus 17-19 uur vergelijking

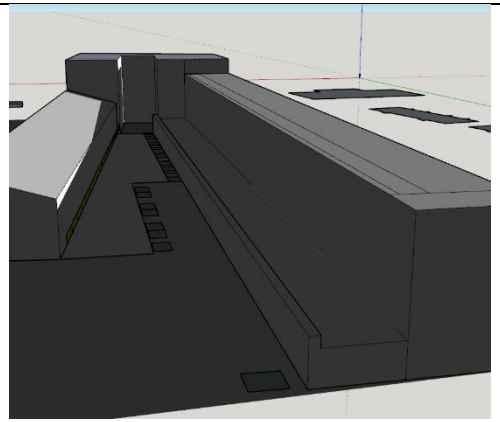


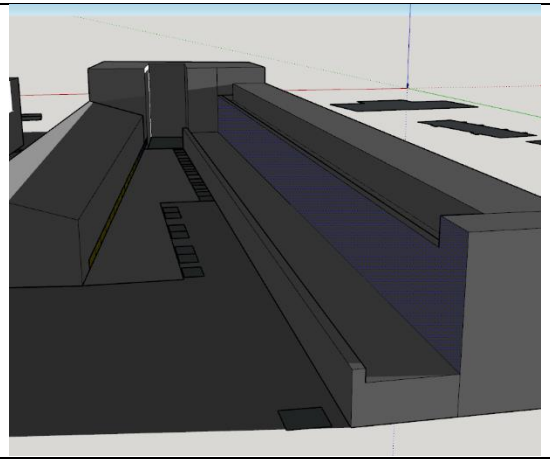
Bestaande situatie 21.08 17:00



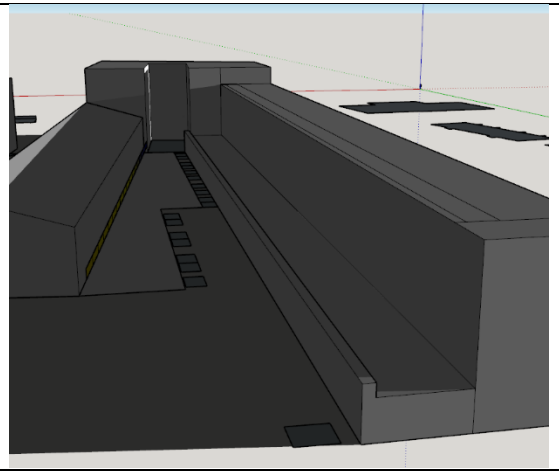


Bestaande situatie 21.08 18:00



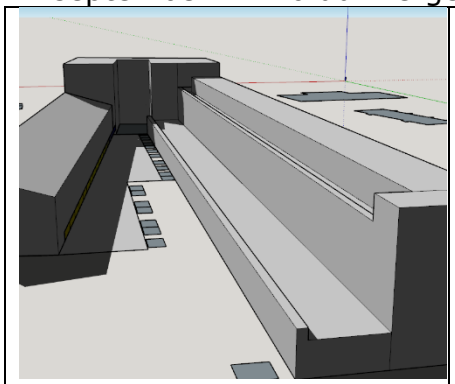
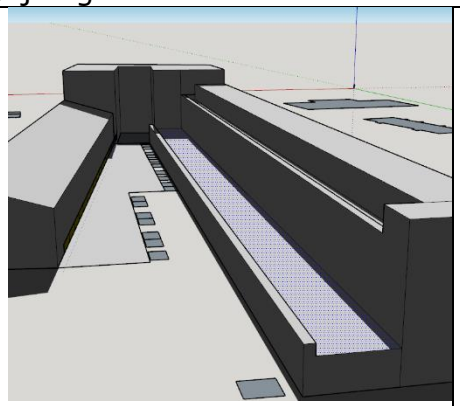
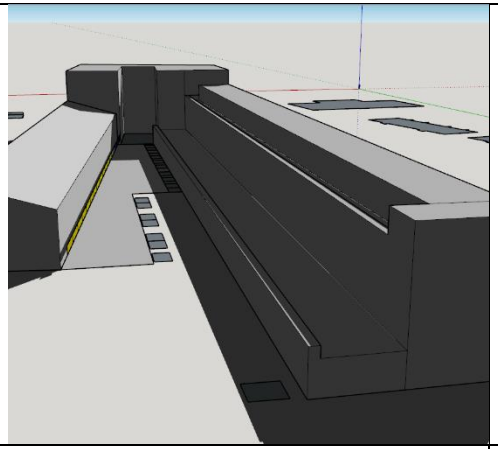
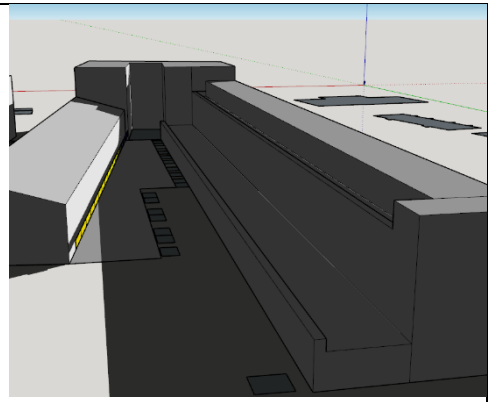
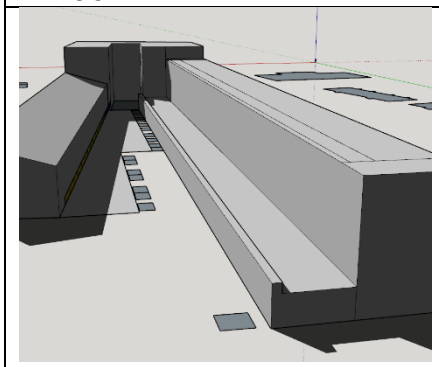
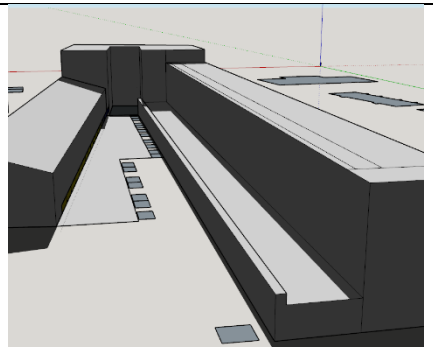
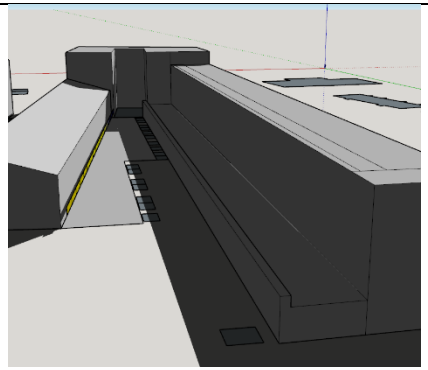
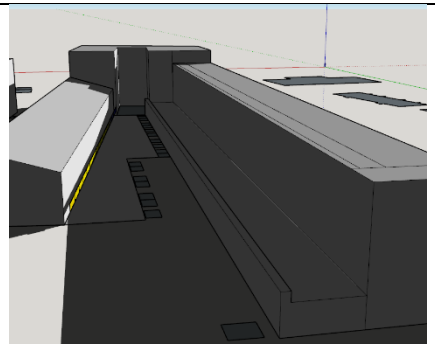


Bestaande situatie 21.08 19:00



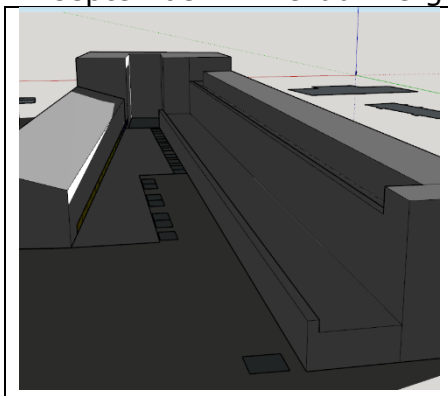
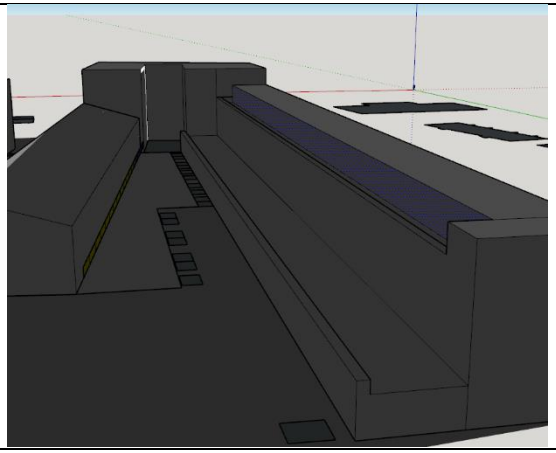
Nieuwe situatie 21.08 17:00	Nieuwe situatie 21.08 18:00	Nieuwe situatie 21.08 19:00

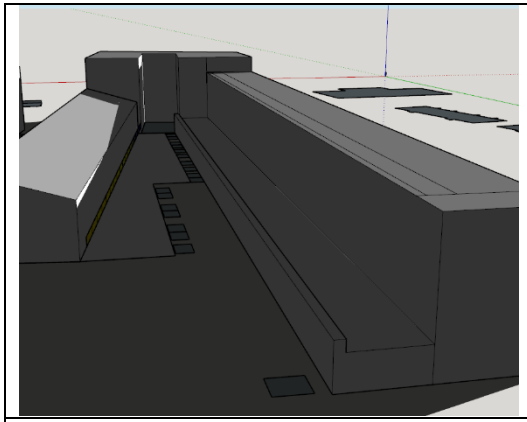
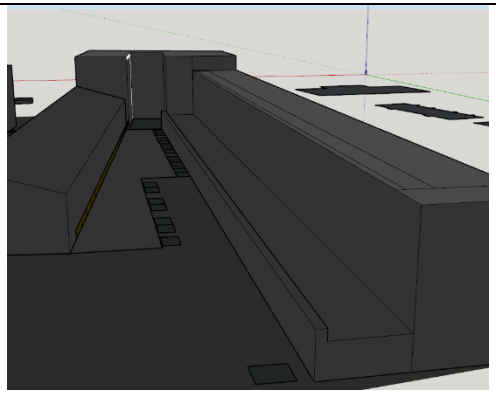
Schaduw analyse
21 september 11-16 uur vergelijking

			
Bestaande situatie 21.09 11:00	Bestaande situatie 21.09 13:00	Bestaande situatie 21.09 15:00	Bestaande situatie 21.09 16:00
			

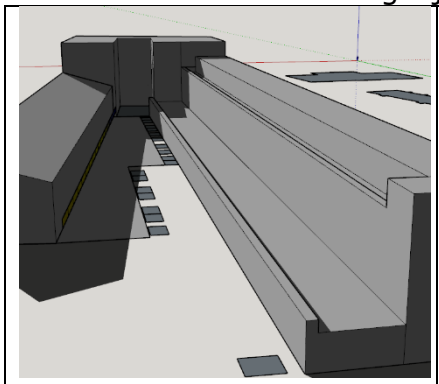
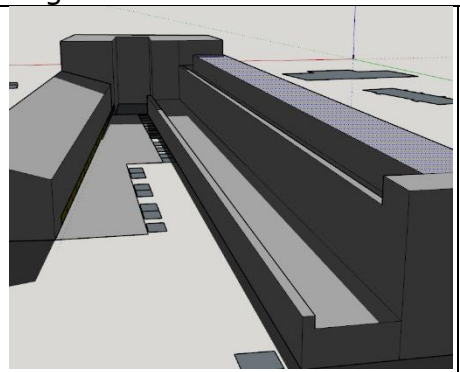
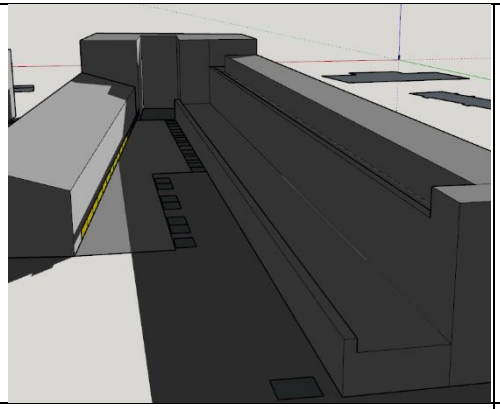
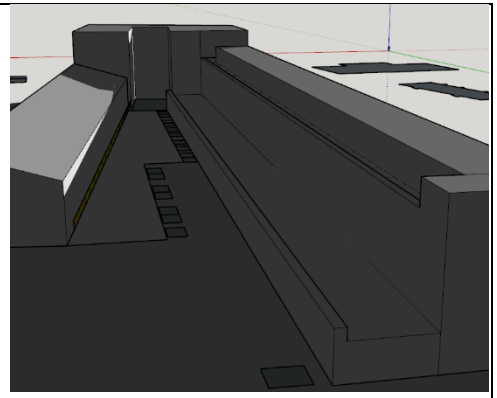
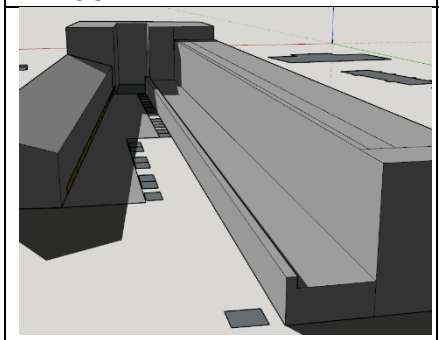
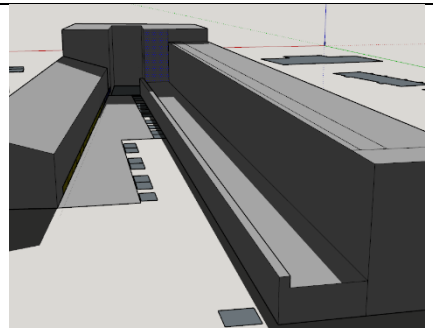
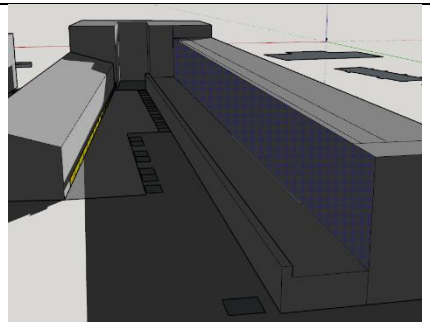
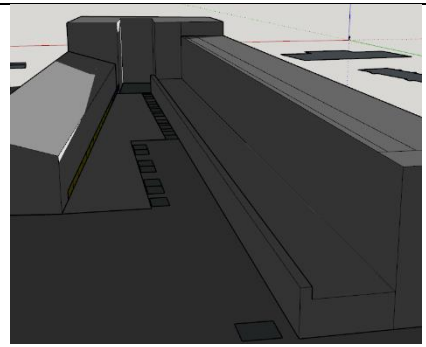
Nieuwe situatie 21.09 11:00	Nieuwe situatie 21.09 13:00	Nieuwe situatie 21.09 15:00	Nieuwe situatie 21.09 16:00

Schaduw analyse
21 september 17-19 uur vergelijking

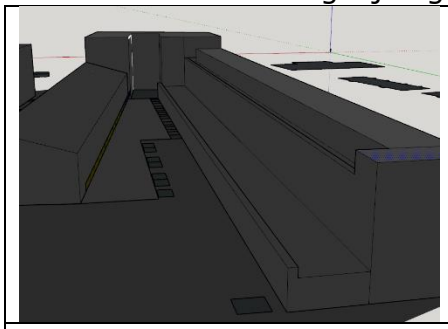
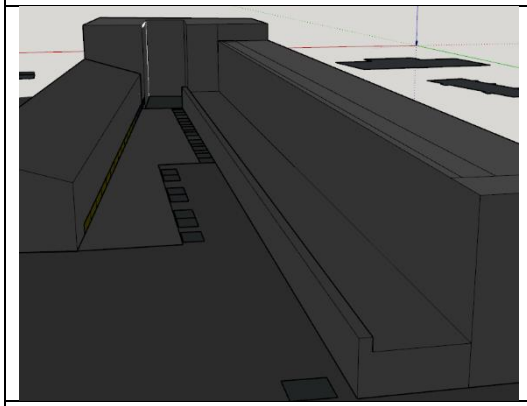
	
Bestaande situatie 21.09 17:00	Bestaande situatie 21.09 18:00

	
Nieuwe situatie 21.09 17:00	Nieuwe situatie 21.09 18:00

Schaduw analyse
21 oktober 11-16 uur vergelijking

			
Bestaande situatie 21.10 11:00	Bestaande situatie 21.10 13:00	Bestaande situatie 21.10 15:00	Bestaande situatie 21.10 16:00
			
Nieuwe situatie 21.10 11:00	Nieuwe situatie 21.10 13:00	Nieuwe situatie 21.10 15:00	Nieuwe situatie 21.10 16:00

Schaduw analyse
21 oktober 17:00 vergelijking

		
Bestaande situatie 21.10 17:00		
		
Nieuwe situatie 21.10 17:00		

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie ROG 19 december 2024

Nummer	Ingekomen stuk	Afdoeningsvoorstel
1.	PetitieTalmalaan 3-53: Voor een slaapkamer aan de geluidsluwe zijde	De inhoud van deze petitie desgewenst te behandelen bij de betrekking van het Raadsvoorstel Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Het ingekomen stuk staat voor leden, conform AVG, in iBabs achter een slotje.

Geachte raads- en commissieleden,

Mijn dank dat ik van deze mogelijkheid gebruik kan maken om deze petitie aan te bieden.

Ik woon sinds 2011 aan de Talmalaan, mijn huis gekocht met zicht op de 'knip Monicabrug' welke een knijp is geworden. De wijk is veranderd, er zijn veel woningen bijgekomen, zoals Zijdebalen en de nieuwbouw bij het belastingkantoor, en binnenkort start de bouw van 'Nieuw Buurland'. Hogere bouwhoogtes dan in het Masterplan Talmalaan die passen bij het hedendaagse Utrecht en meer burgers woonruimte bieden. Utrecht verdicht, we bouwen hoger en het verkeer neemt nog steeds toe. Bij ons is het sinds het rechtsafverbod bij de Kaatstraat aanmerkelijk drukker geworden en de ramen aan de voorkant kunnen niet meer open. We zagen dit al aankomen en wilde ons hierop voorbereiden door aan de achterkant de terugliggende verdieping te bebouwen. Zo hadden we ons gedeeltelijk kunnen aanpassen op de verslechterde situatie. Maar wat schetst onze verbazing. De medewerking wordt geweigerd. Bij vier bouwlagen zou de wandvorming bij het pocketpark te hoog worden. Alles om ons heen verandert en wordt hoger, maar voor ons moet het blijven zoals het is.

Geluidsoverlast wordt een onzichtbare vervuiler genoemd. Op de site van de GGD Amsterdam[1] kun je lezen: "Geluidsoverlast en luchtverontreiniging vormen samen net zo'n groot probleem voor de publieke gezondheid als overgewicht. Dat is niet niks. Mensen hebben vaak niet door dat geluid slecht is voor je gezondheid. Geluidshinder zorgt voor slaapverstoring. Ook geeft het stress", zegt Henke, " en dat heeft weer effect op je bloeddruk. Dat veroorzaakt hart- en vaatziekten, of zelfs een hartinfarct. Jaarlijks sterven er ongeveer 65 mensen in ons land door geluidsoverlast."

Waarom wordt onze gezondheid en die van onze kinderen opgeofferd, zodat iemand niet een wand ervaart bij het pocket park?

Zorg ervoor dat de 10% regeling weer toe ziet op inhoud en oppervlakte, zodat wij de mogelijkheid hebben om onze woning aan de geluidsluwe kant uit te breiden.

[1] https://www.ggd.amsterdam.nl/verhalen/lucht-geluid-belangrijk-gezondheid/

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4310
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2024
Agendapunt	7
Titel	Raadsvoorstel Herstelbesluit bestemmingsplan “Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark”
ID	4525
Behandelend ambtenaar	Brouwer, Ton
Telefoon	ton.brouwer@utrecht.nl
E-mail	0643553875
Datum collegebesluit	
Geocodering	Noordoost
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub f: Raadsvoorstel inzake vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan.
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	21 november 2024
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	**19 december 2024**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling herstelbesluit Chw bestemmingsplan “Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark”

Beleidsveld	Ruimtelijke Ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Ton Brouwer
Kenmerk	12770298
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (artikel 1:2, lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Akkoord te gaan met
   a. de volgende aanpassingen aan de regels en de verbeelding ter voldoening aan de tussenuitspraak van de Raad van State:
      i. Aan locaties langs de Vecht en de Weerdsingel W.Z. wordt de dubbelbestemming “Waterstaat” toegevoegd;
      ii. Aan artikel 31.5, eerste lid, onder c, wordt “in de regel” toegevoegd;
      iii. Op de locatie Huurweerstraat 32 wordt de aanduiding “garagebox” vervangen door de aanduiding “specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk”;
      iv. Aan de locatie achter de woningen aan de Weerdsingel O.Z., de Bellamystraat en de Duifstraat wordt de aanduiding “specifieke vorm van wonen - binnenterrein” toegevoegd;
      v. Aan artikellid 17.4 wordt het volgende onderdeel toegevoegd:
      “*7. Nieuwe activiteiten op een locatie met de aanduiding “specifieke vorm van wonen - binnenterrein”. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van deze regel, als is aangetoond dat de nieuwe activiteit niet zal leiden tot onaanvaardbare geluidhinder bij de aangrenzende woningen.*”
      vi. de planidentificatie in artikel 1 van de regels te wijzigen in NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02;
   b. de toevoeging van hoofdstuk 5 over de bestuurlijke lus aan het vaststellingsrapport met een samenvatting van deze aanpassingen.

2. Het Chw bestemmingsplan “Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark” dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG -VA02.dgn gewijzigd vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Volgens een tussenuitspraak van de Raad van State van 24 juli 2024 bevat het bestemmingsplan Chw bestemmingsplan “Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark enkele gebreken. Met het oog op een spoedige beëindiging van de beroepsprocedure is de gemeenteraad in de gelegenheid gesteld deze gebreken tijdens de beroepsprocedure te herstellen (bestuurlijke lus). Voorliggend bestemmingsplan voorziet in dit herstel door aanpassing van de planregels en de verbeelding. Voor het herstel is niet opnieuw terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan nodig. Na besluitvorming zal de Raad van State een einduitspraak doen.

Context

Op 8 juni 2023 heeft de raad het bestemmingsplan vastgesteld. Dit bestemmingsplan beoogt voor het plangebied een nieuwe regeling te laten gelden ter voorbereiding op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De eerder voor het gebied geldende bestemmingsplannen en beheersverordeningen zijn zoveel mogelijk beleidsneutraal omgezet. De belangrijkste functie in het plangebied is wonen.

Aanleiding

Tegen het bestemmingsplan hebben verschillende woningeigenaren beroep ingesteld. Daarnaast is ten aanzien van de supermarktlocatie aan de Oudemansstraat 2 eveneens beroep ingesteld. Het beroep met betrekking tot de locatie aan de Oudemansstraat 2 is ongegrond verklaard. Voor de andere beroepen heeft de Raad van State in haar tussenuitspraak van 24 juli 2024 de raad via een bestuurlijke lus opgedragen de geconstateerde gebreken tijdens de beroepsprocedure te herstellen. De herstelopdracht van de Raad van State heeft betrekking op de volgende onderdelen:

- het ontbreken van de dubbelbestemming “Waterstaat” langs de Vecht en de Weerdsingel W.Z.;
- (het ontbreken van) de mogelijkheid af te wijken van hoogtematen, bebouwingspercentages, oppervlakte- en inhoudsmaten met maximaal 10% (artikel 26.3, aanhef en onder 1, van de planregels);
- de voorwaarden voor bed & breakfast (artikel 31.5, eerste lid, onder c);
- de gebruiksmogelijkheden van de locatie Huurweerstraat 32;
- de gebruiksmogelijkheden van de locatie Complex Autoweerd (binnenterrein tussen de woningen aan de Weerdsingel O.Z., de Bellamystraat en de Duifstraat).

In het vaststellingsrapport worden de gebreken besproken en wordt aangegeven hoe het bestemmingsplan is aangepast. Er zijn geen gevolgen voor bomen of percentage groen in het plangebied.

Juridische context

Op dit herstelbesluit is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) nog van toepassing. Op grond van artikel 3.1 Wro stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast. De Raad van State kan de gemeenteraad in de gelegenheid stellen gebreken te herstellen (artikel 8:51a van de Algemene wet bestuursrecht). Voor het herstel hoeft niet opnieuw een ontwerp ter inzage te worden gelegd (zie ook overweging 14.3 van de tussenuitspraak).

Naar aanleiding van de uitspraak zijn toegestane bouw- en gebruiksmogelijkheden aangepast. Nadat het herstelbesluit bekend is gemaakt, kunnen partijen schriftelijk hun zienswijze naar voren brengen over de wijze waarop de gebreken zijn hersteld (artikel 8.51b, derde lid, Awb).

Beoogd effect

Met het herstelbesluit wordt gehoor gegeven aan de opdracht van de Raad van State om de gebreken in het bestemmingsplan tijdens de beroepsprocedure te herstellen.

Beslistermijn

De Raad van State heeft de gemeente opgedragen de gebreken binnen 20 weken na verzending van de tussenuitspraak (vóór 11 december 2024) te herstellen.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad

- Raadsbrief Reacties omgevingsvergunningaanvraag tbv bespreking Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark van 25 mei 2023
- Vaststelling Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark op 8 juni 2023

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met a. de volgende aanpassingen aan de regels en de verbeelding ter voldoening aan de tussenuitspraak van de Raad van State: i. Aan locaties langs de Vecht en de Weerdsingel W.Z. wordt de dubbelbestemming "Waterstaat" toegevoegd; ii. Aan artikel 31.5, eerste lid, onder c, wordt "in de regel" toegevoegd; iii. Op de locatie Huurweerstraat 32 wordt de aanduiding "garagebox" vervangen door de aanduiding "specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk"; iv. Aan de locatie achter de woningen aan de Weerdsingel O.Z., de Bellamystraat en de Duifstraat wordt de aanduiding "specifieke vorm van wonen - binnenterrein" toegevoegd; v. Aan artikellid 17.4 wordt het volgende onderdeel toegevoegd: "*7. Nieuwe activiteiten op een locatie met de aanduiding "specifieke vorm van wonen - binnenterrein". Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van deze regel, als is aangetoond dat de nieuwe activiteit niet zal leiden tot onaanvaardbare geluidhinder bij de aangrenzende woningen.*" vi. de planidentificatie in artikel 1 van de regels te wijzigen in NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02; b. de toevoeging van hoofdstuk 5 over de bestuurlijke lus aan het vaststellingsrapport met een samenvatting van deze aanpassingen.
Argumenten	
1.1	<u>De wijzigingen zijn verbeteringen die noodzakelijk zijn in verband met de tussenuitspraak van de Raad van State.</u>
	De Raad van State heeft de gemeente opgedragen om de gebreken zoals vermeld in de tussenuitspraak te herstellen. Dit hebben we gedaan door de in dit raadsvoorstel benoemde wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren. Daarna zal de Raad van State een einduitspraak doen.
Beslispunt	
2	Het Chw bestemmingsplan "Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark" dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02.gml met ondergrond NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG -VA02.dgn gewijzigd vast te stellen.
Argumenten	
2.1	<u>Met de vaststelling van dit bestemmingsplan voldoet de gemeenteraad aan de opdracht van de Raad van State.</u>
	Zie beslispunt 1 en de onderbouwing daarvan.

Financiën

Het herstel van het bestemmingsplan heeft geen financiële gevolgen.

Vervolg
Na vaststelling van het herstelde bestemmingsplan wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit gepubliceerd op de websites www.officielebekendmakingen.nl, www.utrecht.nl/bestemmingsplan en www.ruimtelijkeplannen.nl. Het bestemmingsplan wordt samen met het vaststellingsrapport zes weken ter inzage gelegd. Ook zal het vaststellingsbesluit toegestuurd worden aan de Raad van State met het verzoek op basis hiervan een einduitspraak in de beroepszaak te doen. De woningeigenaren die beroep hebben ingesteld tegen het bestemmingsplan, worden op de hoogte gebracht van het vaststellingsbesluit. Zij hoeven niet opnieuw beroep in te stellen, maar kunnen een zienswijze geven over de manier waarop het gebrek is hersteld. In het bericht en in de publicatie staat aangegeven hoe belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep kunnen instellen bij de Raad van State. Na afloop van de beroepstermijn doet de Raad van State een einduitspraak.

Participatie
De Raad van State heeft aangegeven dat het bestemmingsplan niet opnieuw als ontwerp ter inzage hoeft te worden gelegd, zodat er geen participatie plaatsvindt. De wet biedt de woningeigenaren die beroep hebben ingesteld tegen het bestemmingsplan, de mogelijkheid een zienswijze te geven over het herstelbesluit.

Communicatie
De woningeigenaren die beroep hebben ingesteld tegen het bestemmingsplan zijn op de hoogte gesteld dat het college van burgemeester en wethouders het raadsvoorstel met daarin het herstel van het bestemmingsplan aan de raad ter vaststelling heeft aangeboden. Zie verder hierboven onder het kopje ‘vervolg’ over de wijze van communicatie over het vaststellingsbesluit. Er is geen aanvullende communicatie voorzien.

Niet-Referendabel
De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing, omdat het een raadsvoorstel betreft over de vaststelling van een bestemmingsplan (artikel 1:2, lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
- Link naar RoPubliceer.
- Vaststellingsrapport behorende bij het vast te stellen bestemmingsplan.

Bijlagen informatief
- pdf van Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark: Regels, toelichting en bijlagen daarbij

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

2024

1 Inleiding 3
1.1 Plangebied van het bestemmingsplan 3
1.2 Doel van het bestemmingsplan 3
1.3 De opbouw van het vaststellingsrapport 3
2 De vaststellingsprocedure 4
2.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 4
2.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 4
2.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 4
2.4 Procedure voor de vaststelling 4
2.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4
3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp 5
3.1 Wijzigingen vanwege zienswijzen 5
3.2 Ambtshalve wijzigingen 6
4 Beoordeling van de zienswijzen 9
Zienswijze 1 9
Zienswijze 2 13
Zienswijze 3 14
Zienswijze 4 14
Zienswijze 5 16
Zienswijze 6 17
5 Bestuurlijke lus 19
5.1 Beroepsprocedure 19
5.2 Inhoud tussenuitspraak 19
5.3 Wijziging planregels en verbeelding 20

1 Inleiding

1.1 Plangebied van het bestemmingsplan

Het plangebied ligt aan de noordoostkant van de binnenstad en bestaat uit de wijken Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en het Griftpark en omgeving. Het plangebied heeft de volgende grenzen; aan de noordoostzijde de spoorlijn Utrecht – Amersfoort, aan de noordzijde de Kardinaal de Jongweg, aan de oostzijde de Blauwkapelseweg en aan zuidzijde de Weerdzingel. De begrenzing van het plangebied is afgestemd op verwachte ontwikkelingen en/of onbenutte planologische ruimte van wezenlijke omvang. Dit betekent dat enkele locaties geen onderdeel uitmaken van dit nieuwe bestemmingsplan (op de plankaarten zijn deze locaties te zien als witte vlekken). Het plangebied is voornamelijk een woongebied met verspreid over het gebied een diversiteit aan andere functies. Zo zijn er een paar grotere maatschappelijke functies zoals kerken en scholen maar ook gebiedjes met veel functiemenging zoals langs de Oudenoord.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bevat regels die gericht zijn op het beheren van de leefomgeving in het plangebied. Met dit bestemmingsplan worden de volgende doelen bereikt:

- uniformering van de regels;
- functietoedeling in de systematiek van het toekomstige omgevingsplan;
- beleidsneutraal omzetten van de regels van de beheersverordeningen, wat inhoudt dat het nieuwe plan het bestaande gebruik en de bestaande bouwmogelijkheden eerbiedigt;
- Door het gebruik van nieuwe termen (o.a. als gevolg van de komst van de Omgevingswet en het gebruiken van nieuwe standaarden en definities) en doordat beheersverordeningen en bestemmingsplannen verschillen in opzet, kunnen er enkele kleine veranderingen optreden in de juridische regeling ten opzichte van de vorige regeling. Die veranderingen hebben geen bijzondere gevolgen voor de bestaande gebruiks- en bouwrechten. Een uitzondering hierop is de beperking van de mogelijkheden voor de vestiging van flitsbezorgdiensten conform de regeling in het Algemene regelplan Utrecht.

1.3 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 is de vaststellingsprocedure beschreven, dat is de fase van het bestemmingsplan die volgt op de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 staat op welke manier het bestemmingsplan is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

In hoofdstuk 4 zijn de ingekomen zienswijzen behandeld.

Tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan zijn beroepen ingediend. De Raad van State heeft de gemeente in een tussenuitspraak in de gelegenheid gesteld de geconstateerde gebreken te herstellen (bestuurlijke lus). In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de relevante onderdelen van de uitspraak en wordt aangegeven of en zo ja, hoe het bestemmingsplan is aangepast.

2 De vaststellingsprocedure

2.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 10 februari tot en met donderdag 23 maart 2023 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

2.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 6 zienswijzen ingediend. De zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen. In hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport zijn de zienswijzen samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien.

2.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

2.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het bestemmingsplan nog aangepast moet worden, ‘ambtshalve’ of naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo’n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De commissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

2.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

3.1 Wijzigingen vanwege zienswijzen

Zienswijze 1

Naar aanleiding van zienswijze 1 zijn de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan gedaan:

1. In paragraaf 1.2.2 van de plantoelichting is verduidelijkt dat ook de Staatsliedenbuurt onderdeel uitmaakt van het plan.
2. De slotregel is aangepast met de correcte naam van het bestemmingsplan.
3. De plantoelichting is bijgewerkt op gedateerde gegevens. Dit betreft bijvoorbeeld het actualiseren van de datum waarop de Omgevingswet in werking treedt en het verwijderen van de datum van het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht omdat dit plan inmiddels is vastgesteld door de gemeenteraad.
4. De functie van het park voor de woningen aan Talmalaan 55- 87 is aangepast van ‘Verkeer-Verblijfsgebied’ naar ‘Groen’.

Zienswijze 3

Naar aanleiding van zienswijze 3 is de functie van het perceel Draaiweg 42 aangepast naar de functie Wonen (het perceel had in het ontwerpbestemmingsplan de functie Maatschappelijk).

Zienswijze 4

Naar aanleiding van zienswijze 4 zijn de grenzen van de functies Verkeer – Verblijfsgebied, Groen en Water aangepast bij de Noorderbrug zodat de brug en de aansluitende trottoirs helemaal in de functie Verkeer – Verblijfsgebied liggen.

Zienswijze 5

Naar aanleiding van de zienswijze is de aanduiding ‘kantoor’ aan de locatie toegevoegd zodat administratieve werkzaamheden ook op de verdiepingen zijn toegestaan conform de geldende beheersverordening.

3.2 Ambtshalve wijzigingen

In artikel 6 (Detailhandel), artikel 17 (Werken in de wijk) en in artikel 19 (Wijkcentrumfunctie) staat welke activiteiten niet mogen ter inperking van de activiteiten die op basis van het tweede lid van deze artikelen zijn toegestaan. Ter verduidelijking van de regels en om de regels beter te kunnen toetsen, is de activiteit 'grootschalige detailhandel' aangepast naar 'detailhandel in volumineuze goederen'. Ook is de toelichting hierop aangepast en zijn in artikel 1 begrippen toegevoegd (1.29, 1.30, 1.37 en 1.38) om te verduidelijken wat in het bestemmingsplan onder 'detailhandel in volumineuze goederen' wordt verstaan.

Artikel 17 lid 17.4 is aangevuld met onderdeel 6: *'In afwijking van lid 17.2 onder 9 is aan de Oudemansstraat geen ingang toegestaan voor klanten van een winkel.*" De Oudemansstraat is een relatief rustige woonstraat, het is niet gewenst dat hier zelfstandige detailhandelsbedrijven zich vestigen met een ingang voor klanten aan de Oudemansstraat. In de bestaande situatie is dat ook niet het geval. Er is een magazijn van een supermarkt dat grenst aan de Oudemansstraat. Een hoofdtoegang, ook van de bestaande supermarkt aan de Oudemansstraat, zorgt voor ongewenst extra verkeer, het stallen van fietsen en past niet in een rustige woonstraat. De winkels in deze omgeving zijn met hun hoofdtoegang gericht op de Pieter Nieuwlandstraat en het Willem van Noortplein.

Op de locatie Stieltjesstraat 76 is de functieaanduiding 'atelier' toegevoegd om conform de geldende beheersverordening op deze locatie een atelier toe te staan.

De functie van de locaties Warmoesstraat 1 en 3 is aangepast van de functie Werken in de wijk naar de functie Wonen met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – werken in de wijk' om conform de geldende beheersverordening op deze locaties ook op de begane grond wonen toe te staan (in plaats van alleen op de verdiepingen). Ook is de functieaanduiding 'detailhandel' toegevoegd om conform de beheersverordening op deze locaties detailhandel toe te staan.

De functie van de locatie Wittevrouwensingel 97 is aangepast van de functie Werken in de wijk naar de functie Wonen met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – werken in de wijk' om conform de geldende beheersverordening op deze locatie ook op de begane grond wonen toe te staan (in plaats van alleen op de verdiepingen). Ook is de functieaanduiding 'kantoor' toegevoegd om conform de beheersverordening op deze locatie administratieve werkzaamheden toe te staan.

De functie van de locatie Otterstraat 35 is aangepast van de functie Werken in de wijk naar de functie Wonen met de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – werken in de wijk' om conform de geldende beheersverordening op deze locatie ook op de begane grond wonen toe te staan (in plaats van alleen op de verdiepingen).

Op de locaties Wittevrouwensingel 94, 98 en 99 met de functie Wonen is de functieaanduiding 'kantoor' toegevoegd om conform de geldende beheersverordening op deze locaties ook administratieve werkzaamheden toe te staan.

Op meerdere locaties is de functieaanduiding 'detailhandel' toegevoegd op de verbeelding (plankaart) in de functies Wonen en Werken in de wijk om conform de geldende beheersverordening op deze locaties ook detailhandel toe te staan.

De plangrens op de locatie direct naast (ten westen van) de locatie Draaiweg 42 is onbedoeld verkeerd vastgelegd waardoor de locatie onbedoeld deel uitmaakt van dit bestemmingsplan. Dat dit onbedoeld is gebeurd, blijkt ook uit dat in het ontwerpbestemmingsplan aan de locatie geen functie is toegekend. De plangrens is aangepast zodat de locatie buiten het plangebied valt.

Op 16 mei 2023 heeft de gemeenteraad het Chw bestemmingsplan Nieuw Buurland vastgesteld. Op drie plekken overlapt dit bestemmingsplan het plangebied van het Chw ontwerpbestemmingsplan

Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark. De plangrens van dit bestemmingsplan is daarom aangepast zodat de plangrenzen goed op elkaar aansluiten.

In de regels van de functies zijn kruisverwijzingen toegevoegd naar de ‘Lijst van Horeca-activiteiten’, ‘Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving’ en ‘Lijst van Bedrijfsactiviteiten’ om het bestemmingsplan beter digitaal raadpleegbaar te maken. Bij het aanpassen is geconstateerd dat de ‘Lijst van Bedrijfsactiviteiten’, niet in het plan was opgenomen. Deze lijst is daarom toegevoegd.

Op 2 februari 2023 is het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht vastgesteld door de gemeenteraad. Bij de vaststelling heeft de gemeenteraad twee amendementen aangenomen over de herplantplicht bij het kappen van bomen. Deze amendementen zijn in het bestemmingsplan verwerkt (in artikel 39, lid 39.4 en 39.7) en de toelichting is hierop aangepast.

In artikel 18 (Wonen) is geregeld dat op locaties met de aanduiding 'garagebox' garageboxen zijn toegestaan. In lid 18.2 onderdeel 6 is het woord ‘uitsluitend’ toegevoegd om duidelijker te maken dat op de locaties geen woningen zijn toegestaan.

In artikel 17 (Werken in de wijk), in artikel 19 (Wijkcentrumfunctie) en in artikel 18 (Wonen) is geregeld dat op locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak' afhaalzaken zijn toegestaan. In lid 17.2 onderdeel 10, lid 19.2 onderdeel 2 en lid 18.2 onderdeel 4 is het woord ‘uitsluitend’ toegevoegd om duidelijker te maken dat afhaalzaken uitsluitend zijn toegestaan op locaties waar dit is aangeduid.

In artikel 18 (Wonen) zijn de zinsneden ‘in een woning’ aangepast naar ‘op locaties met de aanduiding’ om te verduidelijken dat er niet een woning aanwezig moet zijn om de met de aanduidingen toegestane functies te mogen uitvoeren.

Artikel 22 (Waterstaat) is aangepast om het artikel te verbeteren en de bescherming van de functie te verduidelijken. Hierbij is lid 22.3 verwijderd omdat het afwijken van de beschermende regels met een omgevingsvergunning al via de algemene regels van het bestemmingsplan is geregeld (met artikel 26 lid 8 en artikel 37 lid 2).

De aanduidingen met de archeologische verwachtingswaarde waar in artikel 38 (Bescherming van archeologische waarden) naar wordt verwezen, waren niet op de verbeelding (plankaart) van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Deze aanduidingen zijn alsnog toegevoegd.

Per abuis is in artikel 40 het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan genoemd als peildatum voor het overgangsrecht, dit moet conform Besluit ruimtelijke ordening inwerkingtreding van het bestemmingsplan zijn. Artikel 40 is hierop aangepast.

In een aantal functies zijn regels opgenomen om met een omgevingsvergunning onder voorwaarden een kap of een extra bouwlaag mogelijk te maken. Deze mogelijkheid geldt voor locaties waar de geldende beheersverordening dit ook al mogelijk maakt met een vergunning. In de praktijk blijkt dat slechts in incidentele gevallen aan de voorwaarden voldaan kan worden en dat een vergunning daadwerkelijk wordt verleend. In het ontwerpbestemmingsplan is er toch voor gekozen om de regels uit de beheersverordening te continueren (gelet op het beleidsarme karakter van dit nieuwe bestemmingsplan). In het ontwerpbestemmingsplan staan de regels in twee artikelen. Deze regels zijn nu samengevoegd tot één artikel, vereenvoudigd en verduidelijkt zodat een beter beeld ontstaat onder welke voorwaarden een vergunning verleend zou kunnen worden voor een kap of een extra bouwlaag. De regels zijn aangepast in het lid ‘Activiteiten met een vergunning’ van de functies ‘Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2’ (artikel 5), ‘Detailhandel’ (artikel 6), ‘Maatschappelijk’ (artikel 11), ‘Werken in de wijk’ (Artikel 17) en ‘Wonen’ (artikel 18). Het gaat om de regels in het sublid ‘Kap of extra bouwlaag onder voorwaarden’. De regels gelden op locaties die zijn aangeduid met de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden'.

Verder zijn in de regels en toelichting van het bestemmingsplan ondergeschikte redactionele verbeteringen en verduidelijkingen doorgevoerd die geen effect hebben op de inhoud. Het gaat bijvoorbeeld om het op correcte wijze opnemen van de namen van de functieaanduidingen in de regels zodat deze in overeenstemming zijn met de verbeelding (plankaart) en de wettelijk bepaalde normen die van toepassing zijn op de vormgeving en inrichting van bestemmingsplannen zoals opgenomen in het SVBP 2012.

4 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

1. Publicatie en slordigheden in bestemmingplan
Indiener geeft aan dat niet is vermeld dat het bestemmingsplan ook geldig is voor de Staatsliedenbuurt. De Staatsliedenbuurt wordt nergens in de toelichting vermeld. Er wordt melding gemaakt van dakopbouwen in Voordorp, welke geen onderdeel vormen van het plan. Daarnaast zijn de bijlagen bij de regels grotendeels niet van toepassing op dit bestemmingsplan en er staat in de slotregel een verwijzing naar het bestemmingsplan Wittevrouwen.

Gemeentelijke reactie
In de publicatietekst is de begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan concreet aangegeven. Op basis daarvan is het goed te bepalen dat ook de Staatsliedenbuurt bij het plangebied van dit nieuwe bestemmingsplan hoort. Wel is naar aanleiding van de zienswijze in paragraaf 1.2.2 van de plantoelichting verduidelijkt dat ook de Staatsliedenbuurt onderdeel uitmaakt van het plan. In voorbereiding op het nieuwe omgevingsplan, dat vanaf 2024 alle Utrechtse bestemmingsplannen gaat vervangen, hebben we regels gemaakt die voor de hele stad gelden of gaan gelden. Die regels zijn opgenomen in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. Voor een goede werking van die regels zijn ze zoveel mogelijk opgenomen in dit bestemmingsplan. Omdat er ook algemene regels zijn voor specifieke delen van de stad, zijn niet alle regels van toepassing op het plangebied van dit bestemmingsplan. Dat geldt onder andere voor de dakopbouwen in Voordorp en de bijlagen bij de planregels. De slotregel, waarin Wittevrouwen wordt genoemd, is inderdaad niet correct. Dit is nu aangepast met de juiste plannaam.

2. Gedateerde toelichting
De toelichting is gedateerd. Voorbeelden zijn de aanvraag van Willem Dreeslaan 55 en ook de vermelding “De planning daarvoor is 2021”. Dit zijn slechts enkele voorbeelden. Al uitgevoerde plannen zijn ook niet opgenomen in het bestemmingsplan.

Gemeentelijke reactie
De ontwikkeling aan de Willem Dreeslaan 55 is nog niet vergund. De voorbereidingen daarvoor lopen nog. Daarom is in het nieuwe bestemmingsplan geen rekening gehouden met de vervanging van dit kantoorpand met nieuwe woningen. Dat zal een eigen ruimtelijke procedure doorlopen. De vermelding ‘De planning daarvoor is 2021’ betreft de vaststelling van het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. Dat plan is inmiddels vastgesteld. De plantoelichting is hierop bijgewerkt door de zin over de planning te schrappen. Ook hebben wij, naar aanleiding van de zienswijze, de plantoelichting nagelopen op gedateerde gegevens. Waar nodig, zijn die gegevens bijgewerkt. In de plantoelichting is een lijst opgenomen van de beheersverordeningen en bestemmingsplannen die gelden voor het plangebied van het nieuwe bestemmingsplan. Die lijst is compleet. Slechts een klein deel daarvan voorzag in nieuwe ontwikkelingen. Nieuwe ontwikkelingen die met een omgevingsvergunning zijn toegestaan, zijn niet specifiek in beeld gebracht in de plantoelichting.

3. Bestemming groen in plaats van verkeer
Het park voor de woningen aan Talmalaan 55- 87 heeft in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming ‘Verkeer’. Dit park moet de bestemming ‘Groen’ krijgen.

Gemeentelijke reactie
De functie die aan deze locatie is toegekend, is Verkeer – Verblijfsgebied. Deze functie staat de groenstrook ook toe. De indiener vraagt om het de functie Groen te geven. Daaraan hebben wij gehoor gegeven. De functie is veranderd naar Groen. Dat past inderdaad beter bij deze groenstrook en in de geldende beheersverordening is de groenstrook ook aangemerkt als structureel groen.

4. Overgangsrecht bouwwerken onjuiste formulering
Indiener verwijst naar artikel 40.1 inzake overgangsrecht bouwwerken:
"3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die bestaan op het tijdstip van de vaststelling van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.
a. "Zonder vergunning en in strijd".
Een bouwwerk dat gebouwd is zonder vergunning is niet in strijd met het daarvoor geldende plan, valt dus onder het overgangsrecht. Indiener stelt hierbij de volgende vragen: Klopt dit? Is dit wel de bedoeling? Moet het niet beperkt worden tot 'gebouwd zonder vergunning of in afwijking van de verleende vergunning'? Hoe kan een legaal gebouwd bouwwerk afwijken van het plan? Er is immers bepaald dat deze in overeenstemming is? Zie artikel 23.3 lid 1.

Gemeentelijke reactie
Wettelijk (in het Besluit ruimtelijke ordening) is bepaald welke regels in bestemmingsplannen opgenomen moeten worden voor het overgangsrecht voor bouwwerken. Die bepalingen zijn daarom ook in het nieuwe bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark opgenomen. Per abuis is in artikel 40 het tijdstip van vaststelling van het bestemmingsplan genoemd, dit moet conform Bro inwerkingtreding van het bestemmingsplan zijn. Artikel 40 is hierop aangepast.

Voor het derde lid is het daarbij inderdaad de bedoeling dat deze uitzondering (uitsluiting van het overgangsrecht) alleen geldt voor aanwezige bouwwerken die zijn gebouwd zonder vergunning én in strijd zijn met het daarvoor geldende bestemmingsplan of (via de overgangsbepalingen) de nog eerder geldende bestemmingsplannen. Hiermee houdt de redactie rekening met oude bestemmingsplannen waarin vaak ook zonder vergunning gebouwde bouwwerken onder het overgangsrecht werden gebracht. In een ver verleden werd de uitzondering die nu lid 3 is, vaak niet gemaakt. Voor legaal gebouwde bouwwerken zal het overgangsrecht niet snel van toepassing zijn. Het artikel waar indiener naar verwijst, artikel 23.3 onder 1, bepaalt dat bestaande, legaal gebouwde bouwwerken in overeenstemming zijn met de bouwregels. Het overgangsrecht kan dan eigenlijk alleen toepassing hebben als het gebruik van een bouwwerk niet meer past bij de gegeven functie, terwijl dat gebruik eerder wel was toegestaan. De functie voorziet dan niet in het bouwwerk, maar mag dan blijven staan en eventueel deels veranderd en vernieuwd worden op basis van het overgangsrecht.

5. Inperking van huidige mogelijkheden om af te wijken van het plan
Indiener verwijst naar artikel 26.3 inzake bouwen in (kleine) afwijking van de regels:
"Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een vergunning verlenen voor: het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag"

Volgens indiener sluit dit niet aan op de huidige bepaling in de Beheersverordening Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o:
"Artikel 3 Bestaand gebruik en bestaande bouwwerken
a. de in het verordeningsgebied (ook wel weergegeven in vlak 19) gelegen gronden en bestaande bouwwerken mogen worden gebruikt overeenkomstig het bestaande gebruik;
b. bestaande bouwwerken mogen worden vervangen door bouwwerken van dezelfde afmetingen en op dezelfde locatie.

Artikel 12 Overige regels
Burgemeester en wethouder kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, afwijken van:
- de in de gebiedsregels gegeven ***maten***, ***afmetingen***, ***percentages*** *tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages."*

Indiener geeft hierbij het volgende aan. Het was dus eerst toegestaan om bestaande afmetingen met 10% te vergroten. Dit kan betrekking hebben op het vloeroppervlakte en/of de inhoud. Daarnaast vindt indiener het vreemd dat een hoofdgebouw met een bedrijfsfunctie de mogelijkheid heeft om het bedrijfsvloeroppervlak met 10% te vergroten (artikel 26.4, lid 2g). Voor bouwwerken onder het overgangsrecht is het volgende bepaald:
"2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een vergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%."

Indiener stelt voor om artikel 26.3 lid 1 als volgt te formuleren:
*"Het afwijken van hoogtematen, bebouwingspercentages, **oppervlakte** en **inhoud** met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag."*

Gemeentelijke reactie
Het doel van het bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark is om de huidige beheersverordeningen te vervangen. Hiervoor in de plaats komt een nieuw bestemmingsplan met andere regels. Omdat een bestemmingsplan anders werkt dan een beheersverordening en omdat met algemene regels gewerkt wordt (zie punt 1), worden de bouw- en gebruiksmogelijkheden ook anders geregeld. De bestaande regeling die vaak uitgaat van bestaande maatvoeringen, wordt zo ook vervangen door een regeling die vaker concrete maten aangeeft, vooral voor de hoogtes. Hierdoor zijn de optredende verschillen goed te verklaren. De mogelijkheid scheppen om met 10% af te kunnen wijken van de inhoud, zoals indiener voorstelt, heeft effectief geen resultaat. Afgezien van het (wettelijk voorgeschreven) overgangsrecht, worden in het bestemmingsplan geen maximale inhoudsmaten bepaald. Voor oppervlaktematen geldt bijna hetzelfde. Oppervlaktematen staan in het bestemmingsplan op slechts enkele plekken in de planregels. Waar het wel gebeurt gaat het om specifieke maten voor specifieke functies. Daarvoor is het gewenst om afwijkingsmogelijkheden te introduceren. Veranderingen aan bestaande bouwwerken kunnen plaatsvinden binnen de overige regels. Als dat gebeurt, hoeft artikel 23.3, lid 1, niet automatisch te gelden. Dat geldt vooral als een bouwwerk niet aan de bouwregels van de functie zelf voldoet.

6. Verwerking Masterplan Talmalaan
Bij de realisatie van Nieuw Buurland worden – bovenop het aantal dat vermeld staat in het Masterplan – 150 extra woningen gerealiseerd. In het Masterplan staan pocketparks ingetekend. Deze zouden – volgens de indiener – bestemd moeten worden in het bestemmingsplan. De oude woonbestemming moet dan wegbestemd worden. Dit geeft de mogelijkheid om op termijn de pocketparks te realiseren.

Gemeentelijke reactie
Voor Nieuw Buurland is een separaat bestemmingsplan vastgesteld op 16 mei 2023. Voor de geplande pocketparks is een 'afzonderlijke' bestemming opgenomen in dat plan. Dat was mogelijk omdat de realisatie van de pocketparks daar concreet aan de orde is. Ook zijn de grenzen van de pocketparks daar precies bekend. Voor toekomstig te realiseren pocketparks in de Staatsliedenbuurt geldt dat niet. Dit plan voorziet dan ook niet in nieuwe pocketparks, maar gaat voor de meeste plekken uit van de bestaande situatie. Dit nieuwe bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark is ook geen uitwerking van het Masterplan Talmalaan. De uitwerking gebeurt bij de verschillende (deel)projecten.

7. Mogelijkheid voor extra bouwlagen in Staatsliedenbuurt
Het is wenselijk om extra bouwlagen mogelijk te maken voor de woningen aan de Troelstralaan, Talmalaan en Nolenslaan, dit sluit aan bij de verdichtingsopgave en de hogere bouwhoogtes die bij Nieuw Buurland gerealiseerd zullen worden. De wijk is ruim opgezet onder de voorwaarden, zoals genoemd in artikel 26.3. Deze bieden mogelijkheden voor een extra bouwlaag of het aanpassen van een bijzondere bouwlaag. Dit geeft Mitros (nu: Woonin) de ruimte om enkele panden te voorzien van extra woningen en bouwlagen. Hierdoor ontstaat er ruimte om op de voorziene plekken – uit het Masterplan – extra parken te realiseren. Aangezien zelfs de gemeentelijke monumenten aan de Melis Stokestraat de aanduiding 'overige zone – extra bouwlaag' en 'overige zone – kap en bijzondere bouwlaag' heeft, is het niet duidelijk waarom deze mogelijkheid niet in het gehele

bestemmingsplan geboden wordt. Daarnaast zou gelet op de huidige en nog te realiseren bouwhoogtes een nieuwe kap of bijzondere bouwlaag ook bij hoofdgebouwen – die bestaan uit vier bouwlagen – toegestaan kunnen worden.

Gemeentelijke reactie
Dit bestemmingsplan is een doorvertaling van de geldende regels van de beheersverordening. Dit plan heeft niet als doel het extra mogelijk maken van ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk (zoals het toevoegen van bouwlagen). Over het algemeen is de stedenbouwkundige structuur van de Staatsliedenbuurt ook niet direct geschikt om generiek dakopbouwen toe te staan. De mogelijkheden en onmogelijkheden voor extra bouwlagen moeten per situatie bekeken worden. Dit zijn wij binnen de gemeente aan het onderzoeken voor de hele stad. Dit is een apart traject en staat los van dit nieuwe bestemmingsplan.

8. Verwerking iteratief proces in bestemmingsplan
In de raadsinformatiebrief van 3 juni 2022 jongstleden met kenmerk IDOC Nolenslaan 1 t/m 31-1 wordt het volgende aangegeven:
"Nieuwe voorgenomen (her)ontwikkelingen in het gebied geven aanleiding om het masterplan op onderdelen te herijken, zoals de mate van verdichting, het woonprogramma, de verkeersafwikkeling en aanwezige voorzieningen en groen. Wij willen inzicht krijgen in het draagvermogen van het gebied, rekening houdend met onze principes van Gezond Stedelijk Leven. Ook willen we in samenhang nieuwe initiatieven kunnen beoordelen aan de hand van een overkoepelend raamwerk, zoals het initiatief aan de Nolenslaan en eventueel de Draaiweg 2. Het initiatief van Portaal aan de Nolenslaan willen we parallel aan de studie laten lopen, zodat deze studie relevante input kan opleveren voor de ontwikkeling aan de Nolenslaan. Dit zal in een iteratief proces in de volgende fase gestalte krijgen."
Indiener vindt het noodzakelijk dat dit initiatief uitgevoerd wordt, zodat de wijk integraal bekeken kan worden. Nu zijn (en worden) er veel plannen gerealiseerd die geen ondersteuning vinden in het Masterplan Talmalaan. Er worden veel relatief kleine woningen gebouwd. Het aandeel sociale huurwoningen in de Staatsliedenbuurt is relatief hoog. Het aantal leerlingen op de Dr. Boschschool neemt af. Het is maar de vraag of de huidige rijrichtingen het gewenste effect hebben. Het is goed om het Masterplan te herijken en de uitkomsten gelijk te verwerken in het bestemmingsplan. Gelet op de omissies (fout in publicatie, verouderde toelichting, verkeerde bijlages en regels die niet van toepassing zijn in dit gebied) is hier nog een mogelijkheid voor, aldus indiener.

Gemeentelijke reactie
Het herijken van het masterplan Talmalaan is geen onderdeel van dit nieuwe bestemmingsplan. Daarom wordt daar in het bestemmingsplan geen rekening mee gehouden. Het doel van dit bestemmingsplan is om de beheersverordening om te zetten naar een bestemmingsplan. De herijking van het masterplan Talmalaan is een apart project. Wanneer daar nieuwe projecten uit voortkomen, en die projecten passen dan niet in het bestemmingsplan (of vanaf 2024: het omgevingsplan), moet daarvoor een aparte ruimtelijke procedure worden doorlopen.

Conclusie
Naar aanleiding van de zienswijze zijn de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan gedaan:
1. *In paragraaf 1.2.2 van de plantoelichting is verduidelijkt dat ook de Staatsliedenbuurt onderdeel uitmaakt van het plan.*
2. *De slotregel is aangepast met de correcte naam van het bestemmingsplan.*
3. *De plantoelichting is bijgewerkt op gedateerde gegevens. Dit betreft bijvoorbeeld het actualiseren van de datum waarop de Omgevingswet in werking treedt en het verwijderen van de datum van het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht omdat dit plan inmiddels is vastgesteld door de gemeenteraad.*
4. *De functie van het park voor de woningen aan Talmalaan 55- 87 is aangepast van 'Verkeer-Verblijfsgebied' naar 'Groen'.*

Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 2

1. Dakopbouwen Hovenierstraat, Cornetstraat en Polderstraat
Indiener is al 5 jaar bezig om een dakopbouw gerealiseerd te krijgen. Indiener geeft aan naar de rechter te zijn gestapt en daar gelijk hebben gekregen. Indiener verwijst naar zijn presentatie waaruit blijkt dat de verhoging (van zijn dak) wel mogelijk was en dat door de verleende vergunningen in de omgeving (Cornetstraat 2 en 6) een nieuwe realiteit is ontstaan. Bewoners op de Hovenierstraat, Cornetstraat en Polderstraat mogen volgens indiener nu hun daken ook verhogen. Indiener ziet dat niet terug in het nieuwe bestemmingsplan. De gemeente draait de nieuwe realiteit terug. De gemeente beperkt met het nieuwe bestemmingsplan het verhogen van de woningen in de rest van het blok. Indiener ziet hierbij obstakels voor zijn verhoging, aangezien het nieuwe bestemmingsplan dit niet toelaat. Indiener heeft al vijf jaar geprocedeerd. Door deze nieuwe regels vreest indiener voor een nieuw en langlopend proces. Tegen deze achtergrond maakt indiener de volgende opmerkingen over de regels.

Volgens indiener ontbreekt bij hem in de straat (en de omliggende straten) de aanduiding ‘overige zone - extra bouwlaag’. In artikel 18.3.2, lid 6 staat dat aan alle vijf de voorwaarden van artikel 18.3.2 moet worden voldaan. Indiener geeft aan dat hij niet voldoet aan lid 1 en 4 van dit artikel.

Indiener verwijst verder naar artikel 25.3 inzake gebiedsaanduiding 'overige zone - bouwen' en heeft hierbij de volgende opmerkingen:
“1. Op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' in de gebieden Voordorp, Veldhuizen en De Balije is het bouwen van een dakopbouw op een woning toegestaan, mits deze voldoet aan de volgende voorwaarden:”

Bij artikel 25.3 ontstaat er volgens indiener meer problemen voor het realiseren van een dakopbouw. Indiener wil bijvoorbeeld dat ‘Pijlsweerd’ ook vermeld wordt.
“a. de locatie van het hoofdgebouw is niet aangeduid als 'overige zone -omgevingskwaliteit' en op de locatie geldt geen functie die het bouwen verbiedt; b. het perceel van de woning grenst alleen aan de voorzijde aan de openbare ruimte.”

Indiener heeft een hoekwoning. Hij mag hierdoor niet meer verhogen.
“c. het hoofdgebouw is geen hoekpand of beëindiging van een rij.”
“d. het hoofdgebouw heeft een volledig plat dak; e. het hoofdgebouw bestaat uit 2 bouwlagen; f. de dakopbouw wordt op de bovenste bouwlaag gebouwd; g. de dakopbouw heeft niet tot gevolg dat een extra bouwlaag ontstaat.”

Indiener vraagt om de definitie van een ‘extra bouwlaag’. Zijn bouwlaag bestaat al in de vorm van een vliering waar indiener niet goed op kan staan. Het is dus nog geen bruikbare bouwlaag.
“h. het is niet de eerste dakopbouw van een rij woningen van hetzelfde type; i. de dakopbouw is identiek aan een vergunde dakopbouw op eenzelfde type woning in de rij gelet op hoogte, ligging in het dakvlak, vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik. 2. Burgemeester en wethouders kunnen met een vergunning afwijken van de regel in artikel 25.3 sub 1 onder i, voor zover de beoogde ruimtelijke kwaliteit niet wordt aangetast.”

Indiener vraagt zich hierbij af waarom men niet kan afwijken van a t/m i. Indiener zegt dat dit maatwerk is. De regels zijn momenteel te gesloten om het beleid mee te laten bewegen met veranderingen in de gebouwde omgeving. Indiener ziet problemen voor zijn toekomstige verhoging en geeft aan dat indiener niet alleen is. Dit geldt voor de hele wijk aangezien de nieuwe realiteit in dit bestemmingsplan niet goed verwerkt is. Het beleid is tot op heden niet goed beschreven waardoor indiener bang is weer vast te komen zitten in bureaucratie.

Gemeentelijke reactie
Het klopt dat het nieuwe bestemmingsplan geen mogelijkheden geeft voor nieuwe dakopbouwen die niet gerealiseerd kunnen worden op basis van de geldende beheersverordening. Dit bestemmingsplan is een beleidsarme omzetting van de regels die gelden op basis van de beheersverordening. Dat wil zeggen dat we, naast uniformiteit in de regels, zo min mogelijk aanpassingen willen doorvoeren in de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden. Om deze reden wordt ook niet voorzien in nieuwe mogelijkheden voor dakopbouwen. Daarom klopt het dat de aanduiding 'overige zone – extra bouwlaag' niet van toepassing is voor de straat van indiener en de omliggende straten. De gestelde voorwaarden zijn dan ook niet bedoeld voor de situatie van indiener. De voorwaarden gelden voor andere plekken.

Hetzelfde geldt voor de opmerkingen van indiener over de regeling voor dakopbouwen in de gebiedsaanduiding 'overige zone – bouwen' zoals staat in artikel 25.3 van de regels. Dit artikel gaat enkel over de gebieden Voordorp, Veldhuizen en De Balije waar het realiseren van een dakopbouw, mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden, toegestaan is.

Voor het adres Polderstraat 36 is op 12 mei 2023 een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van een dakopbouw / het verhogen van de kapconstructie. Dit betekent dat de dakopbouw gerealiseerd kan worden. Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt deze omgevingsvergunning niet ter discussie gesteld. Voor een herhaling van een langdurig proces hoeft dan ook niet gevreesd te worden. De omgevingsvergunning blijft geldig en op basis van deze vergunning kan de dakopbouw gebouwd worden. Eenmaal gebouwd is de dakopbouw toegestaan, omdat het een vergund bouwwerk is. Dat volgt uit artikel 23.3.

Er wordt op dit moment gemeentebreed nagedacht over het al dan niet toestaan van dakopbouwen of extra bouwlagen in bepaalde wijken. Zodra dit beleid gereed is, zal dit vertaald worden in het Omgevingsplan Utrecht dat vanaf 2024 alle Utrechtse bestemmingsplannen gaat vervangen.

Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 3

1. Functie Draaiweg 42
Indiener vraagt om de functie Maatschappelijk van het perceel Draaiweg 42 aan te passen naar de functie wonen omdat de woning in gebruik is als reguliere woning.

Gemeentelijke reactie
De woning is een voormalige pastoriewoning die voorheen bij de naastgelegen kerk hoorde. Uit archiefonderzoek is inmiddels gebleken dat de woning legaal in gebruik is als reguliere woning. Aan het verzoek van indiener om de functie aan te passen, wordt daarom tegemoetgekomen.

Conclusie
Naar aanleiding van de zienswijze is de functie Maatschappelijk van het perceel Draaiweg 42 aangepast naar de functie Wonen conform bestaand legaal gebruik.

Zienswijze 4

1. Onduidelijkheid
Indieners vinden dat de reikwijdte van deze wijziging onvoldoende duidelijk is geworden op basis van de stukken. Raakt deze wijziging alleen de rubrieken als vermeld in het document, of reikt dit verder? Zo is er bijvoorbeeld in verordeningen voor dit deel van de Singel een vergunningsstelsel met toetscriteria over beheer en inrichting van de openbare weg van kracht. Blijft dit gehandhaafd?

Indieners gaan er vooralsnog van uit dat dit het geval is. Indieners willen hiermee aangeven dat zij hier vanuit gaan en daaraan gehecht zijn.

Gemeentelijke reactie
Op de verbeelding is te zien welke functies en aanduidingen van toepassing zijn voor een locatie. In de regels is te lezen wat dit dan concreet inhoudt voor het gebruik en voor het bouwen. Ook zijn algemene regels opgenomen, die voor grotere gebieden gelden. Die regels zijn opgedeeld per onderwerp, zodat vrij eenvoudig na te gaan is welke regels van toepassing zijn op het moment dat iemand een activiteit wil gaan ondernemen, bijvoorbeeld een functiewijziging, grondwerkzaamheden of het bouwkundig veranderen van een woning. Daarmee is de reikwijdte van het nieuwe bestemmingsplan groot, maar ook niet groter dan hiervoor geschetst. De Weerdsingel Oostzijde is onderdeel van Rijksbeschermd stadsgezicht Utrecht. Daarom is in de geldende beheersverordening (De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen) bepaalt dat voor diverse werken (geen bouwwerken) en werkzaamheden een vergunning nodig is. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verbreden van wegen en praktisch alle graafwerkzaamheden. De benodigde vergunning wordt alleen verleend als dat verenigbaar is met de beschermde waarden van het stadsgezicht. Ook in het nieuwe bestemmingsplan zijn regels opgenomen voor het beschermde gezicht. Daarvoor is de functie Waarde – Beschermd stadsgezicht aangegeven. Hiermee wordt het bestaande vergunningstelsel in een modernere vorm doorgezet. Het nieuwe vergunningstelsel geldt ook voor meer activiteiten. Het geldt voor meer werken en werkzaamheden. Voor slopen geldt straks ook een vergunningstelsel in het bestemmingsplan. Het nieuwe stelstel geldt niet meer voor het veranderen van de kenmerkende gevels die langs de singel staan. Daarvoor zijn bouwregels in de plaats gekomen in de functie Waarde – Beschermd stadsgezicht. Een omgevingsvergunning voor het bouwen blijft nodig voor gevelveranderingen. Ook in het nieuwe bestemmingsplan blijft het beschermd stadsgezicht langs de singel beschermd met een vergunningenstelsel.

2. Geldend bestemmingsplan
Er zijn geen documenten voorgelegd die de geldende eisen van het vigerende bestemmingsplan weergeven. Dit vinden de indieners lastig. Dit maakt het ze onmogelijk om te beoordelen welke exacte wijzigingen zijn voorgenomen. In dit verband vragen indieners om aan te geven hoe zij dat vooralsnog op korte termijn kunnen ontvangen?

Gemeentelijke reactie
Voor de Weerdsingel Oostzijde geldt nu geen bestemmingsplan, maar een beheersverordening. Dat is de beheerverordening De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen. In deze verordening staan de huidige regels voor het bouwen en gebruiken van gronden per perceel aangegeven. De beheersverordening is digitaal te raadplegen via www.ruimtelijkeplannen.nl.

3. Rijksmonument Weerdsingel Oostzijde
Een deel van de Weerdsingel Oostzijde heeft de status van Rijksmonument (kaden tot met de voorgevels van de huizen). Deze classificatie zien de indieners niet terug in de bijgeleverde kaart. Indieners gaan ervanuit dat deze – van Rijkswege toegekende aanwijzing – door deze herziening niet kan vervallen.

Gemeentelijke reactie
Met dit nieuwe bestemmingsplan vervalt de status als Rijksmonument van de Weerdsingel Oostzijde niet. Wat wel en geen Rijksmonument is, wordt niet in een bestemmingsplan bepaald. Op basis van de Erfgoedwet wijst de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap Rijksmonumenten aan. Het bestemmingsplan wordt op basis van de Wet ruimtelijke ordening vastgesteld.

4. Verkeer in plaats van groen en andersom
Op de kaarten hebben de kaden van de Weerdsingel Oostzijde de bestemming Groen. De rotonde bij de Noorderbrug is als groenstrook ingericht en heeft de bestemming Verkeer. Volgens indieners klopt dit niet. In dit verband verzoeken zij de rotonde – waarvan het groen door bewoners wordt onderhouden – de bestemming Groen toe te kennen. Hetzelfde geldt voor de groenstrook bij de

toegang naar die brug: aan een deel dat nu verhard is - en dus de bestemming 'verkeer' moet hebben - is nu (ten onrechte) de bestemming 'groen' toegekend. Indieners vragen om dit aan te passen naar de huidige situatie dan wel dit voor te leggen als een voorgenomen wijziging.

Gemeentelijke reactie
De rotonde is bedoeld voor gemotoriseerd verkeer. Het bestaat uit rijwegen en grondvoorzieningen. Dat past binnen het toegestane gebruik van de toegekende functie (bestemming): Verkeer - Verblijfsgebied. Daarbinnen is het ook mogelijk dat het beheer van het groen door bewoners wordt gedaan. Het is niet nodig om een andere functie (bestemming) toe te kennen aan de groenvoorzieningen. Voor de Noorderbrug zien we wel reden om de gegeven functies aan te passen en zo tegemoet te komen aan de zienswijze. Het brugdek en de aansluitende weg (richting de rotonde) hebben de functie Verkeer - Verblijfsgebied gekregen. De aangrenzende, brede trottoirs liggen in de functie Groen. Op zich zijn bruggen en de aansluitende trottoirs in die functie toegestaan, maar met de gekozen grenzen ligt de brug in de functie Verkeer - Verblijfsgebied, terwijl een groot deel van het landhoofd en de aansluitende infrastructuur in de functie Groen liggen. Voor een eenduidigere regeling zijn de grenzen van de functies Verkeer - Verblijfsgebied, Groen en Water aangepast zodat de brug en de aansluitende trottoirs helemaal in de functie Verkeer - Verblijfsgebied liggen. Hiermee wordt ook beter aangesloten bij de manier waarop de even verderop gelegen Van Asch van Wijkbrug geheel in de functie Verkeer - Verblijfsgebied is gelegd.

Conclusie
Naar aanleiding van de zienswijze zijn de grenzen van de functies Verkeer - Verblijfsgebied, Groen en Water aangepast bij de Noorderbrug zodat de brug en de aansluitende trottoirs helemaal in de functie Verkeer - Verblijfsgebied liggen. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 5

1. Functie Wittevrouwensingel 93
Indiener vraagt om aan het pand Wittevrouwensingel 93 de functie Gemengd toe te kennen in plaats van de functie Wonen zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Indiener geeft aan dat in het pand bedrijven zijn gevestigd en verwijst hierbij naar de plankaart van het bestemmingsplan Griftpark dat gold voorafgaand aan de geldende beheersverordening.

Gemeentelijke reactie
In de beheersverordening Griftpark geldt voor de locatie besluitsubvlak 1. In besluitsubvlak 1 zijn naast de functie wonen verschillende functies toegestaan zoals maatschappelijke voorzieningen, dienstverlening en kantoren. Besluitsubvlak 1 uit de beheersverordening sluit aan bij de bestemming 'Gemengde doeleinden' uit het voorgaande bestemmingsplan 'Grifthoek e.o.' uit 2000.

In dit nieuwe bestemmingsplan zijn de toegestane functies uit de geldende beheersverordening overgenomen. Aan het perceel is de functie 'Wonen' toegekend met de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - werken in de wijk'. De functie 'Wonen' houdt in dat wonen is toegestaan in het hele pand. Met de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - werken in de wijk' worden op de begane grond diverse bedrijfsmatige, maatschappelijke en culturele functies toegestaan.

Indiener wil dat de locatie bestemd wordt voor gemengde doeleinden. Voor het nieuwe bestemmingsplan wordt de functie Gemengde doeleinden niet gebruikt. Met de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen - werken in de wijk' in de functie 'Wonen' komen de activiteiten terug zoals die ook zijn toegestaan in de geldende beheersverordening. Hiermee is er sprake van een gemengde functie zoals indiener vraagt.

Via de functieaanduiding 'werken in de wijk' zijn administratieve werkzaamheden toegestaan, wat in feite neerkomt op kantoren. Hiermee zijn er alleen op de begane grond administratieve

werkzaamheden toegestaan en niet op de verdiepingen. Om conform de beheersverordening administratieve werkzaamheden ook op de verdiepingen toe te staan, is dit alsnog mogelijk gemaakt in het nieuwe bestemmingsplan.

Overigens is er in het vast te stellen bestemmingsplan voor gekozen om de functieaanduiding 'specifieke vorm van wonen – werken in de wijk' te veranderen in de functieaanduiding 'specifieke vorm van gemengd – werken in de wijk'. Zo wordt duidelijker dat het niet over woonfuncties gaat. Inhoudelijk zijn de regels hiermee niet veranderd.

Conclusie
Naar aanleiding van de zienswijze is de aanduiding 'kantoor' aan de locatie toegevoegd zodat administratieve werkzaamheden ook op de verdiepingen zijn toegestaan conform de geldende beheersverordening.

Zienswijze 6

1. Brug Wolvenplein
Indiener maakt bezwaar tegen de afbakening van het bestemmingsplan ter hoogte van de Wittevrouwensingel 104/105. Het bestemmingsplan wordt hier voor een klein stuk – in plaats van in het hart van de Stadsbuitengracht – afgebakend tot aan de oeverzijde aan de Wittevrouwensingel. Dit wijkt af van hoe het plan wordt begrensd aan de zuidzijde van de Stadsbuitengracht. Indiener denkt dat dit het (voor de gemeente) – in het kader van de herontwikkeling van voormalige gevangenis aan het Wolvenplein – gemakkelijker maakt om hier een brug aan te leggen. De plannen voor de plaats van deze brug zijn nog niet (officieel) ter inzage gelegd voor inspraak.

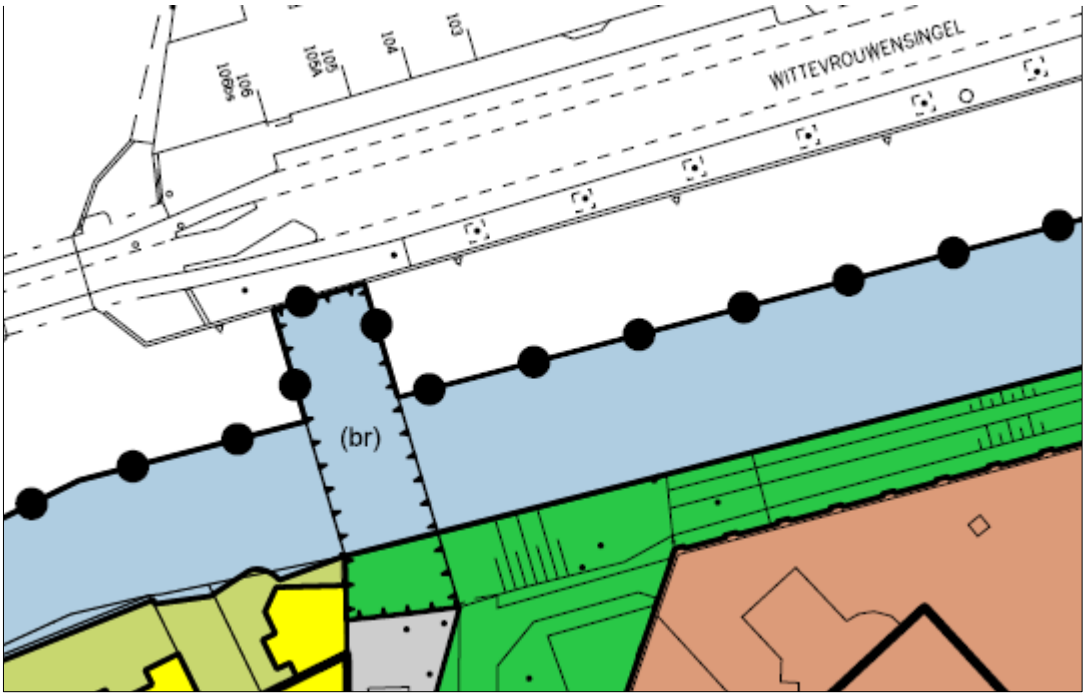
Indiener vindt het om die reden voorbarig van de gemeente om de grens van het bestemmingsplan hierop aan te passen. Deze grensinconsequentie lijkt er volgens indiener op gericht om het proces voor de locatie van de geplande brug voor de gemeente te vergemakkelijken en de inspraakmogelijkheden voor de burger te beperken. Indiener denkt dat er een soort 'status aparte' voor dit gebiedsdeel wordt gecreëerd.

Gelet op andere bruggen over de stadsbuitengracht die grenzen aan en deel uitmaken van dit bestemmingsplan, is te zien dat de grens van het bestemmingsplan gewoon door het hart van de stadsbuitengracht én daarmee ook van de bruggen lopen (zie bijvoorbeeld Noorderbrug en Asch van Wijckbrug). Er is geen reden om de grens van het bestemmingsplan zo te bepalen dat de brug buiten dit bestemmingsplan komt te liggen. Indiener wil graag dat de gemeente deze inconsequentie recht trekt oftewel dat de grens van het bestemmingsplan ter hoogte van Wittevrouwensingel 104/105 gewoon in het hart van de Stadsbuitengracht komt te liggen.

Gemeentelijke reactie
Dit nieuwe bestemmingsplan vervangt de geldende beheersverordening voor het Griftpark. De grens van die beheersverordening is daarom de plangrens van dit nieuwe bestemmingsplan. Het nieuwe bestemmingsplan hebben we gemaakt om ons voor te bereiden op de komst van de Omgevingswet. Die gaat in 2024 in werking treden. Door nu de beheersverordening te vervangen door een bestemmingsplan, kunnen de regels straks beter een uniforme plek krijgen in het omgevingsplan dat voor Utrecht gaat gelden (op basis van de Omgevingswet). De regels uit de beheersverordening hebben wij zo beleidsneutraal mogelijk vertaald naar de systematiek van het nieuwe bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat ons streven is, naast uniformiteit in de regels, om de concrete bouw- en gebruiksmogelijkheden zo min mogelijk te veranderen.

Anders dan in de zienswijze wordt gesteld, is de plangrens van dit nieuwe bestemmingsplan niet vastgelegd om de realisatie van een brug makkelijker te maken voor de herontwikkeling van de voormalige gevangenis aan het Wolvenplein. Op de plek van de 'inkeping' op de Stadsbuitengracht geldt het bestemmingsplan Binnenstad. Dit bestemmingsplan (uit 2010) staat daar al een brug toe. Dit is te zien op onderstaande uitsnede van de plankaart van het bestemmingsplan Binnenstad.

Waar de aanduiding '(br)' is aangegeven, is een brug toegestaan. De daadwerkelijke bouw van de brug wordt afgewogen binnen het project herontwikkeling Wolvenplein. Dit heeft geen relatie met dit nieuwe bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark.
Voor het project Wolvenplein wordt te zijner tijd een apart traject gestart voor een wijziging van het bestemmingsplan of een wijziging van het omgevingsplan. Om deze redenen zien wij geen aanleiding om de plangrens hieraan te passen.



Conclusie
De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

5 Bestuurlijke lus

5.1 Beroepsprocedure

Verschillende woningeigenaren en de eigenaar van de locatie aan de Oudemansstraat 2 in Utrecht hebben beroep ingesteld. In een uitspraak van 24 juli 2024 heeft de Raad van State het beroep van de eigenaar van de locatie aan de Oudemansstraat 2 ongegrond verklaard. De beroepsprocedure is in zoverre beëindigd (einduitspraak).

Voor de andere beroepen heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan om de raad in de gelegenheid te stellen de in het bestemmingsplan geconstateerde gebreken tijdens de beroepsprocedure te herstellen (bestuurlijke lus). De gemeente is opgedragen voor deze planonderdelen zo nodig een nieuw besluit te nemen.

Volgens overweging 14.3 van de tussenuitspraak hoeft bij de voorbereiding van een gewijzigd of nieuw besluit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht niet te worden toegepast. Dit betekent dat het gewijzigde of nieuwe besluit niet opnieuw als ontwerp ter inzage hoeft te worden gelegd. Tegen het besluit tot gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden alsnog beroep instellen. De woningeigenaren die eerder beroep hebben ingesteld, hoeven niet opnieuw beroep in te stellen. Zij kunnen bij de Raad van State een zienswijze indienen over de manier waarop de gebreken zijn hersteld.

In hoofdstuk 2 van dit vaststellingsrapport wordt ingegaan op de relevante onderdelen van de uitspraak en wordt aangegeven of, en zo ja hoe, het bestemmingsplan is aangepast.

5.2 Inhoud tussenuitspraak

Dubbelbestemming “Waterstaat”
Volgens overweging 6.2 van de tussenuitspraak ontbreekt in de verbeelding de dubbelbestemming “Waterstaat” langs de Vecht en de Weerdsingel W.Z.. Dit gebrek kan volgens overweging 14.1 van de tussenuitspraak worden hersteld door alsnog nader af te wegen of de dubbelbestemming van toepassing moet zijn op de gronden langs de Vecht en de Weerdsingel W.Z.

10%-afwijkingsbevoegdheid
Volgens artikel 26.3, aanhef en onder 1, van de planregels kunnen burgemeester en wethouders, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een vergunning verlenen voor het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag.
Volgens overweging 8.3 is niet duidelijk of deze afwijkingsbevoegdheid ook is bedoeld voor feitelijk bestaande legale situaties zonder specifieke aanduiding in de verbeelding. Ook is niet duidelijk waarom de afwijkingsbevoegdheid niet ook betrekking heeft op de (feitelijk bestaande legale) oppervlakte en inhoud van gebouwen. Dit gebrek kan worden hersteld door alsnog nader te motiveren hoe artikel 26.3, aanhef en onder 1, van de planregels is bedoeld en waarom de regeling is beperkt tot hoogtematen en bebouwingspercentages.

Bed & breakfast
Volgens artikel 31.5, eerste lid, aanhef en onder c, van de planregels is de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner, in de woning aanwezig als er gasten zijn.
Volgens overweging 8.6 is bij letterlijke lezing van dit artikellid nauwelijks vermijdbaar dat iemand die bed & breakfast aanbiedt, daarmee in strijd handelt. Dit gebrek kan worden hersteld door nader af te wegen of deze beperking nodig is.

Huurweerstraat 32
Voor de locatie Huurweerstraat 32 geldt de functie “Wonen” met de aanduiding “garagebox”. Op locaties met de aanduiding “garagebox” zijn uitsluitend garageboxen toegestaan. Andere gebruiksmogelijkheden zijn daarmee dus uitgesloten. Volgens overweging 11.2 is het uitsluitende gebruik als garagebox niet in overeenstemming met het eerder toegestane gebruik in de beheersverordening “Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.”. Dit gebrek kan worden hersteld door alsnog de aanduiding “garagebox” voor deze locatie van de verbeelding te verwijderen en nader af te wegen of en zo ja, voor welke andere aanduiding deze locatie in aanmerking komt.

Complex Autoweerd
Aan de achterzijde van een groot deel van de woningen aan de Weerdsingel O.Z., de Bellamystraat en de Duifstraat bevindt zich een binnenterrein. Aan dit binnenterrein en aan de locatie aan de Weerdsingel O.Z. 44 is de functie “Werken in de wijk” toegekend. Deze functie biedt ruimte voor activiteiten die passen bij functiemenging in de wijk.
Volgens overweging 12.7 kan de raad bij het vaststellen van een bestemmingsplan niet volstaan met de afweging of de gebruiksmogelijkheden vergelijkbaar zijn met eerder toegestane gebruiksmogelijkheden. De raad moet ook afwegen of die mogelijkheden ter plaatse nog steeds gewenst zijn. De raad heeft deze afweging niet gemaakt, ook niet ten aanzien van de voorzieningen die eerder niet waren toegestaan, zoals scholen en kinderdagverblijven. Dit gebrek kan worden hersteld door alsnog nader af te wegen welke gebruiksmogelijkheden voor dit plandeel ruimtelijk gewenst en aanvaardbaar zijn.

5.3 Wijziging planregels en verbeelding

Dubbelbestemming “Waterstaat”
In de beheersverordening “Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.” en de beheersverordening “De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen” waren specifieke regels opgenomen in verband met waterkeringen (respectievelijk besluitsubvlak 17 en het vlak waterkering). Het gaat om gronden aan weerszijden van de Vecht (bij de Lagenoord, de Hogenoord, de Lauwerecht, de Bemuurde Weerd W.Z. en de Bemuurde Weerd O.Z.) en om gronden langs de Weerdsingel (bij de Weerdsingel W.Z.). Met deze regels werd gewaarborgd dat bebouwing niet zonder meer langs de betreffende oevers kan worden opgericht.

Bij vaststelling van het bestemmingsplan is deze dubbelbestemming onbedoeld niet langs de Vecht en de Weerdsingel opgenomen. Deze fout op de verbeelding wordt hersteld door voor deze locaties alsnog de functie “Waterstaat” op te nemen.

10%-afwijkingsbevoegdheid
In een bestemmingsplan is vaak een afwijkingsmogelijkheid opgenomen voor kleine afwijkingen van bouwregels. In voorliggend bestemmingsplan is deze afwijkingsmogelijkheid opgenomen in artikellid 26.3 van de planregels. Deze afwijkingsmogelijkheid beoogt flexibiliteit te bieden bij nieuwbouw en is niet bedoeld voor feitelijk bestaande legale situaties. De regeling geldt bovendien alleen voor de situaties waarvoor op een locatie regels over hoogten of bebouwingspercentages zijn opgenomen. De regeling geldt niet voor inhoud en oppervlakte van gebouwen, omdat een afwijking van 10% hierbij een te groot impact kan hebben.

Op dit onderdeel is er geen reden het bestemmingsplan aan te passen.

Bed & breakfast
Artikel 31.5 heeft betrekking op bed-and-breakfast en op particuliere vakantieverhuur. Er is een duidelijk verschil tussen bed-and breakfast (B&B) en particuliere vakantieverhuur. Bij particuliere vakantieverhuur wordt de woning verhuurd in afwezigheid van de verhuurder, bij B&B is de bewoner aanwezig en voorziet hij in logies en ontbijt. Om woonruimteonttrekking en aantasting van de leefbaarheid te voorkomen, is in de planregels opgenomen dat de woning voor minimaal 50% in

gebruik moet blijven door de bewoner (met huishouden) en dat de hoofdbewoner ook zelf in de woning aanwezig is. Het is niet de bedoeling dat de (hoofd)bewoner zijn huis niet kan verlaten om bijvoorbeeld even boodschappen te doen.

Artikellid 31.5, eerste lid, aanhef en onder c, was te strikt geformuleerd en wordt daarom als volgt gewijzigd:

> **31.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur**
> 1. In afwijking van de regel in artikel 30, lid 30.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
> (…)
> c. de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner is **in de regel** in de woning aanwezig als er gasten zijn.

Huurweerstraat 32
Op basis van de beheersverordening “Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.” waren op deze locatie dienstverlening, bedrijven tot en met categorie B1, maatschappelijk, kantoor en wonen toegestaan. Er zijn geen redenen deze gebruiksmogelijkheden hier niet opnieuw toe te staan. Op de verbeelding wordt daarom de aanduiding “garagebox” vervangen door de aanduiding “specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk”. Deze aanduiding biedt ruimte voor activiteiten die passen bij functiemenging in de wijk en sluit aan bij de eerder toegestane gebruiksmogelijkheden.

Complex Autoweerd
Op basis van de beheersverordening “Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp Oost e.o.” waren op het binnenterrein en op de locatie aan de Weerdsingel O.Z. 44 bedrijven in de categorieën 1 en 2 toegestaan, een autoherstelbedrijf en nutsvoorzieningen. De in voorliggend bestemmingsplan toegestane bedrijven in de categorieën A en B1 komen min of meer overeen met deze gebruiksmogelijkheden. De bedrijfsactiviteiten in de categorieën A en B1 zijn weinig milieubelastende bedrijfsactiviteiten. Deze bedrijfsactiviteiten passen bij functiemenging in de wijk en zijn daarmee in beginsel direct beneden woningen mogelijk. De functie “Werken in de wijk” laat ook administratieve werkzaamheden, dienstverlening, sportactiviteiten, scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, ateliers, muziek-, dans- en toneelscholen en instellingen voor kunstzinnige vorming toe. Ook deze activiteiten passen bij functiemenging in de wijk en zijn daarmee in beginsel direct beneden woningen mogelijk.
Op een binnenterrein, zoals het terrein achter een groot deel van de woningen aan de Weerdsingel O.Z., de Bellamystraat en de Duifstraat, kunnen deze activiteiten tot onaanvaardbare geluidoverlast leiden. De afweging of nieuwe activiteiten ruimtelijk aanvaardbaar zijn, kan pas in een concreet geval plaatsvinden. In de planregels wordt daarom een nader afwegingsmoment opgenomen voor nieuwe activiteiten op locaties met de aanduiding “specifieke vorm van wonen - binnenterrein”. Op de verbeelding wordt de locatie achter de woningen aan de Weerdsingel O.Z., de Bellamystraat en de Duifstraat aangeduid als “specifieke vorm van wonen - binnenterrein”.

Aan artikellid 17.4 van de planregels wordt het volgende onderdeel 7 toegevoegd:

> **17.4 Activiteiten die niet mogen**
> De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:
> (…)
> 7. Nieuwe activiteiten op een locatie met de aanduiding “specifieke vorm van wonen - binnenterrein”. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van deze regel, als is aangetoond dat de nieuwe activiteit niet zal leiden tot onaanvaardbare geluidhinder bij de aangrenzende woningen.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Doel 5
1.3 Beleid 6
1.4 Juridische aspecten 8

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel 13

2.1 Inleiding 13
2.2 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels) 13
2.3 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels) 13
2.4 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels) 18
2.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 26
2.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 35
2.7 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels) 36
2.8 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels) 41
2.9 Bijlagen bij de regels 42

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid 43

3.1 Inleiding 43
3.2 Milieueffectrapportage 43
3.3 Gezondheid 43
3.4 Klimaat en duurzaamheid 43
3.5 Bomen 43
3.6 Thematisch onderzoek 44
3.7 Kabels, leidingen en straalpaden 46
3.8 Economische uitvoerbaarheid 46
3.9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 47
3.10 Handhaving 47
3.11 Conclusie 48

Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader

1.1 Aanleiding

In de aanloop naar de Omgevingswet verkent de gemeente de mogelijkheden van die wet met projecten waarin een bepaald facet van de Omgevingswet nader wordt bestudeerd. Op beleidsniveau is de eerste omgevingsvisie voor de gemeente Utrecht samengesteld uit het al geldende beleid en waar nodig aangevuld met nieuw beleid. Het bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark (Chw staat voor Crisis- en herstelwet, zie ook de paragrafen 1.4.1 en 1.4.2) is een project waarin geoefend wordt met het nieuwe instrument omgevingsplan.

Met dit bestemmingsplan wordt een vervolgstap gezet in het toevoegen van de beheersverordeningsgebieden aan het Utrechtse bestemmingsplan. De regels worden in de geest van de Omgevingswet vormgegeven: minder regels, duidelijkere regels en de 'activiteiten' staan centraal. Waar nodig worden de teksten van het plan verbonden met geometrische data. De algemene regels van dit bestemmingsplan kunnen leiden tot een herziening van het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Tien jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet moeten de regels over de leefomgeving die in gemeentelijke verordeningen staan, zoals de Algemene Plaatselijke Verordening, overgeheveld zijn naar het omgevingsplan. Hoewel de gemeenteraad bevoegd is om op grond van het Uitvoeringsbesluit Crisis- en herstelwet regels uit verordeningen in te voegen in het bestemmingsplan, bevat dit plan slechts enkele experimenteerbepalingen. De reden daarvoor is dat dit project zich vooral richt op de uniformering en vermindering van bestemmingsplanregels. Daarbij wordt ook de wens van het gemeentebestuur om 'flexibel te bestemmen' betrokken. Het uitbreiden van de opgave door het invoegen van verordeningen zou de opgave te gecompliceerd maken. Bovendien is het niet wenselijk om twee versies van de verordeningen te creëren: een versie in dit bestemmingsplan en de gewone versie die voor de hele gemeente geldt.

1.2 Doel

1.2.1 Doelstelling

Het bestemmingsplan Chw Bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark bevat een regeling die gericht is op het beheren van de leefomgeving in het plangebied.
Het gebied is voornamelijk een woongebied met verspreid over het gebied een diversiteit aan andere functies. Zo zijn er een paar groter maarschappelijke functies zoals kerken en scholen maar ook gebiedjes met veel functiemenging zoals langs de Oudenoord.

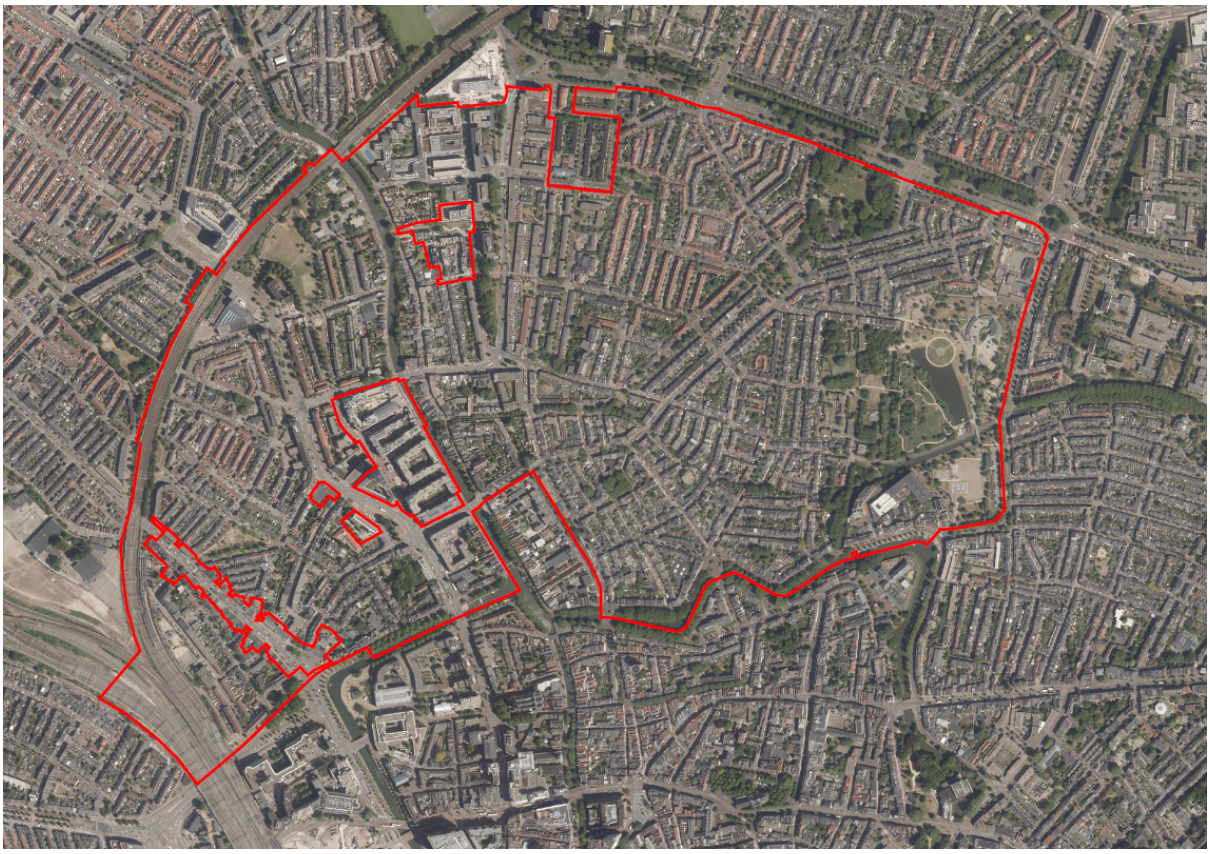
1.2.2 Plaats en grens van het plangebied

Het plangebied ligt aan de noordoostkant van de binnenstad en bestaat uit de wijken Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Staatsliedenbuurt en het Griftpark en omgeving. Het plangebied heeft de volgende grenzen: aan de noordoostzijde de spoorlijn Utrecht - Amersfoort, aan de noorzijde de Kardinaal de Jongweg, aan de oostzijde de Blauwkapelseweg en aan zuidzijde de Weerdsingel.

De begrenzing van de verordening is mede afgestemd op verwachte ontwikkelingen en/of onbenutte planologische ruimte van wezenlijke omvang in en rondom het verordeningsgebied. Dit betekent dat een aantal gebieden buiten de verordening valt. Dit betreffen:

- het voormalige kantoorpand aan de Oudenoord 170: vanwege verwachte sloop-nieuwbouw:
- het parkeerterrein aan de Oudenoord tussen de Stroomstraat en de Otterstraat: vanwege planologische ruimte om via een uit te werken bestemming woonbebouwing in 4 en 5 lagen op te richten;
- het erf behorende bij de pastorie van de kerk op de hoek van de Draaiweg en de Nolenslaan, vanwege planologische ruimte die reeds in het tot dusver geldende plan aanwezig was;
- bebouwing aan weerszijden van de Nolenslaan, ten noorden van de Samuel van Houtenstraat: vanwege de gebiedsvisie Talmalaan en een concept Stedenbouwkundig programma van eisen;
- gronden rondom de Schermerhornstraat: vanwege de gebiedsvisie Talmalaan en een concept Stedenbouwkundig programma van eisen;
- de Groene Kop: vanwege de herinrichting van het openbaar gebied (visie Eykmanlaan);

- het parkeerterrein van De Gaard aan de Kapteynlaan en de omliggende wegenstructuur vanwege herindeling en wegaanpassingen ter plaatse (visie De Gaard).



1.2.3 Regelingen die worden vervangen

Dit bestemmingsplan vervangt in het plangebied de beheersverordeningen en bestemmingsplannen die in de tabel hieronder genoemd worden.

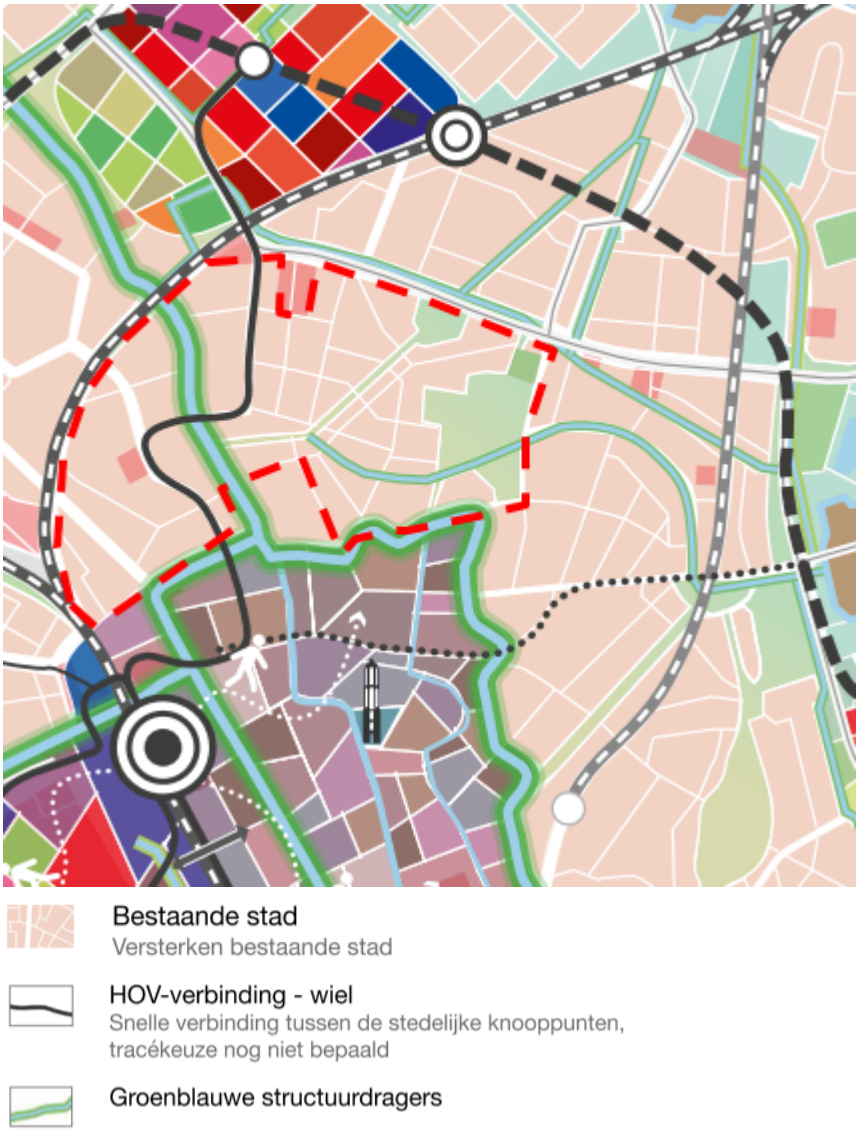
Bestemmingsplan/verordening	**Vastgesteld door Raad**	**Onherroepelijk**
Beheersverordening Pijlsweerd, Tuinwijk, Tuindorp oost e.o	20 juni 2013	25 december 2014
Beheersverordening Griftpark	9 april 2013	13 mei 2013
De Meern noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen	27 oktober 2016	17 november 2016
Pijlsweerd	10 maart 1994	
Actualisering diverse gebieden 2016	1 december 2016	26 januari 2017
Willem Dreeslaan 14-18, Lauwerecht	29 oktober 2015	24 december 2015
Beheersverordening Algemene regels actualiseren	30 november 2017	

1.3 Beleid

1.3.1 Algemene uitgangspunten, omgevingsvisie

Dit bestemmingsplan geeft uitvoering aan het beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Het gebied Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark wordt in de omgevingsvisie voornamelijk gekwalificeerd als bestaande stad waar geen specifieke ontwikkelingen of opgaven zijn voorzien. De regels van het bestemmingsplan vloeien dan ook voort uit de kenmerken van een laagdynamisch gebied en zijn daarom vooral gericht op beheer en instandhouding van de bestaande situatie.

De woonfunctie staat centraal en dus ook het woongenot en een kwalitatief goede leefomgeving.



1.3.2 Rijksbeleid, provinciaal beleid, waterschapsbeleid

Het rijksbeleid en het provinciale en het waterschapsbeleid is, voor zover van belang voor het plangebied, vertaald in wetgeving. De wettelijke regelingen zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan toegepast.

Voor het bestemmingsplangebied is specifiek provinciaal beleid dat doorvertaald dient te worden in dit bestemmingsplan.

1.3.3 Thematisch beleid

Het gemeentelijke, sectorale beleid is opgenomen in de omgevingsvisie van Utrecht. Dit beleid is zoveel mogelijk verwerkt in dit bestemmingsplan. Er is echter ook thematisch (sectoraal) beleid dat bij de verlening van vergunningen op basis van dit bestemmingsplan wordt betrokken. Dit geldt voor de volgende beleidsthema's: archeologie en erfgoed, detailhandel, horeca, beleid over woningvorming en –splitsing en parkeren. Op de website Omgevingsvisie Utrecht is het beleid over deze thema's te vinden. Als burgemeester en wethouders beleidsregels hebben vastgesteld, is op die website doorgaans de link naar die regels te vinden. Beleidsregels worden overigens ook op overheid.nl gepubliceerd.

Het bestemmingsplan past in de verschillende thematische beleidskaders. De ladder voor stedelijke ontwikkeling (Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.6, lid 2) is niet aan de orde, omdat het plan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt.

1.4 Juridische aspecten

1.4.1 Wettelijke grondslag

1.4.1.1 Wet ruimtelijke ordening, besluit ruimtelijke ordening

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze bevoegdheid is in hoofdstuk 3 van die wet en in het Besluit ruimtelijke ordening verder beschreven en ingekaderd. Er zijn ook nog andere wetten met bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen, zoals de Wet geluidhinder.

Het Besluit ruimtelijke ordening is op 1 november 2014 gewijzigd. Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan deze voorwaarden.

1.4.1.2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt met regelmaat gewijzigd. Sinds de wijziging van 28 oktober 2016 beschikt de gemeente Utrecht juridisch gezien over één bestemmingsplan voor het gehele grondgebied, verder 'het bestemmingsplan van Utrecht' genoemd. Dat bestemmingsplan kan in zijn geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden.

Dit bestemmingsplan vervangt de 1.2.3 genoemde beheersverordeningen. De beheersverordeningen maken geen deel uit van het bestemmingsplan van Utrecht. Als dit bestemmingsplan onherroepelijk wordt, gaat het op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet automatisch deel uitmaken van het bestemmingsplan van Utrecht.

Op grond van artikel 7c van het hierboven genoemde Besluit kunnen onder andere regels in het bestemmingsplan worden opgenomen over het behouden of maken van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. In de vakliteratuur spreekt men van 'een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Met 'verbreed' wordt dan bedoeld: niet alleen 'een goede ruimtelijke ordening' (bestemmingsplan), maar ook andere aspecten van de leefomgeving (de onderwerpen die onder de Omgevingswet gaan vallen).

1.4.2 Voortuitlopen op de Omgevingswet

1.4.2.1 Voorbereiding omgevingsplan, Crisis- en herstelwet

De regeling van dit bestemmingsplan heeft een structuur die past in het omgevingsplan dat bij de invoering van de Omgevingswet (planning: januari 2024) de bestemmingsplannen zal vervangen. De gemeente Utrecht is opgenomen in artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Daardoor mag de gemeente de experimenteerbepalingen uit artikel 7c van dat besluit gebruiken.

Dit bestemmingsplan maakt beperkt gebruik van die mogelijkheid, enerzijds omdat die bepalingen in dit laagdynamische gebied weinig toegevoegde waarde hebben en anderzijds omdat het experiment van dit bestemmingsplan bestaat uit het zoeken naar een sobere, doelmatige regeling die ook bruikbaar is voor andere gebieden. Sober houdt in dit geval in dat vrijwel alleen regels die nodig zijn voor een goed planologisch beheer van de wijk in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

De laatste wijziging van artikel 7c geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om in een bestemmingsplan een verbod op te nemen om zonder vergunning een bepaalde activiteit te verrichten. Dat staat in lid 14. Die bevoegdheid, vergelijkbaar met die van de toekomstige Omgevingswet, is een verruiming van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.

In dit bestemmingsplan wordt hiervan gebruik gemaakt in de gevallen die planologisch aanvaardbaar zijn, als de initiatiefnemer aan bepaalde voorwaarden voldoet en waarbij het van belang is dat de gemeente het initiatief vooraf toetst. Een toets vooraf is bijvoorbeeld wenselijk, als de regel een open norm bevat, zoals "het straatbeeld mag niet worden aangetast". De vergunningprocedure geeft aan burgemeester en wethouders de mogelijkheid om de norm door deskundigen te laten toetsen, zoals een stedenbouwkundige of de welstandscommissie, of om beleidsregels vast te stellen die de norm concreet maken.

De vrijheid die artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet geeft voor het digitaal verbeelden van het bestemmingsplan wordt in dit bestemmingsplan gebruikt, maar met mate. De gemeente hecht eraan dat alle bestemmingsplannen, ook dit experimentele plan, goed raadpleegbaar zijn via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarom hebben de belangrijkste functies (bestemmingen) in het bestemmingsplan de naam gekregen die de Standaard

Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) voorschrijft.

1.4.2.2 Korte schets van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt, onder meer, om een integrale benadering van de leefomgeving, gericht op een doelmatig beheer en ontwikkeling van de 'fysieke leefomgeving' (in dit plan kortweg 'de leefomgeving' genoemd). De gemeente krijgt meer ruimte om zelf te besluiten wat in een gebied het belangrijkst is. Verder wil de wet het aantal regels verminderen, ervoor zorgen dat de regels makkelijker te vinden en te begrijpen zijn en dat de procedures korter zijn. Om dat te bereiken bundelt de Omgevingswet zo'n 25 wetten in één wet en 100 Algemene maatregelen van bestuur (verder: Amvb; een Amvb is een besluit van de regering dat ook wettelijke regels bevat) in 4 Amvb's. Vervolgens zijn provincies en gemeenten aan zet. De gemeenten moeten al hun bestemmingsplannen terugbrengen naar één omgevingsplan. In het omgevingsplan moeten ook de regels over de leefomgeving worden opgenomen die nu nog in verordeningen staan, zoals regels uit de kapverordening.

De Omgevingswet gaat over de leefomgeving, dus niet alleen over de ruimtelijke ordening, maar ook over milieuthema's en archeologie en over andere onderwerpen waar activiteiten bij horen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving, zoals windenergie of het beheersen van de gevolgen van de klimaatverandering. Die verbreding, van ruimtelijke ordening naar leefomgeving, geldt ook voor het omgevingsplan.

1.4.2.3 Nieuw in dit bestemmingsplan

Het omgevingsplan krijgt het karakter van een verordening die regels stelt over activiteiten die effect kunnen hebben op de leefomgeving. Die verandering vraagt om nieuwe, andere regels. Dit bestemmingsplan is een eerste stap naar het omgevingsplan. Het is de bedoeling dat de algemene regels in de hoofdstukken 3, 4 en 5 van toepassing kunnen worden verklaard voor de hele gemeente. Die regels kunnen dan bij de invoering van de Omgevingswet vrijwel ongewijzigd worden overgezet naar het omgevingsplan.

Dit bestemmingsplan maakt een scherper onderscheid tussen regels die direct verband houden met een bepaalde functie (bestemming) en regels die over een activiteit gaan die ook in andere functies (bestemmingen) denkbaar is. De regels over de activiteit 'bouwen' zijn bijvoorbeeld niet meer in het artikel over de functie geregeld. Het maakt voor het bouwen zelf niet uit of de functie Wonen of Bedrijf is. Uit het feit dat een locatie de functie Wonen heeft volgt bijvoorbeeld niet dat je maximaal 12 meter hoog mag bouwen. Een regel met een maximum bouwhoogte kan wel nodig zijn om aan te sluiten op de hoogte van de bebouwing in de omgeving of om te voorkomen dat woonruimtes ontstaan die niet goed zijn voor de gezondheid, bijvoorbeeld omdat er boven die hoogte teveel verkeerslawaai is.

Het aantal regels is, in vergelijking met een voorheen vastgesteld bestemmingsplan, beperkt. Omdat alle hoofdgebouwen die in het plangebied gebouwd mogen worden al gebouwd zijn, is er bijvoorbeeld maar één regel over hoofdgebouwen: het is verboden om zonder vergunning een hoofdgebouw te bouwen of te verbouwen. Alleen in bijzondere gevallen wordt zo'n vergunning verleend. Ook over het bouwen van schuurtjes of aanbouwen zijn weinig regels opgenomen. De hoofdregel is: die mag je alleen bouwen, als dat op grond van de wet vergunningvrij mag. De nieuwe systematiek wordt verder uitgelegd in de paragrafen 1.4.6 en 2.4.

Door de nieuwe opzet zijn er veel minder regels nodig. Het systeem van de Omgevingswet biedt die mogelijkheid. Als iemand een activiteit wil ondernemen die niet in strijd is met de wet, maar wel in strijd is met het omgevingsplan, dan kan hij of zij een vergunning aanvragen om toestemming voor die activiteit te vragen. Een verbod in het omgevingsplan, zoals 'het is verboden om hoofdgebouwen te bouwen', heeft dus geen absoluut karakter. Maar het zal duidelijk zijn dat de gemeente geen vergunning zal verlenen voor het bouwen van een huis midden op de openbare weg en wel voor de vervanging van een afgebrand huis.

In de bijlage 1 van de toelichting, Leeswijzer voor bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark, zijn de verschillen tussen de bestemmingsplannen die tot nu toe zijn gemaakt en het bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark beschreven.

1.4.2.4 Nieuwe termen, vrijwel geen verbrede reikwijdte

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Een 'bestemming' wordt in die wet 'functie' genoemd en 'gebruik' is straks een 'activiteit'. Om te oefenen met de nieuwe termen en om er alvast aan te wennen, zijn deze termen al gebruikt in de regels. De term 'functie' betekent in dit plan: bestemming, gebruiksdoel; de term 'locaties' betekent hetzelfde als 'gronden' in het bestemmingsplan. 'Activiteit' kan doen, maar ook laten doen of nalaten betekenen.
De Omgevingswet hanteert ook de term 'fysieke leefomgeving'. In dit bestemmingsplan spreken we van 'leefomgeving'.
De term 'omgevingsvergunning' is in dit plan vervangen door 'vergunning', als het gaat om de omgevingsvergunning die de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en straks op grond van de Omgevingswet kan vragen. De regels van het bestemmingsplan zouden de formele term moeten hanteren, bijvoorbeeld "omgevingsvergunning voor de activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder b" of "omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit". Via de, de Begrippenlijst, heeft de eenvoudige term 'vergunning' wel die formele lading gekregen.

Dit bestemmingsplan bevat geen regels uit verordeningen die over de leefomgeving gaan. De reden daarvoor is dat het niet handig is als in één wijk in de gemeente andere algemene regels gelden dan in de rest van de gemeente. Als uitzondering op voorgaande regelt dit bestemmingsplan wel de bescherming van de archeologische waarden, omdat de gemeente de bestemmingsplanregels en de regels uit de Verordening op de archeologische monumentenzorg voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet samenvoegd tot één regeling.

1.4.3 Structuur van de regels

In Hoofdstuk 1 Inleidende regels van de regels staan de gebruikelijke artikelen: een artikel waarin de verklaring van de begrippen staat en een artikel waarin staat hoe gemeten moet worden.

De regels over functies (bestemmingen) staan in Hoofdstuk 2 Functies

De regels over activiteiten zijn verdeeld over vier algemene hoofdstukken van de regels:

- Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen;
- Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken
- Hoofdstuk 5 Grondwerk en
- Hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna

De regels die in een traditioneel bestemmingsplan in hoofdstuk 4 terugkomen, zijn in dit plan in Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotregels te vinden.

1.4.4 Bestemmingen en dubbelbestemmingen

De regels die in Hoofdstuk 2 Functies van de Regels zijn opgenomen, zijn te verdelen in regels voor gewone functies (bestemmingen), zoals Verkeer of Wonen, en regels over 'dubbelbestemmingen', zoals Leidingen of Waterkering. De dubbelbestemmingen beschermen een bepaald facet. De regels van die dubbelbestemmingen vullen de regels over de functies (bestemmingen) aan en ook de algemene regels. Als een regel van een dubbelbestemming in tegenspraak is met een andere regel, gaat de regel van de dubbelbestemming voor.

Op de landelijke website wordt een gewone bestemming 'enkelbestemming' genoemd. Dat is geen wettelijke term, net zomin als 'dubbelbestemming'. Beide soorten bestemmingen moeten gezien worden als een bestemming in de zin van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en als een functie in de zin van de Omgevingswet. In dit bestemmingsplan worden de dubbelbestemmingen als gewone functies gezien die, met andere functies op dezelfde locatie, bepalen welke activiteiten op die locatie mogen.

1.4.5 Afwijken van het bestemmingsplan

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan met een vergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie methodes voor het verlenen van de vergunning om te mogen afwijken:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan (Wet ruimtelijke ordening) en voor de vergunning voor een activiteit die op grond van de regels vergunbaar is (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet);
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder een categorie van de lijst van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. als het bovenstaande niet van toepassing is: er moet een ruimtelijke onderbouwing gemaakt worden en de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene

wet bestuursrecht wordt gevolgd.

Het is dus altijd mogelijk om een vergunning aan te vragen om van regels van het bestemmingsplan af mogen te wijken. Onder de Omgevingswet blijft deze systematiek min of meer gehandhaafd, waarbij het volgen van de reguliere vergunningprocedure, het uitgangspunt is.

Er is een duidelijk verschil tussen methode 1 enerzijds en de methodes 2 en 3 anderzijds. Bij de vergunningverlening volgens methode 1 toetst het college van burgemeester en wethouders de aanvraag alleen aan de regels van het bestemmingsplan. Als de aanvraag past, wordt de vergunning verleend. Het college bekijkt dus niet of de aanvraag voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening, omdat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan die toets al gedaan heeft. Bij de methodes 2 en 3 is dat anders en zal het college uitgebreider onderzoeken of het afwijken wel wenselijk is. Hieronder wordt dit met een voorbeeld verduidelijkt.

Bij het opstellen van de regels van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de afwijkingsmogelijkheid onder 1 en met de andere methodes van afwijking.
De regels verbieden veel activiteiten die tot verandering van de leefomgeving kunnen leiden, omdat dit bestemmingsplan in de eerste plaats wil zorgen voor een goed beheer van het plangebied. De regels verbieden bijvoorbeeld het zonder vergunning bouwen van hoofdgebouwen. Het idee hierachter is dat alle hoofdgebouwen die gebouwd mochten worden al gebouwd zijn en dat er geen plaats is voor nieuwe hoofdgebouwen. Maar het kan zijn dat een gebouw afbrandt of dat de eigenaar een gebouw wil vervangen. De regels van het bestemmingsplan bieden voor zo'n geval de mogelijkheid om een vergunning aan te vragen: de hierboven beschreven methode 1 wordt dan gevolgd. Dat is logisch, omdat bij vervanging van een hoofdgebouw niet hoeft te worden getoetst of het gebouw planologisch aanvaardbaar is.

Het kan ook zijn dat de eigenaar van een schoolgebouw een hotel wil vestigen in die school. Het bestemmingsplan staat dat niet toe, maar via methode 2 kan toch een vergunning verleend worden. Of er komt een plan om een bedrijf af te breken voor het bouwen van een flat, wat vergund kan worden met de derde methode. Bij dit soort initiatieven geeft het bestemmingsplan geen antwoord op de vraag of de ontwikkeling past in de omgeving. Dan moet de gemeente bijvoorbeeld onderzoeken of het initiatief in het gemeentelijke beleid past, in het eerste voorbeeld in ieder geval in het hotelbeleid en het verkeersbeleid. Het belang van het initiatief wordt uiteindelijk afgewogen tegen alle andere belangen die in het geding zijn, waaronder uiteraard de belangen van omwonenden.

1.4.6 Bouwen

1.4.6.1 Regels over bouwactiviteiten

In de traditionele bestemmingsplannen heeft elke bestemming regels over bouwen. Soms is het onderscheid tussen twee vergelijkbare functies (bestemmingen), bijvoorbeeld Wonen - 1 en Wonen - 2, ingegeven door de mate waarin het bouwen is toegestaan. Erg logisch is dat niet, want de activiteit bouwen zelf staat vaak los van de functie (bestemming). De functie wordt pas van belang als de bouwer klaar is: het gebouw moet dan gebruikt worden op een manier die past bij de functie (bestemming).

In dit bestemmingsplan wordt het bouwen als een zelfstandige activiteit gezien. De regels over bouwen zijn in één hoofdstuk opgenomen, Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen met uitzondering van regels die bedoeld zijn om een functie (bestemming) te vrijwaren van bebouwing, zoals de functie gasleiding. Die beschermende regels zijn opgenomen in Hoofdstuk 5 Grondwerk. In Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen zijn bouwregels opgenomen die van toepassing worden in alle Chw plannen die vooruitlopend op het omgevignsplan worden opgesteld. De voor het plan specifieke bouwregels zijn per functie opgenomen in Hoofdstuk 2 Functies.

1.4.6.2 Wat verandert er?

Dit bestemmingsplan neemt de regeling van de beheersverordening vrijwel ongewijzigd over. Daarbij is het uitgangspunt dat de bestaande gebouwen mogen blijven staan en vervangen mogen worden door een gebouw van dezelfde omvang.

Het plan biedt de bestaande mogelijkheden voor het bouwen van een extra verdieping of een dakopbouw.

1.4.6.3 Welke bouwmogelijkheden biedt het bestemmingsplan?

In Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark is geen plek voor nieuwe hoofdgebouwen. Het bestemmingsplan verbiedt dan ook het bouwen van nieuwe hoofdgebouwen. De regels geven wel de mogelijkheid om een vergunning te verlenen voor het vervangen van een hoofdgebouw. Een huis dat afbrandt mag dus, met een vergunning, weer worden opgebouwd.

Het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen mag alleen als dat zonder omgevingsvergunning mag: zie de volgende paragraaf "Vergunningvrij bouwen". Dat geldt ook voor het verbouwen van een hoofdgebouw.

In Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark mogen in bepaalde gebieden een extra bouwlaag worden toegevoegd met een vergunning. Deze bouwmogelijkheid bestond ook al in de beheersverordening en in het daarvoor geldende bestemmingsplan. Hierbij gelden wel voorwaarden en deze mogelijkheid geldt niet voor alle locaties.

Zie verder hieronder en de paragrafen 2.4.2, 2.4.3 en 2.4.4.

1.4.6.4 Vergunningvrij bouwen

In sommige gevallen is voor het bouwen geen omgevingsvergunning nodig. Dat geldt bijvoorbeeld voor het bouwen van bijgebouwen (schuurtjes) of aanbouwen achter of naast een huis die voldoen aan de wettelijke regels; op internet kunt u de toelichting vinden in de publicatie van de regeling voor het vergunningvrij bouwen (Staatsblad 2014, nr. 333, pdf-versie, pagina 34 en verder).

Ook met de toelichting van de rijksoverheid is de regeling voor het vergunningvrij bouwen nogal ingewikkeld. Er zijn bouwwerken die volledig vergunningvrij zijn (de lijst van artikel 2 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (Bor)) en die vergunningvrij zijn, als het bouwwerk past in de regels van het bestemmingsplan (de lijst van artikel 3 van die bijlage).

In schema ziet het er als volgt uit:

	bouwvergunning technische toets	*toets aan planologie (bestemmingsplan)*
Lijst artikel 2, Bijlage II, Bor	nee	*nee*
Lijst artikel 3, Bijlage II, Bor	nee	ja
Andere bouwactiviteit	ja	ja

Voor de duidelijkheid:

- uit de tabel blijkt dat een volledig vergunningvrije bouwactiviteit ook mag, als het bestemmingsplan die activiteit verbiedt;
  voorbeeld: iemand bouwt een aanbouw achter de oorspronkelijke achtergevel van zijn huis die minder dan 4 meter diep is en lager dan 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 2, onderdeel 3a, van Bijlage II bij het Bor, ook al is de bouwactiviteit in strijd met Artikel 26 Bouwen met vergunning van dit bestemmingsplan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan en die past in artikel 3 van Bijlage II van het Bor is ook vergunningvrij;
  voorbeeld: de gemeente bouwt een schommel in een groenstrook met een hoogte van 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 3, onderdeel 4 van Bijlage II van het Bor, omdat het past binnen de regels (Artikel 25 Bouwen is toegestaan lid Bouwen in de openbare ruimte) van dit bestemmingsplan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan moet in andere gevallen wel aan de wettelijke, technische eisen voldoen en ook aan de bouwverordening van de gemeente;
  voorbeeld: iemand die een dakopbouw wil bouwen die voldoet aan de regels in artikel 25 lid 25.4 van dit bestemmingsplan heeft op grond van dit bestemmingsplan geen vergunning nodig, maar moet wel een bouwvergunning aanvragen die getoetst wordt aan de technische eisen in het Bouwbesluit.

1.4.7 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Voor bedrijvigheid in een woonwijk wordt de planologische term 'functiemenging' gebruikt. Bij functiemenging gaat het vaak om bedrijfsactiviteiten die in of bij een woning plaatsvinden. Deze activiteiten mogen het woon- en leefklimaat dan niet of nauwelijks verstoren. Aan de hand van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, die de gebruikelijke "Lijst van Bedrijven 'functiemenging'" vervangt, wordt bekeken welke bedrijven passend kunnen zijn in de woonomgeving. Achter de Lijst is, in hetzelfde document, een toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de regels per artikel besproken. Bij het lezen van de regels is het van belang om de onderstaande termen te kennen. Want om vast te wennen aan de Omgevingswet, gebruikt dit plan de nieuwe termen:

- functie: de "bestemming"; de functie beschrijft waar de locatie met die functie voor bedoeld is;
- locatie: de "gronden", dus de plaats of plek;
- activiteit: het "gebruik"; wat je doet, soms ook wat je nalaat, en soms ook het resultaat van de activiteit.

Om het onderscheid tussen een functie en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit plan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven.

De keuze om zoveel mogelijk te werken met de huidige standaarden (zie paragraaf 1.4.2.1) heeft als gevolg dat er verwarring kan ontstaan over de functie Wonen en de activiteit wonen. De functie duidt locaties aan die bedoeld zijn voor woningen (huizen). De belangrijkste activiteit in een woning is (het werkwoord) wonen.

2.2 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Begrippen
In dit artikel zijn de begrippen verlaard die een verduidelijking nodig hebben. Deze lijst zal op termijn bij alle nieuwe bestemmingsplannen worden gevoegd. In dit artikel kunnen daarom ook begrippen staan die niet voorkomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Artikel 2 Wijze van meten
De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten, als er in een regel een bepaalde maat, zoals een bouwhoogte, staat.

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 2, lid 2.5, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

2.3 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels)

2.3.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 van de regels zijn bij elke functie (bestemming) regels opgenomen waarin het doel van de functie is vastgelegd.

In het eerste lid van het artikel dat bij een functie hoort staat de beschrijving van het doel van die functie. De activiteiten die bij een functie horen worden in de regels vaak globaal beschreven. Niet elke denkbare activiteit is benoemd. Dat kan niet en als het al zou kunnen dan zou het bestemmingsplan onnodig star worden. Als de regel de functie wonen uitgebreid zou beschrijven, bijvoorbeeld: de functie wonen is bedoeld als een locatie waar personen die deel uitmaken van een huishouden eten, drinken en slapen, is niet duidelijk of je er ook mag gitaarspelen of plantjes mag houden in de vensterbank en ook niet of je een hotel mag beginnen in een huis, want een huishouden op vakantie kan in een hotel eten, drinken en slapen.
Om richting te geven aan de uitleg van de beschrijving van het doel, maken artikelleden die volgen op die beschrijving met voorbeelden duidelijk welke activiteiten bij de functie passen of welke activiteiten in ieder geval niet passen.

De meeste artikelen in dit hoofdstuk hebben dezelfde, vaste opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. regels die voorbeelden geven van passende activiteiten, om het doel te verduidelijken, soms aangevuld met activiteiten die in een speciaal geval zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een plek die op de plankaart is aangegeven;
3. regels die activiteiten verbieden; het gaat dan om activiteiten die op de locatie van de functie zeker niet wenselijk zijn en waarover geen discussie mag ontstaan of die wel of niet passen bij de functie.

Elke functie heeft in elk geval een regel waarin het doel wordt beschreven. De regels die onder 2 en 3 genoemd worden, worden weggelaten, als ze voor een functie niet nodig zijn. Het is bijvoorbeeld wel duidelijk dat een café niet past in de functie Maatschappelijk. De regel 'de activiteit horeca mag niet' is daar niet opgenomen. Bij de Wijkfunctie is dat niet zonder meer duidelijk. Daarom is bij die functie is wel een regel met een horecaverbod te vinden.
In artikel 30, lid 30.2, staan activiteiten opgesomd die niet mogen op grond van de functie, behalve als de regels bij de functie expliciet aangeven dat de activiteit wel mag. In de regels bij de functies zijn de activiteiten die artikel 30 verbiedt niet nogmaals opgenomen.

De artikelen met regels over een functie die beschermd moet worden, zoals belangrijke leidingen, hebben de volgende opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. bescherming van de locatie; de bescherming bestaat meestal uit regels die de activiteiten bouwen en grondwerk verbieden.

2.3.2 De termen van de Omgevingswet

Om vast te wennen aan de Omgevingswet, gebruikt dit bestemmingsplan de nieuwe termen:
functie: de "bestemming"; de functie beschrijft waar de locatie met die functie voor bedoeld is;
locatie: de "gronden", dus de plaats of plek;
activiteit: het "gebruik"; wat je doet, soms ook wat je nalaat, en soms ook het resultaat van de activiteit.

Om het onderscheid tussen een functie en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit bestemmingsplan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven.

De keuze om zoveel mogelijk te werken met de huidige standaarden (zie paragraaf 1.4.2.1) heeft als gevolg dat er verwarring kan ontstaan over de functie Wonen en de activiteit wonen. De functie duidt locaties aan die bedoeld zijn voor woningen (huizen). De belangrijkste activiteit in een woning is (het werkwoord) wonen.

2.3.3 De functies (bestemmingen)

Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening

Locaties met de functie Bedrijf - Nutsvoorziening zijn bedoeld voor nutsbedrijven of soortgelijke instellingen. Dit zijn bedrijven, gericht op de levering van elektriciteit, gas, water en warmte, de verzorging van telecommunicatie of de afvoer en verwerking van afvalstoffen.

Er is gekozen om deze voorzieningen/bedrijven specifiek als nutsvoorziening te bestemmen. Een algemene bedrijfsbestemming maakt naast nutsvoorzieningen op deze locatie ook andere bestemmingen mogelijk zoals een autobedrijf en dat is hier niet wenselijk.

Naast de nutsvoorzieningen die expliciet zijn bestemd, zijn er nutsvoorzieningen van geringe omvang zoals transformatorstations en schakelhuisjes, die niet apart bestemd zijn.

Artikel 4 Groen

Locaties met de functie (bestemming) Groen maken deel uit van de openbare ruimte. Deze functie is toegekend aan parken en aan ander groen dat een wezenlijk onderdeel is van de structuur van een wijk of gebied. In deze groenvoorzieningen is bewegen, ontmoeten en spelen in de open lucht vanzelfsprekend. Groenvoorzieningen dragen bij aan een gezond leefklimaat en vergroten de leefbaarheid van een wijk of gebied.
Binnen de functie 'Groen' is ook oppervlaktewater en sierwater toegestaan en er mogen voet- en fietspaden worden aangelegd en veldjes waar honden ongelijnd uitgelaten mogen worden.
Planologisch is een evenement in het groen niet bij voorbaat onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.
Auto's horen niet thuis op een locatie met deze functie. Als er toch nieuwe parkeerplaatsen of uitritten nodig zijn, dan moet daarvoor een vergunningprocedure doorlopen worden of de procedure om het bestemmingsplan te wijzigen.
Het aantasten van bomen is in strijd met het doel van de functie. De regel Aantasten van bomen of andere houtopstanden, maakt dat expliciet. Onderhoud aan bomen of het verwijderen van een zieke boom valt uiteraard niet onder deze regel.
De regel Aantasten van bomen of andere houtopstanden, verbiedt het aantasten van de biodiversiteit. Deze regel zorgt voor de bescherming die hoort bij het tweede deel van het doel van

de functie dat is beschreven. Het is niet de bedoeling dat het normale gebruik van groen ook valt onder het verbod. Wat dat "normale gebruik" is, moet blijken uit de locatie. In een park kan een groepje luidruchtig spelende kinderen op sommige plekken heel normaal zijn, ook al zal dat de biodiversiteit van de fauna waarschijnlijk niet helpen. En op een plek waar geen publiek mag komen in verband met de natuurwaarden kan elke aanwezigheid van publiek onder het verbod vallen. Als er evenementen aangevraagd worden voor een locatie met de bestemming Groen, zal de aard van de locatie en de waarde voor de biodiversiteit bepalend zijn of het evenement valt onder "normaal gebruik". De gemeente werkt aan profielen voor evenementen. Bij het opstellen van die profielen wordt rekening gehouden met het doel van de functie Groen.

Bij het Griftpark is de bestaande dierenweide en Speeltuin Noordse Park opgenomen met een aanduiding daarvoor binnen de functie (bestemming) Groen.

Artikel 5 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2

Locaties met de functie Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2 zijn bedoeld voor bedrijven die op de Lijst van bedrijfsactiviteiten staan en die zijn ingedeeld in categorie 1 of 2. Deze bestemming is opgenomen i.v.m. de bedrijven die voorkomen in het plangebied.

Artikel 6 Detailhandel

Deze functie (bestemming) staat winkels toe. Bij deze functie is het van belang dat een aantal activiteiten niet mag. Een afhaalzaak, een specifieke vorm van detailhandel, is niet toegestaan. Ook het uitsluitend exploiteren van een showroom, (internet)afhaalpunt of bezorgdienst is niet toegestaan. Het bedrijfsmatig te koop aanbieden van grootschalige detailhandel is binnen de functie (bestemming) detailhandel ook niet toegestaan.

Artikel 7 Bijzondere wijkfunctie
De 'Bijzondere wijkfunctie' wordt gegeven aan een gebouw waarin een aantal functies zijn samengebracht die een bijdrage leveren aan het voorzieningenniveau en de sociale cohesie van de wijk of buurt. Deze functie (bestemming) is toegekend aan panden aan Weerdsingel Oostzijde 83 en Weerdsingel West Zijde 33.

Artikel 8 Horeca

Aan de bestaande panden met alleen de functie horeca is deze functie toegekend. Op grond van hinder voor de omgeving is de horeca is onderverdeeld in verschillende categorieën. Deze functie (bestemming) staat horeca toe voor de op de verbeelding aangegeven categorie. De categorieën zijn in de bijlagen bij de regels gespecificeerd. Eventueel vergunde shisha-lounges zijn specifiek aangeduid. Coffeeshops zijn op grond van Opiumwet verboden en daarom ook niet toegestaan. Ondanks dat deze gedoogd worden is het op grond van recente jurisprudentie niet toegestaan deze te bestemmen. De aanwezige coffeeshops hebben een vergunning om tijdelijk af te wijken van het bestemmingsplan. Deze vergunningen blijven gehandhaafd.

Onderdeel van een horecafunctie kan een mogelijkheid tot het afhalen van maaltijden zijn. Een zelfstandig afhaalzaak is niet toegestaan, deze valt onder de functie detailhandel.

Hotels vallen niet onder de functie horeca. Hiervoor is een aparte functie Hotel toegekend.

Uit het woord 'zoals' blijkt dat deze lijst van toegestane functies niet uitputtend is.

Artikel 9 Hotel

Aan de bestaande panden met een hotelfunctie is deze functie toegekend. Als ondergeschikte en ondersteunende functie zijn overige horeca-activiteiten toegestaan. Een hotel valt niet onder de functie horeca. Voor horecavestigingen is een aparte functie Horeca. Uit het woord 'zoals' blijkt dat deze lijst van toegestane functies niet uitputtend is.

Artikel 10 Kantoor

Aan de bestaande panden met een zelfstandige kantoorfunctie is deze functie toegekend.

Panden waar administratieve activiteiten plaatsvinden als ondersteuning van de hoofdactiviteit zoals bij bedrijven hebben niet de functie kantoor meegekregen.

Op basis van de beheersverordening was voor het pand aan de Menno Coehoornstraat 76 ook wonen toegestaan. Dit pand heeft de aanduiding 'Wonen' meegekregen op basis waarvan ook de bestemming Wonen van toepassing is.

Artikel 11 Maatschappelijk

Deze functie (bestemming) staat verschillende maatschappelijke instellingen en diensten toe. In Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark gaat zijn dat bijvoorbeeld kinderopvang, medische, paramedische, sociaal-culturele diensten, religieuze en educatieve instellingen en dergelijke. Een

gebouw met deze functie mag van maatschappelijke functie veranderen, zolang de functie maar binnen de doelstelling en de bijbehorende regels van dit artikel past.

Artikel 12 Recreatie - Speeltuin

In Pijlsweerd is aan de Lagenoord in een groenzone een speeltuin gevestigd. De speeltuin is openbaar toegankelijk. De regels sluiten aan bij het normale gebruik van een speeltuin en staat het spelen of het verblijven in de speeltuin toe. Het overnachten en een kinderdagverblijf zijn niet toegestaan.

Artikel 13 Verkeer

De functie verkeer is toegekend aan wegen die belangrijk zijn voor de verkeersafwikkeling. De Rijkswegen vallen niet onder deze functie. Op grond van de regels mag de weg binnen de functie alleen verbreed worden voor in- en uitvoegstroken en voor fiets- en voetpaden. De regels staan wel toe om het aantal rijstroken te verminderen, maar bevatten een verbod op het vermeerderen van het aantal rijstroken. Als de afwikkeling van verkeer niet gehinderd wordt, mogen op locaties met deze functie kleine bouwwerken, zoals nutsvoorzieningen en fietsenstallingen gebouwd worden.

Artikel 14 Verkeer - Railverkeer

De spoorlijn naar Amersfoort en een deel van het spoortracé richting Amsterdam heeft de bestemming 'Verkeer - Railverkeer'. In deze bestemming zijn de spoorbaan en de daarbij behorende voorzieningen vastgelegd. Daarbinnen zijn bouwwerken ten behoeve van de bestemming toegestaan.

Artikel 15 Verkeer - Verblijfsgebied

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, groen en water, en de bijbehorende voorzieningen. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van rijwegen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, parkeerplaatsen, standplaatsen, kleine gebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen, geluidwerende voorzieningen, speelvoorzieningen en kunstobjecten.

Artikel 16 Water

De functie (bestemming) 'Water' is alleen aan een locatie toegekend, als het oppervlaktewater een structurerend element is, zoals een grote watergang, een watergang voor varend verkeer of woonboten, een watergang die nodig is voor het waterbeheer of oppervlaktewater dat hoort bij een cultuurhistorische structuur. Oppervlaktewater dat niet als water bestemd is, is in andere functies voor de openbare ruimte toegestaan, net als waterbeheer en waterberging. Sierwater past zonder nadere regeling in tuinen of op plaatsen waar groen is toegestaan.

Het bestemmingsplan regelt alleen het ruimtelijke aspect van water. De keur (dat is de verordening van het hoogheemraadschap of waterschap) blijft dus onverkort naast het bestemmingsplan van kracht. Ook in de gemeentelijke havenverordening staan regels over het water en bijvoorbeeld over woonboten die blijven gelden.

Bedrijfsboten, woonboten, woonarken of andere woningen in het water zijn alleen toegestaan op de locaties met een aanduiding op de plankaart. In Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt en Griftpark komen deze niet voor.

Artikel 17 Werken in de wijk

De functie 'Werken in de Wijk' wordt gegeven aan gebouwen waarin op de begane grond ruimte is voor activiteiten die passen bij functiemenging in de wijk en op de verdiepingen voor woningen, met de daarbij horende voorzieningen. Deze activiteiten, waaronder dienstverlening, administratieve werkzaamheden, sportactiviteiten en een kinderdagverblijf, zorgen voor werkgelegenheid, levendigheid, sociale ontmoetingen en voorzieningen in de wijk. Omdat bij deze functie op de verdiepingen wordt gewoond zijn de werkfuncties verenigbaar met wonen op de verdiepingen. Er worden bijvoorbeeld alleen bedrijfsactiviteiten in de categorieën A of B1 mogelijk gemaakt en deze weinig milieubelastende bedrijfsactiviteiten zijn direct beneden woningen mogelijk.

Wanneer een bestaande niet geluidgevoelige maatschappelijke activiteit (bijvoorbeeld een fysiopraktijk) wisselt voor een wel geluidgevoelige maatschappelijke activiteit (zoals een kinderdagverblijf), dan is dit zonder vergunning alleen toegestaan als aan de Wet geluidhinder wordt voldaan.

De locaties waar detailhandel of horeca mogelijk wordt gemaakt op de begane grond, zijn specifiek aangeduid.

Voor de bovenwoningen en appartementen gelden dezelfde regels als voor grondgebonden

woningen.

Bestaande mogelijkheden uit het beheersplan voor het uitbreiden van het hoofdgebouw zijn toegevoegd. Er waren meerdere regelingen op basis waarvan het hoofdgebouw uitgebreid kon worden. Dit betrof aanduidingsvlakken op de verbeelding. Deze zijn vertaald in maximale bouwhoogten op de verbeelding. Verder was er een algemene regeling opgenomen voor onder andere de panden met een functie werken in de wijk om onder voorwaarden een kap of dakopbouw te realiseren. Deze regeling is ook overgenomen. Voor al deze regelingen geldt dat er wel een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden.

Artikel 18 Wonen
Een locatie krijgt de functie Wonen in beginsel alleen als een hoofdgebouw op de locatie alleen voor het wonen met de bijbehorende activiteiten (zie: de algemene regels) wordt gebruikt.

Locaties met rijtjeswoningen, beneden- en bovenwoningen, flats of andere locaties die als woonwijk kunnen worden aangemerkt waarin incidenteel een andere functie is gevestigd, zoals een tandartsenpraktijk of een schoonheidssalon, krijgen ook de functie Wonen, waarbij de regels over de functie Wonen de andere functie toestaan door te verwijzen naar een aanduiding die op het betreffende perceel is geplaatst.

Voor de panden waar niet-woonfuncties zijn toegestaan op de begane grond zijn op basis van de beheersverordening de aanduiding 'werken in de wijk' van toepassing met eventueel aanvullende aanduidingen zoals 'detailhandel' of 'horeca'.

Voor woonpanden waar op basis van een vergunning een kinderdagverblijf ook op de verdieping aanwezig is, is een aanduiding 'maatschappelijk - kinderdagverblijf' opgenomen die ook een kinderdagverblijf op de verdieping toestaat.

Bestaande mogelijkheden uit het beheersplan voor het uitbreiden van het hoofdgebouw zijn toegevoegd. Er waren meerdere regelingen op basis waarvan het hoofdgebouw uitgebreid konden worden. Dit betrof aanduidingsvlakken op de verbeelding. Deze zijn vertaald in maximale bouwhoogten op de verbeelding. Daarnaast was voor specifieke adressen een mogelijkheid opgenomen het aantal bouwlagen uit te breiden. Deze adressen zijn, voor zover de uitbreiding nog niet plaats heeft gevonden, opgenomen in de regels. Verder was er een algemene regeling opgenomen voor onder andere de panden met een woonfunctie om onder voorwaarden een kap of dakopbouw te realiseren. Deze regeling is ook overgenomen. Voor al deze regelingen geldt dat er wel een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden.

Artikel 19 Wijkcentrumfunctie

Gebouwen met een wijkcentrumfunctie (-bestemming) zijn in eerste instantie bedoeld voor activiteiten die op winkelend publiek, afkomstig uit de omgeving, gericht zijn. Dergelijke gebouwen hebben vaak publieksfuncties op de begane grond met daarboven woningen.

Voor winkels en dienstverlenende bedrijven, zoals kappers of makelaars, is het van belang dat de buren activiteiten verrichten die zich richten op mogelijke klanten. Dat kan ook een huisartsenpost of een bibliotheek zijn. Het bestemmingsplan staat ook die activiteiten toe.

Bestaande mogelijkheden voor horecavestigingen zijn aangeduid. Horeca toetst de gemeente aan het horecabeleid. Nieuwe horecavestigingen zijn dan ook alleen met een vergunning toegestaan (methode 2 van paragraaf 1.4.5).

Met de openingstijden van winkels in lid 19.2 worden de tijden bedoeld die op die locatie door de winkels worden gehanteerd.

Een afhaalzaak is een bijzonder soort winkel. In de praktijk is gebleken dat een afhaalzaak een aanzienlijke kans op hinder geeft die vergelijkbaar is met een snackbar. De gemeente staat nieuwe afhaalzaken dan ook slechts toe op plekken waar dat gezien de aangrenzende functies past.

Voor de bovenwoningen en appartementen gelden dezelfde regels als voor grondgebonden woningen. Die regels staan in Artikel 18 Wonen Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte.

De functie is opgenomen voor de locatie op hoek Draaiweg - Merelstraat en C van Noortplein, Raamstraat, Van Humboldtstraat.

Artikel 20 Waarde - Beschermd stadsgezicht

De gronden die met deze bestemming zijn aangewezen zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarde. Om dit bereiken zijn regels gesteld aan het bouwen en slopen.

Artikel 21 Waarde - Molenbiothoop

De functie Waarde - Molenbiothoop is rond de molen aan de Adelaarsstraat opgenomen ter

bescherming van de windvang van de molen. Het is niet toegestaan, zonder vergunning, hoogopgaande beplanting aan te leggen. Hoge gebouwen zijn al niet toestaan op basis van dit plan.

Artikel 22 Waterstaat

De functie (bestemming) Waterstaat is aan een onderhoudszone langs de Wittenvrouwensingel. Hier gelden beschermingsregels voor de onderhouwdszone ter plaatse.

2.4 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels)

2.4.1 Inleiding

Alle regels over het bouwen en slopen in het plangebied zijn in dit hoofdstuk opgenomen. Deze regels gaan op termijn voor de hele gemeente gelden. De regels houden rekening met het feit dat ze in combinatie met een ouder bestemmingsplan gelden of die, zoals in dit plan, deel uitmaken van een bestemmingsplan, een 'Chw-plan' (Chw staat voor: Crisis- en herstelwet, zie paragraaf: 1.4.2), dat anticipeert op de Omgevingswet.

In andere hoofdstukken kunnen ook regels staan die voor een bouwer van belang kunnen zijn. Als iemand bijvoorbeeld een bijgebouw bouwt dat past binnen de regels voor het bouwen, maar na de bouw het bijgebouw gebruikt als buurtcafé of als winkel, dan is er toch sprake van strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

In dit plan en in een Chw-plan dat op dit plan gebaseerd is, is een 'overige zone - bouwen' aan locaties toegekend. Zo'n zone omvat alle functies waar hoofdgebouwen gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden. Grofweg zijn dat de functies die niet tot het openbare gebied behoren, later aangevuld met agrarische functies.

Als een regel geen verwijzing naar de 'overige zone - bouwen' heeft, dan geldt de regel in principe dus voor het hele grondgebied van de gemeente waarvoor een bestemmingsplan geldt, inclusief de gebieden met een Chw-plan. Alleen gebieden met een beheersverordening houden hun eigen regeling.

De artikelen in hoofdstuk 3 van de regels zijn als volgt ingedeeld:

- inleidende en algemene bepalingen (artikel 23 en 24);
- bouwen is toegestaan op grond van het bestemmingsplan (artikel 25);
- vergunning nodig voor het bouwen (artikel 26);
- vergunning nodig voor het slopen (artikel 29);
- overgangsrecht (artikel 28).

2.4.2 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen (artikel 23)

De regel in lid 23.1 zorgt ervoor dat dit hoofdstuk in de hele gemeente kan gelden. In de inleiding hierboven is al uitgelegd dat het hoofdstuk dan ook geldt in gebieden waar een ander bestemmingsplan geldt. Dat kan zelfs een oud bestemmingsplan zijn dat in de vorm van een boek met papieren plankaarten is vastgesteld, zoals het bestemmingsplan Binnenstad. In de bestemmingsplannen die tot nu toe werden gemaakt, staan de regels over het bouwen in twee hoofdstukken. Wat je waar mag bouwen staat vrijwel zonder uitzondering in hoofdstuk 2. Per bestemming worden aparte regels gegeven, meestal in het tweede lid. In de bestemming staat ook wanneer burgemeester en wethouders bevoegd zijn om je in afwijking van die regels een vergunning geven. In hoofdstuk 3 van de bestemmingsplannen staan algemene regels over het bouwen. Die regels zijn overigens grotendeels vervangen door het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik, dat de gemeenteraad op 30 november 2017 heeft vastgesteld. Om de regels verder te uniformeren zullen de hoofdstukken 3 tot en met 5 van dit bestemmingsplan te zijner tijd het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik vervangen.
Met de regel in lid 23.1 blijven de regels die in bestemmingsplannen in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel.

De regel in lid 23.2 verbindt het bouwen met de functie van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Wonen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 23.2 moeten worden geweigerd.

Lid 23.3 dient twee doelen. Allereerst wordt onder 1 zeker gesteld dat een bestaand, legaal bouwwerk (een gebouw is ook een bouwwerk) in dit bestemmingsplan als een legaal bouwwerk wordt gezien, ook al bepaalt een regel in dit artikel dat zo'n bouwwerk niet gebouwd mag worden.

Met legaal wordt bedoeld:

- toen het bouwwerk gebouwd werd beschikte de eigenaar over de vergunningen die toen verplicht waren en was het bouwen op grond van de wet toegestaan of
- het gebouw is later gelegaliseerd of mocht op grond van latere regelgeving gebouwd of in stand gelaten worden.

De regel onder 2 is bedoeld voor bouwwerken die gebouwd zijn om te voldoen aan een voorwaardelijke verplichting. Dergelijke gebouwen mogen niet afgebroken worden.

2.4.3 Bijzondere regels (artikel 24)

Lid 24.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regel onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt natuurlijk af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsten of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zijn staan die beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto, bijlage 1 bij de Parkeernota Stallen en Parkeren 2013.
De constructie in dit lid vloeit voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid. Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening "vage regels" bevat die concreet worden gemaakt met beleidsregels.
Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de gemeente Groningen volgt dat de gemeente een dynamische verwijzing naar parkeernormen in de regels mag opnemen. In deze uitspraak overweegt de Afdeling: "Wel moet duidelijk zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Hoewel in artikel 4, lid 4.4, van de planregels niet wordt verwezen naar specifieke beleidsregels, kan er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid geen onduidelijkheid over bestaan dat ten tijde van de vaststelling van het plan hiermee de "Beleidsregels Parkeernormen 2012" van de gemeente Groningen worden bedoeld. Er zijn in de gemeente Groningen immers geen andere beleidsregels met betrekking tot parkeren."

Lid 24.2 Woningvorming en omzetting
Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat artikel 31 sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

2.4.4 Bouwen is toegestaan (artikel 25)

Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van artikel 25 wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding.

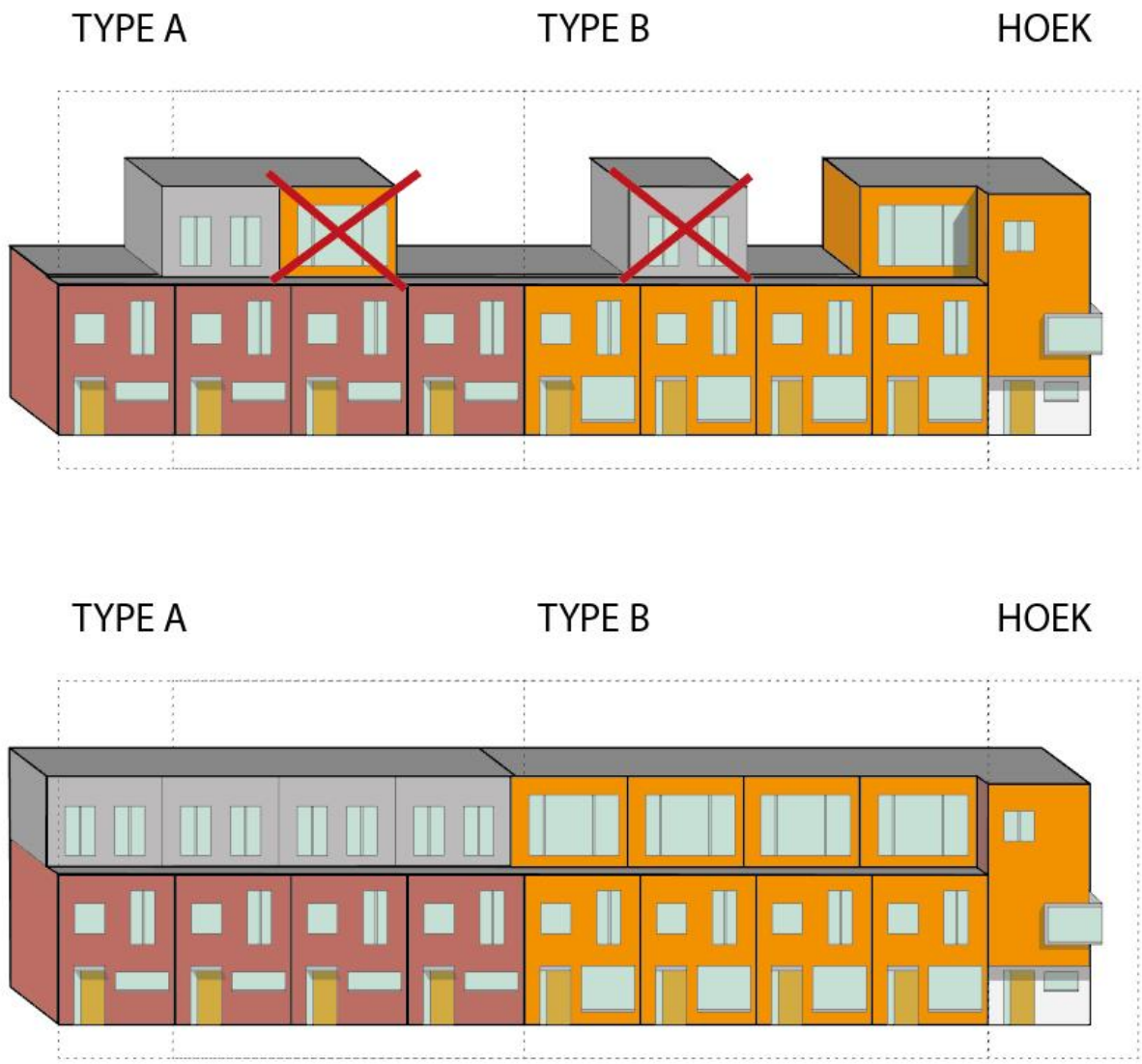
Het eerste lid, lid 25.1 beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden (zie paragraaf 1.4.6.4). De regel onder 2 spreekt voor zich.

In lid 25.2 staan de kleine afwijkingen van regels over het bouwen, afwijkingen die normaal gesproken geen effect hebben op de planologische of stedenbouwkundige invulling van een gebied en de leefbaarheid niet aantasten. Deze regels staan ook al in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Meestal is voor de genoemde bouwwerken wel een omgevingsvergunning nodig. Dit lid bepaalt slechts dat voor de *afwijking* (namelijk de overschrijding van de bouwgrens) geen vergunning nodig is.

Lid 25.3 regelt dat dakopbouwen op een hoofdgebouw die voldoen aan de voorwaarden van dat lid geen nadere toets aan het bestemmingsplan nodig hebben. Er is wel een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen nodig op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.
Een dakopbouw die aan de voorwaarden voldoet, voldoet ook aan de welstandsaspecten. Die zijn namelijk vertaald in de voorwaarden over het uiterlijk en het materiaalgebruik. De voorwaarden komen er eigenlijk op neer dat een dakopbouw moet aansluiten bij de eerder gerealiseerde dakopbouwen in een bouwblok of in een straat. Die eerdere dakopbouwen zijn al op welstand getoetst en fungeren als "trendsetter". Als er geen trendsetter is, dan kan een dakopbouw vergund worden op grond van artikel 26 of met een omgevingsvergunning waarmee van het bestemmingsplan mag worden afgeweken.

Met een rij woningen van hetzelfde type worden aan elkaar gebouwde woningen in dezelfde stijl en

met dezelfde architectonische opbouw en uitvoering bedoeld. Dit kan een zelfstandig rij woningen zijn of een rij woningen binnen een langere rij woningen.



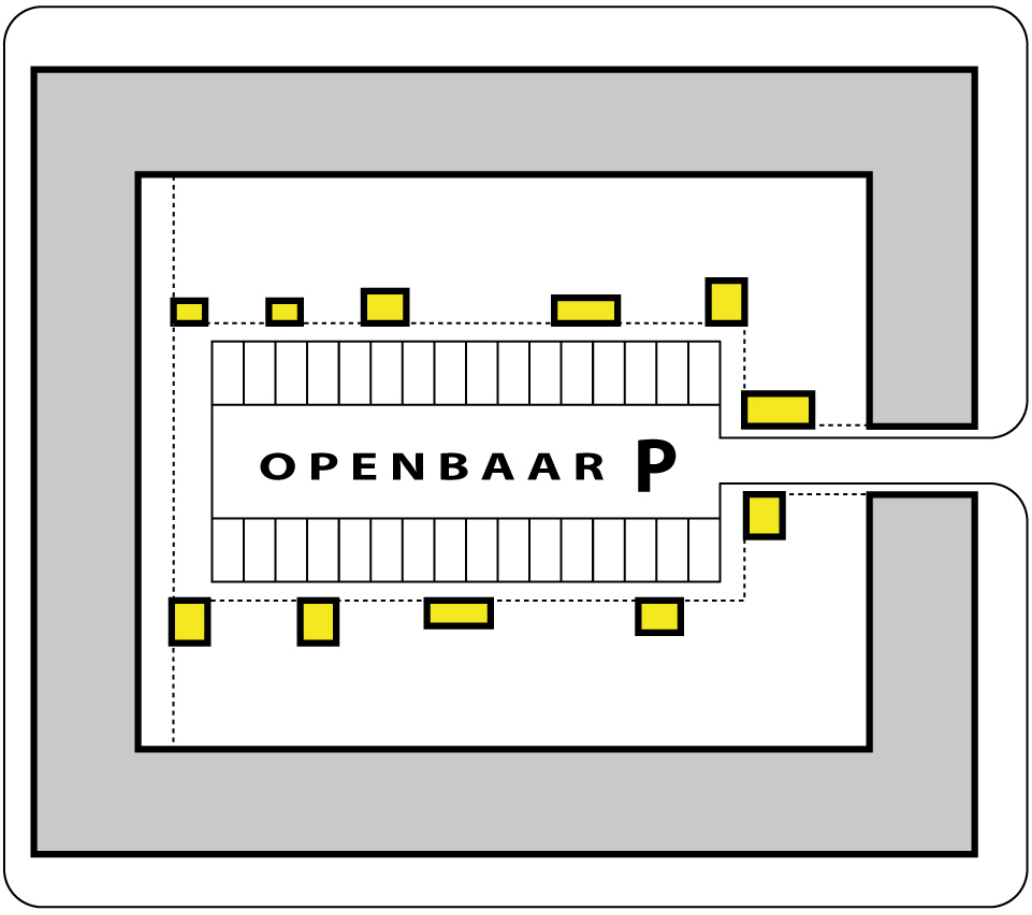
Afbeelding: voorbeeld van hoe de regeling werkt bij een rij met twee woningtypen

Dakopbouwen op beeldbepalende panden (zie de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels) tasten de belevingswaarde en de cultuurhistorische waarde van de omgeving aan en zijn daarom op grond van artikel 25, lid 25.3, onder 1, niet toegestaan.
De regel onder 7 maakt, wellicht ten overvloede, duidelijk dat een dakopbouw niet hetzelfde is als een extra verdieping (bouwlaag). Uit de vorm en grootte van de dakopbouw moet blijken dat de dakopbouw aan deze regel voldoet.

Lid 25.4 staat het maken van dakterrassen op een aan- of uitbouw toe. Dakterrassen kunnen een belangrijke meerwaarde hebben voor bewoners die geen tuin of plaatsje hebben. De nadelen van een dakterras zijn de vermindering van de privacy en de geluidsoverlast voor de buren. Die nadelen wegen in wijken als Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, en de omgeving van het Griftpark met veel tuinen en veel groen, zwaarder dan de voordelen. Daarom zijn dakterrassen op woningen niet toegestaan (dat volgt uit artikel 26, lid 26.4, waarin geen ruimte aan dakterrassen wordt geboden). De zinsnede "op het deel van het hoofdgebouw dat alleen één bouwlaag op de begane grond heeft " moet voorkomen dat er discussie staat over de vraag of de aanbouw of uitbouw een deel is van het hoofdgebouw. Een oorspronkelijk aangebouwde keuken kan bijvoorbeeld als deel van het hoofdgebouw gezien worden. Als dat zo is, dan mag ook op dat deel van het hoofdgebouw een dakterras gemaakt worden, zolang dat dakterras maar niet op een tweede bouwlaag wordt

gemaakt.

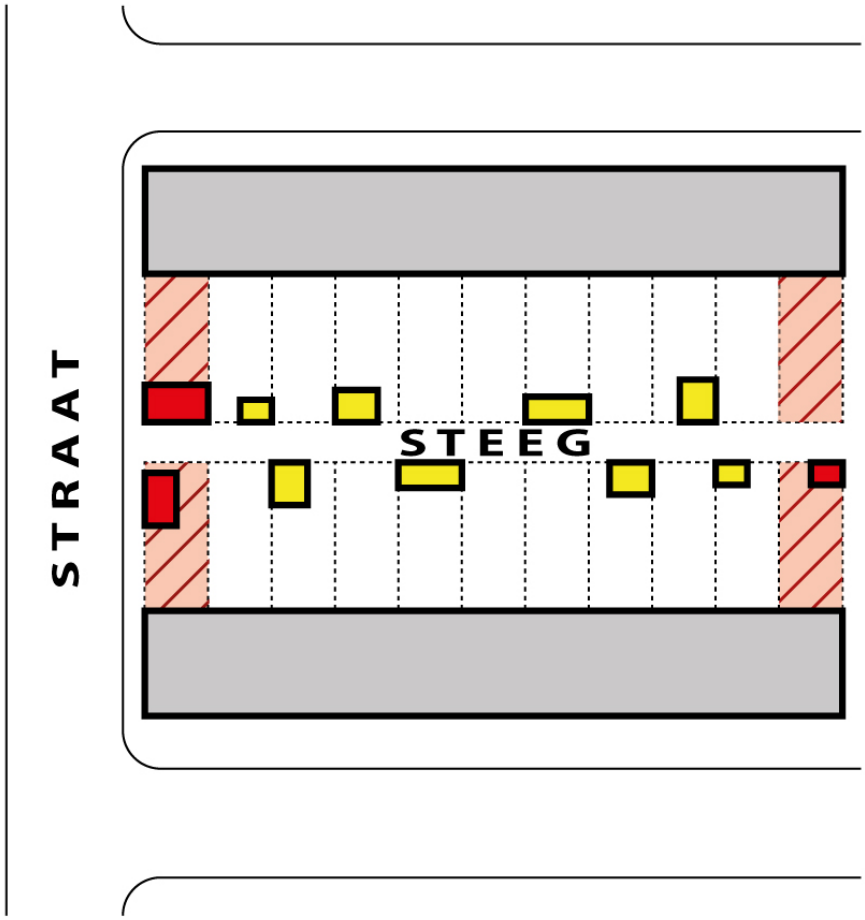
Het bouwen van een bijbehorend bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 25.1 en paragraaf 1.4.6.4). De voorwaarde waar lid 25.5 verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 m vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mag worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kunnen worden. De regels in lid 25.5 beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen.
De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.



Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"

Op grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken,

rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.



Afbeelding: percelen aan een steeg of achterom

In lid 25.6 staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond van de Wabo zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 25.6 is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen

en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximum hoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

2.4.5 Bouwen met een vergunning (artikel 26)

In artikel 26 staan de mogelijkheden voor het met een vergunning bouwen in afwijking van regels en voor het bouwen dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het bestemmingsplan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan.
Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt.
Zie ook paragraaf 1.4.5, waarin onder meer wordt uitgelegd hoe de afwijkmethode, methode 1, zich verhoudt tot de andere methodes om af te wijken van regels van het bestemmingsplan. De vergunning die met toepassing van de Crisis- en herstelwet vereist is, volgt ook deze methode 1.

Lid 26.1 Bouwen op locatie in de 'overige zone - omgevingskwaliteit'
De locatie-aanduiding [Waarde -] Omgevingskwaliteit gebruiken we voor gebouwen of locaties met een kwaliteit die bescherming nodig heeft. Die kwaliteit kan bestaan uit elementen die de belevingswaarde van een straat of plek verhogen, uit natuurwaarden, cultuurhistorische waarden of uit andere waarden waarmee rekening moet worden gehouden voordat er veranderingen plaats mogen vinden.
De kwaliteiten waarmee rekening gehouden moet worden, kunnen per plek verschillen. Om duidelijkheid te geven is op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten per locatie of adres aangegeven om welke kwaliteiten het gaat.
Als de functie van een locatie de nodige bescherming biedt, dan is de locatie-aanduiding niet nodig en dus ook niet wenselijk. De functie Groen of Water zorgt al voor de bescherming van de ecologische verbindingszone, dus die zone is dan geen reden voor het aanduiden van de zone.
Per geval bekeken worden of er advisering nodig is. Bij het aantasten van een landschappelijke kwaliteit die in algemene termen is beschreven zal advisering al gauw nodig zijn.

Lid 26.2 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens
De werking van lid 26.2 heeft net als artikel 25, lid 25.2, tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. In tegenstelling tot de regel in artikel 25, lid 25.2 mag op grond van lid 26.2 ook de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie.
Dit lid is een voortzetting van de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Lid 26.3 Bouwen met een kleine afwijking van regels
In lid 26.3 staan de kleine afwijkingen die doorgaans in een apart artikel met als titel 'Algemene afwijkingsregels' in bestemmingsplannen worden opgenomen. Deze regel is een uitbreiding ten opzichte van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik.

Lid 26.4 Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen'
Lid 26.4 behandelt het bouwen en verbouwen van hoofdgebouwen. Dit lid wekt wellicht de indruk dat hoofdgebouwen buiten de 'overige zone - bouwen' zonder vergunning mogen worden gebouwd. Dat is niet het geval. De genoemde zone komt alleen voor in bestemmingsplannen die met toepassing van de Crisis- en herstelwet toewerken naar de Omgevingswet. Het bouwen van hoofdgebouwen is in die plannen alleen toegestaan met een vergunning die op grond van de regels in dit bestemmingsplan kan worden verleend. In andere plannen mag een hoofdgebouw ook alleen met een vergunning gebouwd worden. Die vergunningplicht volgt uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Een aanvraag wordt vervolgens getoetst aan het bestemmingsplan, dus aan de bij de functie horende bouwregels en aan de algemene regels. Zie ook paragraaf 2.4.4.
De 'overige zone - bouwen' zorgt ervoor dat de website waarop het bestemmingsplan geraadpleegd wordt een link naar de bouwregels laat zien, als je met de muis binnen die zone klikt.

Lid 26.4 onder 2a, 2b, 2c en 2d, sloop-nieuwbouw van hoofdgebouwen
Bij de regels in onderdeel 2, onder a, b, c en d, gaat het om het vervangen van een hoofdgebouw, bijvoorbeeld een woning of een school, door een nieuw hoofdgebouw, sloop-nieuwbouw dus.

De regel onder a is vooral bedoeld voor hoofdgebouwen die door een calamiteit, zoals een brand, verloren zijn gegaan. Maar wie dat wil, mag zijn hoofdgebouw ook afbreken en een nieuw hoofgebouw terugbouwen. Het uitgangspunt van de regel onder a is dat het hoofdgebouw op dezelfde plek, met eenzelfde grondvlak wordt teruggebouwd met ongeveer dezelfde hoogte. De regel wil wel enige flexibiliteit bieden en eist daarom een "vergelijkbare omvang".

Wat de bestaande hoogte is, zal in veel gevallen, vooral bij rijtjeshuizen, een school of een appartementencomplex, duidelijk zijn. Om twijfel bij de beoordeling van de bestaande hoogte zoveel mogelijk te beperken is in Bijlage 12 Bestaande hoogten bij de regels een overzicht opgenomen van de hoogtematen zoals die bestaan op het moment van vaststellen van het bestemmingsplan.

De regel onder b staat toe dat er een groter hoofdgebouw wordt teruggebouwd. Die vergroting moet dan wel bijdragen aan een verbetering van het straatbeeld, bijvoorbeeld omdat de bouwhoogte beter past in de omgeving. De buren mogen weinig of geen last hebben van de vergroting. Dat betekent bijvoorbeeld ook dat de vergroting geen parkeeroverlast en vrijwel geen extra verkeer mag veroorzaken. Een vergunningaanvraag voor een groter hoofdgebouw wordt in ieder geval beoordeeld door een deskundige in het vakgebied van stedenbouw.

De regels onder c en d gaan over vervangen en verplaatsen van het hoofdgebouw.
De regel onder c heeft als voorwaarde dat het om een gebouw met een maatschappelijke functie gaat. Deze regel sluit aan bij de tot nu toe veel voorkomende manier van bestemmen: een perceel wordt aangewezen voor een maatschappelijke functie en in de regels wordt in procenten aangegeven hoeveel van het perceel bebouwd mag worden. Zo is een flexibele invulling mogelijk. Die flexibiliteit is nodig, om snel te kunnen reageren op veranderingen in de vraag naar nieuwe schoollokalen. De regels stellen nogal wat eisen aan een nieuw hoofdgebouw. De nieuwbouw moet passen in zijn omgeving, geen onevenredige hinder voor de buren geven en de effecten op de gezondheid van de gebruikers van het gebouw mogen niet slechter worden dan in de oude situatie. Daarbij is niet alleen het gebouw zelf van belang, maar ook de plek van bijvoorbeeld een schoolplein.
Als het te vervangen hoofgebouw een deel is van lintbebouwing, zoals in bijvoorbeeld Leidsche Rijn voorkomt, dan mag het nieuwe hoofdgebouw ook op een andere plek worden teruggebouwd. Dat staat in de regel onder d. Deze regel geldt alleen voor woningen en niet voor andere functies, dus ook niet voor bedrijfswoningen. Het hoofdgebouw moet dus de functie wonen hebben of een vergunning voor de activiteit wonen. Ook hier gelden voor het bouwen op een andere plek extra regels, bijvoorbeeld om te voorkomen dat het buurperceel onevenredig gehinderd wordt, of dat door de gekozen nieuwe plek de geluidsbelasting op de gevels zoveel toeneemt dat niet meer aan de normen van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Burgemeester en wethouders kunnen beleidsregels vaststellen die zij gebruiken om te beoordelen of een aanvraag aan de voorwaarden voldoet.

Lid 26.4 onder 2e, dakopbouwen
Binnen de 'overige zone - bouwen' werken de regels voor dakopbouwen zo: het bouwen van de dakopbouwen op woningen mag, als de dakopbouw voldoet aan alle voorwaarden van artikel 25, lid 25.3. Als de dakopbouw niet aan een van die voorwaarden voldoet, dan kan de dakopbouw vaak toch vergund worden. De eenvoudigste vergunning is mogelijk voor een dakopbouw die op een woning komt van een huizenblok dat in bijlage 8 bij de regels binnen een groen kader valt. Dan kan een vergunning verleend kan worden, als de dakopbouw voldoet aan de voorwaarden die in bijlage 4 bij de regels, Dakopbouwen, staan. In andere gevallen zijn dakopbouwen alleen toegestaan met een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. De laatste paragrafen van bijlage 7 bij de regels geven nadere informatie hierover. Dakopbouwen op appartementengebouwen komen doorgaans niet voor een vergunning in aanmerking. Dakopbouwen op beeldbepalende panden (zie de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels) tasten de belevingswaarde en de cultuurhistorische waarde van de omgeving aan en zijn daarom alleen toegestaan, als de bouw zo wordt uitgevoerd dat de te beschermen waarde niet wordt aangetast. Zie de toelichting bij onderdeel 3 van lid 26.1.

Lid 26.4 onder 2f, bedrijfsbebouwing
De regel in onderdeel 2, onder e, biedt bedrijven de mogelijkheid om de bedrijfsbebouwing uit te breiden. Deze regel volgt de jurisprudentie, met de nuancering dat de uitbreiding niet mag leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Deze nuancering is nodig, omdat de bedrijven in dit bestemmingsplan niet op een bedrijventerrein maar in een woonwijk staan.

Lid 26.4 onder 3, beeldbepalende panden
Verbouw of herbouw van een beeldbepalend pand is alleen toegestaan als de waarden die het pand beeldbepalend maken niet worden aangetast. Deze regel, die in lid 26.4 onder 3 is verwoord, blijft buiten toepassing als het beeldbepalende pand door een calamiteit verloren is gegaan.

Lid 26.7 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg
De regel in lid 26.7, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. Dat is al toegelicht in paragraaf 1.4.6.4.
De regel in lid 26.7, onder 2, is bedoeld zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw.
De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden of voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning.
Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden.
Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot, waar de vergunning voor verleend was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

Lid 26.8 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is
Bouwen op locaties die beschermd worden in de regels - meestal zit er iets bijzonders in de bodem - is doorgaans niet toegestaan. De vergunning die hier gevraagd wordt, zorgt ervoor dat onderzocht wordt wat de gevolgen van het bouwen zijn voor de beschermde functies en of het bouwen gezien die gevolgen mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat het bouwen op een gasleiding vrijwel nooit vergund kan worden, terwijl een klein gebouwtje op een waterkering bespreekbaar kan zijn.
Op locaties met een beschermde functie geldt vaak ook nog een andere functie. Een bouwwerk zal ook aan de eisen van die functie moeten voldoen. Dat blijkt uit de regel onder 1. De regel onder 2 ziet op de noodzakelijke bescherming van de beschermde functie. "Bij wet" betekent: dat in de wet (tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet: de Wet milieubeheer) of op grond van de wet is bepaald wat een kwetsbaar object is. De regel onder 2 volgt uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en na inwerkingtreding van de Omgevingswet uit een vergelijkbaar artikel 5.18 en 5.19 (nummering van de versie Staatsblad 2018, nr. 292) van het Besluit kwaliteit leefomgeving.
Om te beoordelen of het bouwen past bij de beschermde functie zal het college van burgemeester en wethouders meestal advies vragen aan "de beheerder". Dat kan de eigenaar zijn, bijvoorbeeld de eigenaar van een gasleiding, maar ook een deskundige van de de gemeente of de provincie die als taak heeft om te waken voor verstoring van de functie, bijvoorbeeld het verstoren van het werelderfgoed.
Als voor het bouwen ook de bodem verstoord wordt of kan worden, is ook een vergunning op grond van artikel 37 nodig. Lid 26.8 sluit bij dat artikel aan, maar is nog wat strenger, omdat een bouwwerk blijft en ook na het bouwen geen gevaar mag opleveren.

2.4.6 Bouwen is niet toegestaan (artikel 27)

Dit artikel hoort bij artikel 24, waarin wordt geregeld welke bouwwerken met een vergunning gebouwd mogen worden binnen de 'overige zone - bouwen'. Je zou uit dat artikel de conclusie kunnen trekken dat je voor het bouwen buiten de 'overige zone - bouwen' geen vergunning nodig hebt. De 'overige zone - bouwen' is ten tijde van het opstellen van dit plan alleen opgenomen in de bestemmingsplannen Veldhuizen en Voordorp-Voorveldsepolder. In de andere bestemmingsplannen staan de regels over wat er gebouwd mag worden bij de regels over de functie (bestemming). Het is niet de bedoeling dat de toets aan die regels voortaan achterwege blijft. Daarom is in artikel 27 een algemeen verbod opgenomen. Als een initiatief past binnen de bouwregels van de functie, dan blijft het verbod op grond van artikel 19, lid 19.1, buiten toepassing.

2.4.7 Overgangsrecht dakopbouwen en dakterrassen (artikel 28)

De regels van artikel 28 zijn bedoeld voor bestaande dakopbouwen en dakterrassen die niet voldoen aan de regels in dit plan, maar wel legaal gebouwd zijn. Het kan bijvoorbeeld zijn dat een dakopbouw met een vergunning gebouwd is, maar naar huidige inzichten niet bijdraagt aan het straatbeeld. Zo'n dakopbouw hoeft natuurlijk niet te worden afgebroken. Dit artikel maakt dat duidelijk. Maar het is ook niet de bedoeling dat de dakopbouw zo veranderd wordt, dat de afwijking van de regels nog groter is. Voor dakterrassen geldt hetzelfde.

2.4.8 Slopen (artikel 29)

De regels in dit artikel gaan over het slopen van bouwwerken op locaties die beschermd worden tegen ongewenste ontwikkelingen. Op dergelijke locaties eist het bestemmingsplan een sloopvergunning. Het kan zijn dat op grond van de wet ook nog een sloopvergunning nodig is, bijvoorbeeld als de veiligheid van personen in gevaar komen of als het te slopen bouwwerk een monument is. De sloopvergunning die op grond van de regels van dit bestemmingsplan verleend kan worden vervangt die wettelijke sloopvergunning niet.

Lid 29.1 gaat over de locaties die op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten staan. De inhoud van dit lid is vergelijkbaar met artikel 26, lid 26.1.

Het college van burgemeester en wethouders beoordeelt een vergunningaanvraag aan de hand van het project waarvoor de sloop nodig is. Het is namelijk van belang om te weten of er iets in de plaats komt van wat gesloopt wordt en hoe dat er dan uit gaat zien. De regels voor het slopen op een locatie die valt binnen het gebied van de functie (lid 29.2) zijn strenger dan de regels in lid 29.1, omdat de functie om een hoge mate van bescherming vraagt.

2.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

2.5.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit bestemmingsplan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4 en 5. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. De andere regels over activiteiten staan in dit hoofdstuk.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft daarom niet meer in de regels te worden opgenomen.

2.5.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan (artikel 30)

Artikel 30 verbiedt een aantal activiteiten.

Lid 30.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies
In paragraaf 2.3.1 is uitgelegd hoe het bestemmingsplan duidelijk maakt welke activiteiten passen bij de functie. In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas, mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

Lid 30.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 30.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag.
Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd worden met een vergunning op basis van de APV in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. Utrecht heeft geen algeheel verbod op prostitutie of seksinrichtingen. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regels onder j en k staat de activiteit 'opslaan' centraal. Het opslaan van meer

dan 10.000 kilogram consumentenvuurwerk is een veiligheidsrisico en daarom verboden. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder l maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

2.5.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes (artikel 31)

2.5.3.1 Inleiding

De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de functie Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over de functie komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. De algemene regels van dit bestemmingsplan zorgen voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit bestemmingsplan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit bestemmingsplan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

Let op: de regels van artikel 31 gaan niet over het bouwen!
Voor de duidelijkheid: de regels in dit artikel gaan niet over het *bouwen of verbouwen* van woningen. In oudere bestemmingsplan staan de meeste bouwregels in hoofdstuk 2 van de regels van het bestemmingsplan, onder de diverse functies (bestemmingen). Daarnaast gelden de algemene bouwregels. In nieuwe bestemmingsplannen die een aanduiding ''overige zone - bouwen" hebben, staan de bouwregels zoveel mogelijk in hoofdstuk 3 van de regels en alleen in bijzondere gevallen deels in hoofdstuk 2.

2.5.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In artikel 31 wordt onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit bestemmingsplan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het bestemmingsplan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes. In de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten, een onderdeel van de omgevingsvisie, wordt dit nader uitgelegd. De regels in dit artikel zijn gebaseerd op die beleidsnotitie.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het bestemmingsplan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De gemeente onderzoekt of het mogelijk is om de dubbele vergunning te schrappen. Daarvoor is een aanpassing van de huisvestingsverordening nodig. In de loop van 2019 zal duidelijk worden of de gemeenteraad een dergelijke aanpassing wenselijk vindt.
De minister heeft aangekondigd om de werking van de Huisvestingswet zo te willen verruimen dat gemeenten woningonttrekking in de vorm van bed-and-beakfast of vakantieverhuur (zoals via Airbnb) kunnen reguleren in de gemeentelijke huisvestingsverordening.

De regeling in dit bestemmingsplan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik (woningvorming en omzetting). De eventuele aanpassing van de huisvestingsverordening en de Huisvestingswet zijn dus nog niet

doorgevoerd.

2.5.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

De gemeente heeft bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik. Lid 31.1 wordt daarin opgenomen en zorgt voor de uniformering van regels van de alle bestemmingsplannen die nu in de gemeente gelden. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens de nieuwste standaard. De regel in lid 31.1 verandert daarom niets aan de interpretatie van de regels van dit bestemmingsplan. De regel is hier opgenomen om te zorgen dat de algemene regels van dit bestemmingsplan gelijkluidend zijn met deze regels.

Lid 31.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan (zie: paragraaf 1.4.1.2). Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals straks het eerste, "tijdelijke", omgevingsplan, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 31.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen.
De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.
Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 31.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals studentenwoning. Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.
Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden, ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken

In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en 'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]"
Op grond van de regel van lid 31.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 31.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval.
Op grond van lid 31.1, onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 31.1: a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden.
De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel.
De algemene regels van dit bestemmingsplan staan bed-and-breakfast en bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 2.5.3.6 en 2.5.3.7.

2.5.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van artikel 31 staat in lid 31.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 31.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan complex van ruimte voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 31.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning.
Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit bestemmingsplan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 31.3 van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 2.5.3.5).
De regel van lid 31.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 31.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 31.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

Hospitaregeling nader toegelicht
De regel in lid 31.2, onder 3a, volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten. Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen. In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.”
Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit bestemmingsplan.

De activiteit wonen
De regels in lid 31.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de *activiteit* wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de *functie* wonen of de functie bedrijfswoning (zie de volgende alinea) is toegekend.

Bedrijfswoningen
De regels van artikel 31 zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar dat expliciet is aangegeven. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes
Uit de regels in lid 31.1 en in lid 31.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 31.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn.
De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is ingetrokken of een omgevingsvergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen.

De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen.
Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de minister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden. De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn.
De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

2.5.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

Lid 31.3 Woningvorming en omzetting
Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 31.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik. Die regeling volgt uit de Beleidsnotitie en beleidsregels woningsplitsen en omzetten, die inmiddels is opgevolgd door de beleidsregels "Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten)". Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.
Het voorbeeld in paragraaf 2.5.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning.
Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet te veel in het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet te veel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een omgevingsvergunning, waarbij de beleidsregels "Wijziging samenstelling van de woonruimtevoorraad (woningsplitsen en omzetten)" worden toegepast (zie hierboven).

2.5.3.6 Bedrijf-aan-huis

Lid 31.4 Bedrijf-aan-huis
Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit bestemmingsplan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 31.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk. En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle

gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200m^2. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60m^2 groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, de gemeente in ieder geval kijken of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De andere voorwaarden voor een bedrijf-aan-huis zijn:

- in het bedrijf aan huis gebruikt in totaal maximaal 60 m^2, wat helemaal in de woning mag, zolang er niet meer dan een derde van de woning voor het bedrijf-aan-huis gebruikt wordt of, als een bijbehorend bouwwerk groter is dan 100m^2, helemaal in het bijbehorend bouwwerk (voorwaarden b tot en met e);
- een bedrijf waarvoor een milieuvergunning nodig is, is niet toegestaan (voorwaarde h), omdat dergelijke bedrijven niet in de woonomgeving passen;
- een horecagelegenheid, met inbegrip van een hotel, of een seksinrichting zijn in ieder geval niet als bedrijf-aan-huis toegestaan.

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 31.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

2.5.3.7 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

Lid 31.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, en de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning. Parkeren bij een woning met een bed-and-breakfast is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Bijlage parkeernormering bij de Nota stallen parkeren. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: een in en een buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw (zie voor het afwijken: paragraaf 1.4.5).

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Een verhuurder die zich niet houdt aan de beleidsregels, verricht een activiteit die in strijd is met toegewezen functie (bestemming) en loopt het risico op handhaving door de gemeente.

Andere vormen van logies zijn in de woning niet toegestaan.

De minister overweegt om de onderwerpen van dit lid in 2019 in de Huisvestingswet onder te brengen. Als dat gebeurt, zullen de regels van dit lid wellicht worden overgeheveld naar de huisvestingsverordening.

2.5.4 Detailhandel en bezorging (artikel 32)

In de regels in artikel 32 zijn voorwaarden aangegeven waaraan detailhandel en bezorg activiteiten binnen de functie detailhandel zijn toegestaan. Deze regels gelden zowel voor panden die de functie hebben gekregen als panden waar binnen een ander functie detailhandel is toegestaan met een aanduiding. Afhaalzaken vallen niet onder detailhandel. Het is wel mogelijk dat goederendie in een winkel gekocht zijn bezorgd worden.

2.5.4.1 Inleiding

In bestemmingsplannen zijn panden met de functie (bestemming) detailhandel bedoeld voor het doen van boodschappen in een winkel. Bij het toekennen van de functie is gekeken naar de planologische uitstraling van een winkel op de omgeving. Die uitstraling wordt in grote lijn gevormd door het komen en gaan van klanten, door een inrichting van de gevel van de winkel die uitnodigt om te winkelen en door de bevoorrading.

De mogelijkheid om via internet boodschappen te bestellen roept de vraag op of die vorm van boodschappen doen een vorm van de planologische activiteit detailhandel is of dat het gezien moet worden als een bedrijfsactiviteit. Duidelijk is dat een bedrijf dat zich richt op internetbestellingen geen klanten trekt en geen aantrekkelijke gevel nodig heeft.

Een internetwinkel met bezorgdienst kan ook gezien worden als de bedrijfsactiviteit distributie. In dat geval past zo'n bedrijf in beginsel alleen in een pand met een bedrijfsbestemming.

In 2021 zijn diverse bedrijven gestart met het aanbieden van snelle bezorgdiensten met een zogenoemde tienminutenservice. Dergelijke diensten kunnen een aanvulling zijn op de dienstverlening aan de klant en zorgen voor economische activiteit. De diensten kunnen ook klachten veroorzaken, omdat de aanbieders van die diensten zich ook op plekken vestigen waar de verkeersbewegingen door bevoorrading en door bezorgers het leef- en winkelklimaat aantasten. De handhaving van zo'n bedrijf dat op een verkeerde plek zit is lastig, omdat bestemmingsplannen geen rekening hebben gehouden met deze vorm van bedrijvigheid.

De vestiging van bezorgdiensten heeft bij een aantal gemeenten tot handhavingszaken geleid die aan de rechter zijn voorgelegd. Uit de uitspraken is de lijn te trekken dat de rechter afhaalzaken en webwinkels in beginsel aanmerkt als detailhandel, omdat de activiteiten vallen onder de begripsomschrijvingen van detailhandel die in bestemmingsplannen staan. De oorzaak van de uitleg van de rechter is dat die definitie nog stamt uit de tijd voor het internet. De uitleg heeft als gevolg dat de gemeente het detailhandelsbeleid niet adequaat kan uitvoeren, maar ook niet kan sturen op het aanbieden van passende locaties voor bezorgdiensten en het weren van bezorgdiensten op locaties waar dat gezien de leefbaarheid of de winkelomgeving ongewenst is.

Er kunnen zich drie situaties voordoen:

- de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een bestemming die bedrijven binnen de woonomgeving toelaat;
- de bezorgdienst vestigt zich op een bedrijventerrein;
- de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een detailhandelsbestemming.

2.5.4.2 Vestiging in een bedrijfspand in de woonomgeving

De bedrijvenlijsten die in de woonomgeving van toepassing zijn kennen de activiteit bezorgdienst of distributiebedrijf niet. Als een bezorgdienst een vergunningaanvraag voor de vestiging indient, dan moet de gemeente (burgemeester en wethouders) bepalen of de planologische uitstraling van zo'n bezorgdienst vergelijkbaar is met een andere activiteit die wel op de lijst staat en die in de woonomgeving is toegestaan, de post- en koerierdienst. Dat is een bedrijf in de categorie C van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, wat wil zeggen dat zo'n bedrijf in beginsel niet past in de woonomgeving. Op de bedrijvenlijst die voor bedrijfsterreinen wordt gehanteerd komt een bezorgdienst wel voor, namelijk onder de benaming distributiebedrijf. De bijbehorende bedrijfscategorie is 3, een bedrijfscategorie die ook niet past in de woonomgeving. De uitkomst van zo'n onderzoek zal dan ook zijn dat de bezorgdienst niet toegelaten kan worden, behalve als de locatie voldoende afstand van woningen heeft of de bezorgdienst met maatregelen kan zorgen voor een belasting op de omgeving die gelijk te stellen is met de belasting van een bedrijf dat wel in de woonomgeving kan worden toegestaan.

In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving bij de regels van dit plan is de activiteit bezorgdienst toegevoegd aan de activiteit Post- en koeriersdiensten.

2.5.4.3 Vestiging op een bedrijventerrein

De vestiging van een bezorgdienst op een bedrijventerrein is in overeenstemming met de bestemming op locaties waar de categorie 3 of hoger is toegestaan.

2.5.4.4 Vestiging in een pand met een detailhandelbestemming

In Utrecht zijn panden die de bestemming detailhandel hebben bedoeld voor winkels. Een winkel heeft onder meer de volgende kenmerken: de klant kan op bezoek komen, de klant kan ter plaatse kiezen welk artikel hij wil kopen, de klant kan ter plaatse betalen, de winkel biedt een bepaald soort assortiment aan. Een bezorgdienst is in eerste instantie een distributiebedrijf dat een aantal van de kenmerken van een winkel mist. Een bezorgdienst heeft ook een andere planologische uitstraling en een ander effect op de leefomgeving.

Een van de kernpunten van het Utrechtse detailhandelsbeleid is het clusteren van winkels in grotere en kleinere winkelcentra, omdat aangetoond is dat clusters van winkels meer klanten trekken en een levendiger straatbeeld opleveren. Een bezorgdienst die zich in een winkelpand vestigt onderbreekt en verstoort het winkelcluster, maakt het straatbeeld minder aantrekkelijk (verkeersbewegingen van bezorgers, wachtende bezorgers met voertuigen op de stoep, geen etalages, geen klanten) en is daarnaast een bedrijfsactiviteit die vaak niet past in de omgeving. Boven winkels wordt vaak gewoond en extra verkeersbewegingen kunnen de leefomgeving aantasten.

Supermarkten zullen ook snelle bezorgdiensten gaan aanbieden. Of dat past binnen de bestemming of vergund kan worden met een vergunning om af te wijken van het bestemmingsplan is afhankelijk van de manier waarop een supermarkt dat organiseert en van de grootte en ligging van de supermarkt. Hetzelfde geldt voor grote winkels, zoals tuincentra.

2.5.4.5 Conclusie: duidelijkere afbakening van functies, uitvoering via vergunning

Planologische gezien zijn bezorgdiensten distributiebedrijven die in een bedrijfscategorie zitten die niet zonder meer past in de woonomgeving. De vestiging van een bezorgdienst in een winkel komt al gauw in strijd met het detailhandelsbeleid en kan een onwenselijke invloed op de omgeving hebben. Daarom regelt dit plan wanneer een activiteit past binnen de functie detailhandel en geeft het plan duidelijkheid over de bedrijfsactiviteit bezorgdienst. Daarmee wordt duidelijk dat de activiteit bezorgdienst niet in een winkelpand gevestigd mag worden en ook niet op een locatie binnen de woonomgeving. De wet biedt de mogelijkheid om bezorgdiensten toch toe te staan na het verlenen van een vergunning. De vergunningprocedure biedt de mogelijkheid om op locaties waar dat passend is ruimte te bieden aan bezorgdiensten. Daarbij kunnen aspecten als verkeersbewegingen, parkeren van voertuigen, een gezonde leefomgeving en de uitstraling naar de omgeving goed bekeken worden.

2.5.4.6 Uitleg artikel 32 en bijbehorende begrippen

Lid 32 heeft als doel om de functie (bestemming) detailhandel zodanig af te bakenen dat duidelijk is dat het elektronisch bestellen en vervolgens de bezorging van consumentengoederen (boodschappen, koopwaren) niet valt onder deze functie. Alleen een activiteit die voldoet aan de kenmerken van de onderdelen 1 tot en met 4 past binnen de functie. De onderdelen spreken voor zich. De omschrijving van het begrip detailhandel sluit aan bij dit lid. Het zal duidelijk zijn dat een bezorgdienst die zich met vergunning in een voormalig winkelpand vestigt niet voldoet aan de kenmerken van detailhandel als er alleen een afhaalloket is geplaatst al dan niet met een kassa.

Lid 32.2 heeft als doel om een starre toepassing van het eerste lid te voorkomen. Er zijn veel winkels die ook de mogelijkheid bieden om elektronische bestellingen te plaatsen, waarna de bestelling door de klant wordt opgehaald of bij de klant thuisbezorgd wordt. Deze service moet een winkel kunnen bieden om te kunnen concurreren met internetdiensten. En er zijn ook winkels, zoals meubelzaken, die vanwege de aard van aangeboden producten bezorging aanbieden. Onderdeel 1 van lid 32.2 regelt dat deze bestel- en bezorgservice niet als gevolg heeft dat de winkel niet meer onder de functie detailhandel zou vallen.

Onderdeel 2 van lid 32.2 is een vangnetregel voor het geval dat winkels als gevolg van een coronamaatregel gesloten zijn.

2.5.5 Bedrijfsactiviteiten (artikel 33)

In artikel 33.1 is een regeling opgenomen voor Bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie dan volgens de bedrijvenlijst zijn toegestaan. Er is per locatie aangegeven tot welke milieucategorie uit de bedrijvenlijst bedrijven zijn toegestaan. Dit is een generieke en niet uitputtende lijst. Indien een bedrijf zich wil vestigen op een locatie waar bedrijven zijn toegestaan, maar niet in de lijst genoemd wordt of de in de lijst genoemde milieucategorie hoger is kan met behulp van artikel 33.1 deze alsnog toegestaan worden indien het bedrijf wat betreft milieuhinder wel vergelijkbaar is met de toegestane bedrijven.

In artikel 33.2 is het gemeentelijk beleid uit de Bedrijventerreinenstrategie 2012 verwoord. Het gaat hier in het bijzonder om de regels over kantoren op bedrijventerreinen. Bij nieuwe bedrijventerreinen en bij nieuwe bestemmingsplannen van bestaande terreinen wordt het uitgangspunt dat niet meer dan 30% van de bedrijfsgebouwen gebouwd en gebruikt mag worden

als kantoorruimte. In de meeste bestemmingsplannen is ook een maximum gegeven aan het kantoorvloeroppervlakte van maximaal 2.000 m^2 per bedrijf. Deze voorwaarde is ook in dit plan opgenomen.

2.5.6 Horeca als onderdeel van een andere activiteit (artikel 34 en 35)

In artikel 34 en 35 is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

Artikel 34 Additionele horeca
Additionele horeca is alleen toegestaan, als het voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca.

Het percentage van 30% dat onder 2 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 2 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200m^2. Boven de grens van 1200m^2 geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen.

Artikel 35 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca
In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken.
Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regeling in lid 35.1 van dit artikel volgt het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden verandert.
De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 35.2. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het Ontwikkelingskader wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Wat ook blijkt uit de regeling voor gevelbankjes.

Gevelbankjes
Het Ontwikkelingskader geeft ook aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 35.3 onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Dat zou, zeker bij ondersteunende horeca in de winkel, afbreuk doen aan bijvoorbeeld de regel dat het horecadeel niet zichtbaar mag zijn. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening.
De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet.

Op grond van de horecawetgeving mag een winkel met ondersteunende horeca geen alcohol schenken. Dat geldt ook voor een horecagelegenheid met een winkeldeel.

2.5.7 Functietoedeling bij kruisende functies (artikel 36)

De regels in artikel 36 voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer - railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist.
De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

2.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

In hoofdstuk 5 worden regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. Het artikel wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het plan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd vroeger 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 37 Vergunning in verband met de bescherming van een functie
De bescherming van leidingen en waterkeringen wordt in bestemmingsplannen meestal geregeld in de zogenoemde 'dubbelbestemmingen'. In de regels bij zo'n functie (bestemming) staat dan welke vergunningen nodig om te mogen graven of bouwen op de locaties waar de functie geldt.
Om het aantal regels te beperken en om te voorkomen dat voor de ene leiding andere regels gelden dan voor de andere, zijn in dit plan de regels die voor meer dan een functie gelden in dit hoofdstuk met algemene regels opgenomen.
Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van een vergunningaanvraag of de te beschermen functie schade kan oplopen en of er gevaar kan ontstaan. Voordat dat ze een besluit nemen, vragen burgemeester en wethouders advies aan de beheerder.

Het bouwen op een leiding of waterkering is alleen toegestaan, als de bouwer een vergunning op grond van het tweede lid heeft die in werking is getreden. Dit volgt uit artikel 26, lid 26.8.

Artikel 38 Bescherming van archeologische waarden
Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Verordening op de archeologische monumentenzorg deel uit het van het tijdelijke omgevingsplan dat op grond van de wet ontstaat. Voor de zichtbaarheid van de regels over de archeologie in dat tijdelijke omgevingsplan is het beter om ze alvast in het plan op te nemen.

De regels die de archeologische resten beschermen vloeien voort uit de verplichtingen op grond van het Verdrag van Valletta. In dat verdrag is bepaald dat de landen die meedoen zorgen voor behoud van de archeologische waarden, het liefst door archeologische resten in de bodem te laten zitten.

De gemeente heeft ter uitvoering van het Verdrag van Valletta jarenlang gewerkt met de archeologische waardenkaart waarop de kans op het vinden van archeologische resten is aangegeven. Sinds het vaststellen van die kaart is er veel archeologisch onderzoek gedaan. De resultaten van de onderzoeken zijn verwerkt in een nieuwe waardenkaart. De kaart is als bijlage 1 bij de toelichting gevoegd.

De afstanden en graafdiepten die op de archeologische waardenkaart zijn aangegeven zijn met behulp van onderstaande tabel verwerkt in de regels en op de verbeelding.

verwachtingswaarde, van hoog naar laag	maximale graafdiepte	maximaal te verstoren oppervlakte
WA1 (monument)	0	0 m^2
WA2 = overige zone - archeologische verwachting - 2	30 cm	0 m^2
WA3 = overige zone - archeologische verwachting - 3	30 cm	30 m^2
WA4 = overige zone - archeologische verwachting - 4	30 cm	100 m^2
WA5 = overige zone - archeologische verwachting - 5	30 cm	500 m^2
WA6 = overige zone - archeologische verwachting - 6	50 cm	5000 m^2
WA7	onbeperkt	onbeperkt

De zones met de laagste nummers worden het zwaarst beschermd in de regels. Die zones zijn bijvoorbeeld toegekend aan locaties in de binnenstad of aan locaties waar de Romeinse weg in de bodem zit. Op plekken waar geen zone is aangewezen, is voor grondwerk geen vergunning nodig ter bescherming van de archeologie.

Binnen de gebieden die op de archeologische beleidskaart is aangeduid als WA6 ontstaat alleen een vergunningplicht bij een initiatief met een zeer grote verstoring. De meeste bouwpercelen zijn veel kleiner dan 5000m^2. Bij het bepalen van de grens van de 'overige zone - archeologische verwachting - 6' is daarmee rekening gehouden door die kleinere percelen buiten de grens van de aanduiding te houden, als het evident is dat zo'n grote verstoring daar niet kan plaatsvinden. Zo wordt voorkomen dat een initiatiefnemer onnodig tegen de signalering van mogelijke archeologische resten aanloopt.

De zones worden aangepast, als uit nader onderzoek blijkt dat er geen of juist meer archeologie op een locatie is.

De hierboven weergegeven tabel is verwerkt in de leden 38.2 en 38.4, waarbij aan de hand van de omvang van het grondwerk wordt bepaald of de activiteit een vergunning nodig heeft of niet.

In lid 38.1 staat wanneer voor grondwerk geen vergunning nodig is op grond van het plan.

In artikel 38 worden in het eerste en tweede lid enkele categorieën van gevallen van grondwerk aangegeven waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is. Grondwerk dat onderdeel uitmaakt van normaal onderhoud en beheer van een begraafplaats is op basis van de omschrijving in artikel 38.1 onder 2.a. niet vergunningplichtig.

2.7 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels)

Dit hoofdstuk komt in de geldende bestemmingsplannen niet voor. Het hoofdstuk wordt gevuld met regels die over het beheer van flora, fauna of natuur gaan. Dat is een onderwerp dat onder de zogenoemde "verbrede reikwijdte" van het plan valt.

2.7.1 Kappen, inleiding artikel 39

Om te oefenen met het overzetten van verordeningen naar het omgevingsplan zijn de regels uit de kapverordening, dat zijn regels over het kappen van bomen, in dit hoofdstuk geplaatst. Andere onderwerpen volgen na inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Artikel 39 Aantasten van bomen of andere houtopstanden
Dit artikel gaat over het vellen van een of meer houtopstanden, waarmee ook het kappen van een of meer bomen bedoeld wordt.
Een houtopstand is in de Omgevingswet gedefinieerd als ''een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend''. Dat kunnen ook een of meer bomen zijn. Vellen staat in de Omgevingswet gedefinieerd als ''het rooien of verrichten van andere handelingen die de dood of ernstige beschadiging van een houtopstand tot gevolg kunnen hebben''. Ook het kappen van bomen valt dus onder deze definitie. Deze definities zijn verplicht en daarvan kan niet worden afgeweken.

Het doel van de regels over het kappen is het beschermen van houtopstanden, omdat die

belangrijke waarden hebben voor ecologie, cultuurhistorie en voor de leefbaarheid van een straat of buurt. Deze waarden, maar ook de boomwaarde, bepalen of een vergunning verleend kan worden. De boomwaarde wordt bepaald aan de hand van de omvang van de boom, de economische waarde, de invloed op de locatie, de conditie van de boom en de manier waarop de boom geplant is.
De regels in dit artikel verbieden het kappen van bomen zonder een vergunning van burgemeester en wethouders. De vergunning kan worden geweigerd als het kappen de bovengenoemde belangen doorkruist. Het behoud van waardevolle bomen moet worden afgewogen tegen andere belangen, zoals het belang van degene die tot velling wil overgaan. Als bomen gekapt worden of door andere oorzaken verloren gaan, dan geldt in beginsel een herplantplicht.

Afstandseis erfgrens in het Burgerlijk Wetboek en noodkap
Niet alle regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening zijn opgenomen.
In artikel 5:42 Burgerlijk Wetboek staat dat er geen bomen, heesters of heggen binnen de afstand van 2 meter van de erfgrens mogen staan, behalve als de planten lager zijn dan de erfafscheiding, als de eigenaar van het erf van de buren toestemming heeft gegeven of als het erf grenst aan een openbare weg of een openbaar water. Op grond van lid 2 van dat artikel kan de gemeente in een verordening een kleinere afstand opnemen. Dat heeft de gemeente Utrecht gedaan. Een bestemmingsplan (en ook het omgevingsplan) is geen verordening. Daarom kan de regel over de kleinere afstand niet worden verplaatst en moet dus in de Algemene Plaatselijke Verordening blijven staan.

De regels over noodkap kunnen niet worden opgenomen in het plan, omdat deze onderwerpen over de openbare orde en veiligheid gaan. Deze regels blijven in de Algemene Plaatselijke Verordening. In artikel 39.1 lid 2 onder e van de regels is aangeven dat de vergunningplicht vanwege een aanschrijving in geval van noodkap is uitgezonderd.

2.7.2 Vergunningplicht, lid 39.1

Lid 39.1 Vergunningplicht
Op de vergunningplicht geldt een aantal uitzonderingen. Deze uitzonderingen hebben betrekking op het periodiek vellen van hakhout voor het uitvoeren van regulier onderhoud, het periodiek knotten of kandelaberen als cultuurmaatregel bij daarvoor geschikte boomsoorten, het kappen van bomen die moeten worden gekapt op grond van de Plantgezondheidswet of het kappen van bomen waarvoor een maatwerkvoorschrift is gesteld. Ten slotte geldt een tweetal uitzonderingen die hierna nader wordt besproken.

Lid 39.1 *onderdeel 2, onder b*
Na 50 jaar zijn de meeste bomen uitgegroeid, volwassen. Voor het kappen van deze bomen die ouder zijn dan 50 jaar geldt altijd een vergunningplicht.
Voor bomen die jonger zijn dan 50 jaar geldt de vergunningplicht alleen als de boom op een kadastraal perceel staat dat groter is dan 300 m^2 (inclusief de woning). Die regel is opgenomen, omdat in het verleden bleek dat vergunningen voor het kappen van een boom niet of nauwelijks werden geweigerd als de boom in een kleine tuin stond. Nu de regel alleen voor grotere percelen geldt, hoeft in 80% van de gevallen die voorheen vergunningplichtig waren geen vergunning meer te worden aangevraagd.
Bij het berekenen van de oppervlakte van een perceel is een aparte regel voor huurwoningen opgenomen, zodat het bij de uitvoering geen verschil maakt of de woning gehuurd of gekocht is. Kadastrale percelen met huurwoningen kunnen namelijk heel groot zijn. Zonder deze nuancering zouden huurders veel vaker een vergunning moeten aanvragen.

Artikel 39, lid 39.1, onderdeel 3
Voor specifieke situaties, namelijk tijdelijke natuur, botanische tuinen en bosplantsoenen geldt een tijdelijke vergunning die het karakter heeft van een jaarvergunning. Deze vergunning is gekoppeld aan een beheerplan. In dit beheerplan moet door de organisatie worden aangegeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij willen vellen en of (want er geldt geen herplantplicht) zij daarbij in herplant of vervanging gaan voorzien. Het beheerplan moet van tevoren door het college worden goedgekeurd. Aan de hand van het beheerplan kan het college bovendien bepalen of de vergunning voor een periode van één, twee of drie jaar wordt verleend. Er kan door het college dus een integrale afweging worden gemaakt waarbij ook de looptijd van de vergunning kan worden betrokken. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Dit terwijl het voor de organisaties het voordeel biedt dat zij vergunningsaanvragen kunnen bundelen.

2.7.3 Beoordeling van de aanvraag, lid 39.2

Onderdeel 1: hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond
De nota Bomenbeleid Utrecht (pdf; 3,7 MB) maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Een van de belangrijkste doelen uit het bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur in de stad behouden en waar mogelijk versterken. Bomen in structuren zijn van waarde voor cultuurhistorie, ecologie en landschap. Een boom heeft een hogere waarde wanneer deze deel uitmaakt van een structuur. Bomen in lanen kenmerken zich door forse maten en onderlinge samenhang. Hun belang is daarmee wijkoverstijgend. In Utrecht hebben we de hoofdbomenstructuur aangewezen. Deze is uit de volgende onderdelen opgebouwd:

- De bomen op lijnen en plekken die kenmerkend zijn voor de geschiedenis van de stad vormen de cultuurhistorische structuur.
- Bomen die een belangrijke samenhang vertonen met de omgeving (landschap, infrastructuur en bebouwing) vormen de ruimtelijke structuur.
- De ecologische structuur bestaat uit bomenlijnen die belangrijke verplaatsingsmogelijkheden bieden voor flora en fauna.

In dit bomenbeleid ligt de nadruk op de rol van de bomen, maar de structuur kan uiteraard worden ondersteund door begeleidende beplanting. We willen de bomen uit de hoofdbomenstructuur beschermen, zodat de verbindingen van de structuur in stand blijven. Bomen uit de hoofdbomenstructuur mogen alleen gekapt worden als dat noodzakelijk is. Daarvoor is een goede belangenafweging noodzakelijk. Het verlies aan waarde van de structuur moet gecompenseerd worden.

De principeprofielen in bijlage 2 van De nota Bomenbeleid Utrecht zijn richtinggevend voor ontwerp, onderhoud en beheer. In de principeprofielen staan kenmerken van de verschillende lijnen en structuren aangegeven.

Onderdeel 2: diverse waarden
a. ecologische waarde
Hoe ouder de boom, hoe belangrijker de rol in de ecologische betekenis. Een oude boom heeft meer biomassa en geeft meer leefruimte aan organismen. Bomen zijn ecologisch zeer waardevol als zij in een echte verouderingsfase komen en ook allerlei afbraakprocessen starten. Dat laatste gebeurt in een stedelijke omgeving slechts sporadisch. De ecologische waarde neemt ook toe naarmate het milieu waarin de bomen verkeren meer lijkt op het oorspronkelijke milieu waar de soort zijn oorsprong vindt: de samenhang met een gezond bodemsysteem en met de struik-, kruid- en diersoorten die erbij horen.

Voor de ecologische waarde is het belangrijk dat de bomenstructuur geen grote leemten gaat vertonen als gevolg van het vellen van bomen. Bij bomenlanen gaan we uit van een maximaal te overbruggen afstand van 30 meter tussen twee bomen.

Voorbeelden van ecologische waarden:

- de boom biedt een schuil-/broedplaats aan fauna;
- er groeien bijzondere/zeldzame planten op de boom (maretak, korstmossen of andere epifyten);
- er is sprake van een ecologische verbinding voor bijvoorbeeld vogels en insecten, of
- er zijn andere redenen waarom de boom ecologische waarde heeft, bijvoorbeeld omdat de boom op een open stuk grond staat, de boom is een rustplaats voor vogels en insecten of omdat de boom op buurtniveau een verbinding tussen de bomen in de straat en het achterliggende grasveld vormt.

b. cultuurhistorische waarde
Bomen kunnen verweven zijn met de geschiedenis van Utrecht. Ze helpen de ontstaansgeschiedenis van de stad over de eeuwen zichtbaar te maken.

Voorbeelden van cultuurhistorische waarde:

- de boom is herkenbaar als herdenkings-, of markeringsboom;
- de boom levert een buitengewoon aandeel in de beleving van architectonisch belangrijke gebouwen, of
- de boom heeft om andere redenen cultuurhistorische waarde wat bijvoorbeeld blijkt uit archieven of navraag bij bewoners.

c. ruimtelijke waarde
Bomen hebben ruimtelijke waarde, omdat ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad en de

leefomgeving. Bomen brengen samenhang in de stad. Samenhang ontstaat wanneer bomen deel uitmaken van het gehele ruimtelijke samenspel van het onderliggende landschap, het netwerk van wegen en water en de bebouwing. Een samenhangende boombeplanting verduidelijkt de (historische) ruimtelijke opbouw van de stad door de relatie met bijvoorbeeld het landschap of stadsgezicht weer te geven, of met de functie of gebruik.

Voorbeelden van ruimtelijke waarden:

- de boom heeft een duidelijke ruimtelijke invloed op wijkniveau;
- de boom is opvallend en indrukwekkend vanwege formaat;
- de boom is beeldbepalend door de mate waarin het beeld van de plek wijzigt door het verwijderen van de boom;
- het verwijderen van een boom veroorzaakt de ervaring van een kale vlakte;
- er zijn andere redenen waarom de boom ruimtelijke waarde heeft bijvoorbeeld in een situatie waarin de boom bijdraagt aan de herkenbaarheid in de wijk: elk kind kent de boom en het speelveld.

d. milieuwaarde
Bomen zorgen voor een eigen microklimaat. Zij dragen op vele manieren bij aan een gezond en veilig woon- werk- en leefmilieu in de stad en zo aan het welzijn van de mens.

Voorbeelden van milieuwaarde:

- de boom speelt een belangrijke rol bij de tijdelijke berging van water;
- de boom is van belang in verband met hoge bebouwingsdichtheid en/of weinig groen in de omgeving van de boom);
- de boom heeft een buitengewone dempende werking op hinderlijke (monotone) geluiden van verkeer of industrie, of
- de boom heeft om andere redenen milieuwaarde bijvoorbeeld omdat het een van de weinige bomen in een straat is en er met het verdwijnen alleen nog het grasveld met omliggende heesters overblijft.

e. boomwaarde
De boomwaarde wordt aan de hand van onderstaande aspecten bepaald:

- de oppervlakte in vierkante centimeters van de dwarsdoorsnede op 1,3 meter boven het maaiveld;
- de economische waarde;
- de standplaatswaarde;
- de conditiewaarde;
- de waarde van de plantwijze.

2.7.4 Herplantplicht, lid 39.4

Herplantplicht
Sinds 21 november 2018 moet iedere houtopstand die geveld wordt gecompenseerd worden door het planten van bomen die vergelijkbaar zijn met de gevelde bomen. Voor elke boom die wordt gekapt, moet een nieuwe boom worden geplant. Dit noemen we de 'herplantplicht'. De belangrijkste redenen voor deze herplantplicht zijn: het bomenaantal in Utrecht minimaal op peil houden en de mogelijkheid om te kunnen handhaven als er geen herplant plaatsvindt.
Binnen 14 maanden na het krijgen van de vergunning voor het vellen moet de beplanting zijn vervangen indien het een boom betreft die op de gemeentelijke vellijst staat. Het college kan van deze termijn afwijken als een project heel lang loopt of als er andere redenen zijn die een vervanging binnen 14 maanden complex maken. Ook voor bomen die niet op de gemeentelijke vellijst staan kan het college afwijken van deze 14 maanden. De nieuwe bomen moeten op de plek waar gekapt wordt, geplant worden. Als dat niet kan, in de buurt van de plek waar gekapt wordt en als dat ook niet kan, dan mag het ook ergens anders in de stad. Als vervanging helemaal niet mogelijk is, kan in plaats daarvan een financiële compensatie worden opgelegd voor het verlies van groen. Dit geld wordt gebruikt voor het planten van bomen of groen in Utrecht. De herplant is geslaagd als de gekapte houtopstand duurzaam is vervangen door een andere boom.

Gereedmeldingsplicht
In de vergunningvoorschriften wordt de eis opgenomen dat binnen twee weken, nadat de herplant voltooid is, dat wordt gemeld bij burgemeester en wethouders. De gemeente controleert of de herplantplicht wordt nageleefd binnen de gestelde termijn. De gereedmeldingsplicht is een belangrijk hulpmiddel voor toezicht en handhaving.

Uitzondering herplantplicht: bosplantsoen, tijdelijke natuur, botanische tuin
Bosplantsoenen zijn houtachtige beplantingen die overwegend bestaan uit inheems materiaal met,

in wisselende verhoudingen en samenstelling, een kruid-, struik-, en bomenlaag. In plaats van herplant is voor bosplantsoenen 'natuurlijke verjonging' beter. Bij de kap van een boom wordt daarom geen nieuwe boom geplant, maar krijgen zaailingen in de ondergroei kans om uit te groeien tot een grote boom. Dit verhoogt de ecologische waarde van het bosplantsoen.

Tijdelijke natuur is een term vanuit de Wet natuurbescherming. De grondeigenaar heeft vooraf juridische toestemming geregeld op grond van de Wet natuurbescherming om tijdelijk natuur aan te leggen en te onderhouden die de eigenaar later mag verwijderen. Dit wordt bijvoorbeeld toegepast bij bouwprojecten wanneer de grond pas over een aantal jaar ontwikkeld wordt. In de tussentijd heeft het gebied een hoge ecologische waarde. De grote hoeveelheid bomen die zich in de tussentijd spontaan ontwikkelt, is uitgezonderd van de herplantplicht. Hierdoor zorgen we ervoor dat bomen en natuur zich ongehinderd kunnen ontwikkelen zonder de uiteindelijke ontwikkeling van het bouwproject onmogelijk te maken.

De Botanische Tuinen beheren en ontwikkelen hun bomencollectie op basis van cultuurhistorie, onderwijs, onderzoek en natuurbescherming. De kap van oude bomen en het planten van nieuwe bomen wordt al jaren van tevoren bepaald. Vaak wordt de herplantplicht op een andere wijze ingevuld, door van tevoren de nieuwe boom al op te kweken.

Om een uitzondering op de herplantplicht te krijgen, moet de aanvrager een meerjarig beheerplan maken en ter beoordeling voorleggen aan het college. Het doel van het beheerplan is om te beschrijven hoe de waarde van de bomen op peil wordt gehouden. In dit beheerplan moet de aanvrager aangeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij voornemers zijn te vellen en of zij daarbij in herplant gaan voorzien. Aan de hand van het beheerplan kan het college bepalen voor welke periode de vergunning wordt verleend. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Aan het eind van de looptijd van de vergunning wordt het beheerplan geëvalueerd.

2.7.5 Indieningseisen voor een vergunning, lid 39.5

De indieningseisen van lid 39.5 zijn overgenomen van artikel 7.5 van de Regeling omgevingsrecht. Na invoering van de Omgevingswet zal deze regeling komen te vervallen. De indieningsvereisten moeten dan zijn geregeld in het omgevingsplan.

2.7.6 Bebouwingscontour Houtkap, lid 39.6

In lid 39.6 is de aanwijzing van de Bebouwingscontour Houtkap opgenomen die onder de Omgevingswet moet worden aangewezen op grond van artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De Bebouwingscontour Houtkap is dezelfde als de contour op grond van de Verordening tot vaststelling van de bebouwde kom Houtopstanden 2018. Binnen deze contour is de gemeente volledig bevoegd. In de zone buiten de bebouwingscontour houtkap is de gemeente ook bevoegd, tenzij in de Rijksregels (paragraaf 11.3.2 Besluit activiteiten leefomgeving) over houtopstanden, de Provincie als bevoegd gezag is aangewezen.

Gemeenten mogen buiten de bebouwingscontour houtkap regels stellen over bijvoorbeeld fruit- en notenbomen, houtopstanden langs wegen en waterwegen en beplantingen in één rij langs landbouwgronden, productiebossen voor houtige biomassa en houtopstanden die een kleinere oppervlakte grond beslaan dan 10 are of bestaan uit een rijbeplanting die 20 of minder bomen omvat (art. 11.111, tweede lid van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Dit is in lijn met de huidige Wet natuurbescherming.

Als het gaat om houtopstanden die wél onder de bescherming van het Bal vallen, kunnen de gemeenten nog steeds regels stellen met andere oogmerken dan die genoemd worden in het Bal. De oogmerken in het Bal zien op natuurbescherming, instandhouding van het bosareaal in Nederland en het beschermen van landschappelijke waarden. Buiten de bebouwingscontour houtkap kunnen gemeenten dus regels stellen bijvoorbeeld ter bescherming van de cultuurhistorische of recreatieve waarde van een gebied of het voorkomen van visuele hinder of onveilige situaties. Het Bal biedt niet de mogelijkheid voor gemeenten om regels te stellen over houtopstanden buiten de bebouwingscontour houtkap met dezelfde oogmerken als de rijksregels (met de oogmerken natuurbescherming, de instandhouding van het bosareaal in Nederland of het beschermen van landschappelijke waarden). In dat geval kan de gemeente wel het stellen van extra regels aandragen bij de provincie.

2.7.7 Herplantplicht zonder vergunning, lid 39.7

De in artikel 39.7 bedoelde herplantplicht geldt niet zonder meer, maar pas wanneer burgemeester en wethouders daartoe besluiten.

Het derde lid betreft een boom of andere houtopstand die nog wel in leven is, maar waarvan

redelijkerwijs kan worden aangenomen dat deze binnen afzienbare tijd zal teniet gaan. Krachtens het derde lid kan de zakelijk gerechtigde worden verplicht tot het in stand houden van dergelijke bomen. Deze verplichting kan inhouden het ongedaan maken of voorkomen, voor zover mogelijk van (dreigende) ernstige beschadiging of aantasting ten gevolge van weersomstandigheden, ziekten, verwaarlozing, vraat door dieren, het weghalen van bosstrooisel, bouw- en sloopwerkzaamheden, het aanleggen van terreinverhardingen, het storten van afval, enz.

2.7.8 Overgangsrecht, lid 39.8

In artikel 39.8 is geregeld dat de regels uit dit plan voor gaan op de regels uit de Apv. Daar waar het Chw bestemmingsplan geldt, gelden de regels uit artikel 39 van het Chw-bestemmingsplan en de artikelen 4:10 en 4:12 van de Apv. De artikelen 4:10 en 4:12 van de Apv blijven gelden naast de regels uit artikel 39 van het Chw bestemmingsplan, omdat deze artikelen niet in het Chw bestemmingsplan kunnen worden opgenomen. Zolang een beheersverordening in een gebied geldt, zijn de regels uit de Apv (afdeling 4.3 inclusief de artikelen 4:10 en 4:12) van toepassing.

2.8 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels)

Artikel 40 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen. De standaardregels zijn naar de geest en niet naar de letter overgenomen in dit bestemmingsplan. Volgens de standaardregels van het Besluit ruimtelijke ordening treedt het overgangsrecht in werking op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan. Dat is echter een onbepaald moment en bovendien kunnen er tussen het moment van de vaststelling en het moment van inwerkingtreding veranderingen optreden in het bestaande gebruik die de gemeenteraad niet heeft kunnen meewegen bij het vaststellingsbesluit. Daarom is in dit plan bepaald dat het overgangsrecht op het moment van de vaststelling in werking treedt.

Als de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, als de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Met een beroep op het overgangsrecht kan wel een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag ook worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 41 Slotregel
In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark". Die naam in de publicatie is nodig voor de website

ruimtelijkeplannen.nl.

2.9 Bijlagen bij de regels

2.9.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Deze lijst wordt toegelicht in bijlage 2 die bij de regels is opgenomen, achter de lijst met bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving.

2.9.2 Lijst van horeca-inrichtingen

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht, zie: het horecabeleid in de Omgevingsvisie.

2.9.3 Dakopbouwen

In deze bijlage zijn de criteria opgenomen voor de vergunningverlening door burgemeester en wethouders voor het bouwen van een dakopbouw die voldoet aan wat zonder vergunning is toegestaan.

De bijlage bevat ook een paar voorbeelden van dakopbouwen die zonder en met vergunning zijn toegestaan.

2.9.4 Lijst locaties met omgevingskwaliteiten

Op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels, staan de adressen en locaties die extra aandacht verdienen omdat ze cultuurhistorisch, ecologische of voor de beleving van de plek van belang zijn. Dat kunnen beeldbepalende panden zijn, een zichtbare cultuurhistorische structuur, zoals de Weerdsingel. Op de lijst is bij elke adres en elke locatie aangegeven welke waarde van belang is. Het verbouwen of slopen van gebouwen is op zo'n locatie alleen toegestaan, als de waarden niet worden aangetast. Bij het verlenen van een vergunning om te bouwen in afwijking van de regels van het bestemmingsplan moet ook rekening gehouden worden met deze waarden.

Adressen en locaties die al op een andere manier beschermd worden, staan niet op de lijst. De lijst bevat dus geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten.

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aspecten van de leefomgeving besproken die gaan over de uitvoerbaarheid van de regels. Als er onderzoek is gedaan, is het onderzoek zelf als bijlage bij de toelichting opgenomen en staat in de bijbehorende paragraaf welke conclusies er uit het onderzoek wordt getrokken. Omdat de bestemmingsregeling geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is er alleen globaal onderzoek gedaan.

3.2 Milieueffectrapportage

Dit plan maakt geen activiteiten mogelijk die waarvoor op grond van artikel 2 van het Besluit milieueffectrapportage een milieueffectrapport opgesteld moet worden of waarvoor op grond van hetzelfde artikel beoordeeld moet worden of er een milieueffectrapport nodig is.

3.3 Gezondheid

Er kan op verschillende manieren worden gewerkt aan gezondheid. Door bijvoorbeeld ontmoeting of bewegen mogelijk te maken wordt gezondheid bevorderd. Daarnaast kan er aan gezondheid worden gewerkt door de gezondheid van mensen te beschermen tegen bijvoorbeeld geluidsoverlast.
In het plangebied gaan geen of anders slechts kleine bouwontwikkelingen plaatsvinden, omdat het een actualiseringplan is gericht op het vastleggen van de bestaande situatie. Vanuit een gezondheidsperspectief is het daarom van belang dat omgevingsfactoren niet zorgen voor een verslechtering van de gezondheid van bewoners.
Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot functiemenging. Dit is positief voor de gezondheid van mensen. Voorzieningen dichtbij zorgen voor meer ontmoeting en daarbij draagt dit bij aan meer levendigheid op straat.

3.4 Klimaat en duurzaamheid

Naar verwachting zullen in het plangebied geen of anders slechts kleine bouwontwikkelingen plaatsvinden. Er zijn ook geen andere ontwikkelingen te verwachten. Dit bestemmingsplan stelt het behoud van de al aanwezige gebouwen voorop en bevat verder geen bijzondere regels over duurzaamheid.

Het bestemmingsplan staat het plaatsen van zonnepanelen toe.
Het bestemmingsplan heeft geen regeling die zonnepanelen beschermt tegen het bouwen van bijvoorbeeld dakopbouwen die panelen in de schaduw zetten. Dat zou namelijk betekenen dat iemand met het plaatsen van panelen zijn buren de mogelijkheid tot het vergroten van hun woning zou kunnen ontnemen.

Er zijn geen klimaateffecten die met de regels van dit bestemmingsplan opgelost moeten worden.

3.5 Bomen

Volgens de nota 'Bomenbeleid Utrecht 2009' moet er in ruimtelijke plannen een 'Bomenparagraaf' worden opgenomen. In deze paragraaf moet een uitspraak worden gedaan over de wijze waarop rekening wordt gehouden met het belang van de bomen.

In dit bestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden opgenomen die ook al op basis van de beheersverordening zijn toegestaan. Dit betekent dat er geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt waarvoor bomen gekapt moeten worden. Bovendien zijn in dit bestemmingsplan kapregels opgenomen.

Dit bestemmingsplan brengt geen bomenkap met zich mee. Project- en gebiedsontwikkelingen maken namelijk geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

3.6 Thematisch onderzoek

3.6.1 Geluidhinder

Binnen het verordeningsgebied wordt de planologische ruimte qua bouwmogelijkheden en wisseling van functies overgenomen. Voor een aantal locaties betekent deze ruimte uitbreiding van bestaande geluidgevoelige functies.

3.6.1.1 Verkeerslawaai

Binnen het verordeningsgebied wordt de planologische ruimte qua bouwmogelijkheden en wisseling van functies overgenomen. Voor een aantal locaties betekent deze ruimte uitbreiding van bestaande geluidgevoelige functies.

Veel van de locaties liggen in 30 km/u gebieden (en buiten de zone van 50 km/u wegen) zodat de Wet geluidhinder niet van toepassing is. De wegen in dergelijke gebieden zullen niet voor een bijzonder hoog geluidsniveau zorgen zodat het vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening acceptabel is.

De uitbreiding van bestaande gevoelige functies, zoals het toevoegen van een extra laag op een woning, is niet toegestaan indien het hoofdgebouw langs een 50 km/u weg is gelegen.

3.6.1.2 Industrielawaai

Binnen het plangebied liggen geen wettelijk vastgelegde zones voor industrielawaai (Wet geluidhinder). Industrielawaai vormt geen belemmering voor het vaststellen van dit bestemmingsplan.

3.6.2 Luchtkwaliteit

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) is een limitatieve opsomming opgenomen van de bevoegdheden waarbij luchtkwaliteitseisen een directe rol spelen. Het gaat in ieder geval om ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen milieu, die direct gevolgen voor de luchtkwaliteit hebben en daardoor kunnen bijdragen aan overschrijding van een grenswaarde.

Op grond van artikel 5.16 Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit uitoefenen, indien aannemelijk is gemaakt dat:

A. de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
B. de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
C. bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
D. de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen (lid 1 onder c);
E. het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Met andere woorden, luchtkwaliteitseisen spelen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een dergelijke bevoegdheid, als tenminste aan één van de bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan.

Met de vaststelling van de beheersverordening waar dit bestemmingsplan op voortborduurt worden er per saldo géén nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt en worden enkele uitbreidingsmogelijkheden niet overgenomen. Daarmee wordt voldaan aan de Wet milieubeheer, artikel 5.16 lid 1 onder b.

Conclusie

Omdat wordt voldaan aan artikel 5.16 lid 1 onder a uit de Wet milieubeheer is er geen belemmering uit het oogpunt van luchtkwaliteit om de beheersverordening vast te stellen.

3.6.3 Externe veiligheid

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar de volgende risico veroorzakende activiteiten.

- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Utrecht – Amsterdam; De spoorlijn is slechts voor een klein gedeelte van het verordeningsgebied van invloed op het gebied, namelijk ter hoogte van de wijk rond de 1e Daalsedijk. Voor de spoorlijn bestaat volgens het Basisnet geen PR 10-6 contour. Ook zijn volgens het Basisnet geen plasbrandaandachtsgebieden aanwezig. Het groepsrisico blijft ruim onder de oriëntatiewaarde en wordt als aanvaardbaar beschouwd, mede rekening gehouden met de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

- Spoorlijn Utrecht – Amersfoort; De spoorlijn maakt geen deel uit van het Basisnet. Dit betekent dat er voor deze spoorlijn geen risicoruimte wordt opgenomen in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en dat in verband met het berekenen van het groepsrisico uitgegaan kan worden van nul transporten. De consequentie hiervan is dat er geen enkele PR contour bestaat en dat het groepsrisico gelijk is aan nul.

- Vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen; In of nabij het plangebied bevinden zich geen buisleidingen voor gevaarlijke stoffen.

- Bedrijven die vallen onder het Bevi; In het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven. Ook buiten het plangebied bevinden zich geen Bevi bedrijven die van invloed zijn op het verordeningsgebied.

Op basis van voorgaande wordt geconcludeerd dat de risicosituatie binnen het verordeningsgebied aanvaardbaar is. Er is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico en er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die kunnen leiden tot een toename van het groepsrisico.

3.6.4 Water

De waterbelangen zijn in dit bestemmingsplan geborgd door onder meer de bestaande situatie van de waterstructuren vast te leggen (via de regeling voor het openbaar gebied). Daarnaast is voor de primaire watergangen een vlak 'waterkering' opgenomen, waarmee wordt geborgd dat bebouwing niet zonder meer langs de betreffende oevers (de Vecht en de Weerdsingel) kan worden opgericht.

3.6.4.1 Inleiding

Ruimtelijke plannen moeten wettelijk voorzien zijn van een 'Waterparagraaf', een ruimtelijke onderbouwing van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. Met de watertoets worden de waterhuishoudkundige gevolgen van plannen vroegtijdig inzichtelijk gemaakt, de afwegingen expliciet en toetsbaar vastgelegd en in het wateradvies van de waterbeheerders opgenomen. De volledige waterparagraaf is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

In dit bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen voorzien. De bestaande bebouwing en functies in het plangebied worden met de bestaande kwaliteiten en openbare ruimte vastgelegd. Er is hierdoor geen sprake van een directe wateropgave.

3.6.4.2 Uitgangspunten waterbeleid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zijn de wateropgave en de benodigde watercompensatie afhankelijk van de aard en omvang van de toename aan verhard, afvoerend oppervlak en van de omgang met het hemelwater. Om de waterhuishouding op orde te houden en wateroverlast te voorkomen, zijn bij een verhardingstoename van meer dan 500 m2 maatregelen vereist (administratieve ondergrens voor watercompensatie binnen de bebouwde kom).

Bij nieuwbouw, renovatie en herinrichting van het gebied is het beleid dat dit zo klimaat-robuust mogelijk wordt gedaan. Dit willen we bereiken door minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden in het gebied waar het valt. Daarnaast is het doel dat in de gemeente Utrecht een bui van 80 mm/u verwerkt kan worden zonder dat er schade aan woningen en of andere belangrijke infrastructurele werken en gebouwen ontstaat. Ook mogen er geen gevaarlijke situaties ontstaan. Aan een klimaat-robuuste inrichting kan invulling worden gegeven door één of meerdere van de volgende maatregelen te nemen:

- zoveel als mogelijk stenen vervangen door groen;
- waterpasserende stenen waar mogelijk;

- groene daken op platte daken bij nieuwbouw, en renovatie;
- waterberging in het groen waar mogelijk (hiervoor bedraagt de richtlijn 15% van de toename aan verharding);
- om wateroverlast te voorkomen dient het vloerpeil minimaal 0,15 m boven de kruin van de weg te liggen.

Bij renovatie van woningen kan vervuiling van afstromend hemelwater en verslechtering van de waterkwaliteit worden voorkomen door geen uitlogende bouwmaterialen (zoals zink, lood en koper) toe te passen voor dak, dakgoot en regenpijp.

3.6.4.3 Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is in 2016 vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken, zo weinig mogelijk verharding waardoor de afvoer van hemelwater wordt vertraagd maken hier een onderdeel van uit.

3.6.4.4 Uitkomsten van het overleg met de waterbeheerder

Bij het opstellen van het advies 'toetst' het waterschap of het plan aan de criteria voor de waterhuishouding voldoet. Als algemeen criterium voor ruimtelijke plannen geldt dat minimaal het stand-still-uitgangspunt moet worden gehanteerd, wat betekent dat de waterhuishouding niet mag verslechteren. In dit geval gaat het om een conserverend bestemmingsplan, waarbij aan dat uitgangspunt wordt voldaan.

3.6.5 Archeologie

De mogelijk aanwezige archeologische resten in de bodem worden in de gemeente Utrecht beschermd via de Verordening op de archeologische monumentenzorg. De regels uit die verordening gaan, als de Invoeringswet op dit onderdeel niet gewijzigd wordt, bij de invoering van de Omgevingswet deel uitmaken van het gemeentelijke 'omgevingsplan-van-rechtswege'. Gemeenten krijgen vervolgens 10 jaar de tijd om die regels over te nemen in het omgevingsplan. Dit bestemmingsplan loopt op die ontwikkeling vooruit en neemt de regels uit de verordening op. Daarmee voert de gemeente de Erfgoedwet uit en het gemeentelijke beleid. Zie ook de artikelsgewijze toelichting en voor het erfgoedbeleid: de omgevingsvisie van Utrecht.

3.7 Kabels, leidingen en straalpaden

In het plangebied liggen geen belangrijke leidingen waarvoor een beschermende regeling moet worden opgenomen.

Ook lopen er over het plangebied geen straalpaden.

3.8 Economische uitvoerbaarheid

Het plan maakt geen bouwplannen mogelijk die zijn aangewezen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De functies (bestemmingen) zijn al gerealiseerd. Het plan heeft geen uitvoeringsaspecten die financieel onderbouwd hoeven te worden.

3.9 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

3.9.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

De gemeente zet de beheersverordeningen om in Crisis- en herstelwet (Chw) bestemmingsplannen. In de plannen worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Bij deze Chw bestemmingsplannen zijn de regels zo veel mogelijk op elkaar afgestemd, en is ook steeds naar de geldende beheersverordeningen gekeken. Het plangebied van het Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark maakte, net als het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen, voor een gedeelte deel uit van de beheersverordening De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen. Het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen is aan enkele instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De aanpassingen die op basis daarvan in het Chw bestemmingsplan Wittevrouwen zijn doorgevoerd zijn ook in dit plan meegenomen. Aangezien er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden, worden de belangen van andere overheden of instanties niet geschaad.

3.10 Handhaving

Doel handhavend optreden

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden. Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

3.11 Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 4

Artikel 1 Begrippen 4
Artikel 2 Wijze van meten 10

Hoofdstuk 2 Functies 11

Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening 11
Artikel 4 Groen 11
Artikel 5 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2 11
Artikel 6 Detailhandel 12
Artikel 7 Bijzondere wijkfunctie 13
Artikel 8 Horeca 13
Artikel 9 Hotel 13
Artikel 10 Kantoor 14
Artikel 11 Maatschappelijk 14
Artikel 12 Recreatie - Speeltuin 15
Artikel 13 Verkeer 15
Artikel 14 Verkeer - Railverkeer 15
Artikel 15 Verkeer - Verblijfsgebied 16
Artikel 16 Water 16
Artikel 17 Werken in de wijk 16
Artikel 18 Wonen 18
Artikel 19 Wijkcentrumfunctie 19
Artikel 20 Waarde - Beschermd stadsgezicht 20
Artikel 21 Waarde - Molenbiothoop 20
Artikel 22 Waterstaat 20

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen 22

Artikel 23 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen 22
Artikel 24 Bijzondere regels over bouwen 22
Artikel 25 Bouwen is toegestaan 22
Artikel 26 Bouwen met vergunning 24
Artikel 27 Bouwen is niet toegestaan 26
Artikel 28 Overgangsrecht dakopbouwen en dakterrassen 26
Artikel 29 Slopen met vergunning 27

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken 28

Artikel 30 Activiteiten die niet zijn toegestaan 28
Artikel 31 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte 28
Artikel 32 Detailhandel en bezorging 30
Artikel 33 Bedrijfsactiviteiten 30
Artikel 34 Additionele horeca 31
Artikel 35 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca 31
Artikel 36 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten 32

Hoofdstuk 5 Grondwerk 33

Artikel 37 Vergunning in verband met de bescherming van een functie 33
Artikel 38 Bescherming van archeologische waarden 33

Hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna 35

Artikel 39 Aantasten van bomen of andere houtopstanden 35

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotregels 37

Artikel 40 Overgangsrecht 37

Artikel 41 Slotregel 37

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De uitleg van de begrippen die in dit artikel staan is bepalend bij de uitleg van het plan.

1.1 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur die de locatie aanwijst als werkingsgebied van een regel.

1.2 Accommodatie

Een ruimte of complex van ruimten waarin een bezoeker tegen betaling tijdelijk kan overnachten.

1.3 Additionele horeca

Horeca-activiteiten, die passend, aanvullend en ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan.

1.4 Afhaalzaak

Een winkel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden, kleine etenswaren, alcoholvrije drank en consumptie-ijs te koop zijn. De waren worden niet in de winkel gegeten of gedronken. Een afhaalzaak is een specifieke vorm van detailhandel.f

1.5 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.6 Archeologische verwachtingswaarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de waarschijnlijk in dat gebied voorkomende historische overblijfselen in de bodem.

1.7 Bebouwing

Eén of meer bouwwerken.

1.8 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van een bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.9 Bed-and-breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de woning of de bedrijfswoning.

1.10 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het maken, bewerken, herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse gemaakte, bewerkte of herstelde goederen, of van goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.11 Bedrijf-aan-huis

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend.

1.12 Bedrijfswoning

Een woning die bij een bedrijf hoort en die is bedoeld voor een werknemer die bij het bedrijf woont in verband met het noodzakelijke beheer van het bedrijf.

1.13 Belhuis

Een onderneming die diensten aanbiedt op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.14 Bestaand

1. Bestaand gebruik: het feitelijke of vergunde gebruik van de gronden en bouwwerken op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan; daaronder valt niet het gebruik dat al in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
2. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
   a. bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
   b. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.15 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.16 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij horende bijlagen. Zie ook: 1.56 Plan.

1.17 Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.18 Bezorgdienst

Vorm van een distributiebedrijf dat elektronisch geplaatste en afgerekende bestellingen van, meestal dagelijkse, consumentengoederen bij de klant thuisbezorgt, waarbij het bedrijf vaak een korte tijd tussen de bestelling en de bezorging van de goederen aanbiedt.

1.19 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak (bron: Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

1.20 Bouwen

Het plaatsen, oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.21 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.22 Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.23 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.24 Buurtactiviteit

Activiteit voor en door bewoners uit de omgeving van de locatie waar de activiteit plaatsvindt met een verwaarloosbare planologische uitstraling op de omgeving, zoals activiteiten van bewonersorganisaties, het verenigingsleven, ouderen- en jongerenwerk, huiswerkbegeleiding, muziekles, burendag, kaartclubs en scouting. Hieronder worden in ieder geval niet verstaan kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, religieuze voorzieningen, voorzieningen voor verslavingszorg of vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen of een horeca-activiteit van de Lijst met Horeca activiteiten.

1.25 Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk als bedoeld in artikel 1.1.1 van Vuurwerkbesluit.

1.26 Cultuurhistorische waarde

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met historische kenmerken.

1.27 Dakopbouw

Het direct onder het dak liggende deel van een hoofdgebouw, waarin zich een of meer verblijfsruimten bevinden en dat zich bouwkundig van de ondergelegen bouwlagen onderscheidt, bijvoorbeeld door de constructie, de vorm of door de terug liggende voorgevel.

1.28 Detailhandel

Het bedrijfsmatig verkopen van consumentengoederen in een winkel.

1.29 Detailhandel in keukens en sanitair

Een detailhandelsbedrijf waarbij bedrijfsmatig keukens en sanitair, alsmede inbouwapparatuur ter verkoop worden aangeboden alsmede benodigdheden en gereedschappen voor de plaatsing, aanleg, reparatie of onderhoud worden aangeboden en waarbij de overdekte verkoopvloeroppervlakte tenminste 1.000 m^2 bedraagt.

1.30 Detailhandel in volumineuze goederen

Een detailhandelsbedrijf te onderscheiden in de volgende categorieën:

a. detailhandel in volumineuze goederen, als auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen of materialen;
b. grootschalige detailhandel in recreatie-, en sport- en vrije tijdsartikelen;
c. tuincentra;
d. grootschalige meubeldetailhandel inclusief woninginrichting en stoffering;
e. bouwmarkten.

1.31 Dienstverlening

Het bedrijfsmatig verlenen van een dienst of van hulp aan een klant, bijvoorbeeld door een kapper, een stomerij of wasserette, een pedicure, een bankfiliaal, een reisbureau of een uitzendbureau.

1.32 Eigen toegang

De officiële ingang van een woning, wat blijkt uit de volgende kenmerken:

- de ingang heeft een huisnummer dat de gemeente aan die ingang heeft toegekend en
- de ingang is bereikbaar vanaf de straat of vanuit een gemeenschappelijke hal.

1.33 Functie

Een onderscheidend kenmerk van een locatie waaruit blijkt voor welke activiteiten de locatie bedoeld of geschikt is; functie in de zin van artikel 4.2 van de Omgevingswet; bestemming als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

1.34 Gebouw

Een bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.35 Groen

Park, plantsoen, berm of erf waar planten en bomen groeien of kunnen groeien; oppervlaktewater.

1.36 Grondwerk

Activiteit die het verstoren van de bodem of de daarop aanwezige beplanting tot gevolg kunnen hebben zoals graven, ploegen, ophogen, het aanbrengen of verwijderen van verharding, het leggen van leidingen, het dempen van oppervlaktewater of het aanbrengen van drainage, funderingen, constructies of apparatuur in de bodem; activiteit in de zin van artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

1.37 Grootschalige detailhandel in recreatie-, sport en vrijetijdsartikelen

Een detailhandelsbedrijf waarbij bedrijfsmatig volumineuze en overige sport-, recreatie- en vrije tijdsartikelen ter verkoop worden aangeboden, zoals boten, caravans, tenten, sportkleding en sportattributen en dergelijke en waarbij de overdekte verkoopvloeroppervlakte tenminste 1.000 m^2 bedraagt.

1.38 Grootschalige meubeldetailhandel

Een detailhandelsbedrijf waarbij bedrijfsmatig meubels, woninginrichtingartikelen, stoffering en woningtextielgoederen ter verkoop worden aangeboden en waarbij de overdekte verkoopvloeroppervlakte tenminste 1.000 m^2 bedraagt.

1.39 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen of gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.40 Hoogteaccent

Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering of oriëntatiepunt van een plek in een wijk of buurt.

1.41 Inwoning

Het wonen in een woonruimte die deel uitmaakt van een woning waarin een ander huishouden woont.

1.42 Kaart

De digitale weergave van het grondgebied van de gemeente dat bij een bestemmingsplan hoort, waarop de locaties en aanduidingen die in de regels worden genoemd zijn ingetekend op een topografische ondergrond, met uitzondering van locaties of aanduidingen die voor het hele grondgebied van dat bestemmingsplan gelden.

1.43 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.44 Lijst van bedrijfsactiviteiten

Lijst die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op de omgeving. De lijst maakt deel uit van de regels.

1.45 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst die deel uitmaakt van deze regels, waarin bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen die passen op een locatie met woningen.

1.46 Lijst van horeca-activiteiten

Lijst die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op een nabij gelegen of omringende woonomgeving. De lijst maakt deel uit van de regels.

1.47 Lintbebouwing

Een lange rij vrijstaande huizen of andere hoofdgebouwen langs een weg. De gebouwen staan vergeleken met andere stedelijke bebouwing ver van elkaar af. De weg is meestal een uitvalsroute, een landelijke weg of een weg die naast een rivier of kanaal ligt of was vroeger zo'n weg. Bepalend voor het bebouwingsbeeld van deze wegen is de ruimte tussen de hoofdgebouwen met doorzichten naar het achterliggende landschap. Voorbeelden in Utrecht: de Gageldijk, de Koningsweg, de Zandweg, de Thematerweg, de Meerndijk, de Nedereindseweg.

1.48 Logies verstrekken

Ruimte of complex van ruimten die tegen betaling voor een periode voor overnachtingen worden aangeboden. Er zijn verschillende vormen van accommodatie, bijvoorbeeld hotel voor kort verblijf, middellang zakelijk verblijf (“short stay”), de woning of een deel van de woning aanbieden als accommodatie (particuliere vakantieverhuur, bed-and-breakfast).

1.49 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen voor welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.50 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen zoals transformatorhuisjes en andere bouwwerken voor het leveren van gas, elektriciteit of internettoegang, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.51 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; na inwerkingtreding van de Omgevingswet: een vergunning als bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet.

1.52 Omzetting (van een woning)

Zelfstandige woonruimte, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte. Ook het in stand laten van het gebruik van zelfstandige woonruimte als onzelfstandige woonruimte valt onder het begrip omzetting.

1.53 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.54 Particuliere vakantieverhuur

Incidentele verhuur van een woning voor een korte periode aan toeristen of aan andere bezoekers van de gemeente door de eigenaar-bewoner, die tijdens de verhuur meestal niet in de woning aanwezig is.

1.55 Peil

1. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
2. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

3. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.56 Plan

Het bestemmingsplan *Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark* van de gemeente Utrecht met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02.

1.57 Publieksfunctie

Functie die publiek aantrekt, zoals buurtvoorzieningen, horeca, cultuur of vermaak.

1.58 Seksinrichting

Een voor klanten toegankelijke ruimte of meerdere besloten ruimten in elkaars nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof dit bedrijfsmatig is, seksuele handelingen, al dan niet met een sekswerker, tegen vergoeding worden verricht.

1.59 Shishalounge

Een shishalounge is een bedrijfsgebouw met een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Als daarbij een drankje en een hapje wordt aangeboden, dan is het een horecabedrijf.

1.60 Souterrain

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat gedeeltelijk onder het (straat)peil ligt.

1.61 Vergunning

De omgevingsvergunning van artikel 2.1, lid 1, onder b of c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; na inwerkingtreding van de Omgevingswet: de omgevingsvergunning van artikel 5.1, lid 1, onder a, van de Omgevingswet.

1.62 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.63 Wgh- inrichting

Bedrijf zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

1.64 Winkel

Een pand waar de activiteit detailhandel plaatsvindt.

1.65 Woning

Het complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de permanente huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.66 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan. Ook het in stand laten van de verbouwing of inrichting of het gebruik van de extra woning valt onder het begrip woningvorming. Dat een extra woning is ontstaan, kan in ieder geval opgemaakt worden uit de aanwezigheid van een keuken in die nieuwe woning.

1.67 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor de bewoning door één huishouden.

1.68 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals een badruimte, een toilet en een keuken buiten de woonruimte.

1.69 Zorgwoning

Woning voor een bewoner die aantoonbaar en vaker dan dagelijks langdurige, professionele zorg, toezicht of begeleiding nodig heeft, zoals zorg die geboden wordt op grond van de Wet langdurige zorg of zorg in de vorm van beschermd wonen (artikel 1.1.1 van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015).

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van de regels worden onderstaande regels over het meten en berekenen gebruikt.

2.1 Hoogtematen

1. De hoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
2. De goothoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
3. De hoogte van een kap: de afstand vanaf de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.
4. Verticale bouwdiepte: vanaf het peil tot aan het laagste punt van een ondergronds bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals funderingen, heipalen of daarmee vergelijkbare bouwonderdelen. Als de vloer het laagste punt is dan geldt de onderkant van de vloer.

2.2 Dakhelling

De hoek die het dakvlak maakt ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 Oppervlakte

1. De oppervlakte van een bouwwerk: de oppervlakte, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
2. Bruto vloeroppervlakte (b.v.o.): het totaal van de binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte van alle verdiepingen, inclusief kelders en souterrains.
3. Verkoopvloeroppervlakte (v.v.o.): de totale oppervlakte van de voor publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.
4. Bedrijfsvloeroppervlakte: de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf, met inbegrip van de magazijnen en overige dienstruimten. Gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen worden hierbij niet meegeteld.
5. De gebruiksoppervlakte van woonruimte: met toepassing van de norm NEN 2580.

2.4 Inhoud

De inhoud van een bouwwerk: de inhoud, gemeten tussen:

- de onderzijde van de begane grondvloer,
- de buitenzijde van de gevels, het hart van de scheidsmuren en
- de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Bedrijf - Nutsvoorziening

3.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Bedrijf - Nutsvoorziening zijn bedoeld voor gebouwde nutsvoorzieningen.

3.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen en gebruiken van tuinen, erven, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen.

3.3 Activiteiten die niet mogen

Het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden.

Artikel 4 Groen

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat, water en speel- en verblijfsplekken. Locaties met de functie Groen zijn ook bedoeld voor groen dat een gezond leefklimaat voor flora en fauna vergroot, de biodiversiteit stimuleert en voedsel en schuilgelegenheid biedt aan dieren.

4.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, bruggen, duikers en faunapassages, geluidwerende voorzieningen, veldjes voor het uitlaten van honden, watergangen, waterpartijen, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen, kunstobjecten.
2. Op de locatie met de aanduiding 'dierenweide' is ook een dierenweide toegestaan waarbij het is toegestaan om schuilhutten ten behoeve van dieren te bouwen, met een oppervlakte van maximaal 20 m^2 en een bouwhoogte van maximaal 2,50 meter.
3. Op de locatie met de aanduiding 'maatschappelijk' zijn ook maatschappelijke voorzieningen en speeltuinen toegestaan waarbij het is toegestaan om een gebouw te bouwen met een oppervlakte van maximaal 100 m^2 en een bouwhoogte van maximaal 4 m.

4.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het aanleggen van parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen;
2. het aanleggen van ontsluitingswegen voor aangrenzende functies (bestemmingen);
3. het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening;
4. activiteiten die bomen aantasten;
5. activiteiten die de biodiversiteit aantasten, met uitzondering van gebruik van het groen dat op een locatie normaal is.

Artikel 5 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2

5.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2 zijn bedoeld voor bedrijven die op de Lijst van Bedrijfsactiviteiten staan en die zijn ingedeeld in categorie 1 of 2.

5.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen en gebruiken van tuinen en erven, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen.
2. Op de locatie Hooghiemstraplein 51-173 mag per bedrijfsvestiging het vloeroppervlak maximaal

200 m^2 bedragen.
3. Op een locatie met de aanduiding 'bedrijfswoning' is één bedrijfswoning van maximaal 600 m^3 toegestaan.
4. Op de locatie met de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen met lpg' is tevens een verkooppunt van motorbrandstoffen toegestaan inclusief de verkoop van lpg.

5.3 Activiteiten met vergunning

5.3.1 Kap of extra bouwlaag onder voorwaarden
Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen voor het wijzigen van de bestaande kap of bouwlaag of voor het realiseren van een kap of een extra bouwlaag, als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie ligt binnen de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden';
2. er wordt geen afbreuk gedaan aan de stedenbouwkundige structuur en het straat- en bebouwingsbeeld;
3. elders in de rij van woningen zijn al hoofdgebouwen van hetzelfde woningtype met vergelijkbare hoogte afgedekt met een kap of een extra bouwlaag;
4. een kap aan de voorzijde van het hoofdgebouw heeft een dakhelling van maximaal 60°;
5. er ontstaan geen onevenredige nadelige effecten voor de gebruiksmogelijkheden, de privacy en de bezonning voor naastgelegen percelen;
6. het realiseren van een nieuwe kap of een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw bestaat uit 4 bouwlagen of meer;
7. het toevoegen van een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw langs een 50 km/u weg ligt.

5.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. activiteiten waarvoor een milieueffectrapportage uitgevoerd moet worden;
2. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
3. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren.

Artikel 6 Detailhandel

6.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Detailhandel zijn bedoeld voor Detailhandel.

6.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals

1. het ter plaatse bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling, en het verkopen van consumentengoederen;
2. tuinen, erven, parkeervoorziening en waterberging.

6.3 Activiteiten met een vergunning

6.3.1 Kap of extra bouwlaag onder voorwaarden
Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen voor het wijzigen van de bestaande kap of bouwlaag of voor het realiseren van een kap of een extra bouwlaag, als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie ligt binnen de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden';
2. er wordt geen afbreuk gedaan aan de stedenbouwkundige structuur en het straat- en bebouwingsbeeld;
3. elders in de rij van woningen zijn al hoofdgebouwen van hetzelfde woningtype met vergelijkbare hoogte afgedekt met een kap of een extra bouwlaag;
4. een kap aan de voorzijde van het hoofdgebouw heeft een dakhelling van maximaal 60°;
5. er ontstaan geen onevenredige nadelige effecten voor de gebruiksmogelijkheden, de privacy en de bezonning voor naastgelegen percelen;
6. het realiseren van een nieuwe kap of een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw bestaat uit 4 bouwlagen of meer;
7. het toevoegen van een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw langs een 50 km/u weg ligt.

6.4 Activiteiten die niet mogen

Met uitzondering van activiteiten die op grond van lid 6.2 zijn toegestaan, zijn de volgende activiteiten in ieder geval verboden:

1. detailhandel in volumineuze goederen;

Artikel 7 Bijzondere wijkfunctie

7.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Bijzondere wijkfunctie zijn bedoeld voor voorzieningen gericht op bewoners van de wijk en de directe omgeving van de wijk, en voor lichte bedrijfsactiviteiten.

7.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals dienstverlening, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, sportvoorzieningen, bedrijven in categorie A en B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, tuinen en erven, verkeers-, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen.

7.3 Activiteiten met een vergunning

7.3.1 Vergroten hoofdgebouw

In aanvulling op het bepaalde in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag daar waar de aanduiding 'maximum goothoogte' is opgenomen het hoofdgebouw uitgebreid worden tot de aangegeven maximum goothoogte.

Artikel 8 Horeca

8.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Horeca zijn bedoeld voor horecavestigingen.

8.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. het bedrijfsmatig verstrekken van drank en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of het exploiteren van zaalaccommodatie waarbij geldt dat:
   a. op een locatie met de aanduiding 'horeca in de categorie B' een horecavestiging is toegestaan in de categorie D, C en B van de Lijst van Horeca-activiteiten;
   b. op een locatie met de aanduiding 'bedrijfswoning' één bedrijfswoning van maximaal 600 m^3 is toegestaan.
2. het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, verkeers-, parkeer en groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen.

8.3 Activiteiten die niet mogen

Met uitzondering van activiteiten die op grond van lid 8.2 zijn toegestaan, zijn de volgende activiteiten in ieder geval verboden:

1. horeca-activiteiten die niet op grond van lid 8.2 zijn toegestaan;
2. het bedrijfsmatig verstekken van logies;
3. het verstrekken van middelen die onder de Opiumwet vallen.

Artikel 9 Hotel

9.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Hotel zijn bedoeld voor hotelvestigingen.

9.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals

1. het bedrijfsmatig verstrekken van logies per nacht voor een periode tot maximaal 6 maanden.

2. op de begane grond als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden en drank voor consumptie ter plaatse zoals opgenomen in categorieën D1, D2 en D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten.
3. op een locatie met de aanduiding 'horeca in de categorie C' is op de begane grond een horecavestiging toegestaan in de in de categorie C van de Lijst van Horeca-activiteiten;
4. uitsluitend op de locatie met de aanduiding 'short-stay' is het verstrekken van logies voor short-stay (maximaal een jaar) toegestaan.
5. het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, verkeers-, parkeer en groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen.

9.3 Activiteiten die niet mogen

De woonfunctie die niet op grond van lid 9.2 is toegestaan, is verboden.

Artikel 10 Kantoor

10.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Kantoor zijn bedoeld voor kantoren.

10.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals

- activiteiten die passen bij de functie zijn toegestaan, zoals het gebruiken van ruimtes voor kantooractiviteiten;
- het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen;
- op de locatie met de aanduiding 'wonen' zijn ook woningen toegestaan en de regels zoals opgenomen in Artikel 18 Wonen eveneens van toepassing op de woningen.

10.3 Activiteiten met een vergunning

10.3.1 Vergroten hoofdgebouw

In aanvulling op het bepaalde in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag daar waar de aanduiding 'maximum goothoogte' is opgenomen het hoofdgebouw uitgebreid worden tot de aangegeven maximum goothoogte.

Artikel 11 Maatschappelijk

11.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Maatschappelijk zijn bedoeld voor maatschappelijke voorzieningen.

11.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het gebruiken van ruimtes voor scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, buurtactiviteiten, het aanleggen en gebruiken van tuinen en erven, verkeers-, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen;
2. op een locatie met de aanduiding 'sociaal culturele voorziening' is een sociaal cultureel centrum toegestaan.

11.3 Activiteiten met vergunning

11.3.1 Vergroten hoofdgebouw

In aanvulling op het bepaalde in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag daar waar de aanduiding 'maximum goothoogte', 'maximum bouwhoogte' of 'maximum bebouwingspercentage' is opgenomen het hoofdgebouw uitgebreid worden tot de aangegeven maximum goothoogte, bouwhoogte of het bebouwingspercentage.

11.3.2 Kap of extra bouwlaag onder voorwaarden

Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen voor het wijzigen van de bestaande kap of bouwlaag of voor het realiseren van een kap of een extra bouwlaag, als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie ligt binnen de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden';
2. er wordt geen afbreuk gedaan aan de stedenbouwkundige structuur en het straat- en bebouwingsbeeld;
3. elders in de rij van woningen zijn al hoofdgebouwen van hetzelfde woningtype met vergelijkbare hoogte afgedekt met een kap of een extra bouwlaag;
4. een kap aan de voorzijde van het hoofdgebouw heeft een dakhelling van maximaal 60°;
5. er ontstaan geen onevenredige nadelige effecten voor de gebruiksmogelijkheden, de privacy en de bezonning voor naastgelegen percelen;
6. het realiseren van een nieuwe kap of een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw bestaat uit 4 bouwlagen of meer;
7. het toevoegen van een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw langs een 50 km/u weg ligt.

Artikel 12 Recreatie - Speeltuin

12.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Recreatie - Speeltuin zijn bedoeld voor spelen en activiteiten voor kinderen.

12.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van speelvoorzieningen, groenvoorzieningen, tuintjes, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken, de bestaande gebouwtjes, erven en toegangswegen, wandelpaden, waterberging en groenvoorzieningen.

12.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn verboden:

- het overnachten;
- kinderopvang.

Artikel 13 Verkeer

13.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer zijn bedoeld voor verkeerswegen voor het doorgaande verkeer met het bestaande aantal rijstroken en de bijbehorende voorzieningen.

13.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, kruisingen, viaducten, bruggen, duikers, fiets- en voetpaden, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor het onderhoud, reclame-uitingen en kunstobjecten.

13.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het vergroten van het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
2. het verbreden van rijstroken voor gemotoriseerd verkeer.

Artikel 14 Verkeer - Railverkeer

14.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Railverkeer zijn bedoeld voor railverkeer en de bijbehorende voorzieningen.

14.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van railverkeerbanen, de bij railverkeer behorende perrons, overkappingen, wachtruimten, technische voorzieningen, installaties en telecommunicatie ten behoeve van het railverkeer, geleidingsvoorzieningen, kruisingen, onderdoorgangen, viaducten, bruggen, duikers, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, fietsenstallingen, groen, water, reclame-uitingen en kunstobjecten.

Artikel 15 Verkeer - Verblijfsgebied

15.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, groen en water, en de bijbehorende voorzieningen.

15.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van rijwegen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, parkeerplaatsen, standplaatsen, kleine gebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen, geluidwerende voorzieningen, speelvoorzieningen en kunstobjecten.
2. Het plaatsen en gebruiken van terrassen die voldoen aan de eisen van de horecaverordening en het terrassenreglement zijn toegestaan bij een horecagelegenheid.

15.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. Het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening.

Artikel 16 Water

16.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Water zijn bedoeld voor oppervlaktewater, oevers, taluds, groen en de bijhorende voorzieningen.

16.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals activiteiten voor het waterbeheer en voor waterberging, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van taluds, beschoeiingen, kademuren, kruisingen met verkeer, bruggen, duikers, sluizen, groenvoorzieningen en kunstobjecten.

16.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het dempen van oppervlaktewater;
2. het bouwen of aanleggen, in stand laten of aangelegd laten van gebouwen of boten voor het wonen of voor de vestiging van een bedrijf.

Artikel 17 Werken in de wijk

17.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Werken in de wijk zijn bedoeld voor gebouwen waarin op de begane grond ruimte is voor activiteiten die passen bij functiemenging in de wijk en op de verdiepingen voor woningen, met de daarbij horende voorzieningen.

17.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals

1. op de begane grond: het gebruiken van ruimtes voor bedrijfsactiviteiten in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, administratieve werkzaamheden, dienstverlening, sportactiviteiten, scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse

opvang, kinderdagverblijf, ateliers, muziek-, dans- en toneelscholen en instellingen voor kunstzinnige vorming en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, waterberging, voorzieningen voor woningen,
2. op de verdiepingen: activiteiten die passen in een woning;
3. op een locatie met de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' is maximaal het aantal aangegeven wooneenheden toegestaan;
4. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d1' is op de begane grond een horecavestiging toegestaan in de in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten;
5. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d2' is op de begane grond een horecavestiging toegestaan in de in de categoriën D1 en D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten;
6. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d' is op de begane grond een horecavestiging toegestaan in de in de categoriën D1, D2 en D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten;
7. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie c' is op de begane grond een horecavestiging toegestaan in de in de categoriën D1, D2, D3 en C van de Lijst van Horeca-activiteiten;
8. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie b' is op de begane grond een horecavestiging toegestaan in de in de categoriën D1, D2, D3, C en B van de Lijst van Horeca-activiteiten;
9. op een locatie met de aanduiding 'detailhandel' is op de begane grond detailhandel toegestaan;
10. uitsluitend op locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak' is op de begane grond een afhaalzaak toegestaan;
11. op een locatie met de aanduiding 'kinderdagverblijf' is ook op de verdieping een kinderdagverblijf toegestaan;
12. op een locatie met de aanduiding 'religie' zijn religieuze activiteiten ook toegestaan op de verdieping;
13. op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - short-stay' is het verstrekken van logies voor short-stay (maximaal een jaar) toegestaan.

17.3 Activiteiten met een vergunning

17.3.1 Vergroten hoofdgebouw

In aanvulling op het bepaalde in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag daar waar de aanduiding 'maximum goothoogte' is opgenomen het hoofdgebouw uitgebreid worden tot de aangegeven maximum goothoogte.

17.3.2 Kap of extra bouwlaag onder voorwaarden

Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen voor het wijzigen van de bestaande kap of bouwlaag of voor het realiseren van een kap of een extra bouwlaag, als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie ligt binnen de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden';
2. er wordt geen afbreuk gedaan aan de stedenbouwkundige structuur en het straat- en bebouwingsbeeld;
3. elders in de rij van woningen zijn al hoofdgebouwen van hetzelfde woningtype met vergelijkbare hoogte afgedekt met een kap of een extra bouwlaag;
4. een kap aan de voorzijde van het hoofdgebouw heeft een dakhelling van maximaal 60°;
5. er ontstaan geen onevenredige nadelige effecten voor de gebruiksmogelijkheden, de privacy en de bezonning voor naastgelegen percelen;
6. het realiseren van een nieuwe kap of een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw bestaat uit 4 bouwlagen of meer;
7. het toevoegen van een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw langs een 50 km/u weg ligt.

17.3.3 Toelaten van een souterrain

Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen ten behoeve van het toelaten van een souterrain tot een maximale hoogte van 1,6 meter, indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie ligt binnen de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden';
2. er wordt geen afbreuk gedaan aan het stedenbouwkundige beeld van de betreffende straat of het gebied.

17.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. horeca-activiteiten die niet op grond van lid 17.2 zijn toegestaan;
2. detailhandel in volumineuze goederen;
3. nieuwe maatschappelijke voorzieningen wanneer niet wordt voldaan aan de in de Wet geluidhinder voor deze functie geldende wettelijke voorkeurswaarde voor de geluidbelasting op de gevel;
4. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
5. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden.
6. In afwijking van lid 17.2 onder 9 is aan de Oudemansstraat geen ingang toegestaan voor klanten van een winkel.
7. Nieuwe activiteiten op een locatie met de aanduiding “specifieke vorm van wonen - binnenterrein”. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van deze regel, als is aangetoond dat de nieuwe activiteit niet zal leiden tot onaanvaardbare geluidhinder bij de aangrenzende woningen.

Artikel 18 Wonen

18.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen met de daarbij horende voorzieningen.

18.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals de activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, parkeervoorzieningen, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen.
2. Het gebruiken van een woning als zorgwoning op de locaties met de aanduiding 'zorgwoning'.
3. Op locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk' is op de begane grond het gebruiken van ruimtes toegestaan voor bedrijfsactiviteiten in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, administratieve werkzaamheden, dienstverlening, sportactiviteiten, scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, ateliers, muziek-, dans- en toneelscholen en instellingen voor kunstzinnige vorming.
4. Uitsluitend op locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak' is een afhaalzaak toegestaan.
5. Op locaties met de aanduiding 'kantoor' zijn administratieve werkzaamheden ook op de verdiepingen toegestaan.
6. Op locaties met de aanduiding 'garagebox' zijn uitsluitend garageboxen toegestaan.
7. Op locaties met de aanduiding 'parkeergarage' is een parkeergarage van maximaal 4 bouwlagen toegestaan.

18.3 Activiteiten met een vergunning

18.3.1 Vergroten hoofdgebouw

In aanvulling op het bepaalde in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag daar waar de aanduiding 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' is opgenomen het hoofdgebouw uitgebreid worden tot de aangegeven maximum goothoogte of bouwhoogte.

18.3.2 Kap of extra bouwlaag onder voorwaarden

Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen voor het wijzigen van de bestaande kap of bouwlaag of voor het realiseren van een kap of een extra bouwlaag, als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie ligt binnen de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden';
2. er wordt geen afbreuk gedaan aan de stedenbouwkundige structuur en het straat- en bebouwingsbeeld;
3. elders in de rij van woningen zijn al hoofdgebouwen van hetzelfde woningtype met vergelijkbare hoogte afgedekt met een kap of een extra bouwlaag;
4. een kap aan de voorzijde van het hoofdgebouw heeft een dakhelling van maximaal 60°;
5. er ontstaan geen onevenredige nadelige effecten voor de gebruiksmogelijkheden, de privacy en de bezonning voor naastgelegen percelen;
6. het realiseren van een nieuwe kap of een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw bestaat uit 4 bouwlagen of meer;

7. het toevoegen van een extra bouwlaag is niet toegestaan als het hoofdgebouw langs een 50 km/u weg ligt.

18.3.3 Toelaten van een souterrain

Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen ten behoeve van het toelaten van een souterrain tot een maximale hoogte van 1,6 meter, indien voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

1. de locatie ligt binnen de aanduiding 'overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden';
2. er wordt geen afbreuk gedaan aan het stedenbouwkundige beeld van de betreffende straat of het gebied.

18.4 Activiteiten die niet mogen

Het opheffen van bestaande parkeerplaatsen op het eigen perceel is verboden.

Artikel 19 Wijkcentrumfunctie

19.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wijkcentrumfunctie zijn bedoeld voor gebouwen waarin op de begane grond ruimte is voor activiteiten die passen bij winkelend publiek en op de verdiepingen voor woningen, met de daarbij horende voorzieningen.

19.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan;
   a. op de begane grond: activiteiten die tijdens openingstijden van winkels publiek trekken, zoals het gebruiken van ruimtes voor winkels, dienstverlening, bibliotheken, medische en paramedische diensten, en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen;
   b. en op de verdiepingen: activiteiten die passen in een woning.
2. Uitsluitend op locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak' is een afhaalzaak toegestaan.

19.3 Activiteiten met een vergunning

19.3.1 Vergroten hoofdgebouw

In aanvulling op het bepaalde in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag daar waar de aanduiding 'maximum goothoogte' is opgenomen het hoofdgebouw uitgebreid worden tot de aangegeven maximum goothoogte.

19.4 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten in ieder geval verboden:

1. horeca in categorie C als die groter is dan 200 m^2 b.v.o.;
2. horeca in categorie C, D1, D2 en D3 tot een gezamenlijke oppervlakte van meer dan 600 m^2 b.v.o.;
3. horeca-activiteiten en shisha-lounges die niet op grond van lid 19.2 zijn toegestaan en andere activiteiten die buiten de openingstijden van winkels publiek trekken;
4. het gebruiken van een ruimte voor belhuizen;
5. het gebruiken van een ruimte voor afhaalzaken voor zover die niet zijn toegestaan op basis van lid 19.2 onderdeel 2.
6. het rijden met winkelwagentjes over een gladde ondergrond waarbij het bronvermogen meer is dan 80 dB(A);
7. detailhandel in volumineuze goederen;
8. het in hoofdzaak te koop aanbieden van kant en klare maaltijden, kleine etenswaren, alcoholvrije drank en consumptie-ijs, waarbij de waren niet in de winkel worden gegeten of gedronken (afhaalzaak);
9. het uitsluitend uitstallen van goederen, waarbij de goederen niet in de winkel gekocht kunnen worden (showroom);
10. het uitsluitend opslaan en distribueren van artikelen, waar consumenten de via internet bestelde en betaalde producten kunnen afhalen. Op de locatie vindt geen rechtstreekse verkoop of productadvisering via de winkel plaats ((internet)afhaalpunt);
11. het uitsluitend thuisbezorgen van elektronisch geplaatste en afgerekende bestellingen van, meestal dagelijkse, consumentengoederen bij de klant thuis (bezorgdienst).

Artikel 20 Waarde - Beschermd stadsgezicht

20.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Waarde - Beschermd stadsgezicht zijn bedoeld voor de bescherming van de aanwezige met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden.

20.2 Bescherming van de functie

Om de locatie te beschermen is de volgende regel van toepassing: de activiteiten slopen en grondwerk zijn verboden.

20.3 Bouwen met vergunning

Voor bouwen gelden aanvullend de volgende regels bij het verlenen van een vergunning:

1. de breedte van hoofdgebouwen bedraagt niet meer en niet minder dan de bestaande breedte van het hoofdgebouw;
2. de voorgevels van hoofdgebouwen worden uitsluitend in de naar de weg gekeerde bouwgrenzen gebouwd, deze bepaling geldt niet voor bebouwing op de binnenterreinen en stegen;
3. de gevelindeling van gebouwen vertoont geen andere dan de voor het beschermd stadsgezicht karakteristieke verticale geleding.

20.4 Vergunning voor afwijken slopen

Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning voor het slopen alleen verlenen als is aangetoond dat de aanwezige met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden niet worden aangetast. Deze regel geldt aanvullend op artikel 29.

20.5 Vergunningvoorschriften slopen

Burgemeester en wethouders kunnen, om onevenredige afbreuk aan het behoud van de aanwezige met het beschermd stadsgezicht verbonden cultuurhistorische waarden te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden. Deze regel geldt aanvullend op artikel 29.

Artikel 21 Waarde - Molenbiothoop

21.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Waarde - Molenbiothoop zijn bedoeld voor de bescherming van de windvang van de molen.

21.2 Bescherming van de locatie

Om de locatie te beschermen zijn de volgende regels van toepassing:

1. de activiteit beplanten met hoogopgaande beplanting is verboden;
2. de regel onder 1 geldt niet als voor de activiteit een vergunning is verleend om af te mogen wijken van de regel onder 1.

Artikel 22 Waterstaat

22.1 Bestemmingsomschrijving

Locaties met de functie Waterstaat zijn, behalve voor de andere daar voorkomende functies, bedoeld voor de waterhuishouding en het onderhoud van de naastgelegen watergang.

22.2 Bescherming van de locatie

Om de locatie te beschermen zijn de volgende regels van toepassing:

1. de activiteiten bouwen en grondwerk zijn verboden;
2. de regel onder 1 geldt niet:
   a. voor een activiteit die nodig is voor het onderhoud van de watergang en de daarbij horende voorzieningen;
   b. voor het bouwen van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat bij de functie hoort en niet

hoger is dan 2 meter of

c. als voor de activiteit een vergunning is verleend om af te mogen wijken van de regel onder 1.

22.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regels in 22.2 voor het bouwen en vergroten van bouwwerken volgens de bestemming, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de primaire watergang en de waterhuishouding en toestaan dat de gronden gebruikt worden in overeenstemming met de bestemming en vooraf advies is ingewonnen bij de beheerder van de watergang.

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen

Artikel 23 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen

23.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk

Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regel in artikel 24, lid 24.2, die altijd van toepassing is.

23.2 Nieuwe bouwwerken

Het bouwen is alleen toegestaan als de activiteit bouwen past bij het doel van de functie en als ook de activiteit of activiteiten waar het bouwwerk voor gebouwd wordt passen bij het doel van de functie.

23.3 Bestaande bouwwerken

1. Bouwwerken die legaal zijn gebouwd, zijn in overeenstemming met de regels die dit plan over de activiteit bouwen stelt.
2. Bouwwerken of voorzieningen die zijn gebouwd of aangebracht om te voldoen aan een voorwaarde van een regel over een functie die op een locatie geldt, mogen niet worden gesloopt, verwijderd of veranderd, als daardoor niet meer aan die voorwaarde wordt voldaan.

23.4 Voorbereiding van de bouw: peil aangeven, rooilijnen uitzetten

De bouw van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend mag in ieder geval niet beginnen, voordat het bevoegde gezag of zijn vertegenwoordiger:

- het straatpeil heeft aangegeven en
- de rooilijnen en bouwgrenzen op het bouwterrein heeft uitgezet of
- heeft vastgesteld dat het aangeven van het straatpeil of het uitzetten van rooilijnen niet nodig is.

Artikel 24 Bijzondere regels over bouwen

24.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Een vergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vast staat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Aan de hand van beleidsregels waarin de normen voor parkeergelegenheid zijn opgenomen, stellen burgemeester en wethouders vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

24.2 Woningvorming en omzetting

Het verbouwen, vervangen of vergroten van een woning die de vorming van een extra woning of de omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte tot gevolg heeft is alleen toegestaan als de eigenaar van de woning voldoet aan artikel 31, lid 31.3.

Artikel 25 Bouwen is toegestaan

25.1 Vergunningvrij bouwen

Op grond van dit plan is voor het bouwen geen vergunning nodig:

1. als wettelijk bepaald is dat een bouwactiviteit niet hoeft te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan;
2. als de locatie niet is aangeduid als 'overige zone - omgevingskwaliteit' en
   a. als het bouwwerk op grond van de volgende leden van dit artikel is toegestaan of
   b. als in de regels over de toegewezen functie regels over het bouwen zijn opgenomen en het bouwen in overeenstemming is met die regels en met de regels in dit hoofdstuk.

25.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

1. Een bouwgrens die geen bestemmingsgrens is mag, ongeacht de aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.
2. De regel onder 1 geldt niet als daarbij gebouwd wordt op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

25.3 Dakopbouwen in de 'overige zone - bouwen'

1. Op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' in de gebieden Voordorp, Veldhuizen en De Balije is het bouwen van een dakopbouw op een woning toegestaan, mits deze voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de locatie van het hoofdgebouw is niet aangeduid als 'overige zone -omgevingskwaliteit' en op de locatie geldt geen functie die het bouwen verbiedt;
   b. het perceel van de woning grenst alleen aan de voorzijde aan de openbare ruimte;
   c. het hoofdgebouw is geen hoekpand of beëindiging van een rij;
   d. het hoofdgebouw heeft een volledig plat dak;
   e. het hoofdgebouw bestaat uit 2 bouwlagen;
   f. de dakopbouw wordt op de bovenste bouwlaag gebouwd;
   g. de dakopbouw heeft niet tot gevolg dat een extra bouwlaag ontstaat;
   h. het is niet de eerste dakopbouw van een rij woningen van hetzelfde type;
   i. de dakopbouw is identiek aan een vergunde dakopbouw op eenzelfde type woning in de rij gelet op hoogte, ligging in het dakvlak, vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik.
2. Burgemeester en wethouders kunnen met een vergunning afwijken van de regel in artikel 25.3 sub 1 onder i, voor zover de beoogde ruimtelijke kwaliteit niet wordt aangetast.

25.4 Dakterras in de 'overige zone - bouwen'

1. Dakterrassen zijn alleen toegestaan op de locaties, die in de onderdelen van dit lid 25.4 zijn aangegeven.
2. Op dakterrassen zijn geen gebouwen toegestaan, alleen hekwerk of borstwering.
3. Op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' in de gebieden Voordorp, Veldhuizen en De Balije is een dakterras toegestaan op een aan- of uitbouw die bestaat uit één bouwlaag of op het deel van het hoofdgebouw dat één bouwlaag op de begane grond heeft, mits het dakterras voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het dakterras hoort bij een woning, gelegen binnen hetzelfde perceel;
   b. het hoofdgebouw heeft meer dan één bouwlaag;
   c. het hek of de borstwering om het dakterras is niet hoger dan 1,2 meter, gemeten vanaf de bovenkant vloer van het dakterras;
   d. het dakterras heeft een diepte van maximaal 3 meter, gemeten uit de achtergevel van het hoofdgebouw.
4. Op een locatie die op de kaart Dakterrassen Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen is aangegeven, is een dakterras toegestaan op een aan- of uitbouw die bestaat uit één bouwlaag of op het deel van het hoofdgebouw dat één bouwlaag op de begane grond heeft, mits het dakterras voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het dakterras hoort bij een woning, gelegen binnen hetzelfde perceel;
   b. het hoofdgebouw heeft meer dan één bouwlaag;
   c. het hek of borstwering om het dakterras is niet hoger dan 1,2 meter, gemeten vanaf de bovenkant vloer van het dakterras;
   d. het dakterras heeft een diepte van maximaal 3 meter, gemeten uit de achtergevel van het hoofdgebouw.
5. Dakterrassen op hoofdgebouwen op een locatie die met een gele kleur op de kaart Dakterrassen Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen is aangeduid, zijn alleen toegestaan onder de volgende voorwaarden:
   a. de oppervlakte van een dakterras mag niet meer bedragen dan 20 m^2;
   b. de afstand van een dakterras tot de dakrand aan de wegzijde van het hoofdgebouw bedraagt tenminste 3 meter;
   c. de afstand van een dakterras tot de dakrand aan de achterzijde van het hoofdgebouw bedraagt tenminste 2 meter;
   d. de afstand van een dakterras tot de dakrand van het hoofdgebouw bij een aan het openbaar gebied grenzende zijgevel bedraagt tenminste 3 meter;
   e. de afstand van een dakterras tot de dakrand, grenzend aan een lager gelegen, aangrenzend, ander hoofdgebouw, bedraagt tenminste 1 meter;
   f. een hek of borstwering om het dakterras is niet hoger dan 1,2 meter.

25.5 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst

1. Een bijbehorend bouwwerk bij een woning dat niet voldoet aan de bepaling in artikel 2, onderdeel 3, onder c, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, maar wel voldoet aan de overige bepalingen van dat onderdeel, mag gebouwd worden, als het openbaar toegankelijke gebied een deel van een binnenterrein is dat aan alle zijden omgeven is door hoofdgebouwen.
2. Voor de toepassing van de regel onder 1 wordt de versie van het Besluit omgevingsrecht gebruikt die geldt op de datum van vaststelling van dit plan.

25.6 Bouwen in de openbare ruimte

In de openbare ruimte is, als de toegewezen functies zich daartegen niet verzetten en de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de veiligheid van personen die in de openbare ruimte verblijven niet worden aangetast, het bouwen van de volgende voorzieningen toegestaan:

1. sport- of speeltoestellen die niet hoger zijn dan 4 meter en die uitsluitend functioneren met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
2. geluidwerende voorzieningen en
3. kunstobjecten.

Artikel 26 Bouwen met vergunning

26.1 Bouwen op locatie in de 'overige zone - omgevingskwaliteit'

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen op een locatie met de aanduiding 'overige zone - omgevingskwaliteit'.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning alleen als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de kwaliteitskenmerken die op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 van de regels, zijn beschreven.
3. Bij de beoordeling van een aanvraag kunnen burgemeester en wethouders advies vragen aan deskundigen of van een instantie die belast is met de bescherming van de betreffende kwaliteiten.
4. Als op grond van een andere regel in dit plan ook een vergunning voor het bouwen nodig is, dan zijn de regels onder 2 en 3 daarop van toepassing en geldt die vergunning als de vergunning in de regel onder 1.

26.2 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels die op een locatie gelden en daarbij toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de aanduidingen en regels over die functies of over de maatvoering en de situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde vergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft of
   c. op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

26.3 Bouwen met een kleine afwijking van regels

Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een vergunning verlenen voor:

1. het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag;
2. het afwijken van de regels voor het plaatsen van vlucht- of noodtrappen;
3. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen met maximaal 1,5 meter voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen voor dakterrassen op een locatie zonder de aanduiding 'overige zone - bouwen';
4. het afwijken van de regels voor het bouwen met een geringe afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen, als dit noodzakelijk is in verband met onnauwkeurigheden ten

opzichte van de feitelijke situatie of in gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een kleine afwijking vraagt;
5. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
6. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken voor een bouwhoogte van sirenemasten of masten voor mobiel dataverkeer toestaan tot maximaal 30 meter.

26.4 Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen'

1. Het is verboden om op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' zonder vergunning een hoofdgebouw te bouwen of te verbouwen.
2. Voor zover de vergunning niet op grond van de regel in lid 26.1 geweigerd moet worden verlenen burgemeester en wethouders een vergunning voor het bouwen of verbouwen alleen:
   a. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt en een omvang heeft die vergelijkbaar is met de te vervangen bebouwing;
   b. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt, hoger is dan de te vervangen bebouwing en aan de volgende voorwaarden voldoet:
      - het nieuwe hoofdgebouw sluit beter aan bij de omringende bebouwing,
      - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen gaan niet onevenredig achteruit vergeleken met het bestaande hoofdgebouw;
   c. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand, vrijstaand hoofdgebouw met een maatschappelijke functie vervangt en aan de volgende voorwaarden voldoet:
      - het nieuwe hoofdgebouw staat vrij en sluit in hoogte en situering goed aan bij de omringende bebouwing,
      - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen gaan niet onevenredig achteruit vergeleken met het bestaande hoofdgebouw;
      - de geluidsbelasting op de gevels van het nieuwe hoofdgebouw voldoet aan de Wet geluidhinder en
      - de invloed van factoren die schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid van de gebruikers van het hoofdgebouw en de daarbij horende buitenruimtes is in vergelijking tot de te veranderen situatie aanvaardbaar;
   d. op een perceel dat deel uitmaakt van lintbebouwing een hoofdgebouw gesloopt wordt en op een ander deel van het perceel een nieuw hoofdgebouw gebouwd wordt, waarbij
      - het hoofdgebouw een woning is en de functie wonen heeft;
      - de beleving van het lint niet verslechtert,
      - de omvang van het grondvlak niet meer dan 20% en de bouwhoogte niet meer dan 10% groter is dan respectievelijk het grondvlak en de hoogte van het hoofdgebouw dat vervangen wordt,
      - de geluidsbelasting op de gevels van het nieuwe hoofdgebouw voldoet aan de Wet geluidhinder,
      - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen niet onevenredig achteruit gaan vergeleken met de plek van het bestaande hoofdgebouw en
      - het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig wordt aangetast;
   e. als het een dakopbouw op een woning met twee of meer bouwlagen betreft
      - die op een woning komt van een huizenblok dat binnen een groen kader valt van de Luchtfoto Veldhuizen en De Balije met dakopbouwkader, bijlage 6 bij de regels,
      - die niet op grond van artikel 25, lid 25.4, gebouwd mag worden,
      - die niet geweigerd hoeft te worden op grond van de regel in lid 26.1 en
      - die voldoet aan de voorwaarden van de bijlage 5 Dakopbouwen in Veldhuizen en De Balije;
   f. als het een dakopbouw op een woning met twee of meer bouwlagen betreft
      - die op een woning komt van een huizenblok dat binnen een groen kader valt van de Luchtfoto Voordorp met dakopbouwkader, bijlage 8 bij de regels,
      - die niet op grond van artikel 25, lid 25.3, gebouwd mag worden,
      - die niet geweigerd hoeft te worden op grond van de regel in lid 26.1 en
      - die voldoet aan de voorwaarden van de bijlage 7 Dakopbouwen in Voordorp;
   g. als de verbouw de vergroting van een hoofdgebouw met een bedrijfsfunctie betreft die
      - niet meer bedraagt dan 10% van het bedrijfsvloeroppervlak,
      - qua omvang aansluit bij de omringende bebouwing,
      - de hinder van het bedrijf op omliggende percelen niet groter maakt en
      - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen niet onevenredig aantast.
   h. als voor 12 maart 2025 een vergunning wordt aangevraagd voor het bouwen van een extra bouwlaag op het deel van het hoofdgebouw aan het Vadinushof 48-72 dat bij de vaststelling van het plan 3 bouwlagen heeft en als die bouwlaag qua omvang en vormgeving past bij de bestaande vierde bouwlaag.

26.5 Bijzondere bouwlagen in Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen

1. Het is verboden om op een locatie die met een gele kleur op de kaart Bijzondere bouwlagen Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen, bijlage 10 bij de regels, is aangeduid zonder vergunning de bestaande afdekking van een hoofdgebouw te wijzigen.
2. Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning voor een bijzondere bouwlaag of een gewijzigde bijzondere bouwlaag verlenen onder de volgende voorwaarden:
   a. de gewijzigde afdekking doet geen afbreuk aan het stedenbouwkundige beeld van de desbetreffende straat, het bouwblok of het gebied;
   b. de gewijzigde dakopbouw veroorzaakt geen onevenredige nadelige effecten voor de gebruiksmogelijkheden, de privacy en de bezonning van aangrenzende bouwwerken en of gronden.

26.6 Bouwen van woonboten

1. Het is verboden om zonder vergunning een woonboot, woonschip, woonark of een andere vorm van drijvende woning te bouwen of te vervangen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning voor de woonboot, het woonschip, de woonark of de andere vorm van drijvende woning als:
   a. op de locatie waar het gebouw wordt aangemeerd op grond van het bestemmingsplan een ligplaats is toegestaan en
   b. de maatvoering niet in strijd is met de bij de havenverordening horende havenatlas die deel uitmaakt van deze regels, zie bijlage 11 Maatvoering woonboten in de havenatlas.
3. Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning verlenen als de hoogtemaat niet voldoet aan de regel in onderdeel 2b en voldaan wordt aan de volgende voorwaarden
   a. de locatie ligt ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt,
   b. de hoogte bedraagt maximaal 4 meter en
   c. de ruimte tussen de woonboot en de aangrenzende woonboten bedraagt na verhoging aan tenminste één zijde minimaal 5 meter.
4. Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning waarvoor de toepassing van onderdeel 3 nodig is weigeren, als de aanvraag de bestaande, legale situatie verandert en onevenredige aantasting van de omgeving veroorzaakt, wat blijkt uit:
   a. een beperking van het zicht op het wateren die de beleving van de openbare ruimte aanmerkelijk aantast,
   b. een verandering die de privacy van bewoners in de omgeving ernstig vermindert.

26.7 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van artikel 25, lid 25.1, een tijdelijke vergunning verlenen voor het vergroten van een bijgebouw voor mantelzorg, ongeacht de gezamenlijke oppervlakte van aanbouwen en bijgebouwen, voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is en geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende woonpercelen veroorzaakt. Zodra de vergunning vervalt, moet de vergroting ongedaan gemaakt worden voor zover die in strijd is met artikel 25, lid 25.1.

26.8 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen om af te wijken van een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit bouwen te verbieden, als het bouwwerk past bij het doel van de andere aan de locatie toegewezen functies en het doel van de beschermde functie niet doorkruist.
2. De vergunning wordt geweigerd, als het bouwen of het bouwwerk, gezien het belang van de te beschermen functie, schade of gevaar kan veroorzaken of als het te bouwen bouwwerk bij wet als kwetsbaar of zeer kwetsbaar object is aangewezen.
3. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de vergunning.
4. Burgemeester en wethouders kunnen, om schade uit te sluiten of om gevaar te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 27 Bouwen is niet toegestaan

Het bouwen van andere bouwwerken dan de bouwwerken die op grond van de artikelen 23 tot en met 26 toegestaan zijn, is verboden.

Artikel 28 Overgangsrecht dakopbouwen en dakterrassen

1. Bestaande, legale dakopbouwen binnen de zone 'overige zone – bouwen' die afwijken van de

regel in artikel 25, lid 25.3, en niet aan de voorwaarden in de bijlage 7 Dakopbouwen in Voordorp, voor een vergunning op grond van artikel 26, lid Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen', onder d, voldoen, zijn toegestaan zolang de afwijking niet wordt vergroot.
2. Bestaande, legale dakterrassen die in strijd zijn met artikel 25, lid 25.4 of artikel 26, lid 26.4, zijn toegestaan zolang de afwijking niet wordt vergroot.

Artikel 29 Slopen met vergunning

29.1 Slopen op een locatie in de 'overige zone - omgevingskwaliteit'

1. Het is verboden om zonder vergunning bebouwing of een deel daarvan te slopen op een locatie met de aanduiding overige zone - omgevingskwaliteit.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning alleen als het project waar het slopen deel van uitmaakt genoeg rekening houdt met de kwaliteitskenmerken die op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 4 bij de regels, zijn beschreven.
3. De vergunning wordt in ieder geval geweigerd als niet vaststaat dat het project waar het slopen deel van uitmaakt, uitgevoerd mag worden.
4. Burgemeester en wethouders kunnen in de vergunning voorwaarden opnemen die verband houden met de veiligheid of met de functie, waaronder de voorwaarde dat de sloop alleen is toegestaan, als andere vergunningen voor het project onherroepelijk verleend zijn.
5. Bij de beoordeling van een aanvraag kunnen burgemeester en wethouders advies vragen van deskundigen of van een instantie die belast is met de bescherming van de betreffende kwaliteiten.

29.2 Slopen op locaties waar het slopen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen om af te wijken van een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit slopen te verbieden, als het slopen het doel van de beschermde functie niet doorkruist.
2. De vergunning wordt in ieder geval geweigerd als niet vaststaat dat het project waar het slopen deel van uitmaakt, uitgevoerd mag worden.
3. Burgemeester en wethouders kunnen in de vergunning voorwaarden opnemen die verband houden met de veiligheid of met de functie, waaronder de voorwaarde dat de sloop alleen is toegestaan, als andere vergunningen voor het project onherroepelijk verleend zijn.
4. Bij de beoordeling van een aanvraag betrekken Burgemeester en wethouders het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de vergunning.

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 30 Activiteiten die niet zijn toegestaan

30.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies

Activiteiten die niet passen bij het in de regels beschreven doel van een functie die aan een locatie is toegewezen, gelezen met toepassing van artikel 31, zijn verboden.

30.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen

1. De volgende activiteiten zijn verboden:
   a. het plaatsen, laten plaatsen of geplaatst houden van een onderkomen op een sta- of ligplaats op onbebouwde locaties;
   b. bedrijfsmatige seksactiviteiten;
   c. zelfstandige horeca-activiteiten, belhuizen en afhaalzaken;
   d. het aanbieden van logies;
   e. het permanent bewonen van stacaravans en recreatiewoningen;
   f. het kamperen op onbebouwde gronden;
   g. het wonen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
   h. het opslaan van goederen voor de voorgevelrooilijn;
   i. het opslaan van goederen in de openbare ruimte anders dan opslag die hoort bij een aan de openbare ruimte toegewezen functie;
   j. het opslaan van voertuigen, vliegtuigen, boten of onderdelen daarvan op onbebouwde locaties;
   k. het storten of het opslaan van puin en afvalstoffen op onbebouwde locaties, met uitzondering van het voor korte tijd opslaan van huishoudelijk tuinafval.
2. Het verbod onder 1 geldt niet voor locaties met een functie die de activiteit expliciet toestaat.

Artikel 31 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte

31.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

1. Locaties waar op grond van de toegewezen functie de activiteit wonen is toegestaan, zijn voor zover het die activiteit betreft uitsluitend bedoeld voor het wonen in een woning.
2. Als de regels over een functie expliciet andere vormen van wonen toestaan, zoals het wonen in onzelfstandige woonruimtes of in zorgwoningen, dan:
   a. blijft de regel onder 1 buiten toepassing, als de regels over de functie uitsluitend die andere vormen toestaan, en anders
   b. wordt het onder 1 genoemde doel aangevuld met die vormen van wonen.
3. De regels over de aantallen, het type of de aard van woningen of woonruimtes die in verband met het doel van de functie wonen op een locatie gelden, blijven onverminderd van toepassing.

31.2 Algemene regels over wonen

1. De activiteit wonen is alleen toegestaan op locaties met de functie wonen.
2. In één woning woont slechts één huishouden.
3. Voor de toepassing voor deze regels worden de volgende situaties ook gezien als één huishouden:
   a. een eigenaar die als hoofdbewoner kamers verhuurt aan maximaal twee personen (hospitaregeling);
   b. een huishouden dat mantelzorg verleent, waarbij de ontvanger van mantelzorg in de woning woont of in een gebouw dat bij de woning hoort.
4. In afwijking van de regel onder 1 is een bedrijfswoning, een woonboot en een woonwagen als woning gebruikt worden.
5. In afwijking van de regel onder 2 is het wonen in onzelfstandige woonruimte toegestaan,
   a. als het wonen in onzelfstandige woonruimte, na toepassing van lid 31.1, past binnen het doel van de functie,
   b. als de eigenaar van de woning deze verhuurt aan maximaal twee personen,
   c. als de eigenaar van de woning een vergunning of een schriftelijke toestemming van burgemeester en wethouders heeft die het gebruik van die woonruimte als onzelfstandige

woonruimte toestaat,
d. als de eigenaar van de woning beschikt over een gedoogverklaring en de onzelfstandige bewoning sinds het ontvangen van die verklaring onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang of
e. als de eigenaar aannemelijk kan maken dat de onzelfstandige bewoning voor 1 mei 1975 bestond en sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang.

31.3 Woningvorming en omzetting

1. Het is verboden om zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte om te zetten of om een woning zo te veranderen dat er een extra woning ontstaat.
2. Het is verboden om een bijbehorend bouwwerk te gebruiken of in te richten als woning.
3. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 om woningvorming of omzetting toe te staan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de "Beleidsregels wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht ", blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. de verkeers- of parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

31.4 Bedrijf-aan-huis

1. Een bedrijf-aan-huis, met uitzondering van een bed-and-breakfast, voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het bedrijf-aan-huis past in een woonomgeving, wat onder meer blijkt uit het feit dat de activiteiten geen bijzondere verkeersbewegingen of parkeerdruk veroorzaken in vergelijking tot een normaal gebruik van de woning;
   b. het totale vloeroppervlak van het bedrijf-aan-huis, de som van de oppervlaktes die bij de toepassing van de regels onder c, d en e gebruikt worden, bedraagt maximaal 60m^2;
   c. het bedrijf-aan-huis gebruikt maximaal een derde deel van het bruto vloeroppervlak van de woning of de bedrijfswoning;
   d. het bijbehorend bouwwerk dat voor een bedrijf-aan-huis wordt gebruikt staat vrij, waarbij het bedrijf-aan-huis maximaal 40 m^2 van het bruto vloeroppervlak van het bijbehorend bouwwerk gebruikt;
   e. in afwijking van de regel onder b kan een bedrijf-aan-huis maximaal 60 m^2 bruto vloeroppervlak van een bijbehorend bouwwerk gebruiken, als het bruto vloeroppervlak van het bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m^2;
   f. de bedrijfsactiviteiten worden binnen verricht;
   g. de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de uitoefening van een beroep of uit activiteiten van een bedrijf in de categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   h. het bedrijf-aan-huis is geen inrichting waarvoor een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   i. het bedrijf-aan-huis is geen winkel, geen afhaalzaak, geen belhuis, geen horecabedrijf of seksinrichting.
2. In afwijking van de regel onder 1e, kunnen burgemeester en wethouders een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangegeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, als die activiteit geen of een beperkte invloed op de omgeving heeft, vergelijkbaar met activiteiten die vallen onder de categorie A of B1 van deze lijst.

31.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

1. In afwijking van de regel in artikel 30, lid 30.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de bed-and-breakfast wordt gedreven door de hoofdbewoner of door een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner;
   b. de hoofdbewoner houdt minimaal 50% van de woning in gebruik voor zijn huishouden en
   c. de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner is in de regel in de woning aanwezig als er gasten zijn.
2. In afwijking van de regel in artikel 30, lid 30.2, onder 1d, mag een hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner logies in een woning aanbieden in de vorm van particuliere vakantieverhuur onder volgende voorwaarden:
   a. het aantal nachten verhuur bedraagt per kalenderjaar niet meer dan 60 nachten en
   b. per nacht biedt een woning onderdak aan maximaal 6 personen, of, als het kadastraal woonoppervlak van de woning groter is dan 200 m^2 b.v.o., aan maximaal 8 personen.

31.6 Transformatie in de buurten Binnenstad, Buiten Wittevrouwen en Wilhelminapark

1. De regels van dit lid zijn alleen van toepassing op de verandering van een bestaande activiteit naar de activiteit wonen op de volgende locaties:
   a. de aangewezen functie op de locatie staat de bestaande activiteit en het wonen toe en
   b. de locatie is aangeduid als 'overige zone - regels transformatie naar wonen'.
2. Een verandering die tot gevolg heeft dat er een nieuwe woning ontstaat is toegestaan onder de volgende voorwaarden:
   a. het gebruiksoppervlak van de woonruimten in één woning bedraagt minimaal 50m^2 of, als de woning binnen de singels van de historische binnenstad ligt, minimaal 40m^2 en
   b. er wordt aangesloten bij de geluidsnormen die gelden bij nieuwbouw; de om te zetten of te vormen woonruimte moet overeenkomstig NEN 5077:2019 voldoen aan:
      - minimaal 52 dB voor luchtgeluidsisolatie (DnT,A,k) voor woningscheidende constructies (horizontaal/verticaal) van een verblijfsruimte en een besloten ruimte van een aangrenzende (woon)functie en
      - minimaal 47 dB voor luchtgeluidsisolatie (DnT,A,k) bij twee niet in een verblijfsgebied gelegen besloten ruimtes van aangrenzende (woon)functies.
   c. Burgemeester en wethouders kunnen, indien blijkt dat na het treffen van voorzieningen de benodigde geluidsisolatie niet wordt behaald, afwijken van onderdeel 2b.
3. Een verandering die leidt tot het wonen in een onzelfstandige woonruimte is zonder vergunning verboden.
4. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning voor het wonen in een onzelfstandige woonruimte als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de "Beleidsregels wijziging samenstelling van de woningvoorraad (woningsplitsen en omzetten) gemeente Utrecht" blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. de verkeers- of parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

Artikel 32 Detailhandel en bezorging

32.1 Kenmerken van detailhandel

Alleen in panden met de functie Detailhandel of met een functie die detailhandelsactiviteiten toestaat is de activiteit detailhandel toegestaan, met uitzondering van afhaalzaken, waarbij de activiteit aan de volgende kenmerken voldoet:

1. de aard en inrichting van de winkel is afgestemd op de verkoop ter plaatse;
2. goederen worden in hoofdzaak verkocht in de winkel;
3. de klant kan in de winkel kiezen welke goederen hij wil kopen;
4. de winkel is geen bezorgdienst of distributiebedrijf, wat blijkt uit het aanbod, zoals het aanbod van een bepaald assortiment of uit de aard van de winkel, zoals bij een supermarkt of warenhuis.

32.2 Bezorging van goederen

1. Bezorging van goederen is een onderdeel van de activiteit detailhandel als aan de voorwaarden wordt voldaan:
   a. de activiteiten van de detailhandelsvestiging zijn in overeenstemming met het vorige lid;
   b. de bezorging vindt in hoofdzaak plaats nadat de klant in de winkel zijn waren heeft gekocht.
2. Onderdeel 1b is niet van toepassing als vanwege maatregelen van het Rijk de verkoop in het winkelpand tijdelijk niet mogelijk is.

Artikel 33 Bedrijfsactiviteiten

33.1 Bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van de maximale bedrijfscategorie die een functie toestaat, een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie, als de invloed van die activiteit op de omgeving vergelijkbaar is met activiteiten die binnen de functie passen.

33.2 Kantoren die bij een bedrijf horen

Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte is onder de volgende voorwaarden toegestaan:

1. de oppervlakte van de kantoorruimte per bedrijf is maximaal 30% van de totale bruto vloeroppervlakte;
2. de oppervlakte van de kantoorruimte mag maximaal 2.000 m² per bedrijf bedragen;
3. de leden 1 en 2 blijven buiten toepassing als in het eerder vastgestelde bestemmingsplan afwijkende regels gelden.

Artikel 34 Additionele horeca

Additionele horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de additionele horeca vindt plaats in een gebouw dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor een van de volgende activiteiten: zelfstandige kantoren, bedrijven, maatschappelijke diensten, culturele en sociaal-culturele activiteiten, sport en recreatie;
2. het deel van het gebouw voor de additionele horeca is alleen open tijdens de openingstijden van de genoemde hoofdactiviteit en staat alleen ten dienste van de hoofdactiviteit; verhuur of het anderszins in gebruik geven van deze ruimte aan derden voor feesten of andere bijeenkomsten is niet toegestaan;
3. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.200 m^2 is het deel voor additionele horeca niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300m^2;
4. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van 1.200 m^2 of groter is het deel voor additionele horeca niet groter dan 25% van het bruto vloeroppervlak;
5. de additionele horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van het gebouw met de hoofdactiviteit.

Artikel 35 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

35.1 Voorwaarden voor ondersteunende horeca in een winkel

Ondersteunende horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan in een winkel, onder de volgende voorwaarden:

1. verkoop van artikelen in de winkel is de hoofdactiviteit;
2. de horeca-activiteit vindt plaats in één deel van de winkel;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een horecadeel in de winkel is;
4. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het horecadeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100m^2;
5. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van 350 tot 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300m^2;
6. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak boven 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
7. de horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van de winkel;
8. de winkel heeft een toilet voor bezoekers.

35.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf

In een horecabedrijf is winkelverkoop als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de horeca-activiteit is de hoofdactiviteit;
2. de winkel-activiteit vindt plaats in één deel van het horecabedrijf;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een winkeldeel in het horecabedrijf is;
4. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100m^2;
5. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak boven 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak;
6. het winkeldeel is alleen bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf.

35.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop

Een winkel met ondersteunende horeca of een horecabedrijf met ondersteunende verkoop mag een of meer gevelbankjes plaatsen, als die aan de volgende regels voldoen:

1. een gevelbankje staat op een locatie met de functie Verkeer, Verkeer - Verblijfsgebied of met een functie die een winkel toestaat;
2. gevelbankjes worden niet gebruikt als horecaterras;

3. op een locatie met de functie Verkeer of Verkeer - Verblijfsgebied ontstaat er geen hinder voor verkeer, waarbij in ieder geval minimaal 1,5 meter voor passerende voetgangers beschikbaar blijft, gerekend van een gevelbankje;
4. de totale breedte van de gevelbankjes bij een winkel of een horecabedrijf bedraagt maximaal 4 meter;
5. het gevelbankje steekt maximaal 0,6 meter uit, gerekend vanaf de gevel van de winkel;
6. gevelbankjes worden weggehaald of opgeklapt als de winkel gesloten is, in ieder geval uiterlijk om 22.00 uur.

Artikel 36 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten

36.1 Werking van dit artikel

Dit artikel is alleen van toepassing op kruisingen van verkeersinfrastructuur of water met andere verkeersinfrastructuur of met water, waarbij de toegewezen functie, een andere functie doorkruist, wat onder meer blijkt uit het feit dat ter plaatse van de kruising aan weerszijden diezelfde andere functie is toegewezen.

36.2 Activiteitenregeling bij kruisingen

Op de locatie van de kruising zijn naast de activiteiten die bij de toegewezen functie horen ook de activiteiten toegestaan die bij de functie horen die gekruist wordt.

Hoofdstuk 5 Grondwerk

Artikel 37 Vergunning in verband met de bescherming van een functie

37.1 Grondwerk dat niet is toegestaan

Het volgende grondwerk is niet toegestaan op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om grondwerk te verrichten:

1. het wijzigen van het maaiveldniveau door afgraven of ophogen;
2. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
3. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
4. het verrichten van graafwerkzaamheden (zoals ten behoeve van rioleringen, kabels, leidingen en drainage);
5. het planten of rooien van bomen of van andere diep wortelende planten;
6. het aanleggen van oppervlaktewater, het verbreden of het dempen van bestaand oppervlaktewater.

37.2 Vergunning voor afwijken

1. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in lid 37.1 een vergunning voor het verrichten van grondwerk verlenen, als het grondwerk, gezien het belang van de beschermde functie, geen onevenredige schade of gevaar kan veroorzaken.
2. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de beschermde functie bij het besluit over de vergunning.

37.3 Vergunningvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen, om onevenredige schade uit te sluiten of om onveilige situaties te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 38 Bescherming van archeologische waarden

38.1 Grondwerk waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is

Met inachtneming van artikel 37 is het volgende grondwerk toegestaan:

1. grondwerk dat wordt verricht op een locatie die niet is aangeduid als een archeologische verwachtingszone en die niet is aangewezen als archeologisch monument en die niet is aangewezen als archeologisch monument;
2. in gevallen waarin het grondwerk in omvang en diepte binnen een bestaande bodemverstoring plaatsvindt:

a. grondwerk dat normaal onderhoud en beheer betreft, zoals onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;
b. grondwerk dat samenhangt met vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;

3. grondwerk dat nodig is voor archeologisch onderzoek;
4. grondwerk dat in overeenstemming met de wettelijke voorschriften al in uitvoering is op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan.

38.2 Grondwerk zonder vergunning in verband met de zone archeologische verwachtingswaarde

Met inachtneming van artikel 37 mag het volgende grondwerk op een locatie binnen een zone met een archeologische verwachtingswaarde zonder vergunning uitgevoerd worden, voor zover de activiteit aan de op de locatie geldende voorwaarden voldoet:

1. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 2' onder de voorwaarde dat het grondwerk geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
2. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 3' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 30 m2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
3. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 4' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 100 m2 verstoort en geen

verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
4. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 5' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 500 m2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
5. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 6' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 5.000 m2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 50 cm onder het maaiveld.

38.3 Regels over het bepalen van de omvang van het grondwerk en van de zone

1. Als de verstoring in meer dan één zone valt, geldt voor de toepassing van lid 38.2 de zone die de minste verstoring toestaat.
2. Bij een gefaseerde uitvoering van een project waarvoor grondwerk nodig is, is voor het bepalen van de verstoring de totale verstoring (oppervlak en/of diepte) van het gehele project bepalend.

38.4 Vergunning in verband met de archeologische waarde

1. Op een locatie met een van de in lid 38.2 genoemde aanduidingen is het verboden om zonder vergunning grondwerk te verrichten, behalve als de activiteit op grond van lid 38.1 of lid 38.2 is toegestaan.
2. De vergunning wordt verleend, als is gebleken dat het grondwerk geen directe of indirecte gevolgen heeft voor het archeologische erfgoed of als er maatregelen zijn getroffen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden.
3. De vergunning wordt geweigerd als op voorhand zeker is dat de vergunning die op grond van artikel 37 voor het grondwerk nodig is niet verleend kan worden.
4. Bij de aanvraag voor een vergunning als bedoeld onder 1 wordt een deskundigenrapport overlegd dat goedgekeurd is door of namens het bevoegd gezag, als zo'n rapport over de gevolgen van het grondwerk op de archeologische waarde nodig is voor een goede beoordeling van de aanvraag.
5. Aan de vergunning als bedoeld onder 1 kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
    a. de verplichting tot het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden;
    b. de verplichting tot het doen van archeologische onderzoek ;
    c. de verplichting om het grondwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

Hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna

Artikel 39 Aantasten van bomen of andere houtopstanden

39.1 Vergunningplicht

1. Het is verboden zonder vergunning een houtopstand te vellen, zoals het kappen van een of meer bomen.
2. Het verbod geldt niet in de volgende gevallen:
   a. het kappen van een boom met een diameter kleiner dan 15 centimeter, gemeten op 1,30 meter boven het maaiveld;
   b. het kappen van een boom jonger dan 50 jaar:
      - op een kadastraal perceel van 300 m^2 of kleiner; of
      - die in een tuin staat op een huurperceel die inclusief tuin kleiner is dan 300 m2;
   c. het periodiek vellen van hakhout voor het uitvoeren van regulier onderhoud;
   d. het periodiek knotten of kandelaberen als cultuurmaatregel bij daarvoor geschikte boomsoorten;
   e. bomen die moeten worden gekapt op grond van de Plantgezondheidswet of vanwege een aanschrijving op grond van artikel 4:12 van de Algemene plaatselijke verordening;
   f. bomen die moeten worden gekapt vanwege een aanschrijving van het college.
3. Voor tijdelijke natuur, botanische tuinen en bosplantsoenen kan het college een vergunning met de strekking van een jaarvergunning verlenen, waardoor het verbod onder 1 niet geldt voor het afzonderlijk vellen van houtopstanden.

39.2 Beoordeling van de aanvraag

Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning weigeren:

1. als de Utrechtse hoofdbomenstructuur onevenredig wordt geschaad;
2. als een van de volgende waarden onevenredig worden geschaad:
   a. de ecologische waarde van een houtopstand,
   b. de cultuurhistorische waarde van een houtopstand,
   c. de ruimtelijke waarde van een houtopstand,
   d. de milieuwaarde of
   e. de boomwaarde.

39.3 Vergunningvoorschriften algemeen

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 39.2 voorschriften aan de vergunning verbinden.

39.4 Vergunningvoorschriften over vervanging ("herplantplicht")

1. Bij vergunningvoorschrift wordt in ieder geval bepaald dat herplant:
   a. binnen 14 maanden vanaf het moment dat de kapvergunning is verleend voor bomen die op de gemeentelijke vellijst staan, of in het geval van langlopende of complexe projecten, of bij andere bomen die niet op de gemeentelijke vellijst staan, binnen een door het college op te leggen termijn;
   b. volgens de door het bevoegd gezag te geven aanwijzingen plaatsvindt;
   c. op of zeer nabij de kaplocatie plaatsvindt;
   d. en binnen twee weken na voltooiing gereed wordt gemeld door vergunninghouder bij burgemeester en wethouders met een melding die een dagtekening en locatie van de herplant bevat.
2. Bij het bepalen van een locatie voor herplant wordt de volgende volgorde aangehouden:
   a. herplant op locatie;
   b. herplant dichtbij locatie; en
   c. herplant elders.
3. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan, in afwijking van onderdeel 1, worden bepaald dat de gevelde houtopstand financieel wordt gecompenseerd.
4. Bij vergunningvoorschrift, bedoeld in het eerste lid, kan de locatie en wijze van herplant,

vervanging bij niet-geslaagde herplant, worden bepaald.
5. De bepalingen onder 1 tot en met 3 gelden niet in geval van tijdelijke natuur, botanische tuinen, bosplantsoenen en er een door burgemeester en wethouders goedgekeurd beheerplan is van de aanvrager.

39.5 Indieningseisen voor een vergunning

De aanvrager levert bij de aanvraag de volgende gegevens aan:

1. een identificatie met een nummer en de locatie van iedere te vellen houtopstand op een kaart, foto of tekening;
2. de soort houtopstand;
3. de locatie van de houtopstand op het voor-, zij- dan wel achtererf;
4. de diameter in centimeters van de te vellen bomen of struiken, gemeten op 1,30 meter vanaf het maaiveld;
5. een overzicht van de houtopstanden die als vervanging worden herplant en de locatie waar deze worden herplant en, als de locatie niet op of dichtbij de locatie ligt, een motivering waarom een andere locatie elders nodig is;
6. in plaats van de gegevens onder 5, als vervanging niet mogelijk is, een motivering waarom vervanging alleen in de vorm van een financiële compensatie kan plaatsvinden.

39.6 Bebouwingscontour

De geometrische begrenzing van de bebouwingscontour houtkap, bedoeld in artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving, waarbinnen de regels over houtopstanden van het Besluit activiteiten leefomgeving niet van toepassing zijn, is aangeduid met 'overige zone - bebouwingscontour houtkap'.

39.7 Herplantplicht zonder vergunning

1. Indien een houtopstand, waarop het verbod tot vellen als bedoeld in lid 39.1 van toepassing is, zonder vergunning is geveld, dan wel op andere wijze teniet is gegaan, kunnen burgemeester en wethouders aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevond danwel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen zo snel mogelijk maar in ieder geval binnen 14 maanden te herbeplanten.
2. Wordt een verplichting als bedoeld onder 1 opgelegd, dan kan daarbij tevens worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet-geslaagde beplanting moet worden vervangen.
3. Indien een houtopstand waarop het verbod tot het vellen als bedoeld in lid 39.1 van toepassing is, door uitvoering van werkzaamheden, in het voortbestaan ernstig wordt bedreigd, kunnen burgemeester en wethouders aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevindt dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen om overeenkomstig de door hen te geven aanwijzingen binnen een door hen te stellen termijn voorzieningen te treffen, waardoor die bedreiging wordt weggenomen.
4. Degene aan wie een verplichting als bedoeld onder 1, 2 of 3 is opgelegd, alsmede aan diens rechtsopvolger, is verplicht daaraan te voldoen.

39.8 Overgangsrecht

De bepalingen van afdeling 4.3 van de Algemene plaatselijke verordening, zoals deze luidden voorafgaand aan de inwerkingtreding dit bestemmingsplan, zijn van toepassing op:

1. besluiten en de daaraan verbonden voorschriften die zijn verleend voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
2. aanvragen om vergunning die zijn ingediend voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan, maar die na inwerkingtreding worden afgehandeld.

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotregels

Artikel 40 Overgangsrecht

40.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, of dat gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een vergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

40.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Als het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 41 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

regels van het bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Inhoudsopgave

Bijlagen toelichting 3

Bijlage 1 Archeologische waardenkaart 5

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Archeologische waardenkaart

Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

Legenda

Categorie	Naam	*Vergunningsplichtige bodemingrepen*
WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm -Mv
WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T
Gemeentegrens		

versie 27-10-2021

0 500 1,000 2,000 Meter

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Vastgesteld, datum volgt na vaststelling



Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Inhoudsopgave

Bijlagen regels 3

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten 4

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 23

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten 26

Bijlage 4 Lijst locaties met omgevingskwaliteiten 31

Bijlage 5 Dakopbouwen in Veldhuizen en De Balije 34

Bijlage 6 Luchtfoto Veldhuizen en De Balije met dakopbouwkader 39

Bijlage 7 Dakopbouwen in Voordorp 41

Bijlage 8 Luchtfoto Voordorp met dakopbouwkader 51

Bijlage 9 Dakterrassen Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen 53

Bijlage 10 Bijzondere bouwlagen Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen 55

Bijlage 11 Maatvoering woonboten in de havenatlas 57

Bijlage 12 Bestaande hoogten 59

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Verklaring gebruikte afkortingen

-	niet van toepassing/niet relevant
<	kleiner dan
>	groter dan
=	gelijk aan
cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
i.e.	inwonereenheden
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
b.o.	bedrijfsoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
B	bodemverontreiniging
L	luchtverontreiniging
R	risico (Besluit externe veiligheid inrichting mogelijk van toepassing)
V	vuurwerkbesluit van toepassing
Z	zonering op basis van Wet geluidhinder
G	goederenvervoer
P	personenvervoer
C	continu
D	divers

Indices verkeersaantrekkende werking

1.	potentieel geringe verkeersaantrekkende werking
2.	potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking
3.	potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
15	10, 11	-													
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN												
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:												
151	101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100	C		50	R	100	D	3.2	2	
151	101	2	- vetsmelterijen	700	0	100	C		30		700		5.2	2	
151	101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100	C		50	R	300		4.2	2	
151	101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	100	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
151	101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²	50	0	50	C		30		50		3.1	1	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²	30	0	50			10		50		3.1	1	
151	101, 102	7	- loonslachterijen	50	0	50			10		50		3.1	1	
151	108	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	50	0	50			10		50		3.1	2	
152	102	0	Visverwerkingsbedrijven:												
152	102	1	- drogen	700	100	200	C		30		700		5.2	2	
152	102	2	- conserveren	200	0	100	C		30		200		4.1	2	
152	102	3	- roken	300	0	50	C		0		300		4.2	1	
152	102	4	- verwerken anderszins: p.o.> 1000 m²	300	10	50	C		30		300	D	4.2	2	
152	102	5	- verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m²	100	10	50			30		100		3.2	1	
152	102	6	- verwerken anderszins: p.o. <= 300 m²	50	10	30			10		50		3.1	1	
1531	1031	0	Aardappelprodukten fabrieken:												
1531	1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten	300	30	200	C		50	R	300		4.2	2	
1531	1031	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	50	10	50			50	R	50		3.1	1	
1532, 1533	1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:												
1532, 1533	1032, 1039	1	- jam	50	10	100	C		10		100		3.2	1	
1532, 1533	1032, 1039	2	- groente algemeen	50	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	3	- met koolsoorten	100	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	4	- met drogerijen	300	10	200	C		30		300		4.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100	C		10		300		4.2	2	
1541	104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1541	104101	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	30	100	C		30	R	200		4.1	3	
1541	104101	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	50	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1542	104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1542	104102	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100	C		100	R	200		4.1	3	
1542	104102	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS									INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1543	1042	0	Margarinefabrieken:												
1543	1042	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200	C		30	R	200		4.1	3	
1543	1042	2	- p.c. >= 250.000 t/j	200	10	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	0	Zuivelprodukten fabrieken:												
1551	1051	1	- gedroogde produkten, p.c. >= 1,5 t/u	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	2	- geconcentreerde produkten, verdamp. cap. >=20 t/u	200	30	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1551	1051	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300	C		50	R	300		4.2	3	
1552	1052	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30			0		30		2	1	
1561	1061	0	Meelfabrieken:												
1561	1061	1	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	2	
1561	1061	2	- p.c. < 500 t/u	100	50	200	C		50	R	200		4.1	2	
1561	1061		Grutterswarenfabrieken	50	100	200	C		50		200	D	4.1	2	
1562	1062	0	Zetmeelfabrieken:												
1562	1062	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200	C		30	R	200		4.1	1	
1562	1062	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
1571	1091	0	Veevoerfabrieken:												
1571	1091	1	- destructiebedrijven	700	30	200	C		50		700	D	5.2	3	
1571	1091	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	700	100	100	C		30	R	700	D	5.2	3	
1571	1091	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	300	100	200	C		30		300		4.2	2	
1571	1091	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. >= 10 t/u water	700	200	300	C	Z	50		700		5.2	3	
1571	1091	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200	C		30		200		4.1	3	
1571	1091	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1572	1092		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	C		30		200		4.1	2	
1581	1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:												
1581	1071	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	30	10	30	C		10		30		2	1	
1581	1071	2	- v.c. >= 7500 kg meel/week	100	30	100	C		30		100		3.2	2	
1582	1072		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C		30		100		3.2	2	
1583	1081	0	Suikerfabrieken:												
1583	1081	1	- v.c. < 2.500 t/j	500	100	300	C		100	R	500		5.1	2	
1583	1081	2	- v.c. >= 2.500 t/j	1000	200	700	C	Z	200	R	1000		5.3	3	
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:												
1584	10821	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: p.o. > 2.000 m²	500	50	100			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1584	10821	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	100	30	50			30		100		3.2	2	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1584	10821	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50			30	R	300		4.2	2	
1584	10821	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	100	30	50			30	R	100		3.2	2	
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1585	1073		Deegwarenfabrieken	50	30	10			10		50		3.1	2	
1586	1083	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:												
1586	1083	1	- koffiebranderijen	500	30	200	C		10		500	D	5.1	2	
1586	1083	2	- theepakkerijen	100	10	30			10		100		3.2	2	
1587	108401		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50			10		200		4.1	2	
1589	1089		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50			30		200	D	4.1	2	
1589.1	1089		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50			50	R	200		4.1	2	
1589.2	1089	0	Soep- en soeparomafabrieken:												
1589.2	1089	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10		100		3.2	2	
1589.2	1089	2	- met poederdrogen	300	50	50			50	R	300		4.2	2	
1589.2	1089		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50			30		200		4.1	2	
1591	110101		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	C		30		300		4.2	2	
1592	110102	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:												
1592	110102	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200	C		30	R	200		4.1	1	
1592	110102	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300	C		50	R	300		4.2	2	
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0		30		2	1	
1596	1105		Bierbrouwerijen	300	30	100	C		50	R	300		4.2	2	
1597	1106		Mouterijen	300	50	100	C		30		300		4.2	2	
1598	1107		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			50	R	100		3.2	3	
16	12	-													
16	12	-	VERWERKING VAN TABAK												
160	120		Tabakverwerkende industrie	200	30	50	C		30		200		4.1	2	
17	13	-													
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL												
171	131		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30		100		3.2	2	
172	132	0	Weven van textiel:												
172	132	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0		100		3.2	2	
172	132	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300		Z	50		300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
173	133		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10		50		3.1	2	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10		50		3.1	1	
1751	1393		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200			10		200		4.1	2	
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10		50		3.1	1	
18	14	-													
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT												
181	141		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0		50		3.1	1	
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			10		30		2	2	
183	142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10			10		50		3.1	1	
19	19	-													
19	15	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)												
191	151,152		Lederfabrieken	300	30	100			10		300		4.2	2	
192	151		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10		50	D	3.1	2	
193	152		Schoenenfabrieken	50	10	50			10		50		3.1	2	
20		-													
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.												
2010.1	16101		Houtzagerijen	0	50	100			50	R	100		3.2	2	
2010.2	16102	0	Houtconserveringsbedrijven:												
2010.2	16102	1	- met creosootolie	200	30	50			10		200		4.1	2	
2010.2	16102	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10		50		3.1	2	
202	1621		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10		100		3.2	3	
203, 204, 205	162	0	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	30	100			0		100		3.2	2	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	0	30	50			0		50		3.1	1	
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30			0		30		2	1	
21	17	-													
21	17	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN												
2111	1711		Vervaardiging van pulp	200	100	200	C		50	R	200		4.1	3	
2112	1712	0	Papier- en kartonfabrieken:												
2112	1712	1	- p.c. < 3 t/u	50	30	50	C		30	R	50		3.1	1	
2112	1712	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200	C	Z	50	R	200		4.1	2	
2112	1712	3	- p.c. >= 15 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	3	
212	172		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	
2121.2	17212	0	Golfkartonfabrieken:												
2121.2	17212	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2121.2	17212	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200	C	Z	30	R	200		4.1	2	
22	58	-													
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA												
2222	1812		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100			10		100		3.2	3	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0		30		2	1	
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1	1	
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30			0		30		2	2	
2224	1813		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10			10		30		2	2	
2225	1814		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30			10		30	D	2	2	
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1	1	
23	19	-													
23	19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN												
231	191		Cokesfabrieken	1000	700	1000	C	Z	100	R	1000		5.3	2	
2320.1	19201		Aardolieraffinaderijen	1500	100	1500	C	Z	1500	R	1500		6	3	
2320.2	19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100			30	R	100		3.2	2	
2320.2	19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100			50	R	300		4.2	2	
2320.2	19202	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	300	0	200			50	R	300	D	4.2	2	
233	201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	10	10	100			1500		1500	D	6	1	
24	20	-													
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN												
2411	2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:												
2411	2011	1	- luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	10	0	700	C	Z	100	R	700		5.2	3	
2411	2011	2	- overige gassenfabrieken, niet explosief	100	0	500	C		100	R	500		5.1	3	
2411	2011	3	- overige gassenfabrieken, explosief	100	0	500	C		300	R	500		5.1	3	
2412	2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200	C		200	R	200	D	4.1	3	
2413	2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:												
2413	2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300	C		300	R	300	D	4.2	2	
2413	2012	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	50	500	C		700	R	700	D	5.2	3	
2414.1	20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:												
2414.1	20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200	C		300	R	300	D	4.2	2	
2414.1	20141	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	1000	30	500	C		700	R	1000	D	5.3	2	
2414.1	20141	B0	Methanolfabrieken:												
2414.1	20141	B1	- p.c. < 100.000 t/j	100	0	200	C		100	R	200		4.1	2	
2414.1	20141	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	200	0	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2414.2	20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):												
2414.2	20149	1	- p.c. < 50.000 t/j	300	0	200	C		100	R	300		4.2	2	
2414.2	20149	2	- p.c. >= 50.000 t/j	500	0	300	C	Z	200	R	500		5.1	3	
2415	2015		Kunstmeststoffenfabrieken	500	300	500	C		500	R	500		5.1	3	
2416	2016		Kunstharsenfabrieken e.d.	700	30	300	C		500	R	700		5.2	3	
242	202	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:												
242	202	1	- fabricage	300	50	100	C		1000	R	1000		5.3	3	
242	202	2	- formulering en afvullen	100	10	30	C		500	R	500	D	5.1	2	
243	203		Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200	C		300	R	300	D	4.2	3	
2441	2110	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:												
2441	2110	1	- p.c. < 1.000 t/j	200	10	200	C		300	R	300		4.2	1	
2441	2110	2	- p.c. >= 1.000 t/j	300	10	300	C		500	R	500		5.1	2	
2442	2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:												
2442	2120	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50			50	R	50		3.1	2	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30			10		30		2	2	
2451	2041		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200	C		100	R	300		4.2	3	
2452	2042		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50	C		50	R	300		4.2	2	
2461	2051		Kruit-, vuurwerk-, en springstoffenfabrieken	30	10	50			1000	V	1000		5.3	1	
2462	2052	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:												
2462	2052	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100			50		100		3.2	3	
2462	2052	2	- met dierlijke grondstoffen	500	30	100			50		500		5.1	3	
2464	205902		Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100			50	R	100		3.2	3	
2466	205903	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50			50	R	50		3.1	3	
2466	205903	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	200	30	100	C		200	R	200	D	4.1	2	
247	2060		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300	C		200	R	300		4.2	3	
25	22	-													
25	22	-	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF												
2511	221101		Rubberbandenfabrieken	300	50	300	C		100	R	300		4.2	2	
2512	221102	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:												
2512	221102	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30			30		50		3.1	1	
2512	221102	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100			50	R	200		4.1	2	
2513	2219		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50			50	R	100	D	3.2	1	
252	222	0	Kunststofverwerkende bedrijven:												
252	222	1	- zonder fenolharsen	200	50	100			100	R	200		4.1	2	
252	222	2	- met fenolharsen	300	50	100			200	R	300		4.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
252	222	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	50	30	50			30		50		3.1	2	
26	23	-													
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN												
261	231	0	Glasfabrieken:												
261	231	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100			30		100		3.2	1	
261	231	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j	30	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
261	231	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j	300	100	100			30		300		4.2	1	
261	231	4	- glaswol en glasvezels, p.c. >= 5.000 t/j	500	200	300	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	10	30	50			10		50		3.1	1	
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:												
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30			10		30		2	1	
262, 263	232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	50	100			30		100		3.2	2	
264	233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200			30		200		4.1	2	
264	233	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200			100	R	200		4.1	2	
2651	2351	0	Cementfabrieken:												
2651	2351	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	300	500	C		30	R	500		5.1	2	
2651	2351	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	500	1000	C	Z	50	R	1000		5.3	3	
2652	235201	0	Kalkfabrieken:												
2652	235201	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2652	235201	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2653	235202	0	Gipsfabrieken:												
2653	235202	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2653	235202	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2661.1	23611	0	Betonwarenfabrieken:												
2661.1	23611	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200			30		200		4.1	2	
2661.1	23611	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. < 100 t/d	10	100	300			30		300		4.2	2	
2661.1	23611	3	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. >= 100 t/d	30	200	700		Z	30		700		5.2	3	
2661.2	23612	0	Kalkzandsteenfabrieken:												
2661.2	23612	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	50	100			30		100		3.2	2	
2661.2	23612	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2662	2362		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	50	100			30		100		3.2	2	
2663, 2664	2363, 2364	0	Betonmortelcentrales:												
2663, 2664	2363, 2364	1	- p.c. < 100 t/u	10	50	100			10		100		3.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2663, 2664	2363, 2364	2	- p.c. >= 100 t/u	30	200	300		Z	10		300		4.2	3	
2665, 2666	2365, 2369	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:												
2665, 2666	2365, 2369	1	- p.c. < 100 t/d	10	50	100			50	R	100		3.2	2	
2665, 2666	2365, 2369	2	- p.c. >= 100 t/d	30	200	300		Z	200	R	300		4.2	3	
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:												
267	237	1	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	10	30	100			0		100	D	3.2	1	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	10	30	50			0		50		3.1	1	
267	237	3	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	10	100	300			10		300		4.2	1	
267	237	4	- met breken, zeven of drogen, v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700		Z	10		700		5.2	2	
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
2682	2399	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:												
2682	2399	A1	- p.c. < 100 t/u	300	100	100			30		300		4.2	3	
2682	2399	A2	- p.c. >= 100 t/u	500	200	200		Z	50		500		5.1	3	
2682	2399	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):												
2682	2399	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	100	200	300	C	Z	30		300		4.2	2	
2682	2399	B2	- overige isolatiematerialen	200	100	100	C		50		200		4.1	2	
2682	2399	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	50	50	100			50		100	D	3.2	2	
2682	2399	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	100	50	200			30		200		4.1	3	
2682	2399	D1	- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	200	100	300		Z	50		300		4.2	3	
27	24	-													
27	24	-	VERVAARDIGING VAN METALEN												
271	241	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:												
271	241	1	- p.c. < 1.000 t/j	700	500	700			200	R	700		5.2	2	
271	241	2	- p.c. >= 1.000 t/j	1500	1000	1500	C	Z	300	R	1500		6	3	
272	245	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:												
272	245	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	500			30		500		5.1	2	
272	245	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	1000		Z	50	R	1000		5.3	3	
273	243	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:												
273	243	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	300			30		300		4.2	2	
273	243	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	50	700		Z	50	R	700		5.2	3	
274	244	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:												
274	244	A1	- p.c. < 1.000 t/j	100	100	300			30	R	300		4.2	1	
274	244	A2	- p.c. >= 1.000 t/j	200	300	700		Z	50	R	700		5.2	2	
274	244	B0	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:												
274	244	B1	- p.o. < 2.000 m2	50	50	500			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
274	244	B2	- p.o. >= 2.000 m2	200	100	1000		Z	100	R	1000		5.3	3	
2751, 2752	2451, 2452	0	IJzer- en staalgieterijen/ -smelterijen:												
2751, 2752	2451, 2452	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2751, 2752	2451, 2452	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2753, 2754	2453, 2454	0	Non-ferro-metaalgieterijen/ -smelterijen:												
2753, 2754	2453, 2454	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2753, 2754	2453, 2454	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
28	25	-													
28	25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)												
281	251, 331	0	Constructiewerkplaatsen												
281	251, 331	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30		100		3.2	2	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
281	251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
281	251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	50	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2821	2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:												
2821	2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300			30	R	300		4.2	2	
2821	2529, 3311	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	50	R	500		5.1	3	
2822, 2830	2521, 2530, 3311		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200			30		200		4.1	2	
284	255, 331	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200			30		200		4.1	1	
284	255, 331	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100			30		100	D	3.2	2	
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50	D	3.1	1	
2851	2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:												
2851	2561, 3311	1	- algemeen	50	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	10	- stralen	30	200	200			30		200	D	4.1	2	
2851	2561, 3311	11	- metaalharden	30	50	100			50		100	D	3.2	1	
2851	2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100			50	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100			30	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	3	- thermisch verzinken	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	8	- emailleren	100	50	100			50	R	100		3.2	1	
2851	2561, 3311	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100			50		100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2852	2562, 3311	1	Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100			30		100	D	3.2	1	
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
287	259, 331	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:												
287	259, 331	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
287	259, 331	A2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	30		500		5.1	3	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100			30		100		3.2	2	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
29	27, 28, 33	-													
29	27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN												
29	27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:												
29	27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
29	27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200			30		200	D	4.1	3	
29	28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30		300	D	4.2	3	
30	26, 28, 33	-													
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS												
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	30	10	30			10		30		2	1	
31	26, 27, 33	-													
31	26, 27, 33	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.												
311	271, 331		Elektromotoren- en generatorenfabrieken incl. reparatie	200	30	30			50		200		4.1	1	
312	271, 273		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30			50		200		4.1	1	
313	273		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200			100	R	200	D	4.1	2	
314	272		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100			50		100		3.2	2	
315	274		Lampenfabrieken	200	30	30			300	R	300		4.2	2	
316	293		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	30			10		30		2	1	
3162	2790		Koolelektrodenfabrieken	1500	300	1000	C	Z	200	R	1500		6	2	
32	26, 33	-													
32	26, 33	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN - BENODIGDH.												
321 t/m 323	261, 263, 264, 331		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d. incl. reparatie	30	0	50			30		50	D	3.1	2	
3210	2612		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50			30		50		3.1	1	
33	26, 32, 33	-													
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	30	0	30			0		30		2	1	
34	29	-													
34	29		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS												
341	291	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven												
341	291	1	- p.o. < 10.000 m2	100	10	200	C		30	R	200	D	4.1	3	
341	291	2	- p.o. >= 10.000 m2	200	30	300		Z	50	R	300		4.2	3	
3420.1	29201		Carrosseriefabrieken	100	10	200			30	R	200		4.1	2	
3420.2	29202		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	30	10	200			30		200		4.1	2	
343	293		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
35	30	-													
35	30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)												
351	301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:												
351	301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50			10		50		3.1	2	
351	301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100			50	R	100		3.2	2	
351	301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200			30		200		4.1	2	
351	301, 3315	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500	C	Z	50		500		5.1	2	
3511	3831		Scheepssloperijen	100	200	700			100	R	700		5.2	2	
352	302, 317	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:												
352	302, 317	1	- algemeen	50	30	100			30		100		3.2	2	
352	302, 317	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30	R	300		4.2	2	
353	303, 3316	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:												
353	303, 3316	1	- zonder proefdraaien motoren	50	30	200			30		200		4.1	2	
353	303, 3316	2	- met proefdraaien motoren	100	30	1000		Z	100	R	1000		5.3	2	
354	309		Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
355	3099		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
36	31	-													
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.												
361	310	1	Meubelfabrieken	50	50	100			30		100	D	3.2	2	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10			0		10		1	1	
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10		30		2	1	
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10		30		2	2	
364	323		Sportartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	
365	324		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
3663.2	32999		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50			30		50	D	3.1	2	
37	38	-													
37	38	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING												
371	383201		Metaal- en autoschredders	30	100	500		Z	30		500		5.1	2	
372	383202	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:												
372	383202	A1	- v.c. < 100.000 t/j	30	100	300			10		300		4.2	2	
372	383202	A2	- v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700			10		700		5.2	3	
372	383202	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100			50	R	300		4.2	2	
372	383202	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C		50		300		4.2	3	
40	35	-													
40	35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER												
40	35	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)												
40	35	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	100	700	700	C	Z	200		700		5.2	2	
40	35	A2	- oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	100	100	500	C	Z	100		500		5.1	2	
40	35	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth,in	100	100	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	A4	- kerncentrales met koeltorens	10	10	500	C		1500		1500	D	6	1	
40	35	A5	- warmte-kracht-installaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	30	30	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	B0	bio-energieinstallaties electrisch vermogen < 50 MWe:												
40	35	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	100	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	50	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:												
40	35	C1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30		50		3.1	1	
40	35	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C	Z	50		300		4.2	1	
40	35	C5	- >= 1000 MVA	0	0	500	C	Z	50		500		5.1	1	
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:												
40	35	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300	C		100		300		4.2	1	
40	35	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	500	C		200	R	500		5.1	1	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10	C		10		10		1	1	
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	50	C		50	R	50		3.1	1	
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
40	35	E1	- stadsverwarming	30	10	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	E2	- blokverwarming	10	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	-													
41	36	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER												
41	36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:												
41	36	A1	- met chloorgas	50	0	50	C		1000	R	1000	D	5.3	1	
41	36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50	C		30		50		3.1	1	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:												
41	36	B1	- < 1 MW	0	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C		10		100		3.2	1	
41	36	B3	- >= 15 MW	0	0	300	C		10		300		4.2	1	
45	41, 42, 43	-													
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID												
45	41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	10	30	100			10		100		3.2	2	
45	41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
50	45, 47	-													
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS												
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
501	451		Handel in vrachtauto's (incl. import en reparatie)	10	10	100			10		100		3.2	2	
5020.4	45204	A	Autoplaatwerkerijen	10	30	100			10		100		3.2	1	
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	0	0	10			10		10		1	1	
5020.4	45204	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30			30	R	50		3.1	1	
5020.5	45205		Autowasserijen	10	0	30			0		30		2	3	
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10		30		2	1	
51	46	-													
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING												
5121	4621	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
5121	4621	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	100	100	300		Z	50	R	300		4.2	2	
5122	4622		Grth in bloemen en planten	10	10	30			0		30		2	2	
5123	4623		Grth in levende dieren	50	10	100	C		0		100		3.2	2	
5124	4624		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30			0		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
5125, 5131	46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	10	30			50	R	50		3.1	2	
5132, 5133	4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30			50	R	50		3.1	2	
5134	4634		Grth in dranken	0	0	30			0		30		2	2	
5135	4635		Grth in tabaksprodukten	10	0	30			0		30		2	2	
5136	4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30			0		30		2	2	
5137	4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30			0		30		2	2	
5138, 5139	4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30			10		30		2	2	
514	464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30			10		30		2	2	
5148.7	46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:												
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30			10	V	30		2	2	
5148.7	46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	10	0	30			50	V	50		3.1	2	
5148.7	46499	5	- munitie	0	0	30			30		30		2	2	
5151.1	46711	0	Grth in vaste brandstoffen:												
5151.1	46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	50	50			30		50		3.1	2	
5151.1	46711	2	- kolenterminal, opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
5151.2	46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:												
5151.2	46712	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50			200	R	200	D	4.1	2	
5151.2	46712	2	- vloeistoffen, o.c. >= 100.000 m3	100	0	50			500	R	500	D	5.1	2	
5151.2	46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50			300	R	300	D	4.2	2	
5151.3	46713		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30			50		100		3.2	2	
5152.1	46721	0	Grth in metaalertsen:												
5152.1	46721	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300			10		300		4.2	3	
5152.1	46721	2	- opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	700		Z	10		700		5.2	3	
5152.2 /.3	46722, 46723		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100			10		100		3.2	2	
5153	4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:												
5153	4673	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	10	50			10		50		3.1	2	
5153	4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
5153.4	46735	4	zand en grind:												
5153.4	46735	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	30	100			0		100		3.2	2	
5153.4	46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	10	30			0		30		2	1	
5154	4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:												
5154	4674	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	50			10		50		3.1	2	
5154	4674	2	- algemeen: b.o. < = 2.000 m²	0	0	30			0		30		2	1	
5155.1	46751		Grth in chemische produkten	50	10	30			100	R	100	D	3.2	2	
5155.2	46752		Grth in kunstmeststoffen	30	30	30			30	R	30		2	1	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
5156	4676		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30			10		30		2	2	
5157	4677	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	10	30	100			30		100		3.2	2	
5157	4677	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2	
5157.2/3	4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	10	30	100			10		100	D	3.2	2	
5157.2/3	4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2	
518	466	0	Grth in machines en apparaten:												
518	466	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	10	100			10		100		3.2	2	
518	466	2	- overige	0	10	50			0		50		3.1	2	
519	466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	30			0		30		2	2	
60	49	-													
60	49	-	VERVOER OVER LAND												
601	491, 492	0	Spoorwegen:												
601	491, 492	1	- stations	0	0	100	C		50	R	100	D	3.2	3	
601	491, 492	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C		300	R	300	D	4.2	3	
6021.1	493		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C		0		100	D	3.2	2	
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30	C		0		30		2	2	
6023	493		Touringcarbedrijven	10	0	100	C		0		100		3.2	2	
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	100	C		30		100		3.2	3	
6024	494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	50	C		30		50		3.1	2	
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30	C		10		30	D	2	1	
63	52	-													
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER												
6311.1	52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:												
6311.1	52241	1	- containers	0	10	500	C		100	R	500		5.1	3	
6311.1	52241	2	- stukgoederen	0	30	300	C		100	R	300	D	4.2	3	
6311.1	52241	3	- ertsen, mineralen e.d., opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	1000	C	Z	50		1000		5.3	3	
6311.1	52241	4	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	500	C	Z	100	R	500		5.1	3	
6311.1	52241	5	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	700	C	Z	100		700		5.2	3	
6311.1	52241	6	- olie, LPG, e.d.	300	0	100	C		1000	R	1000		5.3	2	
6311.1	52241	7	- tankercleaning	300	10	100	C		200	R	300		4.2	1	
6311.2	52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:												
6311.2	52242	1	- containers	0	10	300			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	10	- tankercleaning	300	10	100			200	R	300		4.2	1	
6311.2	52242	2	- stukgoederen	0	10	100			50	R	100	D	3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
6311.2	52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m²	30	200	300			30		300		4.2	2	
6311.2	52242	4	- ersten, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m²	50	500	700		Z	50		700		5.2	3	
6311.2	52242	5	- granen of meelsoorten , v.c. < 500 t/u	50	300	200			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	6	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	300		Z	100	R	500		5.1	3	
6311.2	52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300			50		300		4.2	2	
6311.2	52242	8	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
6311.2	52242	9	- olie, LPG, e.d.	100	0	50			700	R	700		5.2	2	
6312	52102, 52109	A	Distributiecentra, pak- en koelhuizen	30	10	50	C		50	R	50	D	3.1	2	
6312	52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30	C		10		30		2	2	
6321	5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0		30		2	3	
6321	5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100	C		30		100		3.2	2	
64	64	-													
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE												
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0		30		2	2	
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1	1	
642	61	B0	zendinstallaties:												
642	61	B1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0	C		100		100		3.2	1	
642	61	B2	- FM en TV	0	0	0	C		10		10		1	1	
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0	C		10		10		1	1	
71	77	-													
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN												
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10		30	D	2	2	
72	62	-													
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE												
72	58, 63	B	Datacentra	0	0	30	C		0		30		2	1	
747	812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30			30		50	D	3.1	1	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10		30		2	2	
7484.3	82991		Veilingen voor landbouw- en visserijprodukten	50	30	200	C		50	R	200		4.1	3	
90	37, 38, 39	-													
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING												
9001	3700	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
9001	3700	A1	- < 100.000 i.e.	200	10	100	C		10		200		4.1	2	
9001	3700	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	300	10	200	C	Z	10		300		4.2	2	
9001	3700	A3	- >= 300.000 i.e.	500	10	300	C	Z	10		500		5.1	3	
9001	3700	B	rioolgemalen	30	0	10	C		0		30		2	1	
9002.1	381	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50			10		50		3.1	2	
9002.1	381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
9002.1	381	C	Vuiloverslagstations	200	200	300			30		300		4.2	3	
9002.2	382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:												
9002.2	382	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	500	10	100	C		10		500		5.1	3	
9002.2	382	A2	- kabelbranderijen	100	50	30			10		100		3.2	1	
9002.2	382	A3	- verwerking radio-actief afval	0	10	200	C		1500		1500		6	1	
9002.2	382	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30			10		50		3.1	1	
9002.2	382	A5	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10			30	R	100	D	3.2	1	
9002.2	382	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300	C	Z	50		300	D	4.2	3	
9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30			30	R	30		2	1	
9002.2	382	B	Vuilstortplaatsen	300	200	300			10		300		4.2	3	
9002.2	382	C0	Composteerbedrijven:												
9002.2	382	C1	- niet-belucht v.c. < 5.000 ton/jr	300	100	50			10		300		4.2	2	
9002.2	382	C2	- niet-belucht v.c. 5.000 tot 20.000 ton/jr	700	300	100			30		700		5.2	2	
9002.2	382	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	100	100	100			10		100		3.2	2	
9002.2	382	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	200	200	100			30		200		4.1	3	
9002.2	382	C5	- GFT in gesloten gebouw	200	50	100			100	R	200		4.1	3	

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Inhoud

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 1
B. Verklaring van de afkortingen en tekens.....2

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

OMSCHRIJVING	SBI-CODE 2008	nr	SBI-CODE 1993	CATEGORIE
Ambachtelijke voedselbereiding				
Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	1052	2	1552	**B1**
Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	1071	1	1581	**B1**
Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	10821	0	1584	
– cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	10821	3	1584	**B1**
– suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	10821	6	1584	**B1**
Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	1102 t/m 1104		1593 t/m 1595	**B1**
Ambachtelijke bierbrouwerij				**B2**
Ambachtelijke koffiebranderij				**B2**
Ateliers en werkplaatsen				
Vervaardiging van textielwaren	139		174, 175	**B2**
Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	139, 143		176, 177	**B2**
Vervaardiging kleding van leer, schoenmaker	141		181	**B2**
Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	162	1	203, 204, 205	**B2**
Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	162902		205	**B1**
Glasbewerkingsbedrijven	231		2615	**B2**
Aardewerkfabrieken met vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	232, 234	1	262, 263	**B1**
Natuursteenbewerkingsbedrijven:	237	0	267	
- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	237	2	267	**B2**
Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	2391		2681	**B2**
Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	255, 331	B1	284	**B2**
Kleinschalige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	2562, 3311	1a	2852	**B2**
Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	26, 28, 33	A	30	**B1**
Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	26, 32, 33	A	33	**B1**
Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	9524	2	361	**A**
Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	321		362	**B1**
Muziekinstrumentenfabrieken	322		363	**B1**
Sociale werkvoorziening	32991		3663.1	**B1**
Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	41, 42, 43	3	45	**B1**
Autobeklederijen	45204	B	5020.4	**A**

Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	952		527	**A**
Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	451, 452, 454		501, 502, 504	**B1**
Grafische bedrijven				
Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	18129		2222.6	**B1**
Grafische afwerking	1814	A	2223	**A**
Binderijen	1814	B	2223	**B1**
Grafische reproductie en zetten	1813		2224	**B1**
Overige grafische activiteiten	1814		2225	**B1**
Reproductiebedrijven opgenomen media	182		223	**A**
Nutsvoorzieningen en -bedrijven				
Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen < 10 MVA	35	C1	40	**B1**
Gasdistributiebedrijven: - reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	35	D3	40	**A**
- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	35	D4	40	**B1**
Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt - blokverwarming	35	E2	40	**B1**
Waterdistributiebedrijven met pompvermogen < 1 MW	36	B1	41	**B1**
Vervoer en leveringen over land				
Taxibedrijven	493		6022	**B1**
Post- bezorg- en koeriersdiensten	531, 532		641	**C**
Catering				**C**
Overige bedrijven				
Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	62	A	72	**A**
Plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	016	4	014	**B1**

B. Verklaring van de afkortingen en tekens

-	niet van toepassing of niet relevant	o.c.	opslagcapaciteit
<	kleiner dan	p.c.	productiecapaciteit
>	groter	p.o.	productieoppervlak
=	gelijk aan	b.o.	bedrijfsoppervlak
cat.	categorie	v.c.	verwerkingscapaciteit
e.d.	en dergelijke	u	uur
kl.	klasse	d	dag
n.e.g.	niet elders vermeld	w	week
		j	jaar

Bijlage 3 Lijst van Horeca-activiteiten

Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden*.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

* Met uitzondering van eventuele vergunde vrijstelling voor Vermaakjes (zie toelichting).

Toelichting bij de Lijst van horeca-activiteiten

Waterpijpen (shisha)

In toenemende mate wordt er in horeca-inrichtingen gelegenheid geboden om waterpijp te roken. Voor sommige horecaondernemingen is dit een zelfstandige en/of de belangrijkste activiteit geworden. Omdat de aanloop van bezoekers op dergelijke inrichtingen effect heeft op het woon- en leefklimaat, kan deze activiteit alleen onder categorie Zware Horeca (B) worden uitgevoerd en valt deze niet onder een eventuele vergunde vrijstelling voor vermaak.
Specifiek aandachtspunt bij het roken van waterpijp verdient de ventilatie van de ruimte in verband met het ontstaan van koolmonoxide (CO) als gevolg van de onvolledige verbranding van de kooltjes.

Beperkte extra activiteiten voor restaurants met aandacht voor de buurt ('Vermaakjes')

Het komt voor dat restauranthouders speciale activiteiten willen organiseren, die verder gaan dan het verstrekken van eten en drinken. Bijvoorbeeld door het aanbieden van entertainmentactiviteiten, zoals een optreden van een muziekgroep of een DJ. Hiervoor is ruimte voor ondernemers in de middelzware horeca, zonder dat het woon- en leefklimaat hierdoor wordt aangetast. Soms zal dit moeten worden aangetoond met een akoestisch onderzoek. Ondernemers die actief rekening houden met hun omgeving en waarvan geen klachten van bekend zijn, komen voor deze mogelijkheid in aanmerking. Om dit te waarborgen gelden de volgende randvoorwaarden:

1. In beginsel kan er voor 4 dagen per jaar een vergunning voor vermaak activiteiten worden gegeven.
2. Deze vergunning moet vooraf worden aangevraagd. Bij de aanvraag dient een plan te worden ingediend, waarin wordt aangegeven:
    a. Voor welke dag(en) deze vergunning wordt aangevraagd.
    b. Dat er met de buurt is gecommuniceerd en op welke wijze dit is gebeurd. De buurt betreft in ieder geval: de drie naastgelegen panden aan beide zijden van het horecabedrijf, de direct aansluitende achtergelegen panden en het direct aan de voorzijde gelegen pand en de drie panden aan weerszijde daarvan, tenzij de afstand meer is dan 50 meter.
    c. Op welke wijze de buurt op de dag zelf direct contact kan opnemen met de aanvrager en/of leidinggevende over mogelijke overlast.
    d. Dat er tegelijkertijd of binnen een te korte periode binnen een buurt niet dusdanig veel vergunningen worden verleend, waardoor de woon- en leefbaarheid wordt aangetast.

Bij aangeven van overlast door omwonenden kan de vergunning worden ingetrokken. De vergunning betreft nadrukkelijk een mogelijkheid voor het uitvoeren van extra activiteiten en niet voor overschrijding van de geluidsnormen. Voor dit laatste kan ook nu al voor twee keer per jaar een aparte vergunning worden aangevraagd.

Additionele Horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze additionele activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de afzonderlijke functie 'horeca' geschaard, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling (sociaal-culturele/culturele/maatschappelijke/ sport/recreatieve doeleinden). Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke. Bij additionele horeca gaat het erom dat:

1. De uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarbij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en andere partijen.

2. De horecagelegenheid moet ondergeschikt zijn aan en aanvullend zijn op de hoofdfunctie en moet de hoofdfunctie ondersteunen. Aanvullend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake is van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie als absoluut maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in m^2 worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting.
3. De horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk is los van de hoofdfunctie. Wanneer er sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten. Deze vallen dan onder één van de horecacategorieën.

In een algemene regel is in bestemmingsplannen geregeld bij welke functies additionele horeca is toegestaan en welke voorwaarden daarbij gelden.
Zo is duidelijk dat er bij die functies kantines, bedrijfsrestaurants en dergelijke zijn toegestaan. Als voldaan wordt aan de criteria, past deze vorm van horeca binnen de hoofdfunctie.

Detailhandel met ondersteunende horeca

In de detailhandel is er een groeiende behoefte aan mengmogelijkheden van allerlei functies en ondersteunende horeca. Vooral bij ondernemers die vanuit een bijzonder of onderscheidend winkelconcept willen ondernemen. Dat is van belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de detailhandelsstructuur, die door onder meer internetverkoop sterk onder druk staat. Het is belangrijk te vermelden dat de Drank en Horecawet detailhandel met alcohol uitsluit.
Ondergeschikte horeca is toegestaan onder de volgende randvoorwaarden:

1. De horeca is ondergeschikt aan de andere verkopen. De winkel is de belangrijkste activiteit – ook qua omzet – en de horeca-activiteit is bijzaak.
2. De winkelbestemming verandert niet; het ziet er bijvoorbeeld niet uit als een cafetaria. De winkel wordt ook niet verhuurd voor feesten, partijen enzovoorts.
3. De horecaruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m^2) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m^2 tot 1000 m^2) van het netto vloeroppervlak van de winkel in beslag. Tot het netto vloeroppervlak wordt het deel van de winkel gerekend, dat voor het publiek toegankelijk is. Ruimten voor opslag, privégebruik, toiletten of buitenruimten tellen niet mee. De ruimte achter de toonbank valt niet onder de winkelruimte.
4. De horecaruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van de winkel. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
5. Het horecagedeelte in de winkel moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie – binnen één winkelpand – waarbij het horecagedeelte is opgedeeld in verschillende horecahoekjes – is niet toegestaan.
6. Er mag geen reclame voor het horecagedeelte worden gemaakt. Dit betekent geen posters met bijvoorbeeld 'Broodje bal' of 'Turkse pizza' op het raam, geen reclamebord op straat en geen vermelding op maaltijdbezorgsites.
7. De regelgeving voor winkeltijden is leidend. Er vindt geen verkoop plaats (inclusief bezorgen) buiten de normale winkeltijden. De horecagelegenheid in de winkel mag niet langer open zijn dan de winkel.
8. De winkel en de horeca-activiteit worden door dezelfde ondernemer geëxploiteerd.
9. Er is geen geluidsoverlast. Alleen zachte achtergrondmuziek is toegestaan. Livemuziek is verboden.
10. Er moet een toilet voor bezoekers aanwezig zijn.

11. Het Activiteitenbesluit milieubeheer is van toepassing. Zo is bijvoorbeeld een goede afzuiginstallatie nodig voor het bakken, en bij gebruik van bestek en servies dat moet worden afgewassen, is een vetafscheider vereist.
12. Voor winkels boven de 1.000 m² bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan op maximaal 20% van het bebouwd oppervlak.

Ondersteunende verkoop in horecazaken

Naast een sterkere detailhandelsstructuur door ondersteunende horeca in winkels, kan het voorzieningenniveau ook stijgen door ondersteunende verkoop in horecabedrijven toe te staan. Op deze manier ontstaat een gelijk speelveld voor detailhandel en horeca. De Drank en Horecawet sluit verkoop in combinatie met het schenken van alcohol uit.
Ondersteunende verkoop in horecazaken is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. De verkoopruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m²) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m² tot 1.000 m²) van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf in beslag.
2. Geen ter plaatse en vers bereide etenswaren (dus geen afhaalzaakfunctie).
3. De winkelruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
4. Het winkelgedeelte in het horecabedrijf moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie, waarbij het winkelgedeelte is opgedeeld in verschillende hoekjes, is niet toegestaan.
5. Er mag geen reclame voor het winkelgedeelte worden gemaakt.

Afhaalzaken

Afhaalzaken – zonder horeca – zijn een bijzondere vorm van detailhandel. In die zin vallen ze buiten de scoop van het horecakader. Door gebleken kans op hinder zoals afval en parkeerproblemen – is hier wel een exploitatievergunning voor nodig. Van de in de lijst opgenomen horecacategorieën kennen alleen snelle horeca (C) en lichte horeca (D2) afhaalmogelijkheden. Vanwege de kans op overlast zoals afval, zijn gevelbankjes bij afhaalzaken niet toegestaan.

Bijlage 4 Lijst locaties met omgevingskwaliteiten

Bijlage bij bestemmingsplan Algemene Regels Utrecht

Lijst locaties met omgevingskwaliteiten

Inhoud

1. Omgevingskwaliteiten van objecten 1

2. Omgevingskwaliteiten van een locatie (gebied, buurt, structuur) 2

3. Verklaring van opzet 2

1. Omgevingskwaliteiten van objecten

buurt of wijk	adres	Beschrijving van de te beschermen kwaliteiten
Veldhuizen (De Meern)	Rijksstraatweg 129	Bijzonder woonhuis bij gemaal: geen sloop, geen wijziging hoofdgebouw aan de buitenkant.
Veldhuizen (De Meern)	Rijksstraatweg 132-133	Restant van landarbeiderswoningen, boerderij-karakteristiek met onbebouwd boerenerf: geen sloop, geen wijziging hoofdgebouw aan de buitenkant, geen erfbebouwing
Voordorp	Voordorpsedijk 10	Houten huis in de 2e verboden kring van fort Voordorp
Voordorp	Tomas Masarykstraat 1-75; Kemal Atatürkstraat 2-120 en 87-135; Pal Maleterstraat 2-62 en 1-35	Eengezinswoningen en appartementenblokken in waaiervormige stedenbouwkundige opzet, ontworpen door de architect Theo Bosch, winnaar Rietveldprijs 1993. Bijzondere architectuur, met name van de eengezinswoningen. Lichte kleurstelling. De hoofdvorm moet behouden blijven, sloop is niet toegestaan. Kleurgebruik in lichte kleurstelling, passend bij de bestaande kleur.

2. Omgevingskwaliteiten van een locatie (gebied, buurt, structuur)

buurt of wijk	adres	beschrijving van de te beschermen kwaliteiten
Voordorp-Voorveldsepolder	Voordorpsedijk	De Voordorpsedijk is een middeleeuwse dijk die in 1815 tot inundatiekade is opgehoogd. Te beschermen: de ligging en het profiel van de dijk en de daarop liggende weg.
Voordorp	Volkstuinencomplex 'Ons Buiten', gelegen tussen het spoor en de Aartsbisschop Romerostraat	Het Volkstuinencomplex 'Ons Buiten' uit 1963 is grotendeels geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan van de wijk. Het behouden van het complex is belang voor het instandhouden van de stedenbouwkundige kwaliteit van de wijk, de groene uitstraling en de sociale cohesie in de wijk.

3. Verklaring van opzet

Op deze lijst staan objecten of locaties met een cultuurhistorische, landschappelijke of ecologische waarde die bescherming nodig hebben tegen onwenselijke veranderingen.
De volgende objecten of locaties staan niet op de lijst:

- objecten of locaties die al beschermd zijn, bijvoorbeeld omdat het een gemeentelijk monument of een rijksmonument is, of omdat de locatie een functie heeft die de bescherming als doel heeft, staan niet op deze lijst;
- objecten of locaties in een gebied waar een bestemmingsplan geldt waarin ten tijde van de vaststelling van de bestemmingen geen regels over locaties met omgevingskwaliteiten zijn opgenomen.

Bijlage 5 Dakopbouwen in Veldhuizen en De Balije

Bijlage 4 bij de regels

Dakopbouwen in Veldhuizen en De Balije

1. Inleiding

In de wijk Veldhuizen, inclusief De Balije, zijn op diverse plaatsen dakopbouwen in allerlei variaties op woningen gebouwd. Er is blijkbaar behoefte is aan dergelijke uitbreidingen.

In de omgevingsvisie, deelgebied Vleuten – De Meern is “ontwikkelen met dorps karakter” als uitgangspunt verwoord. De omgevingsvisie constateert dat de inwoners van Vleuten – De Meern over het algemeen erg tevreden zijn met de kwaliteit hun leefomgeving. Veel mensen willen graag in de wijk blijven wonen, ook als hun situatie verandert. Door het uitbreiden van woningen met dakopbouwen kan het woongenot vergroot worden, als de uitbreiding past bij het huidige gebruik en bij de bebouwing.

Door voorwaarden aan dakopbouwen te stellen, kan de gemeente negatieve effecten op het woongenot van omwonenden beperken.

Het bestemmingsplan Veldhuizen, De Meern staat een dakopbouw toe, als die aan de voorwaarden voldoet van de regels van artikel 22 “bouwen is toegestaan”, lid 22.3. In dat geval hoeft de bouwer alleen een bouwvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) aan te vragen.

Het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om met een vergunning een andere dakopbouw te bouwen. In paragraaf 2 zijn de voorwaarden beschreven voor de vergunningverlening van die dakopbouwen.

Het uitgangspunt van de regeling is dat alleen dakopbouwen zijn toegestaan die voortborduren op het bestaande bebouwingsbeeld. Daarom staat in de regels als voorwaarde dat een nieuwe dakopbouw niet de eerste dakopbouw in de straat is of de eerste van een rij woningen van een bepaald type (zie ook paragraaf 3). In paragraaf 4 staat beschreven welke eisen de gemeente stelt aan een dakopbouw, als aan de voorwaarden van paragraaf 2. In paragraaf 5 worden de karakteristieken van de buurten beschreven die ook betrokken worden bij de vergunningverlening voor dakopbouwen die niet aan de voorwaarden voldoen.

2. Voorwaarden voor een vergunning voor dakopbouwen

Artikel 23, lid 23.3, onderdeel 2d, biedt de mogelijkheid om met een vergunning een dakopbouw op een woning te bouwen, als de dakopbouw op een woning komt van een huizenblok dat met een groen kader op de luchtfoto van bijlage 7 bij de regels staat.

De vergunning wordt alleen verleend als de dakopbouw aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. de woning is geen hoekpand;
2. de woning is een tussenwoning;
3. het is niet de eerste dakopbouw van een rij woningen van hetzelfde type;

4. de dakopbouw is even hoog en ligt even ver terug als eerder gerealiseerde dakopbouwen op woningen van hetzelfde type in de rij en sluit daar zoveel mogelijk op aan in vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik;
5. als de dakopbouw zonnepanelen op gebouwen van aangrenzende percelen belemmert, zorgt de aanvrager voor compensatie;
6. de dakopbouw veroorzaakt geen onevenredige hinder voor aangrenzende percelen.

3. Toelichting over dakopbouwen met vergunning

Deze regeling geldt voor tussenwoningen van twee bouwlagen die geen plat dak hebben en voor tussenwoningen met meer dan 2 bouwlagen.

Met een rij woningen van hetzelfde type worden aan elkaar gebouwde woningen in dezelfde stijl en met dezelfde architectonische opbouw en uitvoering bedoeld. Dit kan een zelfstandig rij woningen zijn of een rij woningen binnen een langere rij woningen. In paragraaf 2.3.4 van de toelichting is ter verduidelijking een afbeelding opgenomen.

Om aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld te voorkomen, moet een dakopbouw aansluiten bij eerder in de straat gerealiseerde dakopbouwen. Dat geldt in ieder geval voor de hoogte en voor de afstand tussen de voorgevel en de voorkant van de dakopbouw. Maar ook de vorm, het materiaalgebruik, de detaillering en de afmetingen van de dakopbouw moeten aansluiten op eerder gebouwde dakopbouwen. Met de zinsnede “zoveel mogelijk” ontstaat enige ruimte voor individuele afwijkingen.
Voor het met een vergunning toestaan van zo’n afwijking, bijvoorbeeld om een ander materiaal toe te passen, is een positief advies van Welstand nodig.

Een dakopbouw die voldoet aan eerste 3 voorwaarden, zal geen onevenredig nadelige gevolgen veroorzaken bij de omliggende percelen, zoals een ernstige afname van het aantal uren zon. Bij het vergunnen van de eerste dakopbouw zijn die aspecten onderzocht. Op de luchtfoto die als bijlage 7 bij de regels is gevoegd, zijn de dakopbouwen die als voorbeeld (“trendsetter”) voor andere dakopbouwen dienen gemarkeerd.
Stedenbouwkundigen van de gemeente zijn nagegaan of het zinvol is om voor elke dakopbouw een bezonningsonderzoek te vragen. Gezien de opzet van de wijk, de ligging en de hoogte van de gebouwen concluderen zij dat dat niet nodig is, omdat zij geen onevenredig nadelige gevolgen verwachten voor de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit op aangrenzende percelen. Een nieuwe dakopbouw brengt vaak wel enige schaduwwerking met zich mee. Dit kan bijvoorbeeld effect hebben op de verdieping. In de tuinen zullen de effecten gering zijn. Maar het effect op de bezonning is beperkt en vormt daarmee geen belemmering op het plaatsen van een dakopbouw.

Over zonnepanelen is een afzonderlijke regel opgenomen. Als een dakopbouw schaduw werpt op zonnepanelen die op een aangrenzend dakvlak liggen, moet de aanvrager zorgen voor compensatie, in welke vorm dan ook. De aanvrager van de vergunning toont bij de aanvraag aan dat partijen akkoord zijn met de te geven en de te ontvangen compensatie.

Een dakopbouw die voldoet aan de eerste 5 voorwaarden, voldoet vrijwel altijd aan de laatste voorwaarde. Die laatste voorwaarde biedt een vangnet voor die gevallen waarin het belang van een aangrenzend perceel toch onevenredig in de knel komt.

4. Dakopbouwen die niet aan de regels voldoen

Een aanvraag voor een dakopbouw die niet voldoet aan de regels van paragraaf 2 of van artikel 22, lid 22.3, van het bestemmingsplan, mag alleen gebouwd worden met een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Zo'n vergunning kan verleend worden, maar dan moet de aanvrager aantonen dat de dakopbouw ruimtelijk aanvaardbaar is. Daarbij spelen bijvoorbeeld de bebouwingskarakteristiek (zie paragraaf 5), de maatvoering of het materiaalgebruik, de aanblik vanuit de openbare ruimte en zicht op de oorspronkelijke kapvorm een rol. Burgemeester en wethouders wegen alle bij de aanvraag betrokken belangen af, voordat zij een vergunning verlenen voor een dakopbouw die afwijkt van de regels en voorwaarden van het bestemmingsplan. Die afweging kan uiteraard ook leiden tot het weigeren van een vergunning. Dakopbouwen kunnen het straat- en bebouwingsbeeld ernstig verstoren en zijn daarom niet bij alle woningtypen wenselijk.

Aan een dakopbouw die de eerste op een rij tussenwoningen is zal de gemeente meestal de voorwaarde stellen dat de dakopbouw 1,5 meter terug ligt. De terugligging zorgt ervoor dat de opbouw een herkenbare toevoeging aan het oorspronkelijk hoofdvolume blijft en er niet een volledige bouwlaag ontstaat. In feite beslaat de dakopbouw dan ongeveer 75% van het dakvlak.

Ook zal de gemeente meestal een hoogte van maximaal 3 meter toestaan. Met deze hoogte is inpandig een stahoogte van 2,6 meter mogelijk, waarbij er voldoende ruimte overblijft voor de dakconstructie met isolatie.

Het kan zijn dat de gemeente, bijvoorbeeld op grond van de maatvoering van bestaande dakopbouwen in dezelfde straat ook wil meewerken aan dakopbouwen die minder ver terugliggen of die hoger zijn.

Het ontstaan van een complete extra bouwlaag is in principe niet toegestaan. Daardoor zou het straat- en bebouwingsbeeld worden aangetast.

Een dakopbouw op een hoekpand, op een vrijstaande woning of een twee-onder-een-kapwoning kan het straat- en bebouwingsbeeld ingrijpend verstoren. Daarom is het raadzaam om voor het indienen van een aanvraag voor die dakopbouwen eerst in overleg te treden met de gemeente.

Bij een aantal bijzondere kapvormen is een dakopbouw niet toegestaan, om de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit te behouden. Dit kunnen gebogen kapvormen of borstweringen zijn of een kap die over meerdere woningen oploopt. Er zijn ook woningen die zowel een plat dak als een kap hebben. Op de luchtfoto van bijlage 7 bij de regels vallen de woningen met een bijzondere kapvorm binnen een rood kader.

Een dakopbouw op een bijzondere kapvorm komt meestal niet voor een vergunning in aanmerking. Dat geldt ook voor een dakopbouw op een appartementengebouw.

5. Ruimtelijke analyse van het plangebied

De wijk Veldhuizen bestaat uit verschillende buurten. In deze bijlage zijn die buurten onderverdeeld in 3 te onderscheiden bebouwingskarakteristieken.

De verschillende bebouwingskarakteristieken zijn van belang bij de afweging of een dakopbouw wel of niet past in het straat- en bebouwingsbeeld. Binnen de verschillende bebouwingskarakteristieken komen ook verschillende bebouwingstypologieën voor, die ook van invloed zijn op het straat- en bebouwingsbeeld.

Binnengebied



Het kleinschalige binnengebied wordt gekenmerkt door smallere straten met aan weerskanten woningen. Hier staan vooral rijtjeswoningen in twee bouwlagen, met en zonder kap.

Stevige randen



De stevige randen worden gekenmerkt door veelal aaneen gebouwde bebouwing met karakteristieke architectuur aan een brede openbare ruimte die bestaat uit wegen en groen. Hier is het van belang de bestaande karakteristieke gevelwanden in het bebouwingsbeeld te behouden.

Open randen



De open randen worden gekenmerkt door vrijstaande en geschakelde woningen en woningen in de historische lintbebouwing. Hier is het van belang de openheid tussen de bebouwing en het straatbeeld te beschermen.

Bijlage 6 Luchtfoto Veldhuizen en De Balije met dakopbouwkader

Mogelijkheden voor dakopbouwen met een vergunning

Dakopbouw mogelijk zoals aanwezig in het betreffende deel van de straat.
Geen onevenredig nadelige effecten te verwachten voor de gebruiksmogelijkheden en bezonning van omliggende percelen.
Hoeksituaties worden afzonderlijk beoordeeld.
Voor de effecten op zonnepanelen is er een afzonderlijke regel.

Dakopbouwen uitgesloten in verband met een bijzondere kapvorm.

Bestaande dakopbouw op een hoofdgebouw die dient als voorbeeld voor in de rij toe te voegen dakopbouwen.

12

Bijlage 7 Dakopbouwen in Voordorp

Bijlage 6 Dakopbouwen in Voordorp

1. Inleiding

In de wijk Voordorp zijn op diverse plaatsen dakopbouwen in allerlei variaties op woningen gebouwd. Er is blijkbaar behoefte aan dergelijke uitbreidingen. In de Voorveldsepolder komt dit niet voor en is het ook niet gewenst vanwege de bescherming van de cultuurhistorische waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Veel mensen willen graag in de wijk blijven wonen, ook als hun situatie verandert. Door het uitbreiden van woningen met dakopbouwen kan het woongenot vergroot worden, als de uitbreiding past bij het huidige gebruik en bij de bebouwing.

Door voorwaarden aan dakopbouwen te stellen, kan de gemeente negatieve effecten op het woongenot van omwonenden beperken.

Het bestemmingsplan Voordorp - Voorveldsepolder staat een dakopbouw toe, als die aan de voorwaarden voldoet van de regels van artikel 16 “bouwen is toegestaan”, lid 16.3. In dat geval hoeft de bouwer alleen een bouwvergunning (omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen) aan te vragen.

Het bestemmingsplan biedt ook de mogelijkheid om met een vergunning een andere dakopbouw te bouwen. In paragraaf 2 zijn de voorwaarden beschreven voor de vergunningverlening van die dakopbouwen.

Het uitgangspunt van de regeling is dat alleen dakopbouwen zijn toegestaan die voortborduren op het bestaande bebouwingsbeeld. Daarom staat in de regels als voorwaarde dat een nieuwe dakopbouw niet de eerste dakopbouw in de straat is of de eerste van een rij woningen van een bepaald type of op een woning van hetzelfde type elders in het plangebied (zie ook paragraaf 3). In paragraaf 4 staat beschreven welke eisen de gemeente stelt aan een dakopbouw. In paragraaf 5 wordt door middel van een aantal kaartjes met legenda de karakteristiek van de wijk beschreven die ook betrokken wordt bij de vergunningverlening voor dakopbouwen die niet aan de voorwaarden voldoen.

2. Voorwaarden voor een vergunning voor dakopbouwen

Artikel 17, lid 17.4, onderdeel 2e, biedt de mogelijkheid om met een vergunning een dakopbouw op een woning of een aanbouw bij een woning te bouwen, als de dakopbouw op een woning of een aanbouw komt op het dak van een huizenblok dat in groen op de onderstaande tekening staat.


Legenda
Dakopbouw is mogelijk (zie regels)
Dakopbouw is niet mogelijk
Dakopbouw type
Dakopbouw type waarbij een geluidsonderzoek vereist is

De vergunning wordt alleen verleend als de dakopbouw aan de volgende voorwaarden voldoet:

1. de woning is geen hoekpand;
2. de woning is een tussenwoning;
3. het is niet de eerste dakopbouw van een rij woningen van hetzelfde type of van het hetzelfde type woningen elders in het plangebied;
4. de dakopbouw is even hoog en ligt even ver terug als eerder gerealiseerde dakopbouwen op woningen van hetzelfde type in de rij of elders in het plangebied en sluit daar zoveel mogelijk op aan in vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik;
5. de dakopbouw wordt gebouwd op een aanbouw bij via de garages geschakelde woningen en is even hoog en ligt even ver terug als eerder gerealiseerde dakopbouwen op aanbouwen van hetzelfde type in de rij of elders in het plangebied en sluit daar zoveel mogelijk op aan in vorm, afmeting, detaillering en materiaalgebruik;
6. als de dakopbouw zonnepanelen op gebouwen van aangrenzende percelen belemmert, zorgt de aanvrager voor compensatie;
7. de dakopbouw veroorzaakt geen onevenredige hinder voor aangrenzende percelen.

3. Toelichting over dakopbouwen met vergunning

Deze regeling geldt voor tussenwoningen van twee bouwlagen die geen plat dak hebben, voor tussenwoningen met meer dan 2 bouwlagen en voor aanbouwen bij geschakelde woningen.

Met een rij woningen van hetzelfde type worden aan elkaar gebouwde woningen in dezelfde stijl en met dezelfde architectonische opbouw en uitvoering bedoeld. Dit kan een zelfstandige rij woningen zijn of een rij woningen binnen een langere rij woningen. Ook kan het gaan om een woning van hetzelfde type elders in het plangebied. In paragraaf 2.3.4 van de toelichting is ter verduidelijking een afbeelding opgenomen.

Om aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld te voorkomen, moet een dakopbouw aansluiten bij eerder in de straat gerealiseerde dakopbouwen. Dat geldt in ieder geval voor de hoogte en voor de afstand tussen de voorgevel en de voorkant van de dakopbouw. Maar ook de vorm, het materiaalgebruik, de detaillering en de afmetingen van de dakopbouw moeten aansluiten op eerder gebouwde dakopbouwen. Met de zinsnede “zoveel mogelijk” ontstaat enige ruimte voor individuele afwijkingen.
Voor het met een vergunning toestaan van zo’n afwijking, bijvoorbeeld om een ander materiaal toe te passen, is een positief advies van Welstand nodig.

Een dakopbouw die voldoet aan eerste 4 voorwaarden, zal geen onevenredig nadelige gevolgen veroorzaken bij de omliggende percelen, zoals een ernstige afname van het aantal uren zon. Bij het vergunnen van de eerste dakopbouw zijn die aspecten onderzocht.

Stedenbouwkundigen van de gemeente zijn nagegaan of het zinvol is om voor elke dakopbouw een bezonningsonderzoek te vragen. Gezien de opzet van de wijk, de ligging en de hoogte van de gebouwen concluderen zij dat dat niet nodig is, omdat zij geen onevenredig nadelige gevolgen verwachten voor de gebruiksmogelijkheden en de kwaliteit op aangrenzende percelen. Een nieuwe dakopbouw brengt vaak wel enige schaduwwerking met zich mee. Dit kan bijvoorbeeld effect hebben op de verdieping. In de tuinen zullen de effecten gering zijn. Maar het effect op de bezonning is beperkt en vormt daarmee geen belemmering op het plaatsen van een dakopbouw.

Over zonnepanelen is een afzonderlijke regel opgenomen. Als een dakopbouw schaduw werpt op zonnepanelen die op een aangrenzend dakvlak liggen, moet de aanvrager zorgen voor compensatie, in welke vorm dan ook. De aanvrager van de vergunning toont bij de aanvraag aan dat partijen akkoord zijn met de te geven en de te ontvangen compensatie.

Een dakopbouw die voldoet aan de eerste 6 voorwaarden, voldoet vrijwel altijd aan de laatste voorwaarde. Die laatste voorwaarde biedt een vangnet voor die gevallen waarin het belang van een aangrenzend perceel toch onevenredig in de knel komt.

4. Dakopbouwen die niet aan de regels voldoen

Een aanvraag voor een dakopbouw die niet voldoet aan de regels van paragraaf 2 of van artikel 16, lid 16.3, van het bestemmingsplan, mag alleen gebouwd worden met een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Zo'n vergunning kan verleend worden, maar dan moet de aanvrager aantonen dat de dakopbouw ruimtelijk aanvaardbaar is. Daarbij spelen bijvoorbeeld de bebouwingskarakteristiek (zie paragraaf 5), de maatvoering of het materiaalgebruik, de aanblik vanuit de openbare ruimte en zicht op de oorspronkelijke kapvorm een rol. Burgemeester en wethouders wegen alle bij de aanvraag betrokken belangen af, voordat zij een vergunning verlenen voor een dakopbouw die afwijkt van de regels en voorwaarden van het bestemmingsplan. Die afweging kan uiteraard ook leiden tot het weigeren van een vergunning. Dakopbouwen kunnen het straat- en bebouwingsbeeld ernstig verstoren en zijn daarom niet bij alle woningtypen wenselijk.

Aan een dakopbouw die de eerste op een rij tussenwoningen is, zal de gemeente meestal de voorwaarde stellen dat de dakopbouw 1,5 meter terug ligt. Het terug liggen zorgt ervoor dat de opbouw een herkenbare toevoeging aan het oorspronkelijk hoofdvolume blijft en er niet een volledige bouwlaag ontstaat. In feite beslaat de dakopbouw dan ongeveer 75% van het dakvlak.

Ook zal de gemeente meestal een hoogte van maximaal 3 meter toestaan. Met deze hoogte is inpandig een stahoogte van 2,6 meter mogelijk, waarbij er voldoende ruimte overblijft voor de dakconstructie met isolatie.

Het kan zijn dat de gemeente, bijvoorbeeld op grond van de maatvoering van bestaande dakopbouwen in dezelfde straat ook wil meewerken aan dakopbouwen die minder ver terug liggen of die hoger zijn.

Het ontstaan van een complete extra bouwlaag is in principe niet toegestaan. Daardoor zou het straat- en bebouwingsbeeld worden aangetast.

Een dakopbouw op een hoekpand, op een vrijstaande woning of een twee-onder-een-kapwoning kan het straat- en bebouwingsbeeld ingrijpend verstoren. Daarom is het raadzaam om voor het indienen van een aanvraag voor die dakopbouwen eerst in overleg te treden met de gemeente.

Bij een aantal bijzondere kapvormen en bij gebouwen in de hoofdstructuur van de wijk is een dakopbouw niet toegestaan, om de architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit te behouden. Dit kunnen gebogen kapvormen of borstweringen zijn of een kap die over meerdere woningen oploopt. Er zijn ook woningen die zowel een plat dak als een kap

hebben. Een dakopbouw op deze woningen komt meestal niet voor een vergunning in aanmerking. Dat geldt ook voor een dakopbouw op een appartementengebouw.

5. Ruimtelijke analyse van het plangebied

De wijk Voordorp heeft een bijzondere met een aantal te onderscheiden bebouwingskarakteristieken. De verschillende bebouwingskarakteristieken zijn van belang bij de afweging of een dakopbouw wel of niet past in het straat- en bebouwingsbeeld. Binnen de verschillende bebouwingskarakteristieken komen ook verschillende bebouwingstypologieën voor, die ook van invloed zijn op het straat- en bebouwingsbeeld.

Afbeelding 1 geeft de appartementengebouwen en grondgebonden woningen weer. Afbeelding 2 geeft de belangrijke laanstructuur in het gebied weer. En afbeelding 3 geeft de woningen met een kap en met een plat dak weer.

Afbeelding 1



Afbeelding 2



Afbeelding 3



6 Geluidonderzoek

De regels van de Wet geluidhinder zijn van toepassing als er sprake is van een planologische verruiming van de bouwmogelijkheden (o.a. vergroten bouwhoogte door een dakopbouw).

Het plangebied ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszones van de Rijksweg A27 en de spoorlijn Utrecht-Amersfoort/Hilversum.
Uit het uitgevoerde geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege de Rijksweg A27 en de spoorlijnen Utrecht-Amersfoort/Hilversum de voorkeursgrenswaarde op een aantal locaties overschrijdt. De geluidsbelastingen zijn voor de Rijksweg maximaal 53 dB en voor het spoor 68 dB. Langs de David Ben Goerionstraat staan twee blokken die reeds bestaan uit een schuine kap met een hoogte van drie lagen (al dan niet met dakkappellen erop). Deze blokken worden akoestisch bezien niet verhoogd en daarop is de Wet geluidhinder, net als op alle woningen die reeds bestaan uit drie lagen niet van toepassing.
De gecumuleerde geluidsbelasting blijft binnen de maximaal te ontheffen waarde voor binnenstedelijk wegverkeer. Ook vanuit gezondheidsperspectief is deze geluidsbelasting acceptabel.
Voor de dakopbouwen-regeling in dit bestemmingsplan moet, parallel aan de ruimtelijke procedure, een hogere waarde procedure voor de genoemde geluidsbronnen worden doorlopen, tot maximaal 53 dB in verband met de Rijksweg A27 en tot maximaal 68 dB voor het spoor Utrecht – Amersfoort/Hilversum.

Het Hogere waarden besluit wordt genomen door het college van burgemeester en wethouders voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Door dit besluit hoeft niet per aanvraag voor een dakopbouw op de locaties die het betreft een aparte ontheffingsprocedure gevolgd te worden. De locaties zijn terug te vinden via de legenda bij afbeelding in paragraaf 2 van deze bijlage.

Het geluidonderzoek is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd.

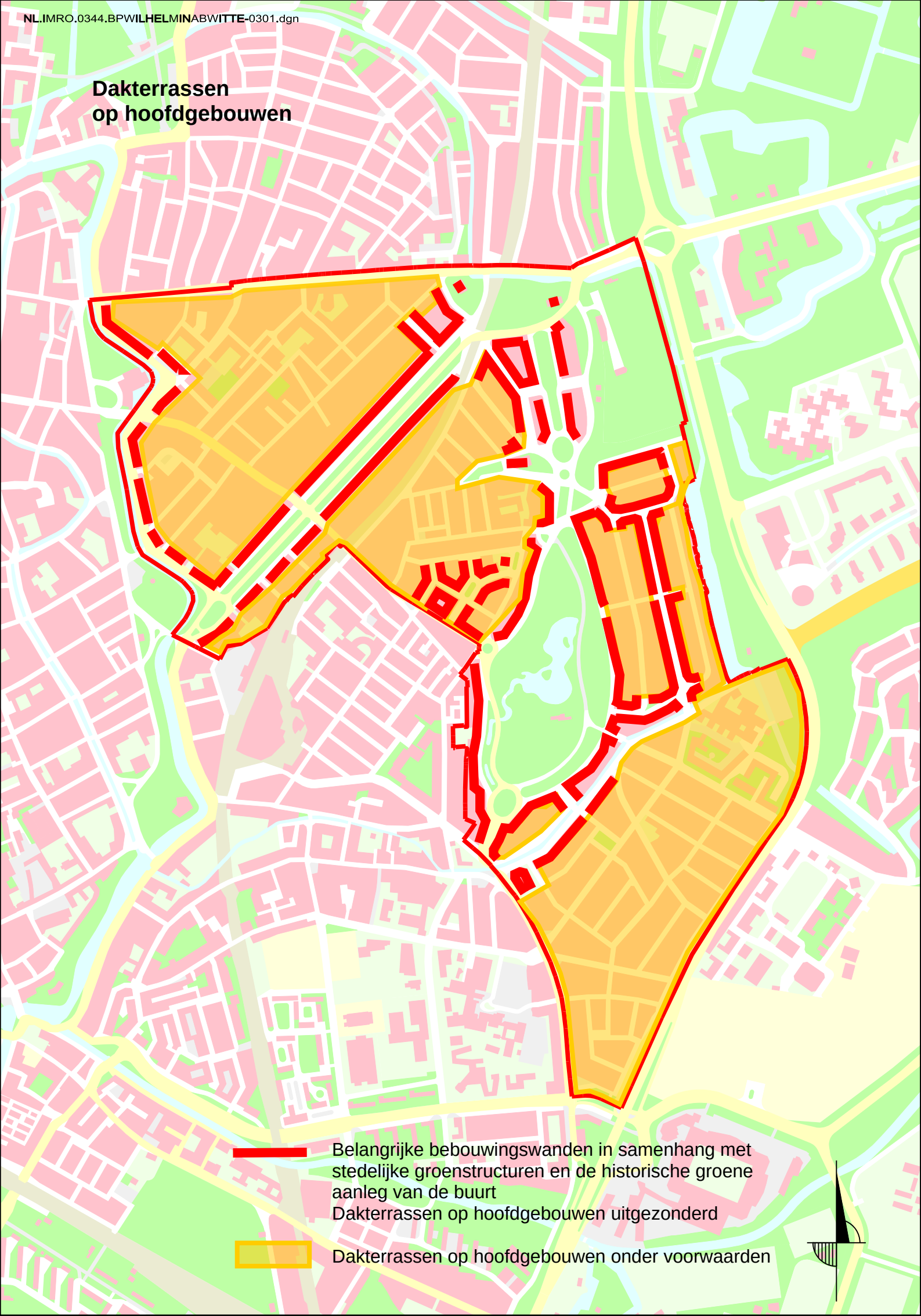
Bijlage 8 Luchtfoto Voordorp met dakopbouwkader


Legenda
Dakopbouw is mogelijk (zie regels)
Dakopbouw is niet mogelijk
1
Dakopbouw type
10 G
Dakopbouw type waarbij een geluidsonderzoek vereist is

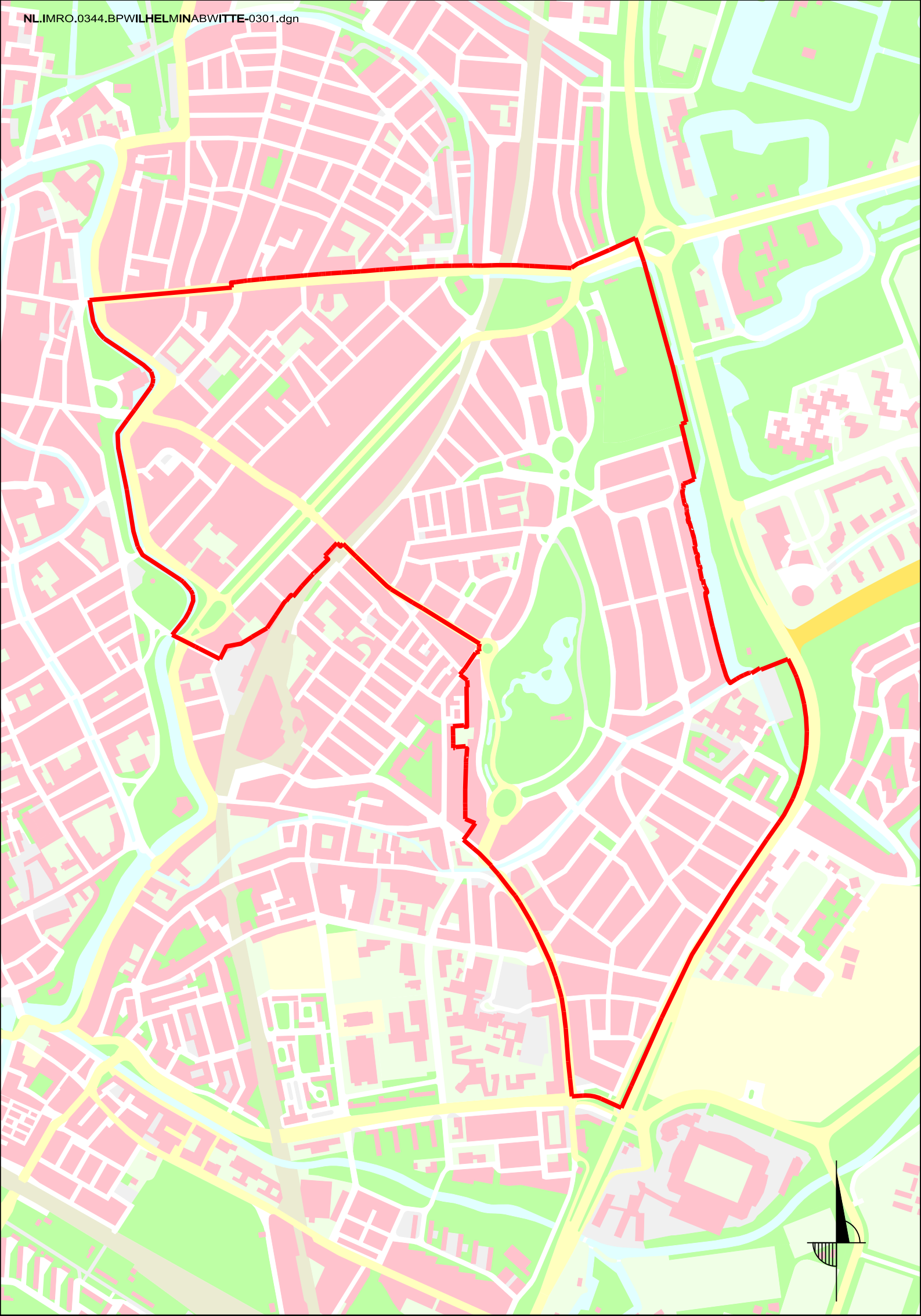
Bijlage 9 Dakterrassen Wilhelminapark,Buiten-Wittevrouwen

NL.IMRO.0344.BPWILHELMINABWITTE-0301.dgn

Dakterrassen op hoofdgebouwen



Bijlage 10 Bijzondere bouwlagen Wilhelminapark,Buiten-Wittevrouwen


NL.IMRO.0344.BPWILHELMINABWITTE-0301.dgn

Bijlage 11 Maatvoering woonboten in de havenatlas

Maatvoering in de havenatlas

bijlage woonboten bij bestemmingsplan Algemene regels Urecht

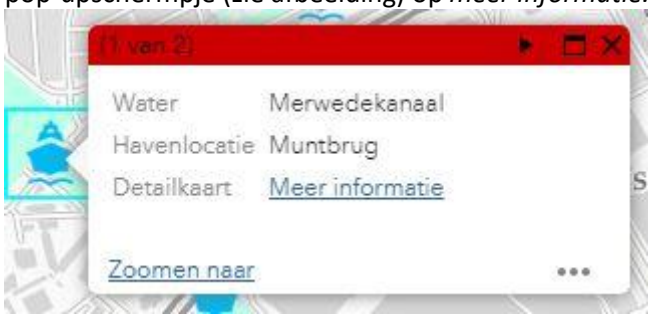
In de havenatlas is per locatie aangegeven hoe hoog, breed en lang een woonboot maximaal mag zijn en hoe groot de afstand tussen woonboten minimaal moet zijn.

De havenatlas staat op internet: Havenatlas (GemGids) (arcgis.com)

Internetadres:
https://gemu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=bcce4e97e184403c9a23d51167b8939c

Hoe vind je de maten van een bepaalde locatie in de havenatlas?

- Op de havenatlas door op een van de links die hierboven staan te klikken.
- Zoom in naar de locatie. Je kunt inzoomen met het scroll-wiel van je computermuis of door te klikken op het plusje linksboven in het scherm.
- Klik op het boot-icoontje (met een A erboven) dat het dichtst bij de locatie ligt en klik in het pop-upschermpje (zie afbeelding) op *meer informatie.*



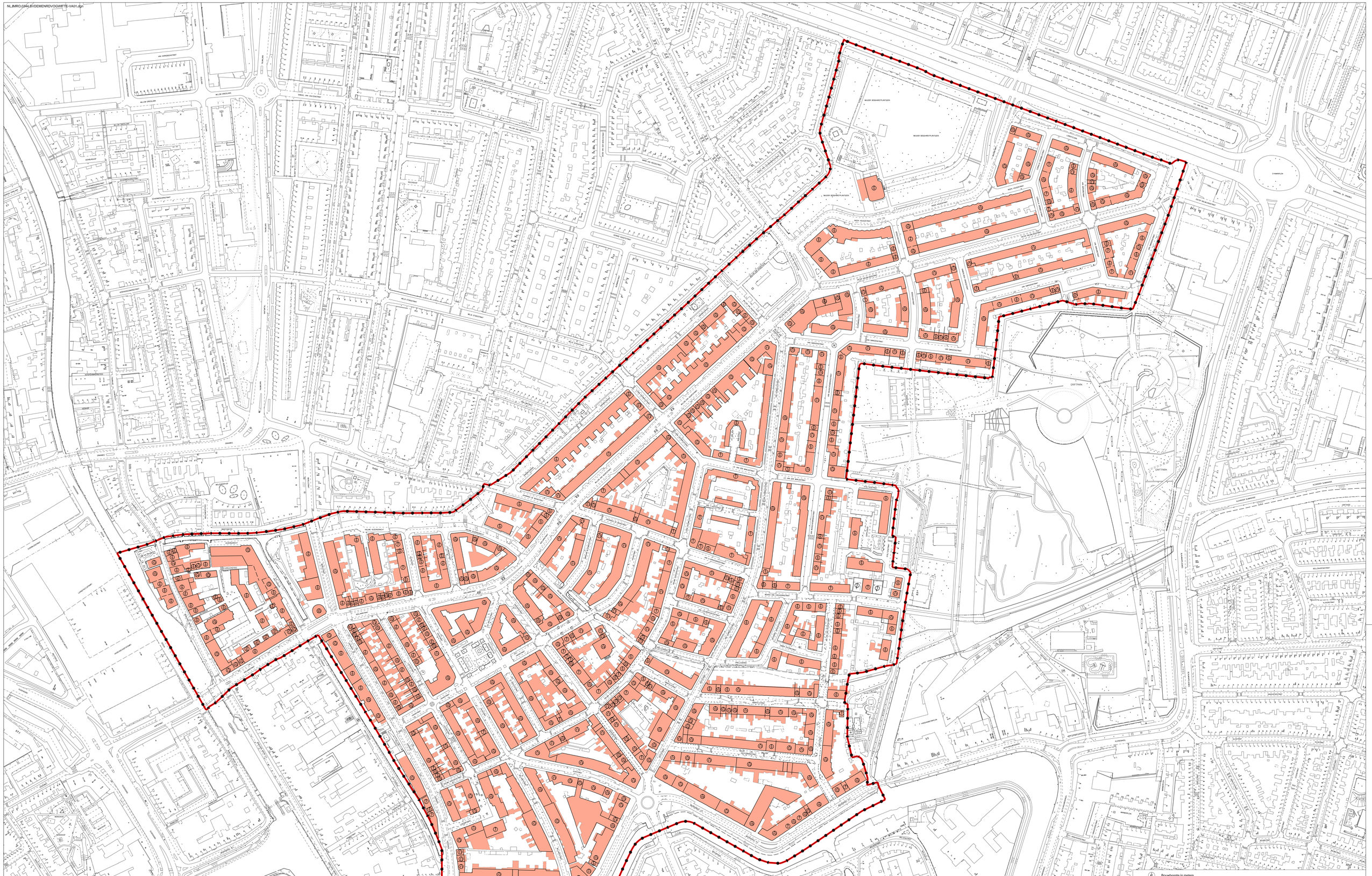
- In het pdf-bestand dat dan geopend wordt staan de maten.
  Let op de bootnummers waarvoor die pdf geldt. Als de locatie daar niet onder valt, klik dan nogmaals op een ander icoontje in de havenatlas dat ook in de buurt van de locatie ligt.

Als je de maten niet via de computer kunt raadplegen

Bel het nummer van de gemeente, 14030, en maak een afspraak om de havenatlas op het stadskantoor te bekijken.

Bijlage 12 Bestaande hoogten

NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn


WILDE ROOSHARTPLANTSOEN
GRIFTPARK
WILLEM DREESLAAN
WILLEM DE ZWIJGERLAAN
WILLEM VAN HOUTENSTRAAT
WILLEM VAN RUYSBROEKSTRAAT
WILLEM VAN SCHOONHOVENSTRAAT
WILLEM VAN WIJCKSTRAAT
WILLEM VAN WOUDESTRAAT
WILLEMSPOORTSTRAAT
WILLEMSTRAAT
WILLEMSTUNNEL
WILLEMSWEG
WILLEMSWEG-NOORD
WILLEMSWEG-ZUID
WILLEMSWERFSTRAAT
WILLEMSWERFTUNNEL
WILLEMSWERFWEG
WILLEMSWERFWEG-NOORD
WILLEMSWERFWEG-ZUID
WILLEMSWERFWEG-ZUIDOOST
WILLEMSWERFWEG-ZUIDWEST
WILLEMSWERFWEG-ZUIDWEST
WILLEMSWERFWEG-ZUIDWE

NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn

6 Bouwhoogte in meters

Beheersverordening

De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Bijlage (Bouwhoogten)

Hierbij horen de regels van De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Plannaam	Plandase	Datum	Plannaam	Plandase	Datum
ladderstip / SPVE	fase 1		termijn	fase 5	
voorontwerp	fase 2		ontwerpvaststelling	fase 6	
ontwerp	fase 3	05-07-2016	beheer / archief	fase 6	
vaststelling	fase 4				

identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn	
ondernummer	
wijk	0_Stad
projectnaam(s)	De Meern N.Vog.G.Witte.
subdirectory	NL.IMRO.0344.
schaal	1: 1250
pentabel	
datum	
datum	

Gemeente Utrecht / Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling/ Stadsplateau 1/3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn

NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn


6
10
7
5
HET LAK - OLEVEN
HET LAK - TERWIJDE
HAMBAKE RONDE
COMPOSTENLAAN
EDMUND NICKLAAN
JAN VOSSLAAN
ENGELAAN
HENRICH BERTESTRAAT
FRED RAYMONDPAD
EDMUND EYSELSTRAAT
HERBERT KRANENSTRAAT
OPERETTELAAN
ALEXANDER LEVERSMAAN
EMMELAAN-NOORD
EMMELAAN-ZUID
DE REIT
HAZENHOEK
HOLENDE
GRENSHOEKE
KOBEL HOEKE
OLDEN HOEKE
HAVENLAAN
KOOPMANSLAAN
PIETER BOUWENS
HENDRIK BOUWENS
GERRIT BOUWENS
WILLEM BOUWENS
DE VIJVERS
DE WEIDEN
DE HOUTGAARDEN
DE GRIFT
DE HOOGHEIN
DE WEG
DE LOO
DE GROENEST
DE LAAN
DE GROENES
DE KAMP
DE HOF
DE VELDEN
DE BOOMGAARDEN
DE HOEVEN
DE BEEMDEN
DE BOSSEN
DE BEEKEN
DE BEEMD
DE BOSSEN
DE BEEKEN
DE BEEMD
DE BOSSEN
DE BEEKEN
DE BEEMD

NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn

6 Bouwhoogte in meters

Beheersverordening

De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Bijlage (Bouwhoogten)

Hierbij horen de regels van De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
kadernota / SPVE	fase 1		bereep	fase 5	
voorontwerp	fase 2		ontwerpvaststelling	fase 6	
ontwerp	fase 3	05-07-2016	beheer / archief	fase 6	
vaststelling	fase 4				

identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn
ondernummer	
wijk	0_Stad
projectnaam(dir)	De Meern N,Vog,S,Witte.
subdirectory	NL.IMRO.0344.
schaal	1: 1250
penbabel	
datum	
datum	

Gemeente Utrecht / Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling/ Stadsplateau 1/3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn

6 Bouwhoogte in meters

Beheersverordening

De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Bijlage (Bouwhoogten)

Hierbij horen de regels van De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Plannaam	Planfase	Datum
kadernota / BPVE	fase 1	
voorontwerp	fase 2	
ontwerp	fase 3	05-07-2016
vaststelling	fase 4	

Plannaam	Planfase	Datum
bieraep	fase 5	
ontwerpvaststelling	fase 6	
beheer / archief	fase 8	

identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn	
ontwnummer	
wijk	0_Stad
projectnaam(dir)	De Meern N,Vog,b,Witte.
subdirectory	NL.IMRO.0344.
schaal	1: 1250
pentabel	
datum	
datum	

Gemeente Utrecht / Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling/ Stadsplateau 1/3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn

6 Bouwhoogte in meters

Beheersverordening

De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Bijlage (Bouwhoogten) BLAD 6c

Hierbij horen de regels van De Meern Noord, Maximapark, Vogelenbuurt, Wittevrouwen

Plannaam	Planfase	Datum
kadernotitie / SPVE	fase 1	
voorontwerp	fase 2	
ontwerp	fase 3	05-07-2016
vaststelling	fase 4	

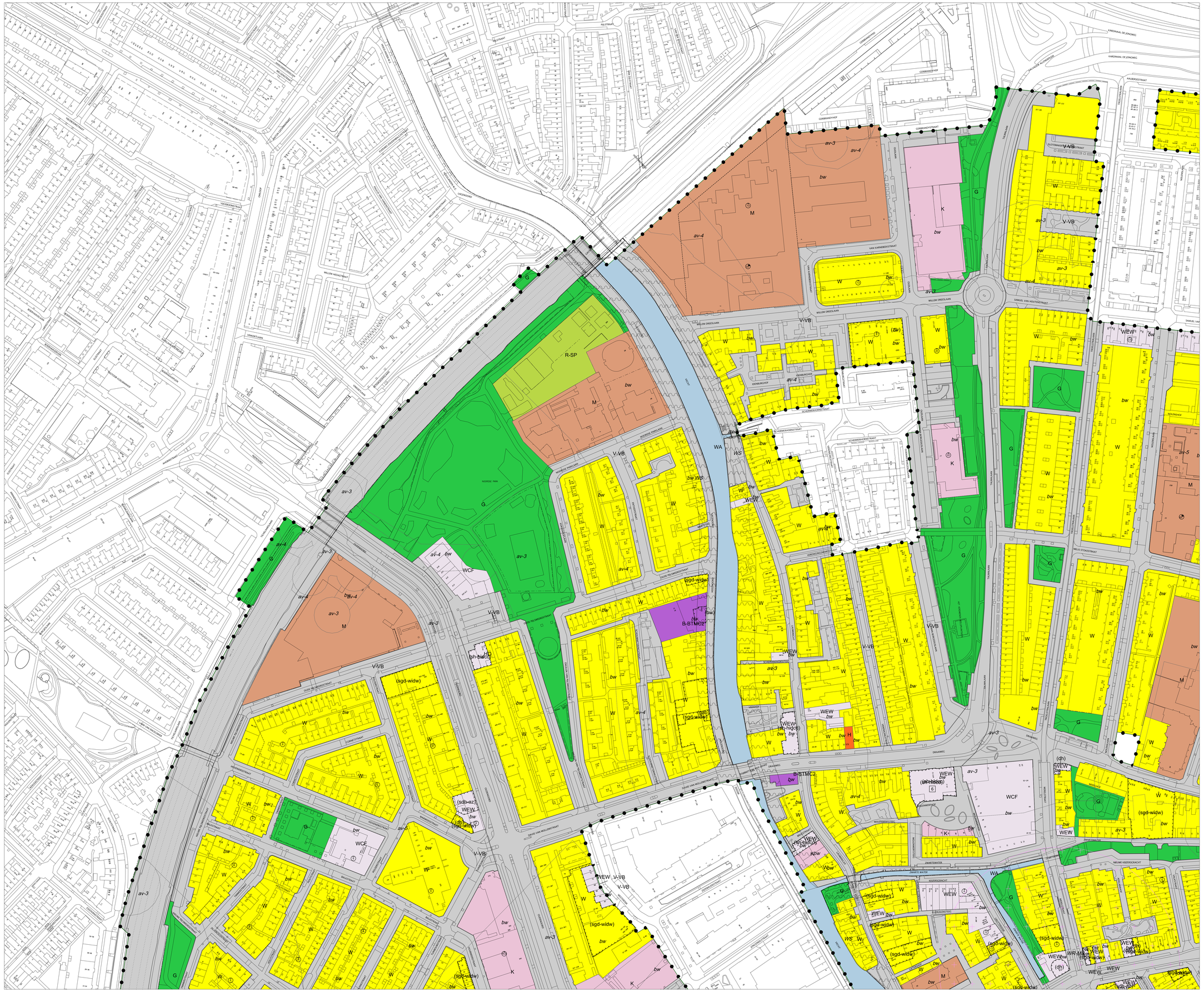
Plannaam	Planfase	Datum
beroep	fase 5	
onherroepelijk	fase 6	
beheer / archief	fase 6	

Identificatie (plnr) van het plan: (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BVDEMENRDVOGWITTE-VA01.dgn	
ondernummer	
wijk	0_Stad
projektnaam(BI)	De Meern N.Vog.b.Witte.
subdirectory	NL.IMRO.0344.
schaal	1: 1250
penbabel	
datum	
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ruimtelijke en Economische Ontwikkeling/ Stadsplateau 1/3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl



Plangebied

- Plangebiedgrens

Bestemmingen

B-BTMC2	Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2		
B-NV	Bedrijf - Nutsvoorziening		
BWF	Bijzondere wijkfunctie		
DH	Detailhandel	V	Verkeer
G	Groen	V-RV	Verkeer - Railverkeer
H	Horeca	V-VB	Verkeer - Verblijfsgebied
HO	Hotel	WA	Water
K	Kantoor	WEW	Werken in de wijk
M	Maatschappelijk	WCF	Wijkcentrumfunctie
R-SP	Recreatie - Speeltuin	W	Wonen

Dubbelbestemmingen

- WR-BSG Waarde - Beschermd stadsgezicht
- WR-MB Waarde - Molenbiothoop
- WS Waterstaat

Gebiedsaanduidingen

- av-2 overige zone - archeologische verwachting 2
- av-3 overige zone - archeologische verwachting 3
- av-4 overige zone - archeologische verwachting 4
- av-5 overige zone - archeologische verwachting 5
- bw overige zone - bouwen
- koebov overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden

Functieaanduidingen

- (atl) atelier
- (bw) bedrijfswoning
- (dh) detailhandel
- (gab) garagebox
- (k) kantoor
- (m) maatschappelijk
- (pg) parkeergarage
- (re) religie
- (sdh-az) specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak
- (sgd-widw) specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk
- (sg-dw) specifieke vorm van groen - dierenweide
- (sh-hidcb) specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie b
- (sh-hidcc) specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie c
- (sh-hidcd) specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d
- (sh-hidcd2) specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d2
- (sm-01) specifieke vorm van maatschappelijk - kinderdagverblijf
- (sw-bit) specifieke vorm van wonen - binnenterrein
- (sw-sst) specifieke vorm van wonen - short-stay
- (vml) verkooppunt motorbrandstoffen met lpg
- (w) wonen
- (zw) zorgwoning

Maatvoeringaanduidingen

- maatvoeringsvlak
- ① maximum goothoogte (m)
- ↥ maximum bouwhoogte (m)
- % maximum bebouwingspercentage (%)
- 6 maximum aantal wooneenheden

Bestemmingsplan

Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van.

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	15/03/2023	Service	fase 3	
Vaststelling	fase 2	25-04-2023	Informatie	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de website http://www.ruimtelijkeplannen.nl onder http://1344.nl/publiceer.nl

NL.IMRO.1344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02	
vastgesteld	
vrijwillige	1 Voorbeeld en 4 Beschikbaar
plotgrootte(cm/dpi)	84,1 x 118,9
kaartbestand	NL.IMRO.2344
schaal	1: 1000
plotdatum	25/09/2024
datum	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02.dgn

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

B-BTMC2	Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2		
B-NV	Bedrijf - Nutsvoorziening		
BWF	Bijzondere wijkfunctie		
DH	Detailhandel	V	Verkeer
G	Groen	V-RV	Verkeer - Railverkeer
H	Horeca	V-VB	Verkeer - Verblijfsgebied
HO	Hotel	WA	Water
K	Kantoor	WEW	Werken in de wijk
M	Maatschappelijk	WCF	Wijkcentrumfunctie
R-SP	Recreatie - Speeltuin	W	Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-BSG	Waarde - Beschermd stadsgezicht
WR-MB	Waarde - Molenbiothoop
WS	Waterstaat

Gebiedsaanduidingen

av-2	overige zone - archeologische verwachting 2
av-3	overige zone - archeologische verwachting 3
av-4	overige zone - archeologische verwachting 4
av-5	overige zone - archeologische verwachting 5
bw	overige zone - bouwen
koebov	overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden

Functieaanduidingen

(atl)	atelier
(bw)	bedrijfswoning
(dh)	detailhandel
(gab)	garagebox
(k)	kantoor
(m)	maatschappelijk
(pg)	parkeergarage
(re)	religie
(sdh-az)	specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak
(sgd-widw)	specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk
(sg-dw)	specifieke vorm van groen - dierenweide
(sh-hidcb)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie b
(sh-hidcc)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie c
(sh-hidcd)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d
(sh-hidcd2)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d2
(sm-01)	specifieke vorm van maatschappelijk - kinderdagverblijf
(sw-bit)	specifieke vorm van wonen - binnenterrein
(sw-sst)	specifieke vorm van wonen - short-stay
(vmli)	verkooppunt motorbrandstoffen met lpg
(w)	wonen
(zw)	zorgwoning

Maatvoeringaanduidingen

	maatvoeringsvlak
9	maximum goothoogte (m)
12	maximum bouwhoogte (m)
60%	maximum bebouwingspercentage (%)
6	maximum aantal wooneenheden

Bestemmingsplan

Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Verbeelding BLAD 2

Hierbij horen de regels van

Plantoon	Plantitel	Datum	Plantoon	Plantitel	Datum
Ontwerp	fase 1	19-03-2023	vastgr.	fase 3	
Vaststelling	fase 2	05-09-2023	onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van dit verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02

ontwerpnummer	
nbh	3 Noordwest en 4 Noordoost
projectnaam(lijn)	
projectnummer	NL.IMRO.0344
schaal	1: 1000
provincie	
datum	25/09/2024
datum	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

B-BTMC2	Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2		
B-NV	Bedrijf - Nutsvoorziening		
BWF	Bijzondere wijkfunctie		
DH	Detailhandel	V	Verkeer
G	Groen	V-RV	Verkeer - Railverkeer
H	Horeca	V-VB	Verkeer - Verblijfsgebied
HO	Hotel	WA	Water
K	Kantoor	WEW	Werken in de wijk
M	Maatschappelijk	WCF	Wijkcentrumfunctie
R-SP	Recreatie - Speeltuin	W	Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-BSG	Waarde - Beschermd stadsgezicht
WR-MB	Waarde - Molenbiothoop
WS	Waterstaat

Gebiedsaanduidingen

av-2	overige zone - archeologische verwachting 2
av-3	overige zone - archeologische verwachting 3
av-4	overige zone - archeologische verwachting 4
av-5	overige zone - archeologische verwachting 5
bw	overige zone - bouwen
koebov	overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden

Functieaanduidingen

(atl)	atelier
(bw)	bedrijfswoning
(dh)	detailhandel
(gab)	garagebox
(k)	kantoor
(m)	maatschappelijk
(pg)	parkeergarage
(re)	religie
(sdh-az)	specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak
(sgd-widw)	specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk
(sg-dw)	specifieke vorm van groen - dierenweide
(sh-hidcb)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie b
(sh-hidcc)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie c
(sh-hidcd)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d
(sh-hidcd2)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d2
(sm-01)	specifieke vorm van maatschappelijk - kinderdagverblijf
(sw-bit)	specifieke vorm van wonen - binnenterrein
(sw-sst)	specifieke vorm van wonen - short-stay
(vml)	verkooppunt motorbrandstoffen met lpg
(w)	wonen
(zw)	zorgwoning

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

3	maximum goothoogte (m)
1	maximum bouwhoogte (m)
60	maximum bebouwingspercentage (%)
6	maximum aantal wooneenheden

Bestemmingsplan

Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Verbeelding

BLAD 3

Hierbij horen de regels van

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	10-03-2023	Beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2	09-09-2023	onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van dit verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere vormen.
Zie voor de digitale vorde die websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropublisher.nl

NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02

plannummer	
ntb	Verschenen als 4 bestanden
projektnummer(s)	
Kaartlaag	NL.IMRO.0344
schaal	1:1.500
printdatum	20-09-2023
datum	20-09-2023
datum	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

B-BTMC2	Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2		
B-NV	Bedrijf - Nutsvoorziening		
BWF	Bijzondere wijkfunctie		
DH	Detailhandel	V	Verkeer
G	Groen	V-RV	Verkeer - Railverkeer
H	Horeca	V-VB	Verkeer - Verblijfsgebied
HO	Hotel	WA	Water
K	Kantoor	WEW	Werken in de wijk
M	Maatschappelijk	WCF	Wijkcentrumfunctie
R-SP	Recreatie - Speeltuin	W	Wonen

Dubbelbestemmingen

WR-BSG	Waarde - Beschermd stadsgezicht
WR-MB	Waarde - Molenbiothoop
WS	Waterstaat

Gebiedsaanduidingen

av-2	overige zone - archeologische verwachting 2
av-3	overige zone - archeologische verwachting 3
av-4	overige zone - archeologische verwachting 4
av-5	overige zone - archeologische verwachting 5
bw	overige zone - bouwen
koebov	overige zone - kap of extra bouwlaag onder voorwaarden

Functieaanduidingen

(atl)	atelier
(bw)	bedrijfswoning
(dh)	detailhandel
(gab)	garagebox
(k)	kantoor
(m)	maatschappelijk
(pg)	parkeergarage
(re)	religie
(sdh-az)	specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak
(sgd-widw)	specifieke vorm van gemengd - werken in de wijk
(sg-dw)	specifieke vorm van groen - dierenweide
(sh-hidcb)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie b
(sh-hidcc)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie c
(sh-hidcd)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d
(sh-hidcd2)	specifieke vorm van horeca - horeca in de categorie d2
(sm-01)	specifieke vorm van maatschappelijk - kinderdagverblijf
(sw-bil)	specifieke vorm van wonen - binnenterrein
(sw-sst)	specifieke vorm van wonen - short-stay
(vml)	verkooppunt motorbrandstoffen met lpg
(w)	wonen
(zw)	zorgwoning

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

①	maximum goothoogte (m)
↑	maximum bouwhoogte (m)
%	maximum bebouwingspercentage (%)
6	maximum aantal wooneenheden

Bestemmingsplan

Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Griftpark

Verbeelding

BLAD 4

Hierbij horen de regels van

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	10-03-2023	Beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2	09-09-2023	onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de website http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://3344.roppibeheer.nl

NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02	
volgnummer	
vlgb	Voorbereid en in Voorbereiding
ATLIBHeenvormlD	
ruimtelijkeVorm	NL.IMRO.0344
schaal	1: 1500
formaat	
datum	09-09-2023
tekent	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

De officiële, digitale versie van het bestemmingsplan bekijken

De wettelijk geldende versie van het bestemmingsplan kunt u bekijken met de web-applicatie RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: RoPubliceer 0344 (versie 2.0.1)

Toelichting

De website

De website opent met een scherm waarin de algemene gegevens van het bestemmingsplan staan.

In het linker vlak kunt u op *plan digitaal raadplegen* klikken om de plankaart (verbeelding) te zien. Als u vervolgens op een bestemming klikt (gekleurd vlak binnen de bolletjeslijn), ziet u rechtsboven een met een stippellijn aangegeven kader met hyperlinks naar de bijbehorende regels. Ook ziet u daar eventuele bijzonderheden.

De documenten van het bestemmingsplan kunt u bekijken en downloaden als u in het linker kader op *alle bijbehorende documenten tonen* klikt.

Het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad

Een vaststellingsbesluit houdt in dat de gemeenteraad de digitale bestanden vaststelt die samen het bestemmingsplan vormen, zoals de plankaart (verbeelding), de regels, de koppeling tussen de kaart en de regels, de toelichting en de bijlagen. Deze bestanden vormen samen het databestand. NL.IMRO.0344.BPCHWPIJLTUINVOGG-VA02.

RoPubliceer leest het databestand uit en maakt het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken raadpleegbaar.

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4308
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2024
Agendapunt	8
Titel	Raadsvoorstel Vaststelling gewijzigd Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk
ID	4523
Behandelend ambtenaar	Groot, Tijmen de
Telefoon	0642930686
E-mail	tijmen.de.groot@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Zuidwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	21 november 2024
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	**19 december 2024**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling gewijzigd Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Tijmen de Groot/Marisse Morsink-Blom
Kenmerk	12754404
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Akkoord te gaan met:
   a. de volgende aanpassingen aan de regels en de verbeelding voor de adressen Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95 C:
      i. de functie Detailhandel te wijzigen in de functie ‘Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1’ met een aanduiding op de verbeelding voor het toestaan van volumineuze detailhandel;
      ii. de planidentificatie in artikel 1 van de regels te wijzigen in NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW -VA02.
   b. de toevoeging van hoofdstuk 5 over de wijziging van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk volgens artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht aan het vaststellingsrapport.

2. Het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk, dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW-VA02, gewijzigd vast te stellen.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Op de locatie Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95C is in het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk per abuis niet de juiste functie opgenomen. Aan de gemeenteraad wordt voorgesteld de functie ‘Detailhandel’ waarbinnen expliciet volumineuze detailhandel is uitgesloten, te wijzigen in de functie ‘Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1’ met een aanduiding op de verbeelding voor het toestaan van volumineuze detailhandel. Het bestaande en feitelijke gebruik van detailhandel in volumineuze goederen aan de Woonboulevard wordt hiermee toegestaan.

Context

Aanleiding

Bij het omzetten van de beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk naar het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk (vastgesteld op 28 maart 2024) is voor de locatie Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95C zoals opgenomen op de verbeelding niet de juiste functie opgenomen. Op deze locatie ligt de functie ‘Detailhandel’, waarbinnen het gebruik voor volumineuze detailhandel expliciet is uitgesloten, terwijl detailhandel in volumineuze goederen het bestaande en feitelijk gebruik betreft en juist op de Woonboulevard gewenst is. Daarnaast is de aanduiding ‘bedrijf milieucategorie 1 tot en met 3.1’ zoals genoemd in de regels niet op de verbeelding opgenomen.

Detailhandelsbeleid

Het gebied waarin deze locatie ligt (een deel van de Woonboulevard) is in het Ontwikkelingskader detailhandel 2012 benoemd als een perifeer en grootschalig cluster dat geschikt is voor volumineuze detailhandel. Detailhandel in volumineuze goederen vraagt veel ruimte en vestiging in winkelgebieden is daarom niet wenselijk en niet haalbaar. Dit perifere cluster (de Woonboulevard) heeft een functie voor de stad en de regio en is zeer succesvol. Het behoud en het versterken van de positie van de Woonboulevard rondom het thema wonen in en om huis is daarom van belang. Volgens het detailhandelsbeleid is clustering van reguliere (/dagelijkse) detailhandel in wijk- en buurtcentra en aan de stedelijke radialen gewenst, onder andere omdat winkels er voordeel van hebben wanneer meerdere dagelijkse voorzieningen bij elkaar zitten. De Woonboulevard hoort hier niet bij.
In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is reguliere detailhandel op deze locatie dus ongewenst.

Juridische context

Op grond van artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast. Het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland Transwijk is in ontwerp ter inzage gelegd voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024. Omdat beroep is ingesteld tegen de vaststelling van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk blijft hier het ‘oude’ recht (Wro) van toepassing totdat het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Tegen de vaststelling van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk is door drie partijen beroep ingesteld. Hangende deze beroepsprocedure kan de gemeenteraad het besluit tot vaststelling wijzigen. Deze wijziging wordt dan onderdeel van de al lopende procedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit zorgt voor een wenselijke en effectieve geschilbeslechting. De inhoud van de beroepen geeft geen aanleiding tot het wijzigingsbesluit en zien ook niet op het onderwerp van deze wijziging. Dit vormt geen belemmering voor het toepassen van artikel 6:19 Awb. Artikel 6:19 Awb biedt de mogelijkheid om een besluit te wijzigen wanneer er een bezwaar of beroep loopt.

Beroep

Tegen het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk zijn drie beroepen ingediend die geen betrekking hebben op deze wijziging. Dit betekent dat het bestemmingsplan nog niet onherroepelijk is en dat voor dit bestemmingsplan de Omgevingswet nog niet geldt. Tijdens de beroepsprocedure kan het bestemmingsplan worden gewijzigd op grond van artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht (wijziging bestemmingsplan hangende beroep). Toepassing van artikel 6:19 Awb houdt in dat een ingediend bezwaar of beroep tegen in dit geval het vaststellingsbesluit mede betrekking heeft op een besluit tot wijziging van dat besluit. Dit wordt ook wel fictief beroep genoemd. De raad neemt op grond van artikel 3.1 lid 1 Wro een gewijzigd besluit en komt daarmee terug op het oorspronkelijke

vaststellingsbesluit. Hiermee wordt een verlies aan rechtsbescherming voorkomen. Een appellant die tegen een besluit beroep heeft ingesteld, hoeft niet afzonderlijk op te komen tegen het wijzigingsbesluit. Daarnaast voorkomt het dat de Raad van State meermaals oordeelt over besluiten binnen één procedure.

Voorbereidingsbesluit
Om te voorkomen dat ongewenste reguliere detailhandel zich op deze locatie kan vestigen voordat het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland, Transwijk is gewijzigd, heeft de raad op 26 september 2024 voor het betreffende gebied een voorbereidingsbesluit genomen. Voorbereidingsbescherming is bedoeld om te voorkomen dat tijdens de periode dat het besluit tot gewijzigde vaststelling van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland, Transwijk wordt voorbereid, op basis van het geldende bestemmingsplan ontwikkelingen kunnen plaatsvinden die het nieuwe, nog vast te stellen plan kunnen frustreren.

Met deze wijziging van het vastgestelde bestemmingsplan wordt gevolg gegeven aan de voorbereidingsbescherming die met het op 26 september 2024 genomen voorbereidingsbesluit is geboden.

Beslistermijn
Spoedige besluitvorming is gewenst, omdat de voorbereidingsbescherming een werkingsduur heeft van maximaal 1,5 jaar. Daarnaast is het van belang dat de wijziging nog tijdens de beroepsprocedure wordt vastgesteld. Als de Raad van State eenmaal uitspraak heeft gedaan, kan deze procedure niet meer. Zekerheidshalve is besluitvorming door de raad daarom gewenst uiterlijk in januari 2025.
Om ongewenste vergunningaanvragen te kunnen afwijzen en gebruikswijzigingen waarvoor nu geen omgevingsvergunning nodig is te voorkomen is het zaak om voor die tijd het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk zodanig te wijzigen dat volumineuze detailhandel is toegestaan en reguliere detailhandel niet.

Beoogd effect
Met het besluit tot gewijzigde vaststelling van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk wordt ongewenst gebruik dat niet past in het detailhandelsbeleid voorkomen en wordt de functie en het bestaande gebruik die de woonboulevard heeft voor de stad als cluster voor detailhandel in volumineuze goederen geborgd.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
Vaststelling Chw bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk – 28 maart 2024
Vaststelling voorbereidingsbesluit Europalaan Kanaleneiland – 26 september 2024

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met: a. de volgende aanpassingen aan de regels en de verbeelding voor de adressen Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95 C: i. de functie Detailhandel te wijzigen in de functie 'Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1' met een aanduiding op de verbeelding voor het toestaan van volumineuze detailhandel; ii. de planidentificatie in artikel 1 van de regels te wijzigen in NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW -VA02. b. de toevoeging van hoofdstuk 5 over de wijziging van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk volgens artikel 6:19 Algemene wet bestuursrecht aan het vaststellingsrapport.
Argumenten	

1.1	Met de voorgestelde wijziging van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk wordt een fout hersteld en recht gedaan aan de bestaande feitelijke situatie.
	Op de adressen Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en de adressen 95 tot en met 95C aan de Europalaan 95 tot en met 95 C is in het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland, Transwijk de functie 'Detailhandel' opgenomen waarbinnen detailhandel in volumineuze goederen is verboden. Op grond van de hiervoor geldende beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk en het daarvoor geldende bestemmingsplan was dit gebruik wel toegestaan, naast het gebruik voor bedrijven behorend tot de milieucategorie 1 tot en met 3.1. Er zijn geen redenen het bestaande gebruik niet opnieuw toe te staan. Door de functie op deze percelen te wijzigen waarbij het gebruik voor volumineuze detailhandel wordt toegestaan komt het bestemmingsplan beter overeen met het bestaande en gewenste gebruik en past de invulling van deze percelen bij de functie die de Woonboulevard in Utrecht vervult. Daarnaast is er op de verbeelding niet de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - bedrijf categorie 1 tot en met 3.1' opgenomen zoals dat wel was opgenomen in de regels van de functie Detailhandel. De nieuwe functie voor de percelen wordt de functie 'Bedrijf 1 tot en met 3.1' met een specifieke aanduiding 'detailhandel volumineus'. Deze functie past ook bij de andere percelen op de Woonboulevard.
1.2	Het omzetten van de functie 'Detailhandel' naar 'Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1' waarbij volumineuze detailhandel wordt toegestaan, is in lijn met het gemeentelijke detailhandelsbeleid.
	Het gebied waarin deze locatie ligt, is in het Ontwikkelingskader detailhandel 2012 benoemd als een perifeer en grootschalig cluster, dat geschikt is voor volumineuze detailhandel. Detailhandel in volumineuze goederen vraagt veel ruimte en vestiging in winkelgebieden is daarom niet wenselijk en niet haalbaar. Dit perifere cluster heeft een functie voor de stad en de regio en is zeer succesvol. Het behoud en het versterken van de positie van de Woonboulevard rondom het thema wonen in en om huis is daarom van belang. Volgens het detailhandelsbeleid is clustering van reguliere (/dagelijkse) detailhandel in wijk- en buurtcentra en aan de stedelijke radialen gewenst, onder andere omdat winkels er voordeel van hebben wanneer meerdere dagelijkse voorzieningen bij elkaar zitten. De Woonboulevard hoort hier niet bij.
1.3	Het wijzigingsbesluit zorgt voor een effectieve geschillenbeslechting in de beroepsfase en een snelle reparatie van de geconstateerde omissie.
	Tegen de vaststelling van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk is door drie partijen beroep ingesteld. Hangende deze beroepsprocedure kan de gemeenteraad het besluit tot vaststelling wijzigen met toepassing van artikel 6:19 Awb. Dat betekent dat er geen geheel nieuw bestemmingsplan vastgesteld hoeft te worden, maar dat in het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk een wijziging kan worden aangebracht. Deze wijziging wordt dan onderdeel van de al lopende procedure bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Dit zorgt voor een wenselijke en effectieve geschilbeslechting. De wijziging van het bestemmingsplan wordt in de beroepsprocedure meegenomen. De inhoud van de beroepen zelf geven verder geen aanleiding tot het wijzigingsbesluit en zien ook niet op het onderwerp van deze wijziging. Dit vormt verder geen belemmering voor het toepassen van artikel 6:19 Awb.
Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Voor het nemen van het besluit tot wijziging van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk wordt niet de openbare voorbereidingsprocedure op grond van afdeling 3.4 van de Awb doorlopen.
	Er is geen sprake van een wezenlijke wijziging van het bestemmingsplan. Hierdoor is het niet nodig om de openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Awb toe te passen. Er is sprake van een onjuiste functie, waartegen de eigenaar en

	huurder van de Europalaan 95 niet zijn opgekomen. Het wijzigingsbesluit hangt samen met en blijft binnen de grondslag van het genomen vaststellingsbesluit. Belanghebbenden kunnen tegen dit wijzigingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Mocht de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het wijzigingsbesluit toch aanmerken als een wezenlijke wijziging van het bestemmingsplan, dan kunnen we alsnog toepassing geven aan afdeling 3.4 Awb via een wijziging van het omgevingsplan en niet in deze bestemmingsplanprocedure.
Beslispunt	
2.	Het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk, dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW-VA02, gewijzigd vast te stellen.
Argumenten	
2.1	Met de vaststelling van het gewijzigde bestemmingsplan wordt gevolg gegeven aan het voorbereidingsbesluit Europalaan - Kanaleneiland.
	Om te voorkomen dat ongewenste reguliere detailhandel zich op deze locatie kan vestigen voordat het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk is gewijzigd, heeft uw raad op 26 september 2024 voor het betreffende gebied een voorbereidingsbesluit genomen. Voorbereidingsbescherming is bedoeld om te voorkomen dat tijdens de periode dat het besluit tot gewijzigde vaststelling van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk wordt voorbereid, op basis van het geldende bestemmingsplan nieuwe ongewenste ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Met deze wijziging van het vastgestelde bestemmingsplan wordt gevolg gegeven aan de voorbereidingsbescherming die met het op 26 september 2024 genomen voorbereidingsbesluit is geboden.

Financiën
De kosten van het besluit tot gewijzigde vaststelling van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk zijn gedekt uit de post voor het actueel houden van bestemmingsplannen. De wijziging van het bestemmingsplan maakt geen bouwplan mogelijk, waardoor er geen verplichting geldt tot het vaststellen van een exploitatieplan. De wijziging, noch het bestemmingsplan zelf heeft uitvoeringsaspecten die financieel onderbouwd moeten worden in het plan.

Vervolg
Na vaststelling van deze wijziging wordt het bestemmingsplan met het vaststellingsbesluit gepubliceerd in het digitale gemeenteblad via officielebekendmakingen.nl en op de websites utrecht.nl en regels-op-de-kaart. Het wijzigingsbesluit wordt toegestuurd aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State met het verzoek op basis hiervan een einduitspraak in de beroepszaak te doen. Belanghebbenden kunnen beroep bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State instellen tegen het gewijzigde deel van het bestemmingsplan. De al ingediende beroepen die zijn ingediend tegen de vaststelling van het bestemmingsplan blijven staan. Deze wijziging zal hangende het beroep dan ook niet onherroepelijk worden tot er uitspraak in deze beroepen is gedaan. Eventuele nieuwe beroepen zullen worden meegenomen in de lopende beroepsprocedure.

Participatie
De indieners van beroep zijn op de hoogte gesteld van deze voorgestelde wijziging. Tegen het wijzigingsbesluit staat voor belanghebbenden beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Communicatie
Zie onder het kopje Vervolg.

Niet referendabel

De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing, omdat het een raadsvoorstel betreft in verband met de vaststelling van een bestemmingsplan (sinds 1 januari 2024 wijziging van het omgevingsplan) (artikel 1:2 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk (link naar ROPubliceer)

Bijlagen informatief

- Regels (pfd versie)
- Verbeelding (pfd versie)
- Vaststellingsrapport (pdf versie)

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Chw bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk

23 september 2024

1. INLEIDING 3
1.1 PLANGEBIED VAN HET BESTEMMINGSPLAN 3
1.2 DOEL VAN HET BESTEMMINGSPLAN 3
1.3 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
2. DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
2.1 TERMIJN VOOR HET INDIENEN VAN ZIENSWIJZEN 3
2.2 ZIENSWIJZEN OVER HET BESTEMMINGSPLAN 3
2.3 WIJZE VAN BEOORDELING VAN ZIENSWIJZEN 4
2.4 PROCEDURE VOOR DE VASTSTELLING 4
2.5 BELANGRIJKSTE WETTELIJKE BEPALINGEN 4
3. WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
3.1 ALGEMEEN 5
3.2 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 5
3.3 WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE ZIENSWIJZEN 33
4. BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 34
Indiener 1 – Prorail *34*
Indiener 2 ..... *35*
Indiener 3 ..... *38*
Indiener 4 – ZIRM advocaten namens Novaxia *38*
Indiener 5 – Van der Feltz advocaten *43*
Indiener 6 – Straatman Koster advocaten *46*
Indiener 7 – Royal Delft Vastgoed *52*
5. WIJZIGING BESTEMMINGSPLAN OP GROND VAN ARTIKEL 6:19 AWB 55
5.1 ALGEMEEN 55
4.1 AMBTSHALVE WIJZIGINGEN VASTGESTELD BESTEMMINGSPLAN 55

1. Inleiding

1.1 Plangebied van het bestemmingsplan

Het plangebied ligt in het zuiden van de stad en bestaat uit delen van de wijken Kanaleneiland, Transwijk, Dichterswijk, Lombok Oost en kantorengebied Smakkelaarsveld eo. Het plangebied heeft globaal de volgende grenzen: in het westen het Amsterdam-Rijnkanaal, in het noorden de Weg der Verenigde Naties/Dominee Martin Luther Kinglaan, in het oosten grofweg de Overste Den Oudenlaan/Europalaan en in het zuiden grofweg de Aziëlaan.
Het plangebied is vooral een woongebied: de belangrijkste functie is wonen met verspreid over het gebied andere functies zoals maatschappelijke functies, kantoren en wijkcentrum functies.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bevat regels die gericht zijn op het beheren van de leefomgeving in het plangebied. Met dit bestemmingsplan worden de volgende doelen bereikt:

- uniformering van de regels;
- functietoedeling in de systematiek van het toekomstige omgevingsplan;
- beleidsarm omzetten van de regels van de beheersverordeningen, wat inhoudt dat het nieuwe bestemmingsplan zo veel mogelijk het bestaande gebruik en de bestaande bouwmogelijkheden overneemt;
- Door het gebruik van nieuwe termen (onder andere als gevolg van de komst van de Omgevingswet en het gebruiken van nieuwe standaarden en definities) en doordat beheersverordeningen en bestemmingsplannen verschillen in opzet, kunnen er kleine veranderingen optreden in de juridische regeling ten opzichte van de vorige regeling. Die veranderingen hebben geen bijzondere gevolgen voor de bestaande gebruiks- en bouwrechten. Een uitzondering hierop is de beperking van de mogelijkheden voor de vestiging van flitsbezorgdiensten conform de regeling in het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht.

1.3 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 is de vaststellingsprocedure beschreven, dat is de fase van het bestemmingsplan die volgt op de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 3 staat op welke manier het bestemmingsplan is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 4 zijn de ingekomen zienswijzen behandeld.

2. De vaststellingsprocedure

2.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 10 februari tot en met donderdag 23 maart 2023 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon iedereen zienswijzen over het bestemmingsplan aan de gemeenteraad sturen.

2.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 7 zienswijzen ingediend. 5 zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en 2 zienswijzen zijn buiten de termijn ontvangen, maar worden toch meegenomen bij de vaststelling en inhoudelijk beoordeeld. Alle zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.
In hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien.

2.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

2.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het bestemmingsplan nog aangepast moet worden, 'ambtshalve' of naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De commissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

2.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

3. Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

3.1 Algemeen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft in de periode van 10 februari 2023 t/m 23 maart 2023 ter inzage gelegen. In deze periode en vlak daarna zijn in het totaal 7 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beoordeeld en hebben deels tot wijzigingen geleidt. Deze zijn opgenomen bij onderdeel 3.3. Een samenvatting en beantwoording van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport.

In de afgelopen periode is het ontwerpbestemmingsplan ook nog eens kritisch ambtelijk beoordeeld en is een aantal fouten van het plan naar boven gekomen. Daarnaast zijn er door nieuwe ontwikkelingen, tussentijds genomen besluiten en nieuwe inzichten nog enkele aanpassingen in het plan doorgevoerd, zoals enkele nieuwe en actuele teksten voor de toelichting voor onderwerpen als archeologie, externe veiligheid en klimaatadaptie. Verder zijn in het bestemmingsplan ondergeschikte redactionele en kennelijke verbeteringen en verduidelijkingen doorgevoerd. De opzet van de regels is hierdoor niet veranderd. De aanpassingen leiden tot beter toetsbare, toepasbare en handhaafbare regels. Het gaat bijvoorbeeld om het opnemen van betere kruisverwijzingen zodat dit de raadpleegbaarheid verbeterd en het op correcte wijze opnemen van de namen van de functieaanduidingen in de regels zodat deze in overeenstemming zijn met de verbeelding (plankaart). De in het plan opgenomen regeling voor het wonen in onzelfstandige woonruimte aangepast na een aanpassing van de huisvestingsverordening. Op 2 februari 2023 is het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht vastgesteld door de gemeenteraad. Bij de vaststelling heeft de gemeenteraad twee amendementen aangenomen over de herplantplicht bij het kappen van bomen. Deze amendementen zijn in de regels en de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt.

3.2 Ambtshalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

3.2.1 Wijzigingen ten aanzien van de regels:

3.2.1.1 Toevoeging en verwijdering van een aantal begrippen in hoofdstuk 1 van de regels

In het eerste hoofdstuk van de regels het bestemmingsplan staan de begrippen en de wijze van meten opgenomen. In artikel 1, aangaande de begrippen, zijn een aantal begrippen toegevoegd en een aantal verwijderd. Deze wijziging levert een verbetering op voor het op een juiste en uniforme wijze uit te kunnen leggen van de begrippen en bepalingen van het bestemmingsplan. De verwijderde begrippen kwamen, buiten in de definities zelf, niet terug in het bestemmingsplan.

In *artikel 1 Begrippen* zijn de volgende artikelen toegevoegd:

1) 1.23 Bijzondere bouwlaag
a. Een bouwlaag die aan de voorzijde of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel;
b. Een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

2) 1.25 Bouwperceel
Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

3) 1.30 Detailhandel in volumineuze goederen

Een detailhandelsbedrijf te onderscheiden in de volgende categorieën:

a. detailhandel in volumineuze goederen, als auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen of materialen;

b. grootschalige detailhandel in recreatie-, en sport- en vrije tijdsartikelen;

c. tuincentra;

d. grootschalige meubeldetailhandel inclusief woninginrichting en stoffering;

e. bouwmarkten.

4) 1.43 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

5) 1.44 Kantoorruimte

Een gebouw of ruimte waarin hoofdzakelijk werkzaamheden worden verricht aan een bureauopstelling, in combinatie met vergaderruimten; de werkzaamheden zijn onder meer:

a. administratieve en beleidsmatige werkzaamheden en alle daarmee gelijk te stellen bureaugebonden activiteiten;

b. commerciële, creatieve en technische bureaugebonden werkzaamheden, inclusief callcenter, desktop-publishing en softwareproductie;

c. werkzaamheden aan desktop, laptop, CAD-CAM-apparatuur;

d. zakelijke ontvangst van externen, vergaderingen en presentaties, ondergeschikt aan de hoofdfunctie van de onderneming;

e. entree en receptiehal;

f. interne en externe opleidingen, workshops, seminars en congressen in zaalruimten in het gebouw van een onderneming worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie;

g. functies binnen een kantoorhoudend bedrijf die behoren bij het normale kantorengebruik zoals een postkamer, interne serverruimte en interne archiefruimte, worden beschouwd als onderdeel van de kantoorruimte.

6) 1.62 Kap

Een gesloten en hellend of gedeeltelijk hellend dak.

7) 1.83 Onderbouw

Een kelder of een souterrain.

8) 1.84 Ondersteunende horeca

Horeca in een detailhandelsvestiging, waarbij als voorwaarden gelden dat:

a. het horecadeel niet direct zichtbaar is vanaf de straatzijde;

b. het pand het aanzicht en de uitstraling behoudt van een detailhandelsvestiging;

c. voor detailhandel tot en met 1.000 m2 bvo de verhouding tussen horeca en publiekstoegankelijke detailhandel 30:70 bedraagt en er een directe relatie is met de producten die in de winkel worden verkocht (het gaat primair om het proeven van producten die in de winkel worden verkocht);

d. voor detailhandel die meer bedraagt dan 1.000 m2 de horeca maximaal 20% bedraagt van het bebouwd oppervlak; dit geldt ook voor de non-food, zoals kledingwinkels, boekwinkels, schoenenzaken et cetera;

de vestiging zich houdt aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Daarbij zijn een tweetal begrippen uit hoofdstuk 1 verwijderd. Deze begrippen zijn niet noodzakelijk voor de toepassing en toetsing van dit bestemmingsplan. Deze twee begrippen luiden als volgt:

1) 1.5 Agrarisch bedrijf
Een bedrijf, gericht op het voortbrengen van producten door middel van het telen van gewassen of het houden van dieren.

2) 1.40 Hoveniersbedrijf
Een bedrijf, gericht op de aanleg, inrichting, verfraaiing of het onderhoud van tuinen en groenvoorzieningen, met de daarbij noodzakelijke hulpmaterialen met uitzondering van detailhandel.

3.2.1.2 Wijzigingen in functies (hoofdstuk 2) van de regels van het bestemmingsplan

In hoofdstuk 2 van de bestemmingsplanregels zijn de functies opgenomen, zoals deze in het plangebied moeten gelden. Ten opzichte van het ontwerp zijn hier wijzigingen in doorgevoerd.

Artikel 3 lid 2 onder 5 verplaatst naar artikel 4 lid 2 onder 5

De bepalingen in artikel 3 lid 2 onder 5 en 6 zijn verwijderd. De activiteit zoals beschreven onder 5 stond abusievelijk onder artikel 3, terwijl deze onder de werking van artikel 4 viel. Daarbij was het onjuiste adres in het ontwerpbestemmingsplan genoteerd. Dit artikel luidde:
“Ter plaatse van Europalaan 43 is in afwijking van het doel van de functie ook een winkel in vloerbedekking en gordijnen toegestaan.”
Dit lid is dan ook gewijzigd opgenomen onder artikel 4 lid 2 onder 5:
“5. Ter plaatse van de Europalaan 37 is in afwijking van het doel van de functie ook een winkel in vloerbedekking en gordijnen toegestaan.”

Artikel 3 lid 2 onder 6 verwijderd

Omdat de activiteit zoals opgenomen onder 6 al binnen de werking van artikel 3 valt is er geen sprake van een afwijking en is het niet nodig om deze expliciet te benoemen. Dit artikel luidde:
“Ter plaatse van Europalaan 45 is een autogarage is in afwijking van het doel van de functie ook een autogarage bedrijf toegestaan.”

Artikel 3 lid 3 aangepast

Artikel 3 lid 3 is aangepast waarbij de lijst met niet toegestane activiteiten is uitgebreid naar onze standaard. Deze is gewijzigd naar:
“De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. activiteiten waarvoor een milieueffectrapportage uitgevoerd moet worden;
3. het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, zoals aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;

4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, met een bepaald veiligheidsrisico buiten de inrichting;
6. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren"

Aanpassing regel over het maximale bebouwingspercentage

In artikel 3 lid 4 onder 2 was in het ontwerpbestemmingsplan een maximaal bebouwingspercentage per aanduidingsvlak opgenomen. De formulering van deze bepaling was echter onjuist geformuleerd en komt in verschillende bepalingen terug. De bepaling luidde:
" In aanvulling op het bepaalde in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen en het bepaalde 3.4 onder a geldt het volgende voor gebouwen binnen de aangegeven aanduidingsvlakken:
het maximale bebouwingspercentage van het aanduidingsvlak in procenten."
En is gewijzigd naar:
"In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet worden overschreden.

Deze wijziging is meermaals in het bestemmingsplan toegepast, te weten in de artikelen 5, 8, 10, 11 en 20. Voor al deze regels is de bovenstaande wijziging opgenomen.

Artikel 4 lid 3 aangepast

Artikel 4 lid 3 is aangepast waarbij de lijst met niet toegestane activiteiten is uitgebreid naar onze standaard.
"De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. activiteiten waarvoor een milieueffectrapportage uitgevoerd moet worden;
3. het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, zoals aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, met een bepaald veiligheidsrisico buiten de inrichting;
6. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren."

Artikel 4.4 Activiteiten die alleen met vergunning mogen

De regels in artikel 4 lid 4 zijn verwijderd, dit wordt al geregeld in de algemene regels in artikel 30.1. De regel luidt nu:

"Artikel 4.4 Activiteiten die alleen met vergunning mogen
1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor Bevi-inrichtingen als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:

a. de 10-6-contour voor het plaatsgebonden risico of – indien van toepassing – de afstand, zoals bedoeld in artikel 5 lid 3 van het Bevi samen met artikel 2 lid 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, is gelegen:
- binnen het bouwperceel van de Bevi-inrichting;
- op gronden met een functie verkeer, water of openbaar groen.

b. voorafgaan aan het verlenen van de vergunning wordt verantwoording gegeven van het groepsrisico in het invloedsgebied van de inrichting."

Artikel 5 lid 3 aangepast overeenkomstig definitie
In artikel 5 lid 3 staat dat grootschalige detailhandel in ieder geval niet is toegestaan. Deze term is echter gewijzigd naar detailhandel in volumineuze goederen, overeenkomstig de definitie die hierbij een uitleg geeft.

Artikel 6 aangepast ten behoeve van tuin bij woonboten
Om het gebruik van de gronden gelegen binnen de functie Groen als tuin bij de 7 woonboten gelegen aan het Merwedeplantsoen mogelijk te maken, wordt artikel 6.1 aangepast.

Artikel 6.1 Doel van de functie
Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid, en een gezond leefklimaat, water, speel- en verblijfsplekken en bestaande tuinen ten behoeve van woonboten, uitsluitend aangrenzend aan een legale ligplaats van woonboten. Locaties met de functie Groen zijn ook bedoeld voor groen dat een gezond leefklimaat voor flora en fauna vergroot, de biodiversiteit stimuleert en voedsel en schuilgelegenheid biedt aan dieren.

Artikel 6.2 Activiteiten die bij de functie passen is gewijzigd naar:
Artikel 6.2 Activiteiten die bij de functie passen
1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, bruggen, duikers en faunapassages, geluidwerende voorzieningen, veldjes voor het uitlaten van honden, watergangen, waterpartijen, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen, kunstobjecten.
2. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van groen - Amsterdam Rijnkanaal' zijn ook een openbare toiletvoorziening, kademuren, aanlegplaatsen en kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen toegestaan;
3. Op Europalaan 55 is het bestaand gebruik toegestaan.

Om de bebouwing van bijbehorende bouwwerken bij de 7 woonboten aan het Merwedeplantsoen mogelijk te maken, wordt aan artikel 6 Groen lid 4 toegevoegd. Deze bepaling is gebaseerd op soortgelijke regelingen in recent vastgestelde bestemmingsplannen en op inhoud de regeling die was opgenomen in bestemmingsplan Dichterswijk/ Croeselaan (vastgesteld 12 april 1990).

6.4 Bouwen is toegestaan, bijbehorende bouwwerken bij woonboten

Het is toegestaan om vrijstaande bijbehorende bouwwerken op de bij een woonboot behorende gronden te bouwen, als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. per woonboot is één vrijstaand bijbehorend bouwwerk toegestaan;
2. de bouwhoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonboot bedraagt maximaal 2,2 meter;
3. de oppervlakte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonboot bedraagt maximaal 6 m^2;
4. de te bouwen gronden mogen niet breder zijn dan de lengte van de woonboot: een vrijstaand bijbehorend bouwwerk moet voor de woonboot worden geplaatst, zodat een doorkijk naar het water blijft bestaan.

Voor de leesbaarheid en de toepassing van de functie horeca is artikel 8 uit het ontwerpbestemmingsplan (Horeca categorie B tot en met D2) verwijderd en samengevoegd met artikel 7, voor zover relevant.

Deze zijn gewijzigd naar:
"7.1 Doel van de functie
Locaties met de functie Horeca zijn bedoeld voor horecavestigingen.
7.2 Activiteiten die bij de functie passen
Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten.
2. het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie waarbij geldt dat:
    a. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie D1' zijn maatschappelijke buurtfuncties en een horecavestiging toegestaan in categorie 'D1' van de Lijst van horeca-activiteiten;
    b. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie B' is een horecavestiging toegestaan in de categorie B van de Lijst van horeca-activiteiten;
3. het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, verkeers-, parkeer en groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen.

7.3 Activiteiten die niet mogen
Met uitzondering van activiteiten die op grond van lid 7.2 zijn toegestaan zijn de volgende activiteiten in ieder geval verboden:

1. horeca-activiteiten die niet op grond van lid 7.1 en lid 7.2 zijn toegestaan;
2. het bedrijfsmatig verstrekken van logies;
3. het verstrekken van middelen die onder de Opiumwet vallen.

7.4 Activiteiten met een vergunning
In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd."

Wijziging artikel 8 functie kantoor (voorheen artikel 9)
In artikel 8, de functie kantoor, is in lid 2 een wijziging aangebracht ter verbetering en verduidelijking van het artikel.
Daarbij stonden in het ontwerpbestemmingsplan in artikel 9 lid 3 onder b gebruiksmogelijkheden voor detailhandel en showroom onder bouwregels geschaard. Om het gebruik te borgen zijn deze bepalingen uit artikel 9 lid 3 verwijderd en gewijzigd ingevoegd onder het hernummerde artikel 8 lid 2, aangaande activiteiten die bij de functie passen.
In artikel 8.2 lid 3 en 6 is de zinsnede 'in 6 bouwlagen' verwijderd omdat dit niet strookt met de regeling die eronder staat en dit onbedoeld verwarring schept.

Artikel 9 lid 3 onder 2 en 3 is herschreven en is hernummerd naar artikel 8 lid 8.2 onder 4 en 5:

4. "Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - 1' is detailhandel met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m^2 bruto vloeroppervlakte.

5. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor – 1' is showroom met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m^2 bruto vloeroppervlakte."

Artikel 10 lid 2 aangepast ter verbetering van de toepasbaarheid
In het artikel 11 zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan is een verbetering aangebracht ten behoeve van de toepasbaarheid. Daarbij is dit artikel in de hernummering gewijzigd naar artikel 10.

En deze luidt nu:

"Artikel 10.2 Activiteiten die bij de functie passen
1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:
a. het gebruiken van ruimtes voor scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, religieuze doeleinden, sociaal cultureel centrum, buurthuis, gymzalen; en
b. het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, nuts- verkeers-, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen.
2. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – 1' zijn ook sport, bestaande horeca tot en met categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten en zelfstandige congres- en vergaderfaciliteiten toegestaan.
3. Op de locatie met de aanduiding 'kantoor' zijn ook de volgende activiteiten toegestaan tot een maximum van 500 m^2 bruto vloeroppervlakte:
a. het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden;
b. zelfstandige congres- en vergaderfaciliteiten;
c. het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie A tot en met categorie D van de Lijst van Horeca-activiteiten;
d. sportactiviteiten; en
e. dienstverlening.
4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – bedrijf categorie 1 tot en met categorie 3.1' is ook een bedrijf die is ingedeeld in categorie 1 tot en met categorie 3.1 van de lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.
5. Op de locatie met de aanduiding 'sport' zijn ook sportvoorzieningen toegestaan.
6. op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – 2' zijn ook kantoren, sportvoorzieningen en een bedrijfswoning van maximaal 400 m^3 per instelling toegestaan.
7. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – 3' zijn ook kantoren toegestaan."

Artikel 16 lid 2 onder 2 en 3 toegevoegd
In artikel 16 lid 2 zijn twee subleden toegevoegd voor respectievelijk woonbotenligplaatsen en de vaarweg op het Amsterdam-Rijnkanaal. De aan het artikel toegevoegde subleden luidden:
2. "Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water – woonbotenligplaats' zijn de bestaande legale woonboten toegestaan.
3. Vaarwegen ter plaatse van de aanduiding 'vaarweg'.

Artikel 19 zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan is komen te vervallen

Artikel 19 van het ontwerpbestemmingsplan Waterstaat – Watergang is komen te vervallen, omdat deze functie niet meer op de aangepaste verbeelding bij de vaststelling voorkomt. Als het nodig was, is deze regeling samengevoegd met de functie Waterstaat – Waterkering.

Samenvoeging artikelen 'Werken in de wijk

De artikelen 20 tot en met 22 uit het ontwerpbestemmingsplan zijn samengevoegd tot een nieuw artikel 18 – Werken in de wijk:

Artikel 18 Werken in de wijk

18.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Werken in de wijk zijn bedoeld voor gebouwen waarin op de begane grond ruimte is voor activiteiten die passen bij functiemenging in de wijk en de verdiepingen voor woningen met de daarbij horende voorzieningen.

18.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. Op de begane grond: het gebruiken van ruimtes voor scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, religieuze doeleinden, sociaal cultureel centrum, buurthuis, gymzalen, dienstverlening, administratie werkzaamheden, het gebruiken van ruimtes voor winkels, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 17 winkels worden gevestigd op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – 1', het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen;
2. Op de begane grond en de verdieping: activiteiten die passen in een woning.
3. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – belhuis' is op de begane grond ook een belhuis toegestaan.
4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – smartshop' is op de begane grond ook een smartshop toegestaan.
5. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie B' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf toegestaan in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten.
6. Op de volgende locatie met de aanduiding 'detailhandel' is op de begane grond ook het gebruiken van ruimtes voor winkels toegestaan.
7. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – afhaalzaak' is op de begane grond ook een afhaalzaak toegestaan.
8. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – categorie A of B1' is op de begane grond het uitoefenen van een bedrijf in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan;
9. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca 1 – categorie B' is op de begane grond het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie B van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 10 horecabedrijven in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten worden gevestigd op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca 1 – categorie B';
10. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – 1' is het gebruiken van ruimtes op de begane grond voor andere activiteiten tot 4000 m2 en tot 500 m2 per vestiging toegestaan als het gaat om

a. het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden;
b. dienstverlening;
c. het uitoefenen van een bedrijf in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
d. recreatieve en/of sportvoorzieningen; en
e. het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de extra voorwaarde dat niet meer dan 750 m2 van de 4000 m2 aan ruimte wordt gebruikt voor horecabedrijven in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten.
11. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - 2' is het gebruik van ruimtes op de begane grond toegestaan als het gaat om:
a. het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden;
b. dienstverlening;
c. het uitoefenen van een bedrijf in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
d. recreatieve en/of sportvoorzieningen;
e. en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen;

18.3 Activiteiten die niet mogen
De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:
1. horeca-activiteiten die niet op grond van 20.2 zijn toegestaan;
2. winkels die niet op grond van 20.2 zijn toegestaan;
3. nieuwe geluidgevoelige functies zoals kinderdagverblijf, onderwijs, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingshuizen en psychiatrische inrichtingen zijn niet toegestaan.

Samenvoeging artikelen 'Wijkcentrumfunctie'
De artikelen 23 tot en met 26 van het ontwerpbestemmingsplan zijn samengevoegd tot een nieuw artikel 19 - Wijkcentrumfunctie:

Artikel 19 Wijkcentrumfunctie
19.1 Doel van de functie
Locaties met de functie Wijkcentrumfunctie zijn bedoeld voor gebouwen waarin op de begane grond ruimte is voor activiteiten die passen bij winkelend publiek en op de verdiepingen voor woningen, met de daarbij horende voorzieningen.

19.2 Activiteiten die bij de functie passen
Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. op de begane grond: activiteiten die tijdens openingstijden van winkels publiek trekken, zoals het gebruiken van ruimtes voor winkels, dienstverlening, bibliotheken, medische en paramedische diensten, en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen;
2. op de verdiepingen: activiteiten die passen in een woning.
3. het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 4 horecabedrijven in categorie B van de Lijst

van Horeca-activiteiten worden gevestigd op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca 2 – categorie B'.

4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – 2' is op de begane grond het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen toegestaan;
5. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van ondergeschikte horeca – 1' is op de begane grond ook het uitoefenen van een ondergeschikte horeca toegestaan.
6. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – 1' is op de begane grond het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie 'Middelzware horeca'; een horecabedrijf in de categorie B, C, D1, D2 of D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten alsmede ondergeschikte horeca toegestaan.
7. op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie A/B1' is het uitoefenen van een bedrijf in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten op de begane grond toegestaan;
8. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie B' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
9. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie B of D' is op de begane grond het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie B of D van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
10. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie C' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie C van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
11. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie D1' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
12. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie D2' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
13. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie D1 begane grond en verdieping' zijn op de begane grond en verdieping ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
14. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – afhaalzaak' is, in afwijking op lid 21.2 onder 2, op de begane grond ook een afhaalzaak toegestaan.
15. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – wonen op de begane grond' zijn op de begane grond ook activiteiten die passen in een woning toegestaan.
16. Op de locatie met de aanduiding 'maatschappelijk' zijn op de begane grond ook maatschappelijke voorzieningen toegestaan.
17. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – speelautomatenhal' is op de begane grond ook het gebruiken van ruimtes voor een speelautomatenhal toegestaan.
18. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – 3' is op de begane grond het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden toegestaan;
19. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – belhuis' is, in afwijking op lid 21.2 onder 2, op de begane grond ook een belhuis toegestaan.
20. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – smartshop' is op de begane grond ook een smartshop toegestaan.

21. Op de locatie met de aanduiding ‘specifieke vorm van sport – 1’ zijn op de begane grond recreatieve en/of sportvoorzieningen toegestaan.

19.3 Activiteiten die niet mogen
De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. horeca-activiteiten die niet op grond van lid 21.2 onder 1 zijn toegestaan en andere activiteiten die buiten de openingstijden van winkels publiek trekken;
2. het gebruiken van een ruimte voor afhaalzaken en belhuizen;
3. het rijden met winkelwagentjes over een gladde ondergrond waarbij het bronvermogen meer is dan 80 dB (A);
4. detailhandel in volumineuze goederen.

Wijziging artikel 20 ter verbetering van de leesbaarheid
In artikel 27 zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan is een verbetering aangebracht ten behoeve van de lees- en toepasbaarheid. Dit artikel is in de hernummering bij vaststelling gewijzigd naar artikel 20

Naar *artikel 20 – Wonen*: in het vast te stellen bestemmingsplan:

Artikel 20 Wonen
20.1 Doel van de functie
Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen met de daarbij horende voorzieningen.

20.2 Activiteiten die bij de functie passen
1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals de activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen.
2. In een woning met de aanduiding ‘zorgwoning’ is ook het wonen waarbij zorg verleend wordt, toegestaan.
3. Op de locatie met de aanduiding ‘specifieke vorm van wonen – gezondheidszorg’ is ook gezondheidszorg toegestaan.
4. Op de locatie met de aanduiding ‘specifieke vorm van wonen – beperkte detailhandel en horeca’ zijn op de begane grond ook de volgende activiteiten toegestaan:
   a. maatschappelijke voorzieningen;
   b. dienstverlening;
   c. bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   d. op de locaties met de aanduiding ‘specifieke vorm van detailhandel – 1’ het gebruiken van ruimtes voor winkels, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 17 winkels worden gevestigd;
   e. op de locaties met de aanduiding ‘’specifieke vorm van detailhandel – 1’het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 10 horecabedrijven in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten worden gevestigd.
5. Op de locatie met de aanduiding ‘specifieke vorm van wonen – 3’ zijn op de begane grond ook de volgende activiteiten toegestaan, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat deze activiteiten worden uitgeoefend op een bruto vloeroppervlakte van in totaal maximaal 500 m^2: het

gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden, dienstverlening en bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving.

6. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – 2' zijn op de begane grond ook de volgende activiteiten toegestaan:
   a. dienstverlening;
   b. het uitoefenen van een bedrijf in horecacategorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 4 horecabedrijven in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten worden gevestigd
7. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – wijkfunctie' is het ook toegestaan om maximaal 600 m^2 bruto vloeroppervlakte voor maatschappelijke voorzieningen te gebruiken.
8. Op de locatie met de aanduiding 'garagebox' zijn uitsluitend de bestaande garages of bergingen toegestaan voor het parkeren van auto's, het stallen van fietsen en opslag van andere goederen die voor het huishouden gebruikt worden.
9. Op de locatie met de aanduiding 'detailhandel' is op de begane grond het gebruiken van ruimtes voor winkels toegestaan.
10. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie D1' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf toegestaan in categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten.
11. Op de locatie met de aanduiding 'kantoor" is ook het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden toegestaan.

20.3 Activiteiten die niet mogen

Het opheffen van bestaande parkeerplaatsen op het eigen perceel is verboden.

20.4 Activiteiten met een vergunning

a. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.

b. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet worden overschreden.

3.2.1.3 Wijzigingen in de Algemene regels (hoofdstuk 3, 4, 5, 6 en 7)

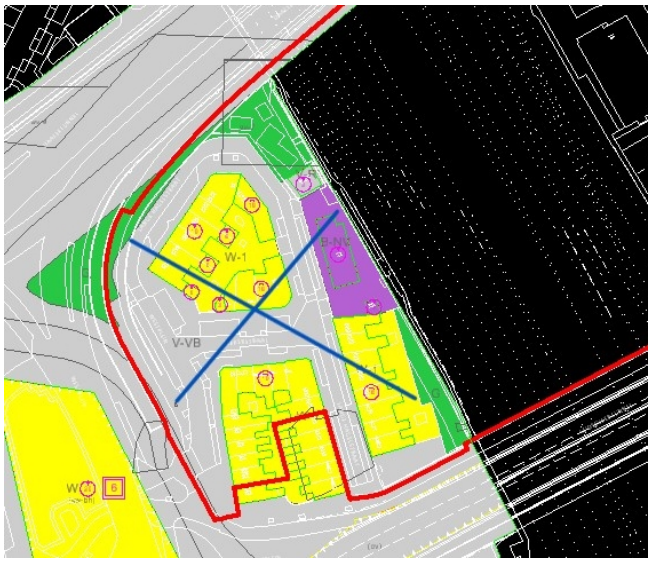
Hoofdstuk 3, 4, 5, 6, en 7 van de regels van dit bestemmingsplan bevatten algemene regels (artikelen 21 en verder). In het Chw bestemmingsplan Algemene Regels Utrecht, zoals vastgesteld in februari 2023, zijn regels opgesteld die voor het gehele grondgebied van Utrecht gelden. De regels zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan bevatte een verouderde versie van deze regels. Deze regels zijn aangepast, waardoor deze nu overeenstemmen met de algemene regels zoals voor het gehele grondgebied van Utrecht geldt. Met deze wijziging wordt voorkomen dat bij vaststelling van dit bestemmingsplan de verouderde regels die van het al geldende plan zouden overschrijven. In lijn hiermee zijn ook wijzigingen in de toelichting op de regels aangebracht, die met de algemene regels samenhangen. Daarbij zijn ook de amendementen over de herplantplicht (van 36 maanden naar 14 maanden) bij het kappen van bomen en de wijziging voor de hospitaregeling van de Huisvestingsverordening voor verhuur door de eigenaar van de woning van onzelfstandige woonruimte gewijzigd, waarmee verhuur tot maximaal drie personen wordt toegestaan in het plan verwerkt.

Overgangsrecht gebruik
Voor een juiste toepassing van het overgangsrecht over het gebruik van gronden en bouwwerken wordt artikel 45.2 aangepast waarbij de term ‘vaststelling’ wordt vervangen door de term ‘inwerkingtreding’

3.2.1.4 Wijzigingen in de verbeelding

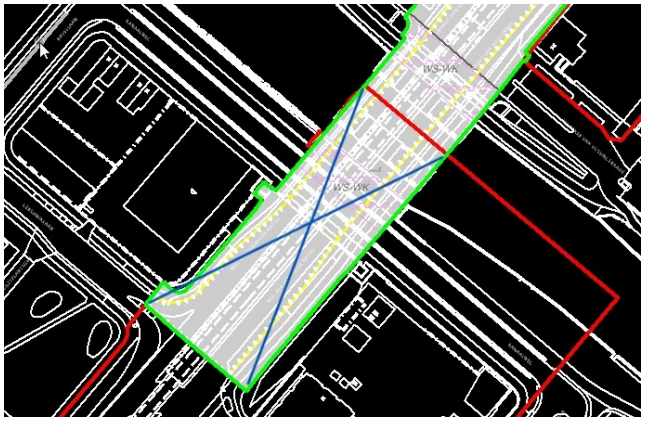
- Het plangebied van het Chw ontwerpbestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk had een ongewenste overlap met de plangebieden van drie ontwikkelbestemmingsplannen. Dit is ongewenst, want hiermee worden de nieuwe ontwikkelingen onmogelijk gemaakt.
  De overlap wordt hersteld en daardoor wordt het plangebied van het bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk verkleind. Het gaat om een overlap met de bestemmingsplannen Lombokplein (vastgesteld 2 februari 2023), Beurskwartier 1(vastgesteld 25 november 2021) en Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 (vastgesteld 24 februari 2022)

Hieronder is met afbeeldingen aangegeven welke grotere delen uit het plangebied van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk worden gehaald.



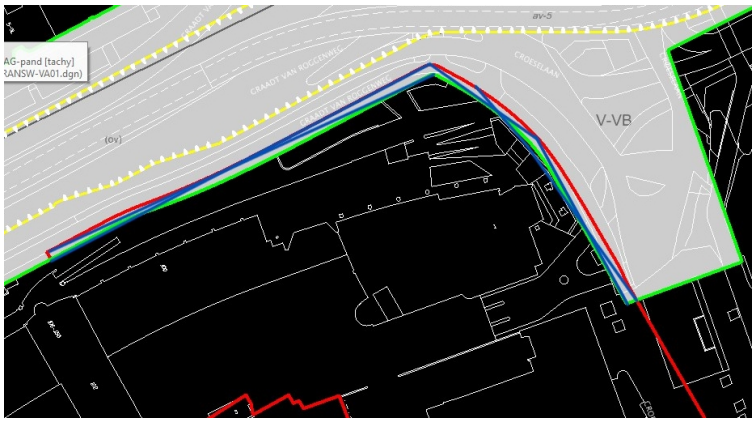
Een deel van het plangebied aan de oostkant van het Westplein wordt verwijderd, het betreft voornamelijk woningen gelegen aan de Lange Hagelstraat en aan de Blekerstraat. Op de afbeelding hiernaast aangegeven met een blauw kruis.

Op deze locatie blijft dan bestemmingsplan Lombokplein gelden.



Een deel van het plangebied ter hoogte van de brug over het Merwedekanaal met de kruising met de Weg der Verenigde Naties wordt verwijderd. Op de afbeelding hiernaast aangegeven met een blauw kruis.

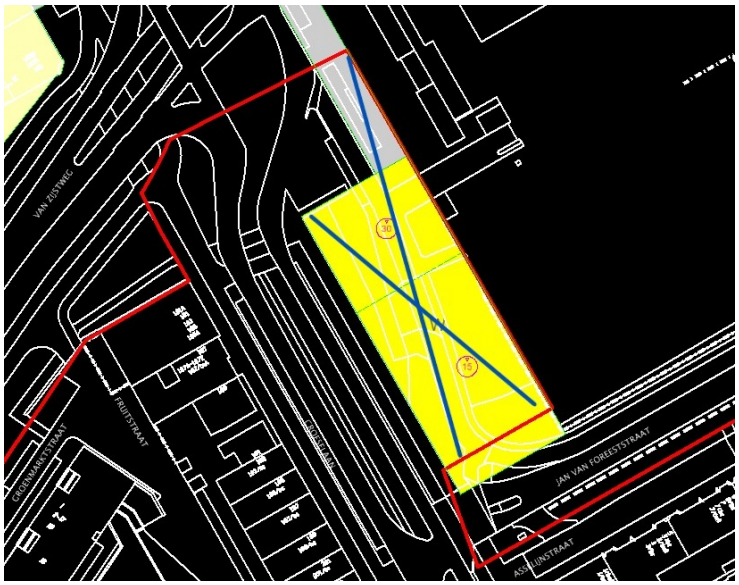
Op deze locatie blijft dan bestemmingsplan Lombokplein gelden.



Een deel van het plangebied aan de zuidzijde van de Graadt van Roggenweg en aan de westzijde van de Croeselaan wordt verwijderd.

Op de afbeelding hiernaast aangegeven met een blauw kruis.

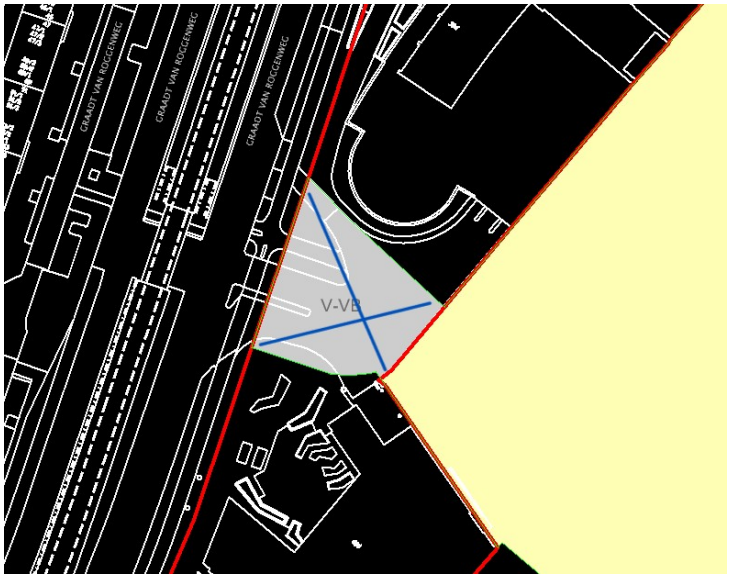
Op deze locatie blijft dan bestemmingsplan Lombokplein gelden.



Een deel van het plangebied gelegen aan de oostzijde van de Croeselaan wordt verwijderd.

Op de afbeelding hiernaast aangegeven met een blauw kruis.

Op deze locatie blijft dan bestemmingsplan Beurskwartier 1 gelden.



Een deel van het plangebied gelegen ten oosten van de Graadt van Roggenweg wordt verwijderd.

Op de afbeelding hiernaast aangegeven met een blauw kruis.

Op deze locatie blijft dan bestemmingsplan Beurskwartier 1 gelden.



Een deel van het plangebied gelegen aan de westzijde van de Europalaan, gelegen tussen de Koningin Wilhelminalaan en het Europaplein wordt verwijderd.

Op de afbeelding hiernaast aangegeven met een blauw kruis.

Op deze locatie blijft dan bestemmingsplan Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 gelden.

- **Diverse kleinere aanpassingen van de plangrens**
  De plangrens van het ontwerpbestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk is op een aantal locaties verspreidt over de plangrens van het gehele plangebied, op detailniveau niet goed afgestemd op de plangrenzen van diverse omliggende bestemmingsplannen en op de grens van de te vervangen beheersverordeningen. Dit heeft tot gevolg dat de plangrenzen op deze locaties zijn aangepast en nu goed afgestemd zijn op bestaande plangrenzen. Deze wijzigingen betreffen zowel beperkte vergrotingen als verkleiningen van het plangebied.

- Diverse aanpassingen specifieke aanduidingen

  Bij de ambtelijke controle van de functies zijn op verschillende plekken onjuistheden geconstateerd in de situering van aanduidingsvlakken in verschillende functies. Deze zijn aangepast overeenkomstig de onderliggende beheersverordeningen, zodat dit niet tot meer mogelijkheden in het plangebied kan leiden en dat de beleidsarme omzetting is geborgd. Er staat op de verbeelding op het perceel Daalsesingel 1-9 een aanduiding '6 bouwlagen' toegestaan. Dit is niet correct omdat voor dit perceel de regeling geldt zoals beschreven in artikel lid 8.2 onder 3. De aanduiding wordt van de verbeelding verwijderd om dit te verduidelijken.

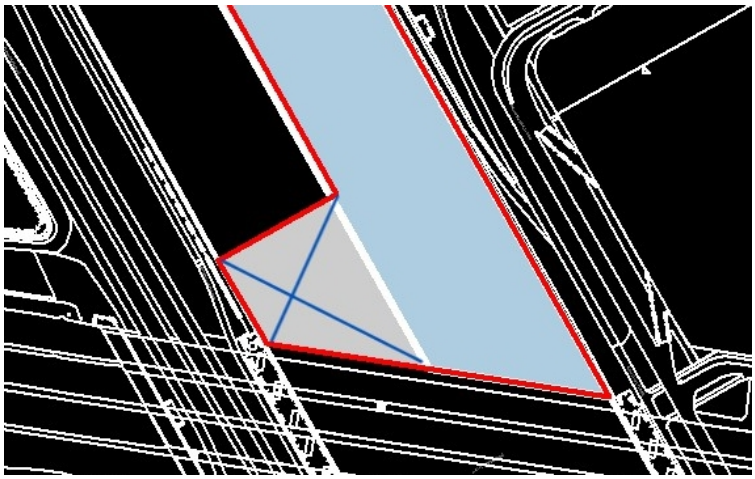
- Aanduiding 'vaarweg' aan de verbeelding toegevoegd
  Op de verbeelding wordt binnen de functie Water ter plaatse van het Amsterdam – Rijnkanaal de aanduiding 'vaarweg' toegevoegd om duidelijk te maken dat dit kanaal een belangrijke en drukke vaarweg is. Deze regeling is afgestemd op de regeling die is opgenomen in andere recente bestemmingsplannen voor dit kanaal.

- Specifieke vorm van water – woonbotenligplaats op de verbeelding toegevoegd
  Op de verbeelding wordt binnen de functie Water ter plaatse van de woonboten gelegen aan de Reviuskade en aan de Da Costakade een aanduiding opgenomen waarmee het plan wordt verbeterd. Door het opnemen van de aanduiding 'Specifieke vorm van water – woonbotenligplaats' wordt duidelijker dat binnen deze aanduiding bestaande legale woonboten zijn toegestaan. Deze regeling is ook opgenomen is andere recent vastgestelde bestemmingsplannen.

- Vervallen bepalingen van de verbeelding verwijderd
  Door de samenvoeging van de functies Horeca en Horeca – Horeca categorie B tot en met D2 de laatstgenoemde functie komen te vervallen en van de verbeelding afgehaald. Ditzelfde geldt voor de functie Water – Watergang, welke door het vervallen van het artikel ook niet terugkomt in de verbeelding.

- Aanpassing locatie dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering
  Op de splitsing van de kanaalweg en de Graadt van Roggenweg lag ten onrechte een deel van de dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering. Door de situering van de dubbelbestemming lag deze op de brug ter plaatse en dat is niet in lijn met de functie van een waterkering. Dit is gecorrigeerd en de dubbelbestemming ligt nu kloppend over het plangebied.

- Plangrens bij Amsterdam-Rijnkanaal verbeterd
  In het ontwerpbestemmingsplan was ten onrechte een perceel gelegen in of op het Amsterdam-Rijnkanaal binnen het plangebied opgenomen. Dit perceel had de functie Verkeer gekregen. Op de onderstaande afbeelding is dit grijze vlak met de functie verkeer met daardoor een blauw kruis te zien. Dit vlak wordt bij de vaststelling uit het plangebied van dit bestemmingsplan gehaald.



3.2.1.5 Wijzigingen in de toelichting

Omschrijving van het plangebied
In 1.2.2 wordt de omschrijving van het plangebied gewijzigd van:

“Het plangebied ligt in het zuiden van de stad en bestaat uit delen van de wijken Kanaleneiland en Transwijk, Dichterswijk en Lombok Oost.”

Naar:
“Het plangebied ligt in het zuiden van de stad en bestaat uit delen van de wijken Kanaleneiland, Transwijk, Dichterswijk, Lombok Oost en het kantorengebied Smakkelaarsveld e.o.”

Aanpassing afbeelding in 1.2.2
In paragraaf 1.2.2. is de afbeelding ‘Ligging plangebied’ vervangen door een nieuwe afbeelding waarop het juiste plangebied is aangegeven.

Toevoeging paragraaf 1.3.2.1 Barro: Amterdam Rijnkanaal
Door de aanwezigheid van het Amsterdam-Rijnkanaal in het plangebied moet worden voldaan aan de bepalingen van het Barro, inzake de bescherming van een rijksvaarweg. Deze paragraaf ontbrak abusievelijk. Deze is alsnog toegevoegd en luidt:

“Voor het Amsterdam Rijnkanaal (een rijksvaarweg) geldt op grond van artikel 2.1.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijden. Op grond van artikel 2.1.3 van het Barro wordt bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte, de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart, het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten, de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten en het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg. Naast een deel van het Amsterdam Rijnkanaal maakt de een deel van de vrijwaringszone onderdeel uit van het plangebied. Met de functie 'Waterstaat - Waterkering' en de aanduiding 'vaarweg' binnen de functie 'Water' wordt invulling gegeven aan de artikelen 2.1.2 en 2.1.3 van het Barro.”

- In 1.4.6.4 Vergunningvrij bouwen is de verwijzing naar bijlage 2 gewijzigd naar bijlage 3.

Wijziging aangebracht onder 2.2.2 bij de functie Bedrijf – Bedrijf tot en met categorie 2
In de toelichting op artikel 3 is een wijziging aangebracht, omdat hetgeen in de toelichting over dit artikel meer beschreef dan de reikwijdte van de bepaling zelf.

De nieuwe tekst luidt:
“De verschillende bedrijven hebben de functie (bestemming) 'Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2' gekregen. Aan het plan is (als bijlage bij de regels) de Lijst van bedrijfsactiviteiten toegevoegd. Een uitgebreide toelichting op deze lijst is opgenomen in de bijlage zelf. Binnen het plangebied zijn ter plaatse van de functie uitsluitend bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 2 toegestaan. Ondergeschikte en met de bedrijfsactiviteiten samenhangende kantoorruimte is onder voorwaarden toegestaan, zie hiervoor artikel 30, lid 30.2.”

Wijziging aangebracht onder 2.2.2 bij de functie Bedrijf – Bedrijf tot en met categorie 3.1
In de toelichting op artikel 4 is een wijziging aangebracht, omdat hetgeen in de toelichting over dit artikel meer beschreef dan waar van de bepaling zelf in voorzag.

De nieuwe tekst luidt:
"De verschillende bedrijven in het plangebied onderscheiden zich door de ten hoogste toegelaten milieucategorie. Met deze categorieën wordt aangesloten bij de reeds geldende regelingen voor de gebieden. Aan het plan is (als bijlage bij de regels) de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegevoegd. Een uitgebreide toelichting op deze lijst is opgenomen in de bijlage zelf. Binnen het plangebied zijn uitsluitend de bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.1 toegestaan. Wel voorziet het Chw bestemmingsplan in de mogelijkheid van functieverbreding om leegstand te voorkomen. Bij de functie zijn uitsluitend bestaande bedrijfswoningen toegestaan. Ondergeschikte en met de bedrijfsactiviteiten samenhangende kantoorruimte is onder voorwaarden toegestaan, zie hiervoor artikel 30, lid 30.2."

Verduidelijking aangebracht onder 2.2.2 bij de functie Horeca
Onder 2.2.2 wordt bij de functie Horeca de onderstaande tekst toegevoegd ter verduidelijking van het plan:

"Croeselaan 122

Op de Croeselaan 122 staat een voormalig verkooppunt voor motorbrandstoffen, deze locatie is ook wel bekend als 'De Pomp". Op deze locatie is een horecavestiging met maatschappelijke buurtfunctie vergund met een tijdelijke vergunning. Voor een permante en passende invulling van deze locatie/ dit perceel lopen gesprekken tussen de eigenaar en onder andere de gemeente Utrecht. Er is nog geen overeenstemming over een gewenste en passende nieuwe invulling voor dit perceel. In het bestemmingsplan is voor deze locatie de functie horeca opgenomen, waarmee het huidige gebruik inclusief een maatschappelijke buurtfunctie voortgezet kan worden. Ook de huidige bebouwing kan blijven staat met de regeling die in dit plan is opgenomen. Als er in de toekomst overeenstemming wordt bereikt over een wenselijke en passende herontwikkeling voor dit perceel en dit past niet in het bestemmingsplan, dan zal hiervoor een separate ruimtelijke procedure doorlopen worden.

Grondwerk: activiteit in de bodem
Onder 2.5 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) is de toelichtende tekst over artikel 43 Bescherming van archeologische waarden verkort en verduidelijkt. Ook is de Archeologische waardenkaart als bijlage bij de toelichting opgenomen."

Toelichting onder 2.2.2 bij de functie groen nader toegelicht.
In de groenbestemming zijn bestaande tuinen op de oever bij legale ligplaatsen voor woonboten toegestaan. Hiervoor is de volgende passage opgenomen:
"Bestaande tuinen gesitueerd op de oever bij woonboten met een legale ligplaats zijn toegestaan. Ook zijn de bestaande bijbehorende legale bouwwerken in deze tuinen bij de woonboten toegestaan. In het artikel Groen is een aanvullende bouwregeling opgenomen voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken bij een woonboot. Bij elke woonboot is 1 vrijstaande bijbehorend bouwwerk van maximaal 6 m2 en met een maximale bouwhoogte van 2,20 meter toegestaan. Deze regeling is opgenomen voor de tuinen bij 7 legale woonboten gelegen aan het Merwedeplantsoen."

Toelichting onder 2.2.2 bij de functie Horeca – Horeca categorie B tot en met D2 verwijderd

In lijn met het vervallen van de bepaling uit het ontwerpbestemmingsplan, is de toelichting hiervoor eveneens komen te vervallen.

Toelichting onder 2.2.2 bij de functie water nader toegelicht

In de toelichting is een passage toegevoegd ter verduidelijking van de aanduiding 'vaarweg' binnen de functie Water. Deze passage luidt:
"In de functie water is ter plaatse van het Amsterdam-Rijnkanaal is een aanduiding 'vaarweg' opgenomen om duidelijk te maken dat het Amsterdam-Rijnkanaal een belangrijke en drukke vaarweg is."

Toelichting op bepalingen Algemene regels aangepast

In lijn met de hiervoor genoemde wijzigingen om de hoofdstukken 3, 4, 5, 6 en 7 van de regels (algemene regels) is ook de toelichting aangepast zodat deze overeenkomstig het vastgestelde Chw bestemmingsplan Algemene Regels Utrecht is opgesteld. Hiermee is geborgd dat de bindende regels elkaar niet overschrijven en de toelichting kloppend is ten aanzien van de beoogde uitleg die aan de bepalingen dient te worden gegeven.

Wijziging toelichting op de herplantplicht

Onder 2.6.4 Herplantplicht, lid 46.4 in de toelichting is de toelichtende tekst over de herplantplicht gewijzigd naar aanleiding van de wijziging van hiervan (verkorting van de termijn van 36 maanden naar 14 maanden) bij de vaststelling van het Algemene regelplan Utrecht.

Wijziging toelichting voor de hospitaregeling

Onder 2.4.3.4 over de algemene regels over wonen is de wijziging naar aanleiding van de huisvestingsverordening overgenomen.

Paragraaf ecologie gewijzigd naar Natuurbescherming 3.11

In de toelichting is de paragraaf Ecologie, zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, omgezet naar Natuurbescherming zodat deze overeenkomstig de standaard is. Daarbij is de inhoudelijke tekst verbeterd en geactualiseerd.

De nieuwe tekst luidt:
"Op grond van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) moet onderzoek gedaan worden naar de effecten van activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast kunnen regels gelden op grond van de Interim Omgevingsverordening.
Beschermde dier- en plantensoorten
Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:
of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.
Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.
Utrechtse soortenlijst

Naast de beschermde soorten onder de Wet natuurbescherming, geldt binnen de gemeente de Utrechtse soortenlijst. Hierin staan kwetsbare soorten die voor Utrecht erg belangrijk zijn opgenomen. De algemene bescherming van deze soorten op grond van de voormalige Flora en faunawet is met het in werking treden van de Wet natuurbescherming per 1 januari 2017 vervallen. De Utrechtse Soortenlijst is onderdeel van de Omgevingsvisie.
De gemeenteraad heeft besloten dat bij gemeentelijke ruimtelijke plannen de Utrechtse soortenlijst bij het onderzoek en ontwikkelingen wordt betrokken zodat de soorten zo goed mogelijk beschermd worden.
Bij ruimtelijke plannen van derden beveelt de gemeente nadrukkelijk aan om de Utrechtse soortenlijst mee te nemen in onderzoek en ontwikkelingen. Wanneer de Utrechtse soortenlijst niet wordt meegenomen in het plan of project, dan wordt dit gemotiveerd.

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

In Nederland zijn ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen, gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden, wat alleen is toegestaan met een Wet natuurbescherming vergunning.
Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante gevolgen te verwachten zijn van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing. Als dit niet het geval is wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. Intern salderen is onderdeel van zo'n voortoets. Het project kan alsnog worden vergund als er geen significante negatieve effecten zijn in Natura 2000-gebieden of als de verslechtering van de stikstofdepositie optreedt op hectares, waarin de Kritische Depositiewaarde niet wordt overschreden.
Indien in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.

Nationaal Natuurnetwerk en Groene Contour

In de Interim Omgevingsverordening (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Algemene zorgplicht

Ten slotte geldt de zorgplicht van artikel 1.11 Wet natuurbescherming: een ieder neemt voldoende zorg in acht voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Als het toch noodzakelijk is om handelingen uit te voeren, dan moet zoveel als redelijkerwijs mogelijk geprobeerd worden om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Daarom moet iemand die een bepaalde handeling wil verrichten zich vooraf op de hoogte stellen van de aanwezige flora en fauna, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van zijn handelen. De zorgplicht dient mede als vangnet voor de bescherming van soorten, waarvoor op grond van de Wnb geen specifiek verbod geldt.
Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Leidraad werken met beschermde flora en fauna van de gemeente Utrecht van toepassing. Voor aanvang van de werkzaamheden moet een ecologisch werkprotocol worden opgesteld door een deskundige.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard. Dat betekent dat er geen concrete ontwikkelingen worden voorzien of mogelijk worden gemaakt.
Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuur Netwerk Nederland of ander beschermd gebied, zoals Natura 2000-gebied, belangrijk weidevogelgebied of strategische natuurreservering (zie

figuur 4.4). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op ongeveer 10 km ten noorden van het plangebied en betreft de Oostelijke Vechtplassen. Het voorliggend bestemmingsplan is consoliderend van aard en heeft daarom geen (negatieve) gevolgen voor de beschermde natuurgebieden en geen (negatieve) gevolgen voor eventuele aanwezige beschermde planten- en diersoorten.
Conclusie
Omdat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en uit gaat van het al bestaande gebruik en de in de beheersverordening al bestaande bouwmogelijkheden, hoeft er voor dit bestemmingsplan geen ecologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Het aspect natuurbescherming vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan."

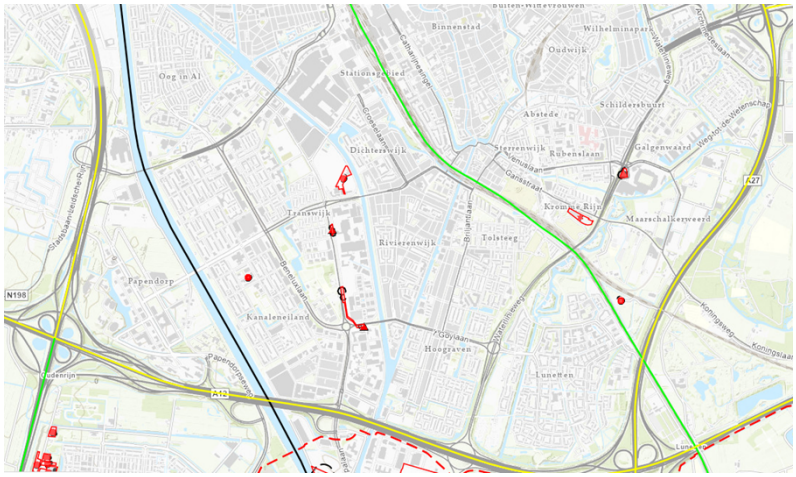
Bomenparagraaf toegevoegd paragraaf 3.12
Volgens de nota Bomenbeleid Utrecht 2009 is bij ruimtelijke plannen een bomenparagraaf noodzakelijk. Deze paragraaf ontbrak echter. Hoewel er in het bestemmingplan geen mogelijkheden ontstaan waarvoor bomen geveld zouden moeten worden, is het opnemen van de bomenparagraaf onverminderd belangrijk. De nieuwe tekst luidt:
"3.12 Bomen
Kader
Volgens de nota 'Bomenbeleid Utrecht 2009' is bij ruimtelijke plannen een 'bomenparagraaf' noodzakelijk. Hierin moet een uitspraak worden gedaan over de wijze waarop rekening is gehouden met het belang van de bomen.
Plangebied
Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard. Dat betekent dat de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden worden behouden, maar dat er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. In het verlengde hiervan worden er aldus ook geen grote ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarvoor eventueel bomen gekapt moeten worden. Daarbij geldt dat in artikel 39 van dit bestemmingsplan regels over het vellen van houtopstanden (bomen) zijn opgenomen.
Conclusie
Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard en brengt geen ontwikkelingen met zich mee waarvoor bomen gekapt moeten worden."

Actualisatie en verbetering Externe Veiligheid
In de toelichting is bij onderdeel 3.5.4 Externe veiligheid de tekst verbeterd en geactualiseerd.

De nieuwe tekst luidt:
Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:
bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

In de wetgeving staan twee zaken centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Onderzoek
Als gevolg van het plan veranderd de externe veiligheidssituatie niet. Hieronder wordt de externe veiligheidssituatie van het plangebied beschreven:
Volgens de risicokaart liggen er binnen het plangebied en in de directe omgeving verschillende risicobronnen (zie figuur 3.2). Er is sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over spoortraject Breukelen – Betuweroute Meteren, de A2 en de A12, tevens zijn de Ravensveldseweg en enkele afslagen van de A12 aangewezen als regionale transportroute voor gevaarlijke stoffen. Langs de A12 loopt ook het tracé van een DPO buisleiding voor het transport van kerosine. Daarnaast wordt over het spoortraject Breukelen – Betuweroute Meteren gevaarlijke stoffen vervoerd. Het Amsterdam-Rijnkanaal maakt onderdeel van de binnenvaartroute Corridor Amsterdam-Rijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Ook zijn er verschillende risicovolle inrichtingen in en om het plangebied. In het plangebied ligt Medicort Sportmedisch centrum, net buiten het plangebied liggen het BP Tankstation Beneluxlaan (LPG), Q8 Tankstation Europalaan, Nuon Power Generation Kanaleneiland.



Figuur 3.2 uitsnede risicokaart.nl

Risicovolle inrichtingen
Het Medicort Sportmedisch centrum is geen BEVI inrichting en vanuit het oogpunt van externe veiligheid niet relevant voor het plan. Wel dient het bedrijf te voldoen aan het activiteiten besluit. Hiermee is de veiligheidssituatie geborgd en in het plangebied aanvaardbaar.

BP Tankstation Beneluxlaan (LPG) en Q8 Tankstation Europalaan liggen. Binnen de PR 10-6 contour van de tankstations liggen in het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten. In de huidige situatie ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Met het plan worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. De hoogte van het groepsrisico blijft dan ook gelijk. De tankstations vormen dan ook geen belemmering voor het plan.

Nuon Power Generation Kanaleneiland is geen BEVI inrichting. Het plangebied ligt buiten de PR 10-6 contouren van de Nuon Power Generation Kanaleneiland op basis van de risicokaart. Het plan is consoliderend van aard en er worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. De hoogte van het groepsrisico blijft dan ook gelijk. Op het aspect externe veiligheid zijn er dan ook geen wijzigingen. De Nuon Power Generation Kanaleneiland vormt geen belemmering voor het plan.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Spoortraject Breukelen – Betuweroute Meteren
Het spoortraject Breukelen - Betuweroute Meteren loopt deels door het oostelijk deel van het plangebied. De PR 10-6 contour is 0 meter. Binnen deze contour zijn binnen het plangebied geen (beperkt) objecten aanwezig, . Het groepsrisico ligt op basis van de QRA Kruisvaartkade (Royal HaskoningDHV, 2017) ruim onder de oriëntatiewaarde. Gezien met het plan de externe veiligheidssituatie niet veranderd blijft het groepsrisico gelijk.

A2
Ten westen van het plangebied ligt de A2 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De PR 10-6 contour van is 0 meter waar het plangebied buiten valt. Op basis van de beschouwing externe veiligheid voor het bestemmingsplan Papendorp-Noord (Anteagroup, 2022) ligt het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde.

A12
Ten zuiden ligt de A12 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De PR 10-6 contour is 25 meter. Binnen deze contour zijn binnen het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig, ook worden met het plan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt binnen de PR 10-6 contour. Op basis van het onderzoek externe veiligheid A12 Holland Casino Utrecht (Aviv, 2016) is met de komst van het casino het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde komen te liggen. van 0,89 naar 1,65 keer de oriëntatiewaarde. Het dichtstbijzijnde planologisch mogelijke (beperkt) kwetsbare object binnen het plan ligt op circa 300 meter vanaf de rand van de transportroute. Gezien de ligging verder dan 200 meter gelden in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik en volstaat een beknopte verantwoording groepsrisico.

Binnenvaartroute Corridor Amsterdam-Rijn
Aan de westrand van het plangebied ligt het Amsterdam-Rijnkanaal dat onderdeel is van de binnenvaartroute Corridor Amsterdam-Rijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De transportroute heeft een PR 10-6 contour van 0 meter waarbinnen geen (kwetsbare) objecten aanwezig zijn. Het groepsrisico ligt lager dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde zoals aangegeven in het bestemmingsplan ' Centrum kanaleneiland, deelgebied 4 en 5' (2016).

Buisleidingen
Ten zuiden van de A12 ligt een DPO buisleiding (8 inch, 80 bar voor transport van K2 en K3). De buisleiding heeft een PR 10-6 contour van 0 meter waar het plangebied buiten valt. Het invloedsgebied is 31 meter waar het plangebied buiten valt. De buisleiding is niet relevant voor het plangebied.

Algemeen
Het voorliggend bestemmingsplan is consoliderend van aard en heeft daarom geen gevolgen voor het PR of (de hoogte van) het GR. Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied (1% letaliteitscontour) van alle hiervoor genoemde transportroutes en inrichtingen is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld.

Verantwoording groepsrisico
De onderstaande beknopte verantwoording van het groepsrisico zal op basis van het advies van de veiligheidsregio nader worden uitgewerkt.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Kanaleneiland is een 'echt' eiland dat wordt omringd door water. In geval van een calamiteit kan gebruik gemaakt worden van een van de vele bruggen die Kanaleneiland verbinden met andere delen van Utrecht. Door de goede spreiding van deze bruggen (van noord naar zuid) is het mogelijk om het plangebied op allerlei punten zowel in oostelijke als westelijke richting te ontvluchten, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Kanaleneiland heeft een gedegen wegennetwerk. De belangrijkste hoofdwegen zijn de Beneluxlaan en Europalaan/Overste den Oudenlaan, Dominee M.L. Kinglaan/Weg der Verenigde Naties, Bevrijdingslaan/Kon. Wilhelminalaan. De straten binnen het netwerk van hoofdwegen bevatten een overzichtelijke gridstructuur met weinig tot geen eenrichtingsverkeer of doodlopende straten. Een mogelijke brand of calamiteit kan via meerdere aanvalswegen geblust worden. Het wegennetwerk biedt daarnaast vluchtmogelijkheden in vier richtingen waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht.

Zelfredzaamheid
Het plangebied bestaat uit een stedelijk gebied met voornamelijk woningen. . De aanwezige personen zullen over het algemeen zelfredzaam zijn. Aanwezige kinderen en ouderen worden wel beschouwd als verminderd zelfredzame personen. Hierbij wordt echter ervan uitgegaan dat in geval van nood de ouders/verzorgers de kinderen en ouderen kunnen begeleiden.

Het voor het groepsrisico maatgevende scenario is een zogenoemde BLEVE. De effecten van een koude en warme BLEVE zijn hittestraling, overdruk en scherfwerking. Het slachtofferbeeld wordt voornamelijk bepaald door de hittestraling en niet door de overdruk. Gebouwen kunnen bescherming bieden tegen de hittestraling, maar moeten dan wel bestand zijn tegen de overdruk. Afhankelijk van de situatie en de inrichting van de omgeving kan het handelingsperspectief verschillen. Snel reageren is bevorderlijk. Om dekking te zoeken is een schuilplaats binnen gaan een goed handelingsperspectief. Wanneer gebouwen ontbranden of instorten is het handelingsperspectief ontruimen en vluchten. Wanneer gebouwen wel bestand zijn tegen de hittestraling, dienen personen binnen te blijven.

Als gevolg van een incident met toxische stoffen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Instructie met betrekking tot de juiste handelswijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid. De alarmering van de aanwezigen wordt momenteel nog gerealiseerd middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Dit systeem wordt de komende jaren uitgefaseerd. Het waarschuwingssysteem wordt vervangen door een totaalpakket aan alarmeringsmiddelen, waaronder de calamiteitenzenders, de sirenes, crisis.nl, NL-Alert en het gebruik van sociale media.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor vaststelling van dit plan. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van verschillende inrichtingen en transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Vanwege de consoliderende aard van het bestemmingsplan zal het groepsrisico niet toenemen. Uit de verantwoording blijkt dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd.

Actualisatie en verbetering Klimaatadaptatie

Voor paragraaf 3.4 van de toelichting is de toelichtende tekst verbeterd en geactualiseerd.

De nieuwe tekst luidt:
“De gemeenteraad heeft in februari 2022 de 'Visie Water en Riolering' en de Visie vastgesteld.
De Visie Klimaatadaptatie geeft aan wat nodig is om Utrecht voor te bereiden op de gevolgen van klimaatverandering. Utrecht zal in de toekomst steeds vaker te maken krijgen met de gevolgen van het veranderende klimaat en is gevoelig voor het vaker voorkomen van extreme regenbuien, wateroverlast en langere perioden van hitte en droogte. Het is dan ook van belang om hier bij nieuwe bouwontwikkelingen rekening mee te houden en de bebouwde omgeving zo goed mogelijk aan te passen aan het veranderende klimaat.
De visie klimaatadaptatie sluit aan op de visie Water en Riolering, omdat de verwerking en het beheer van hemel-, riool-, oppervlakte- en grondwater een belangrijke bijdrage levert aan het geschikt maken van Utrecht tegen de veranderende omstandigheden. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is.
Water en droogte zijn onderdelen uit de Visie Klimaatadaptatie, voor deze aspecten wordt verwezen naar de hoofdstukken die gaan over het aspect water
Hitte
Hittestress wordt vooral bepaald door de gevoelstemperatuur. Dit is, naast luchttemperatuur, gebaseerd op factoren zoals luchtvochtigheid, de aanwezigheid van wind en de straling van de zon en omliggende gebouwen.
In steden is het, door de aanwezigheid van verharding en gebouwen, extra warm. Hier kan het ongeveer 7 tot 10 graden warmer aanvoelen dan het landelijke gebied. Dit noemen we het 'hitte eiland effect': steden nemen overdag meer warmte op en stoten deze 's nachts langzaam af, waardoor het vooral 's nachts warm blijft in de stad. Voor Utrecht streven we naar een stad waarin het hitte-eiland effect beperkt is tot een verschil in gevoelstemperatuur van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI de Bilt).
De Gemeente Utrecht heeft in de klimaatadaptatievisie de volgende uitgangspunten opgesteld om hittestress te verminderen:
Op de belangrijkste looproutes moet er op het heetst van de dag 40% schaduw aanwezig zijn en in overige loopgebieden is er op het heetst van de dag 30% schaduw.
De minimale afstand tot een koelteplek is 200 meter;
Er is minimaal 40 % groen per wijk.

Onderzoek en conclusie
Naar verwachting zullen in het plangebied geen of anders slechts kleine bouwontwikkelingen plaatsvinden. Er zijn ook geen andere ontwikkelingen te verwachten. Dit bestemmingsplan stelt het behoud van de al aanwezige gebouwen voorop en bevat verder geen bijzondere regels over duurzaamheid.
Het bestemmingsplan staat het plaatsen van zonnepanelen toe.

Het bestemmingsplan heeft geen regeling die zonnepanelen beschermt tegen het bouwen van bijvoorbeeld dakopbouwen die panelen in de schaduw zetten. Dat zou namelijk betekenen dat iemand met het plaatsen van panelen zijn buren de mogelijkheid tot het vergroten van hun woning zou kunnen ontnemen.
Er zijn geen klimaateffecten die met de regels van dit bestemmingsplan opgelost moeten worden."

Wijziging conclusie Archeologie
In de toelichting is bij het onderdeel 3.5.8 Archeologie is de conclusie gewijzigd van:

Conclusie
Binnen het plangebied zijn geen archeologische Rijksmonumenten aanwezig. In het plangebied komen verschillende categorieën uit de archeologische waardenkaart voor, namelijk [benoemen]. . Als in het plangebied verstoringen plaatsvinden, wordt bij de plantoetsing en besluitvorming de hoogste waarde gehanteerd. Als de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied de vrijstellingsgrenzen overschrijdt (oppervlakte en diepte) is deze vergunningsplichtig. Aan de vergunning zullen voorwaarden worden verbonden ten aanzien van de bescherming van de archeologische waarden die in het plangebied aanwezig zijn.

Naar:

Conclusie
Binnen het plangebied zijn geen archeologische Rijksmonumenten aanwezig. In het plangebied komen verschillende categorieën uit de archeologische waardenkaart voor, namelijk gebied van hoge archeologische waarde en gebied van archeologische verwachting. Als in het plangebied verstoringen plaatsvinden, wordt bij de plantoetsing en besluitvorming de hoogste waarde gehanteerd. Als de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied de vrijstellingsgrenzen overschrijdt (oppervlakte en diepte) is deze vergunningsplichtig. Aan de vergunning zullen voorwaarden worden verbonden ten aanzien van de bescherming van de archeologische waarden die in het plangebied aanwezig zijn.

3.8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid is gewijzigd van:

3.8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening
Het bestemmingsplan wordt in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de overlegpartners. De ingekomen reacties worden verwerkt in het definitieve ontwerp.

Naar:

3.8.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening
Het concept van dit bestemmingsplan is aan enkele instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In deze paragraaf zijn de reacties en de beantwoording beknopt weergegeven.
ProRail heeft aangegeven dat de verwijzingen van de regels uit paragraaf 2.2 tot en met 2.4 niet overeenkomen met de regels. Dit is aangepast. Verder gaf Prorail aan dat op twee locaties op de verbeelding de bestemming 'Verkeer – Openbaar vervoer' is opgenomen. Deze locaties hebben betrekking op de spoorlijn. ProRail heeft daarom verzocht om de bestemming "Verkeer – Openbaar vervoer" te wijzigen in de bestemming "Verkeer – Railverkeer". Dit is aangepast. Verder heeft de

Veiligheidsregio Utrecht een viertal opmerkingen aangedragen. Deze opmerkingen gingen over het aanvullen en uitbreiden van de paragraaf over externe veiligheid. Naar aanleiding van de opmerkingen is deze paragraaf uitgebreid.

Structuurwijziging in hoofdstuk 3 van de toelichting

Voor de raadpleegbaarheid van het bestemmingsplan en de toelichting daarop is een structuurwijziging in hoofdstuk 3 aangebracht. Hierdoor is de paragraaf nummering verschoven vanaf paragraaf 3.4. Deze wijziging wijzigt verder niks inhoudelijks aan het bestemmingsplan.

3.3 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

In hoofdstuk 4 zijn de zienswijzen samengevat en beantwoordt. Enkele zienswijzen leiden tot aanpassingen in het plan. Hieronder is daarvan een kort overzicht opgenomen.

Verwijzingen in hoofdstuk 2 van de toelichting
In hoofdstuk 2 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan waren een aantal onjuiste verwijzingen opgenomen, deze worden aangepast, zodat de verwijzingen kloppen.

Andere functie voor de spoorlijnen
De functie voor de gronden van ProRail wordt gewijzigd van Verkeer – Openbaar vervoer naar Verkeer – Railverkeer.

Regeling voor oevergebruik bij woonboten
In het ontwerpbestemmingsplan was geen regeling opgenomen voor het oevergebruik bij legale woonboten. Ter verbetering van het plan wordt voor het gebruik van gronden met de functie Groen als tuin/ erf bij woonboten een regeling opgenomen in de functie Groen. De regels en de toelichting worden hiervoor aangepast.

Definitie functie kantoor toevoegen
In het ontwerpbestemmingsplan was geen definitie opgenomen van de functie kantoor. Ter verbetering van het plan wordt deze definitie aan de regels van het plan toegevoegd.

Verduidelijking van artikel 8 functie kantoor (voorheen artikel 9)
Artikel 9.2 wordt verduidelijkt zodat er geen onduidelijkheid bestaat over de toegestane aantallen vierkante meters kantoor. De zinssnede ‘in 6 bouwlagen’ in de eerste zin van artikel 8.2 onder 3 en 6 wordt verwijderd om zo onduidelijkheid weg te halen.

Verbetering van artikel 7 over de functie Horeca
In artikel 7 van het ontwerpbestemmingsplan stond een aantal verkeerde verwijzingen, deze zijn aangepast en verbeterd.

Verduidelijking van artikel 26.4 onder 2
In het nieuwe artikel 26.4 wordt een verwijzing verduidelijkt.

Aanpassing aanduiding op de verbeelding en in de regels voor ‘De Pomp’ Croeselaan 122
De op de verbeelding opgenomen functieaanduiding ter plaatse van ‘De Pomp’ aan de Croeselaan 122 wordt aangepast naar ‘specifieke vorm van horeca – categorie D1’ waarmee het huidige horecagebruik in combinatie met maatschappelijke buurtfuncties voortgezet kan worden. Ook wordt hier het aanduidingsvlak waarbinnen gebouwd mag worden vergroot en afgestemd op de omvang van de bestaande bebouwing op dit perceel.

Extra aanduiding voor het gebruiken van een bestaande maatschappelijke pand als kantoor:
Voor de locatie Europalaan 93 wordt op de verbeelding een aanduiding opgenomen waardoor ook het gebruik als kantoor van het bestaande pand op deze locatie wordt toegestaan.

4. Beoordeling van de zienswijzen

Indiener 1 – Prorail			
Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
1	1	**Toelichting** In de toelichting wordt in paragraaf 2.2 “Functies”, paragraaf 2.3 “Bouwen en slopen” en paragraaf 2.4 “Gebouwen en locatie gebruiken” verwezen naar artikelen uit de Regels. De verwijzingen komen niet overeen met artikelen zoals opgenomen in de Regels. ProRail verzoekt deze met elkaar in overeenstemming te brengen	De genoemde verwijzingen in de toelichting naar de diverse regels komen inderdaad niet allen overeen met de artikelen in de regels. De nummering in de toelichting wordt hierop aangepast, zodat de verwijzingen in de toelichting wel kloppen. Conclusie Diverse wijzigingen in de toelichting in paragraaf 2.2, 2.3 en 2.4 worden gedaan waardoor deze verwijzingen naar de regels van het plan wel kloppen. Dit zijn geen inhoudelijke wijzigingen.
1	2	**Verbeelding** Op twee locaties op de verbeelding is de bestemming Verkeer – Openbaar vervoer (artikel 14) opgenomen. Deze locaties hebben betrekking op de spoorlijn. ProRail verzoekt daarom de bestemming “Verkeer – Openbaar vervoer” te wijzigen in de bestemming “Verkeer -– Railverkeer”.	De genoemde locaties hebben inderdaad betrekking op de spoorlijn. Dit is niet goed weergegeven op de verbeelding waarop de verkeerde functie/ bestemming is opgenomen op de verbeelding. De bestemming op deze twee locaties wordt gewijzigd van ‘Verkeer – Openbaar’ vervoer naar de bestemming ‘Verkeer – Railverkeer’. De verbeelding van het plan wordt hierop aangepast.
1	3	**Voorbehoud aanvullen zienswijze** ProRail neemt aan hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe zienswijzen kenbaar te maken	Deze opmerking nemen wij voor kennisgeving aan. Conclusie De verbeelding wordt aangepast op verzoek van indiener waardoor de twee aangegeven locaties de passende functie Verkeer – Railverkeer krijgen. De door indiener aangegeven onjuiste verwijzingen in de toelichting worden aangepast in de paragrafen 2.2, 2.3 en 2.4.

Indiener 2			
Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
2	1	**Bestemming groen i.p.v. tuin** Het verbaast indieners dat hun tuinen en de daarbij horende vergunde schuren, vlonders, verharding en nutsvoorzieningen nu als groen bestemd worden, zonder enige functieaanduiding die gebruik als tuin rechtvaardigt. Daarom stellen indieners voor om volgens de huidige situatie tussen het wandelpad en de watergang, aansluitend op de functieaanduiding woonschepenligplaats (bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden) de tuinen bij de woonschepen een aanduiding te geven die de huidige situatie recht doet.	Op 10 december 2023 is van een aantal bewoners van woonboten gelegen aan het Merwedeplantsoen een e-mail gericht aan de commissieleden ontvangen ter aanvulling op de eerder ingediende zienswijze. Deze email is ook betrokken bij de onderstaande beantwoording van de zienswijze. De constatering van indiener klopt dat er een groenbestemming is opgenomen ter plaatse van de oever bij de betreffende woonboten gelegen aan het Merwedeplantsoen. Dit bestemmingsplan is een beleidsarme omzetting van de regels die gelden op basis van de nu geldende beheersverordening. Dat wil zeggen dat we, naast uniformiteit in de regels, zo min mogelijk aanpassingen willen doorvoeren in de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden. Voor woonboten geldt in Utrecht ook de havenverordening en het gemeentelijk woonbotenbeleid. De gronden van de oever naast de 7 aanwezige en legale woonboten aan het Merwedeplantsoen zijn meerdere jaren in gebruik als tuin. Op deze oever zijn de afgelopen jaren diverse schuren, vlonders, verhardingen en schuttingen gerealiseerd. Er zijn geen gemeentelijke vergunningen gevonden in het gemeentelijke bouwarchief voor de realisatie van deze schuren, vlonders en schuttingen. De 7 woonboten aan het Merwedeplantsoen hebben allen een ligplaatsvergunning. De betreffende oevergronden zijn eigendom van Rijkswaterstaat. Er zijn geen overeenkomsten gesloten tussen de eigenaar van de gronden (Rijkswaterstaat) en de huidige bewoners van de woonboten en daarmee de gebruikers van deze gronden aan de oever over het gebruiken van deze gronden. In het bestemmingsplan Dichterswijk/ Croeselaan uit 1990 is voor deze oevergronden bij de 7 woonboten gelegen aan het Merwedeplantsoen een

			specifieke bestemming opgenomen (Oever – Erf), waarmee de oevergronden mogen worden gebruikt als tuin en ook zijn binnen bepaalde voorwaarden bijbehorende bouwwerken toegestaan. De inhoud van deze regeling uit bestemmingsplan Dichterswijk/ Croeselaan voor het gebruik en het bebouwen van deze gronden op de oever bij de 7 legale woonboten wordt opgenomen in artikel 6 van de regels bij de functie Groen. Hiermee is het gebruiken van de oever bij deze 7 woonboten aan het Merwedeplantsoen expliciet toegestaan via de regels van het bestemmingsplan. De bestaande gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden zijn 1 op 1 overgenomen in de nieuwe regeling. Artikel 6.1 Doel van de functie wordt vervangen. Het nieuwe artikel is hieronder opgenomen. Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat, water, speel- en verblijfsplekken en bestaande tuinen ten behoeve van woonboten, uitsluitend grenzend aan een legale ligplaats van woonboten. Locaties met de functie Groen zijn ook bedoeld voor groen dat een gezond leefklimaat voor flora en fauna vergroot, de biodiversiteit stimuleert en voedsel en schuilgelegenheid biedt aan dieren. Ook wordt in de regels een regeling opgenomen voor het bouwen van vrijstaande bijbehorende bouwwerken. Aan artikel 6 Groen wordt het onderstaande lid toegevoegd voor het bouwen van bouwwerken bij woonboten. 6.4 Bouwen is toegestaan, bijbehorende bouwwerken bij woonboten

			Het is toegestaan om vrijstaande bijbehorende bouwwerken op de bij een woonboot behorende gronden te bouwen, als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: 1. per woonboot is één vrijstaand bijbehorend bouwwerk toegestaan; 2. de bouwhoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonboot bedraagt maximaal 2,2 meter; 3. de oppervlakte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonboot bedraagt maximaal 6 m^2; 4. de te bouwen gronden mogen niet breder zijn dan de lengte van de woonboot: een vrijstaand bijbehorend bouwwerk moet voor de woonboot worden geplaatst, zodat een doorkijk naar het water blijft bestaan. In de toelichting is in paragraaf 2.2.2 bij de functie Groen de onderstaande tekst toegevoegd ter verduidelijking van het plan en de hierin opgenomen regeling voor het gebruik van de oevergronden als tuin bij woonboten. Bestaande tuinen gesitueerd op de oever bij woonboten met een legale ligplaats zijn toegestaan. Ook zijn de bestaande bijbehorende legale bouwwerken in deze tuinen bij de woonboten toegestaan. In het artikel Groen is een aanvullende bouwregeling opgenomen voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken bij een woonboot. Bij elke woonboot is 1 vrijstaande bijbehorend bouwwerk van maximaal 6 m^2 en met een maximale bouwhoogte van 2,20 meter toegestaan. Deze regeling is opgenomen voor de tuinen bij 7 legale woonboten gelegen aan het Merwedeplantsoen. Conclusie Deze zienswijze heeft een aanpassing van de regels en van de toelichting van het bestemmingsplan tot gevolg. Hiermee wordt het gebruik van de door indiener genoemde gronden op de oever bij de woonboten als tuin toegestaan. Ook wordt de bouw van bijbehorende bouwwerken binnen bepaalde voorwaarden toegestaan. De verbeelding wordt niet aangepast.

Indiener 3			
Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
3	1	**Bestemming openbaar groen i.p.v. tuinen** In het plan worden de tuinen bij de woonarken bestempeld als openbaar groen. Indieners stellen voor om volgens de huidige situatie tussen het wandelpad en de watergang, aansluitend op de functieaanduiding woonschepenligplaats (bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden) de tuinen bij de woonschepen een aanduiding te geven die de huidige situatie recht doet.	Zie het antwoord bij 2.1

Indiener 4 - ZIRM advocaten namens Novaxia			
Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
4	1	**Anticiperen op een gemengde bestemming** Dat het ontwerpbestemmingsplan, mede gelet op het doel dat de gemeente(raad) zichzelf heeft gesteld, voornamelijk conserverend van aard is. Het is juist dat het ontwerpbestemmingsplan voor het adres Daalsesingel 1-9 de bouw- en gebruiksmogelijkheden respecteert. Echter, nu er geen actualiseringsplicht meer geldt voor bestemmingsplannen en een omgevingsplan onder de Omgevingswet geen planperiode meer kent, ligt het in de rede om juist voor dit gebied verder te kijken naar wat in de (nabije) toekomst op deze locatie wenselijk is. Indiener denkt namelijk dat het gebied, waar de Daalsesingel 1-9 onderdeel van uitmaakt, juist gelet op de centrale ligging (bij het station en in het centrum) zeer geschikt is om (op termijn) te verkleuren, naar een gemengde bestemming van in elk geval wonen en werken (waarbij eventueel ook gedacht kan worden aan life science) met de daarbij behorende functies. Ook functies zoals een	Dit bestemmingsplan is een beleidsarme omzetting van de regels die gelden op basis van de nu geldende beheersverordening. Dat wil zeggen dat we, naast uniformiteit in de regels, zo min mogelijk aanpassingen willen doorvoeren in de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden. Volgens het ontwerpbestemmingsplan rust er op het gebouw de functie/ bestemming 'kantoor'. Indiener wil graag een gemengde bestemming voor deze locatie. Om de bovenstaande motivatie van een beleidsarme omzetting van de bestaande regeling zoals die is opgenomen in de beheersverordening is er voor deze locatie een kantoor bestemming opgenomen. Het opnemen van een gemengde functie/ bestemming is niet in lijn met het beleidsarm omzetten van de bestaande regeling. Daarom kan niet voldaan worden aan het verzoek van indiener. De door indiener genoemde locaties en panden zijn allen niet goed vergelijkbaar met de locatie van indiener. Er is dan ook geen sprake van

		hotel liggen in dit geval in de rede. Een gemengde bestemming zou in dit geval ook passend zijn, gelet op de bestemmingen die zijn toegekend aan de gronden rondom het kantoorgebouw (het gaat om de bestemming “gemengd” op grond van het bestemmingsplan “Smakkelaarsveld, de herziening en het bestemmingsplan ‘actualisering diverse gebieden 2021”, de bestemming “Centrum” op grond van het bestemmingsplan “Nieuw Hoog Catharijne” en de bestemming Wonen ingevolge het ontwerpbestemmingsplan Chw bestemmingsplan Pijlsweerd, Tuinwijk, Vogelenbuurt, Grifpark”). Indiener staat positief tegenover een dergelijke verkleuring. Novaxia verzoekt daarom om hierop alvast te anticiperen en het gebruik – voor onder andere het perceel – te verruimen naar o.a. wonen, werken (kantoor en life science) en hotel (waarbij het aantal woningen c.q. het aantal bvo ten behoeve van hotel kan worden gemaximeerd). Novaxia begrijpt dat rondom het gebouw al initiatieven aan de gemeente kenbaar zijn gemaakt, om hier woningen mogelijk te maken. Het zou daarom goed zijn als deze verkleuring en verruiming van de bestemming al bij de vaststelling van dit bestemmingsplan zou worden verwerkt.	rechtsongelijkheid. Het vertrekpunt van dit bestemmingsplan is een beleidsarme omzetting van bestaande planologische rechten in combinatie met het uniformeren van de regels in voorbereiding op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De gemeente Utrecht staat, ook in dit gebied, open voor initiatieven van eigenaren voor verkleuring van het gebied met andere functies en bijbehorende planologische mogelijkheden. Deze planherziening gaat deze mogelijkheden echter niet faciliteren. Het doel van dit bestemmingsplan is al eerder beschreven en betreft voornamelijk een beleidsarme omzetting van bestaande planologische rechten, zoals die nu zijn opgenomen in de geldende beheersverordening. De eigenaar en de gemeente Utrecht zijn inmiddels met elkaar in overleg op welke wijze de diverse panden met deels ook andere eigenaren in dit gebied zich in de toekomst verder kunnen ontwikkelen. De uitkomst hiervan is nog niet bekend, maar het is goed denkbaar dat een verruiming van de bestaande bebouwings- en gebruiksmogelijkheden hierbij nader onderzocht wordt. Mocht er een gezamenlijke visie of een plan van de eigenaar en de gemeente komen voor een herontwikkeling van een bepaald gebied, dan kan hiervoor een afzonderlijk proces met bijbehorende planologische procedure doorlopen worden.
4	2	**Verruiming bouwhoogte** Uit de planverbeelding volgt dat hier maximaal zes bouwlagen zijn toegestaan. Haar perceel is volledig bebouwd. Dit betekent dat indiener geen uitbreidingsmogelijkheden meer heeft binnen het bouwvlak. Gelet hierop zou Novaxia indiener de mogelijkheid willen hebben om in de hoogte uit te breiden en bouwvolume toe te voegen. Novaxia denkt – mede gelet op de omringende toegestane bouwhoogten aan een hoogte van circa 34 meter, uitgaande van 10 bouwlagen. Nu het gebouw op een hoek ligt, lijkt dit vanuit stedenbouwkundig oogpunt ook aanvaardbaar. Graag zou Novaxia zien dat deze verruiming van de bouwhoogte in het	Indiener wenst een flinke verruiming van bouw- en gebruiksregels voor haar perceel. Deze wens is begrijpelijk, maar niet in lijn met het eerdergenoemde beleidsarme uitgangspunt voor het omzetten van de huidige beheersverordening naar een bestemmingsplan. Om deze reden wordt niet meegewerkt aan dit verzoek van indiener. Zie ook het antwoord bij 4.1.

		bestemmingsplan mogelijk gemaakt wordt (en dus ook meer vierkante meter (m2) kantoor mogelijk maakt dan thans is vastgelegd in artikel 9).	
4	3	**Begrip kantoor** Ten aanzien van de bestemming 'kantoor' wordt nog opgemerkt dat – in tegenstelling tot de beheersverordening – het begrip 'kantoor' niet is gedefinieerd, terwijl in artikel 1.22 van de beheersverordening juist een hele ruime definitie van kantoorruimte was opgenomen. Indiener verzoekt om het begrip 'kantoor' te omschrijven en daarbij de definitie net zo ruim te formuleren als in de beheersverordening is gedaan.	In de beheersverordening is het begrip kantoor inderdaad ruimer omschreven dan bij de omschrijving van de functie kantoor in het ontwerpbestemmingsplan. Bij het Chw ontwerpbestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk is geen definitie van kantoor opgenomen. Dit bestemmingsplan is een beleidsarme omzetting van de regels die gelden op basis van de nu geldende beheersverordening. Dat wil zeggen dat we, naast uniformiteit in de regels, zo min mogelijk aanpassingen willen doorvoeren in de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden. Om de regeling voor kantoren te verduidelijken wordt voorgesteld om alsnog een definitie van het begrip kantoor in het bestemmingplan Kanaleneiland – Transwijk op te nemen. De onderstaande definitie van kantoor wordt toegevoegd aan de regels. Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.
4	4	**Onduidelijke begrippen en planregels** Een aantal planregels in het ontwerp bestemmingsplan is niet duidelijk (genoeg). Volgens het ontwerpbestemmingsplan rust op het gebouw van indiener ook de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor -1' en de aanduiding 'maximum aantal bouwlagen 6'. Deze aanduidingen rusten niet alleen op het kantoorgebouw van indiener maar ook op de belendende percelen, zoals hieronder is aangegeven (rood omrand):	Voor het perceel Daalsesingel 1 – 9 is de bestaande planologische regeling in de beheersverordening het vertrekpunt geweest voor de regeling zoals die nu is opgenomen in het (ontwerp)bestemmingsplan. Kadastrale grenzen van percelen vallen niet altijd samen met bestemmingsgrenzen of met bouwgrenzen. Het eigendom van kadastrale percelen of gebouwen is niet bepalend voor het bepalen van de grenzen tussen bestemmingen, functies en aanduidingen op de verbeelding. Het kan dus voorkomen dat aanduidingen

		Op grond van de planregels is het op de locatie met de aanduiding ‘specifieke vorm van kantoor – 1’ toegestaan dat kantoren in maximaal 6 bouwlagen worden gebouwd tot maximaal 26.000 m2 totale vloeroppervlakte, onder de voorwaarden dat: (a) maximaal 15.000 m2 in gebouwen van maximaal 6 bouwlagen wordt gebouwd; en (b) het resterende aantal m2 in gebouwen van maximaal 5 bouwlagen wordt gebouwd. Niet duidelijk is hoe deze planregel moet worden uitgelegd c.q. begrepen. Is binnen deze aanduiding inderdaad maximaal 26.000 m2 totale vloeroppervlakte kantoor toegestaan, waarvan maximaal 15.000 m2 in zes bouwlagen? Mag dus het resterende aantal m2 niet worden gebouwd in zes bouwlagen, ondanks de aanduiding ‘maximaal 6 bouwlagen’? Deze regels lijken innerlijk tegenstrijdig. Wat wordt verder bedoeld met vloeroppervlakte? Dit begrip is – in tegenstelling tot bedrijfsvloeroppervlakte of bruto vloeroppervlakte – niet gedefinieerd in de planregels. Bij de 15.000 m2 staat überhaupt geen maatvoering / soort oppervlakte genoemd. Hoe weet een gebouweigenaar verder of er nog ruimte is om te bouwen (al dan niet tot zes bouwlagen); met andere woorden hoe kan een gebouweigenaar nagaan hoeveel van dit totale vloeroppervlakte dat is toegestaan al is benut en hoeveel uitbreidingsruimte er nog is? Heeft de gemeente hier zicht op? Ook is volgens de planverbeelding bij het ontwerpbestemmingsplan aan o.m. deze locatie de aanduidingen ‘maximum brutovloeroppervlakte van detailhandel: 1500 m2’ en ‘maximum brutovloeroppervlakte van showrooms: 1500 m2’, terwijl gebruik ten behoeve van showrooms en	kadastraal gezien geheel of deels over meerdere percelen liggen. Dat is niet ongebruikelijk en ook in dit bestemmingsplan het geval. Oppervlaktematen in artikel 9 (artikel 8 na hernummering) In het bestaande artikel 9 van de regels worden over de te realiseren vierkante meter oppervlaktes enkele termen door elkaar gebruikt. Dat was overigens in de geldende regeling in de beheersverordening ook zo. Om onduidelijkheid te voorkomen is dit artikel aangepast. Bij de ambtshalve wijzigingen van de regels is deze aanpassing beschreven. In artikel 8 lid 8.2 onder 3 wordt verduidelijkt dat de genoemde 26.000 m² oppervlakte ten behoeve van kantoren een bruto vloeroppervlakte betreft. Van de maximale toegestane 26.000 m² bruto vloeroppervlakte kantoor mag op deze locatie een deel van 15.000 m² bruto vloeroppervlakte in maximaal 6 bouwlagen worden gerealiseerd. De zinssnede ‘in 6 bouwlagen’ in de eerste zin van artikel 8.2 onder 3 wordt verwijderd om zo de onduidelijkheid weg te halen. Bestaande bebouwing en planologische ruimte De gemeente Utrecht heeft zicht op de hoeveelheid aan bestaande (legale) bebouwing op een perceel o.a. via het gemeentelijk bouwarchief en kan daarmee ook bepalen hoeveel bouwmogelijkheden er nog zijn volgens een beheersverordening of bestemmingsplan op een bepaald perceel of in een bepaald bouwvlak of in een bestemmingsvlak. Detailhandel en showrooms Voor dit perceel zijn naast de mogelijkheden voor een kantoorfunctie ook extra mogelijkheden opgenomen voor de functies detailhandel en showrooms. Deze mogelijkheden volgen uit de nu geldende beheersverordening.

		detailhandel blijkens artikel 9.2 van de planregels niet als zodanig lijkt te zijn toegestaan. Dit behoeft aanpassing. Indiener verzoekt de gemeenteraad om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, waarbij het toegestane gebruik op o.m. het perceel wordt verruimd, de mogelijkheid wordt geboden om hoger te bouwen dan 6 bouwlagen (en dus meer m2 kantoor wordt toegestaan) én om de planregels van de bestemming 'kantoor' te verduidelijken. Novaxia is graag bereid om het vorenstaande toe te lichten en nader met u in gesprek te treden over de gewenste uitbreiding van het toegestane gebruik en de verruiming van de toegestane bouwhoogte.	In het ontwerpbestemmingsplan werd in artikel 9.3 onder b weliswaar genoemd dat voor 'detailhandel' en 'showroom' binnen de aangegeven aanduidingsvlakken het maximale bruto vloeroppervlakte in vierkante meters moest blijven, maar het gebruik als zodanig werd niet genoemd als activiteit die bij de functie past of daarvan in afwijking mag plaatsvinden. De mogelijkheden voor deze functies stonden in het ontwerpbestemmingsplan abusievelijk onder het verkeerde lid van artikel 9. Deze regels zijn nu opgenomen in het hernummerde artikel 8 lid 8.2, onder de subleden 4 en 5. Deze mogelijkheden zijn beleidsarm overgenomen uit de beheersverordening. Artikel 8 lid 8.2 subleden 4 en 5 luiden nu als volgt: - Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor – 1' is detailhandel met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m^2 bruto vloeroppervlakte. - Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor – 1' is showroom met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m^2 bruto vloeroppervlakte. Om de leesbaarheid en toepasbaarheid van deze regeling te verbeteren worden de twee genoemde functies aan artikel 8.2 van de regels toegevoegd en zijn deze bepalingen bij artikel 9.3 verwijderd. Aan artikel 8 lid 8.2 worden sub 4 en 5 toegevoegd. 4. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor – 1' is detailhandel met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m2 bruto vloeroppervlakte. 5. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor – 1' is showroom met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m2 bruto vloeroppervlakte.

			Verzoek om extra en hogere bouwmogelijkheden Indiener verzoekt om extra en hogere bouwmogelijkheden voor de functie kantoor op te nemen voor de betreffende locatie in het bestemmingsplan. Gelet op de beleidsarme insteek van de omzetting van de regeling uit de geldende beheersverordening wordt hieraan niet tegemoetgekomen. Conclusie Aan de regels van dit bestemmingsplan wordt een definitie van de functie kantoor toegevoegd. De regeling voor de extra mogelijkheden binnen de functie kantoor voor showrooms en detailhandel worden onder onderdeel 8.2 van de regels opgenomen (en bij onderdeel 8.3 verwijderd) voor een betere leesbaarheid en toepasbaarheid van deze regeling. Het artikel 8.2 onder 3 is aangepast, zodat er geen onduidelijkheid bestaat over de toegestane aantallen vierkante meters kantoor en op welke wijze deze gemeten worden. De zinssnede ‘in 6 bouwlagen’ in de eerste zin van artikel 8.2 onder 3 wordt verwijderd om zo de onduidelijkheid weg te halen.

Indiener 5 - Van der Feltz advocaten			
Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
5	1	**Beperkende kantoorbestemming ondanks overleg** Daelse Kwint UG & Co. KG bezit het gebouw ter plaatse van het adres Daalseplein 100 en 101 te Utrecht (hierna: het' Gebouw'). De gronden waarop dit gebouw staan (hierna: de 'Gronden') zijn onderdeel van de gronden waarop het ontwerpplan betrekking heeft. Het Gebouw heeft momenteel een kantoorfunctie. Beheerder van Daelse Kwint UG & Co. KG (Rubens Capital Partners) is samen met gedelegeerd ontwikkelaar Sens Real Estate B.V. momenteel met de gemeente in gesprek over (onder meer) een verruiming van de aldaar aanwezige functies. Dat de Gronden	Het nieuwe bestemmingsplan hebben we als gemeente gemaakt om ons voor te bereiden op de komst van de Omgevingswet. Die gaat in 2024 in werking treden. Door nu de beheersverordening te vervangen door een bestemmingsplan, kunnen de regels straks beter een uniforme plek krijgen in het omgevingsplan dat voor Utrecht gaat gelden (op basis van de Omgevingswet). De regels uit de beheersverordening hebben wij zo beleidsarm mogelijk vertaald naar de systematiek van het nieuwe bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat ons streven is, naast uniformiteit in de

		vooruitlopend daarop nu zijn meegenomen in het ontwerpplan en daar wederom een kantoorbestemming in hebben gekregen begrijpt Daelse Kwint UG & Co. KG niet en acht zij bovendien onnodig beperkend - te meer nu het overleg met uw gemeente over de toekomstige functies van het Gebouw alsmaar constructief is geweest en nog altijd loopt.	regels, om de concrete bouw- en gebruiksmogelijkheden zo min mogelijk te veranderen. De lopende gesprekken tussen de gemeente en de eigenaar of ontwikkelaar van deze locatie over een eventuele verruiming van de functies worden, ongeacht de uitkomst ervan, om bovenstaande reden niet meegenomen bij het nu voorliggende bestemmingsplan. Mochten de gesprekken leiden tot een nieuwe gewenste invulling van deze locatie met andere functies of andere bouwmogelijkheden, dan kan hiervoor een nieuwe afzonderlijke ruimtelijke procedure doorlopen worden.
5	2	**Gronden onterecht bij plangebied betrokken** Daelse Kwint UG & Co. KG kan zich hoofdzakelijk niet met het ontwerpplan verenigen omdat het beperkingen kan opleveren voor de eventuele realisering van toekomstige plannen die zij heeft voor het Gebouw. In dat kader begrijpt zij ook niet goed waarom uw raad de Gronden bij het plangebied van het ontwerpplan heeft betrokken. Het ontwerpplan ziet immers op de wijken Kanaleneiland en Transwijk, Dichterswijk en Lombok Oost; de Gronden behoren niet tot die wijken. De Gronden bevinden zich verder - als enige van de gronden waarop het ontwerpplan ziet - aan de overzijde van het spoor. Het betrekken van deze gronden bij de begrenzing van het ontwerpplan lijkt daardoor een willekeurige keuze geweest.	Gelet op de aanstaande inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is de gemeente Utrecht van mening dat het wenselijk is om de bestaande beheersverordeningen in Utrecht om te zetten in bestemmingsplannen. Het perceel Daalseplein 100 en 101 maakt onderdeel uit van het plangebied van de beheersverordening Lombok Oost, kantorengebied Smakkelaarsveld eo. De gronden die nog deel uitmaken van deze beheersverordening worden ook meegenomen met de nu lopende omzetting van andere beheersverordeningen in Utrecht. Doel hiervan is om alle regelingen in de diverse beheersverordeningen in Utrecht te vervangen door bestemmingsplannen. De gekozen begrenzing is niet willekeurig zoals indiener schrijft. De gekozen begrenzing is een direct gevolg van de huidige planologische regeling die nu voor deze gronden van toepassing is en de gemeentelijk keuze om de geldende beheersverordeningen in Utrecht beleidsarm om te zetten in nieuwe bestemmingsplannen.
5	3	**Ongemotiveerde keus en beperkende kantoorbestemming** Deze keus is in ieder geval niet uit het ontwerpplan en de daarbij behorende toelichting op te maken. Daelse Kwint UG & Co. KG wijst er daarbij op dat de raad bij de te hanteren plangrens in overeenstemming	De gekozen plangrens is volgens de gemeente Utrecht in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening. Eerder is ook al aangegeven dat dit een gevolg is van de nu geldende beheersverordening die de gemeente wil vervangen door een bestemmingsplan. Zie ook het antwoord bij 5.2.

		moet handelen met een goede ruimtelijke ordening. Zij ziet niet in waarom de Gronden gelet op een goede ruimtelijke ordening bij het plangebied van het ontwerpplan betrokken moeten worden. Ook ziet zij niet in dat dit het geval moet zijn gelet op het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde leefomgeving en goede omgevingskwaliteit of het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke locaties, zoals bedoeld in artikel 7c, eerste lid, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dit nog los dus van de omstandigheid dat de reden van het betrekken van de Gronden bij het plangebied überhaupt niet in het ontwerpplan is gemotiveerd. Dat de omstandigheid dat de Gronden bij het plangebied zijn betrokken beperkingen oplevert staat volgens Daelse Kwint UG & Co. KG overigens vast. Op grond van het vigerend planologisch regime zijn op de Gronden bijvoorbeeld onder meer woonfuncties, sportvoorzieningen en dienstverleningsbedrijven- en/of instellingen mogelijk. Het ontwerpplan staat alleen kantoorfuncties toe.	Het nieuwe bestemmingsplan hebben we gemaakt om ons voor te bereiden op de komst van de Omgevingswet. Die gaat in 2024 in werking treden. Door nu de beheersverordening te vervangen door een bestemmingsplan, kunnen de regels straks beter een uniforme plek krijgen in het omgevingsplan dat voor Utrecht gaat gelden (op basis van de Omgevingswet). De regels uit de beheersverordening hebben wij zo beleidsarm mogelijk vertaald naar de systematiek van het nieuwe bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat ons streven is, naast uniformiteit in de regels, om de concrete bouw- en gebruiksmogelijkheden zo min mogelijk te veranderen. Voor dit perceel zijn de bestaande rechten uit de beheersverordening overgenomen in het bestemmingsplan. De komende jaren zal de regeling zoals die is opgenomen in dit bestemmingsplan worden overgezet van het tijdelijke omgevingsplan naar het definitieve omgevingsplan. Volgens indiener is het nu toegestaan op basis van de beheersverordening om de betreffende gronden te gebruiken voor woonfuncties, sportvoorzieningen en dienstverleningsbedrijven- en/of instellingen. Dit is niet het geval. Deze mogelijkheden zijn, in tegenstelling tot wat indiener schrijft, niet van toepassing op het betreffende perceel volgens de nu geldende beheersverordening. Deze extra mogelijkheden zijn alleen van toepassing als hiervoor in de beheersverordening een extra besluitsubvlak 1 is opgenomen. Dat is voor het perceel Daalseplein 100 en 101 niet het geval.
5	4	**Verzoeken: gronden buiten het plangebied of flexibel bestemmen** Gelet op het voorgaande verzoekt indiener de raad primair om de gronden buiten het plangebied van het vast te stellen bestemmingsplan te laten. Subsidiair verzoekt zij u om het ontwerpplan voor wat betreft de gronden zo te wijzigen dat zij ook daadwerkelijk recht doet aan de aard van het instrumentarium dat uw raad hier heeft gebruikt (te weten: een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte); door flexibel te bestemmen.	Zie de antwoorden bij de onderdelen 5.1,5.2 en 5.3. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

		Uit de toelichting behorend bij het ontwerpplan volgt wel dat de aanleiding voor dit plan is om vooruit te willen lopen op de Omgevingswet en dat dit plan zich daarom vooral richt op vermindering van bestemmingsplanregels waarbij de wens van het gemeentebestuur is betrokken om "flexibel te bestemmen". Dit ziet indiener echter niet terug in de daadwerkelijke planregels en verbeelding. Uw raad zou bijvoorbeeld de Gronden een ruime, gemengde bestemming kunnen geven, waarbij de daadwerkelijke invulling zal worden verschoven naar een later stadium. Juist het ontwerpplan biedt die mogelijkheid, nu het een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte betreft, en dit zou het ontwerpplan ook overigens nog meer in overeenstemming brengen met (de geest van) de Omgevingswet.	

Indiener 6 – Straatman Koster advocaten			
Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
6	1	Indiener is als eigenaar van de percelen direct naast kruisvaartkade én de pomplocatie een belanghebbende bij dit ontwerpbestemmingsplan. Indiener wijst op haar – contractuele relatie (exploitatieovereenkomst) en – wekelijkse overleggen met de gemeente inzake het ontwikkelen van woningen ter plaatse van de pomplocatie aan de Croeselaan. Het verbaast indiener dan ook dat de gemeente haar niet in kennis heeft gesteld van het ontwerp bestemmingsplan. Indiener heeft recent kennisgenomen van dit plan en kan zich hiermee niet (geheel) verenigen. Indiener vindt het onbegrijpelijk dat de mogelijkheid van woningen niet direct is opgenomen in het bestemmingsplan en dat indiener niet is betrokken bij het ontwerpbestemmingsplan zodat het in overweging genomen had kunnen worden. Dit laatste geldt te meer nu de gemeente ook een contractuele verplichting heeft om met indiener in overleg te treden over het nieuwe bestemmingsplan.	Op 12 december 2023 is van deze advocaat een e-mail gericht aan de commissieleden ontvangen ter aanvulling op de eerder ingediende zienswijze. Deze email is ook betrokken bij de onderstaande beantwoording van de zienswijze. De zienswijze van deze advocaat is buiten de termijn ontvangen, maar wordt wel meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan en daarom ook inhoudelijk beoordeeld. Het nieuwe bestemmingsplan hebben we gemaakt om ons voor te bereiden op de komst van de Omgevingswet. Die gaat in 2024 in werking treden. Door nu de beheersverordening te vervangen door een bestemmingsplan, kunnen de regels straks beter een uniforme plek krijgen in het omgevingsplan dat voor Utrecht gaat gelden (op basis van de Omgevingswet). De regels uit de beheersverordening hebben wij zo beleidsarm mogelijk vertaald naar de systematiek van het nieuwe bestemmingsplan. Dat wil zeggen dat ons streven

		Gelet op al het vorenstaande verzoekt indiener uw raad om: (a) het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen, althans niet eerder dan nadat in elk geval: In de planregels wordt geborgd dat ter plaatste van de Pomplocatie woningen op de verdiepingen zijn toegestaan. (b) de bouwhoogte en de omvang van het bouwwerk ter plaatse van de Pomplocatie daartoe vergroot worden conform het plan van MRP; (c) De functieaanduiding specifieke vorm van horeca-categorie d in de planverbeelding in lijn wordt gebracht met de planregels; en (d) Voor de locatie aan de Da Costakade 45 concrete regels worden opgenomen opdat aantasting van het woon- en leefklimaat ter plaatse van de Kruisvaartkade wordt voorkomen.	is, naast uniformiteit in de regels, om de concrete bouw- en gebruiksmogelijkheden zo min mogelijk te veranderen. Het bij de zienswijze gevoegde concept plan heeft de gemeente, anders dan de indiener doet voorkomen, niet eerder ontvangen van de indiener danwel van de eigenaar/ ontwikkelaar. En anders dan de indiener schetst in de zienswijze zijn er geen contractuele afspraken met de gemeente Utrecht over een woningbouwontwikkeling op de Pomplocatie. In september 2017 is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Kruisvaartkade vastgesteld door de gemeenteraad en het door indiener ingediende schetsplan past niet binnen dit vastgestelde beleidskader. Voor de Pomplocatie is o.a. namelijk in dit SPvE globaal aangegeven dat hier een groenverbinding wenselijk is en dat er nader onderzoek gewenst is naar de ontwikkeling van de pomplocatie. Ook is hierin aangegeven dat 'voor de pomplocatie wordt gedacht aan de functies horeca, kantoor, detailhandel en/of maatschappelijk, dit zal later verder worden geconcretiseerd. Gezien de belangrijke ligging en de functie als entree van het park en de wijk gaat de voorkeur uit naar een openbare functie, waar wijkbewoners elkaar ontmoeten' Het bij de zienswijze gevoegde concept plan in de vorm van een schetsplan is niet concreet genoeg om nu in het kader van dit bestemmingsplan te kunnen beoordelen voldoet niet aan het hierboven genoemde SpvE. Voor de gemeente is het van belang om bij een nieuw plan ook het complete bouw- en gebruiksprogramma te kunnen beoordelen of er sprake is van een wenselijk ontwikkeling. Hierbij denken wij onder andere aan een overzicht van het aantal woningen, het type woningen, de oppervlakte van de woningen, de differentiatie aan woningen in het plan, op welke wijze wordt parkeren meegenomen en opgelost in het plan, de relatie met en de inpassing in de omgeving en hoe wordt omgegaan met duurzaamheid in het plan. Het bij de zienswijzen ingediende concept plan voldoet niet aan deze criteria. De gemeente Utrecht is voor de omgeving van deze zogenaamde 'pomplocatie' aan de Croeselaan 122 bezig met het onderzoeken van de

			impact en mogelijke samenhang tussen enkele diverse lopende en nieuwe ontwikkelingen en ambities voor dit gebied. Daarbij kan worden gedacht aan de mogelijke realisatie van een fietstunnel, de realisatie van het Ringpark, de ontwikkeling van het gebied rondom de Veilinghaven, de herontwikkeling van de locatie Veilingstraat 10 en de wens om meer groen te realiseren in dit stedelijke gebied. In dit licht bezien is de voorgestelde beleidsarme omzetting van bestaande planologische rechten ook een verstandige keuze. Er is nog niet definitief bekend welke mogelijke ontwikkelingen in dit gebied wenselijk, haalbaar en uitvoerbaar zijn. *Een nieuwe ontwikkeling op het perceel Croeselaan 122* De gemeente Utrecht en de eigenaar/ ontwikkelaar van de Croeselaan 122 en van de Kruisvaartkade zijn al in overleg getreden over de verdere ontwikkeling van dit gebied. Gezamenlijk wordt onderzocht wat voor (her-)ontwikkeling op de betreffende locatie wenselijk, haalbaar en uitvoerbaar is. De stand van zaken van het aangeleverde schetsplan voor de locatie Croeselaan 122 is echter nu nog niet concreet genoeg om mee te nemen bij de vaststelling van het bestemmingsplan zoals eerder is gemotiveerd. Een inhoudelijke gemeentelijke beoordeling van een dergelijk schetsplan zal plaatsvinden op een later moment. *Onderdeel horecabestemming op deze locatie* Horeca op de locatie Croeselaan 122 is een wenselijke ontwikkeling volgens de gemeente. De huidige vestiging heeft een tijdelijke vergunning. Recent is een nieuwe tijdelijke vergunning voor 5 jaar verleend voor restaurant De Pomp met een toevoeging van maatschappelijke buurtfuncties. Vooruitlopend op een mogelijk toekomstige grotere herontwikkeling van het perceel en de omgeving, ziet de gemeente aanleiding om de horecafunctie inclusief de verleende maatschappelijke buurtfuncties op te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan. De gemeente, eigenaar en exploitant zijn in overleg over

			een definitieve invulling van deze locatie met onder andere horeca. Indiener geeft niet aan tegen een horecafunctie op deze locatie te zijn. Indiener geeft aan dat er een onjuiste of onduidelijke regeling is opgenomen voor de horecabestemming voor de locatie Croeselaan 122. Er is inderdaad een onvolkomenheid geslopen in dit plan, waardoor er geen juiste horecacategorie op opgenomen op de verbeelding en in de regels voor deze locatie. Op de verbeelding is in het ontwerp aangegeven een enkelbestemming Horeca. Ter plaatse van de locatie van 'De Pomp' is een functieaanduiding opgenomen 'specifieke vorm van horeca – categorie d'. Bij de vaststelling van dit plan wordt dit aangepast en wordt het volgende gedaan. De functieaanduiding op de verbeelding wordt gewijzigd naar 'specifieke vorm van horeca – categorie D1'. Artikel 7 van de regels wordt naar aanleiding van deze wijziging ook aangepast, zodat middelzware horeca op deze locatie mogelijk wordt gemaakt. Categorie D1 is middelzware horeca en dat is passend op deze locatie. Het bestaande artikel 7.2 Activiteiten die bij de functie passen onder b wordt vervangen door: 2. op een locatie met de aanduiding 'horeca in de categorie D1' zijn maatschappelijke buurtfuncties en een horecavestiging

			toegestaan in de categorie D1 van de Lijst van horeca-activiteiten; Het bestaande artikel 7.3 Activiteiten die niet mogen wordt verwijderd en vervangen door het onderstaande: **7.3 Activiteiten die niet mogen** Met uitzondering van activiteiten die op grond van lid 7.2 zijn toegestaan zijn de volgende activiteiten in ieder geval verboden: 1. horeca-activiteiten die niet op grond van lid 7.1 en 7.2 zijn toegestaan; 2. het bedrijfsmatig verstekken van logies; 3. het verstrekken van middelen die onder de Opiumwet vallen. *Da Costakade 45* Indiener geeft aan dat er voor deze locatie bouwmogelijkheden van toepassing zijn op basis van algemene regels die zijn opgenomen in het plan waarvan indiener van mening is dat de voorwaarden niet voldoende concreet zijn om mogelijke aantasting van het woon- en leefklimaat voor de bebouwing op de Kruisvaartkade te voorkomen. Voor de genoemde locatie (Da Costakade 45) is een kantoorfunctie opgenomen in het bestemmingsplan. Ook zijn de regels in diverse algemene

			artikelen in de regels van dit plan van toepassing. Deze algemene regels komen voort uit de uniformering van de regels bij bestemmingsplannen ter voorbereiding op de Omgevingswet. Hierin zijn, onder voorwaarden, beperkte bouwmogelijkheden opgenomen. Dit is gebruikelijk bij dergelijke functies en algemene regels. Aan de bouwmogelijkheden zijn ook voorwaarden verbonden. Wij zijn van mening dat de in deze regels genoemde waarborgen (voorwaarden) wel voldoende concreet zijn en daarmee voldoende waarborg bieden voor het voorkomen van het aantasten van het woon- en leefklimaat voor de Kruisvaartkade. Indiener geeft aan dat er een onduidelijke verwijzing in het plan is opgenomen in artikel 31.4 onder 2. Dat klopt en deze verwijzing wordt verduidelijkt. Door een hernummering van de artikelen, betreft dit bij de vaststelling artikel 26. In artikel 26.4 (nieuwe nummering) wordt het onderstaande verwijderd ‘Voor zover de vergunning niet op grond van de regel onder 3 geweigerd moet worden verlenen burgemeester en wethouders een vergunning voor het bouwen of verbouwen alleen:’ En vervangen door ‘Voor zover de vergunning niet op grond van de regel in lid 26.1 geweigerd moet worden verlenen burgemeester en wethouders een vergunning voor het bouwen of verbouwen alleen:’ Conclusie

			De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen, zowel de regels als de verbeelding, zodat de bestaande (tijdelijk vergunde) horecavestiging met een maatschappelijke buurtfunctie op het perceel Croeselaan 122 past binnen de regels van dit bestemmingsplan. De bestaande bebouwing op dit perceel wordt binnen het bouwvlak opgenomen op de verbeelding. Ook wordt de juiste maximale horecacategorie op de verbeelding opgenomen door het aanpassen van de aanduiding. Ook wordt in het artikel over Bouwen met vergunning (artikel 31 in het ontwerp bestemmingsplan en artikel 26 in het vast te stellen bestemmingsplan) een onduidelijke verwijzing aangepast.

Indiener 7 – Royal Delft Vastgoed			
Nr.	Punt	Inhoud	Beoordeling
7	1	Indiener is eigenaar van het perceel en pand aan de Europalaan 93 in Utrecht. Indiener heeft dit pand in 2018 aangekocht met als doel het te (blijven) verhuren als kantoor. Ondanks het feit dat het pand al zeer geruime tijd als kantoor wordt gebruikt en dit ook planologisch mogelijk is, heeft indiener geconstateerd dat het pand in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming ‘Maatschappelijk’ heeft. Daarom is het niet toegestaan om het pand te gebruiken als kantoor. Indiener verzet zich tegen het opnemen van de bestemming ‘Maatschappelijk’. Indiener verzoekt de gemeente om het pand/perceel de bestemming ‘Kantoor’ – alsmede ruime bebouwingsmogelijkheden – toe te kennen.	De zienswijze van deze indiener is buiten de termijn ontvangen, maar wordt wel meegenomen bij de vaststelling van het bestemmingsplan en daarom ook inhoudelijk beoordeeld. Indiener geeft aan dat het perceel/ pand aan de Europalaan 93 al meerdere jaren met vergunning in gebruik is als kantoor. Indiener heeft ook diverse stukken bij de zienswijze gevoegd. Deze stukken tonen aan dat dit pand legaal in gebruik is als kantoor. In het ontwerpbestemmingsplan Kanaleneiland – Transwijk is een maatschappelijke bestemming opgenomen voor dit perceel. Daarnaast is er voor deze locatie een aanduiding van toepassing voor het toestaan van bedrijven op deze locatie. Dit is overgenomen uit de nu nog geldende beheersverordening. Nu ook blijkt dat er vergunningen zijn verleend voor een gebruik van dit pand als kantoor, wordt ook het gebruik van dit perceel als kantoor verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

			Indiener verzoekt ook om ruime bouwmogelijkheden voor dit perceel op te nemen. De bestaande bebouwingsmogelijkheden zoals die zijn opgenomen in de beheersverordening zijn overgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is een beleidsarme omzetting van de regels die gelden op basis van de nu geldende beheersverordening. Dat wil zeggen dat we, naast uniformiteit in de regels, zo min mogelijk aanpassingen willen doorvoeren in de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden. Mede gelet op het voorgaande is het gemeentebestuur van mening dat de opgenomen bebouwingsmogelijkheden voor dit perceel ruim genoeg zijn. Conclusie De zienswijze geeft aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Aan de locatie Europalaan 93 wordt op de verbeelding een functieaanduiding toegevoegd (specifieke vorm van maatschappelijk - 3) waardoor ook kantoor toegestaan wordt op deze locatie.

5. Wijziging bestemmingsplan op grond van artikel 6:19 Awb

5.1 Algemeen

Bij het omzetten van de Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk naar het vastgestelde bestemmingsplan is voor de locatie Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95C per abuis niet de juiste functie opgenomen. Op deze locatie zijn detailhandelsbedrijven in volumineuze goederen gevestigd, maar bij de omzetting is de activiteit detailhandel in volumineuze goederen uitgesloten en is reguliere detailhandel toegestaan. Daarnaast is de specifieke vorm van bedrijf - bedrijf categorie 1 tot en met categorie 3.1 niet op de verbeelding beland. In de regels, de verbeelding en de toelichting van het bestemmingsplan is deze omissie hersteld. De functie Detailhandel is op deze percelen gewijzigd naar de functie ‘Bedrijf categorie 1 tot en met 3.1’ met daarbij de functieaanduiding “detailhandel volumineus”.

5.2 Ambtshalve wijzigingen vastgesteld bestemmingsplan

5.2.1 Wijzigingen in functieregels

In hoofdstuk 2 van de bestemmingsplanregels zijn de functies opgenomen, zoals deze in het plangebied moeten gelden. Ten opzichte van het vastgestelde bestemmingsplan in maart 2024 is de volgende wijziging doorgevoerd.

Artikel 4 lid 4.2 ‘Activiteiten die bij de functie passen’ wordt aangevuld. Aan de lijst met activiteiten die bij het doel van de functie ‘Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1 zijn toegestaan is toegevoegd:

> “6. Op de locatie met de aanduiding ‘detailhandel volumineus’ is ook detailhandel in volumineuze goederen toegestaan.”

5.2.2 Wijzigingen in de verbeelding

Op de locatie Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95C is de verbeelding aangepast. De functie ‘Detailhandel’ is gewijzigd naar de functie ‘Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1’ met een functieaanduiding ‘detailhandel volumineus’.

5.2.3 Wijzigingen in de toelichting

In artikel 2.2.2 De functies (bestemmingen) (artikel 3 tot en met 20) is aan de toelichting van artikel 4 Bedrijf – Bedrijf tot en met categorie 3.1 toegevoegd:

> “Op de adressen Nieuw - Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95C is via de aanduiding op de verbeelding 'detailhandel volumineus' ook detailhandel in volumineuze goederen toegestaan. Dat is in lijn met het detailhandelsbeleid en met de feitelijke legale situatie.”

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

Vastgesteld, datum nog vast te stellen



Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader 5

1.1 Aanleiding 5
1.2 Doel 5
1.3 Beleid 7
1.4 Juridische aspecten 8

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel 13

2.1 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels) 13
2.2 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels) 13
2.3 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels) 17
2.4 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 23
2.5 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 33
2.6 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels) 34
2.7 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels) 39
2.8 Bijlagen bij de regels 39

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid 41

3.1 Inleiding 41
3.2 Milieueffectrapportage 41
3.3 Gezondheid 41
3.4 Klimaat en duurzaamheid 41
3.5 Bodem 42
3.6 Geluidhinder 42
3.7 Luchtkwaliteit 43
3.8 Externe Veiligheid 44
3.9 Bedrijven en milieuzonering 47
3.10 Water 47
3.11 Natuurbescherming 50
3.12 Bomen 51
3.13 Archeologie 51
3.14 Kabels en leidingen 53
3.15 Economische uitvoerbaarheid 53
3.16 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 53
3.17 Handhaving 54
3.18 Conclusie 54

Toelichting

Hoofdstuk 1 Aanleiding, doel en beleidskader

1.1 Aanleiding

In de aanloop naar de Omgevingswet verkent de gemeente de mogelijkheden van die wet met projecten waarin een bepaald facet van de Omgevingswet nader wordt bestudeerd. Op beleidsniveau is de eerste omgevingsvisie voor de gemeente Utrecht samengesteld uit het al geldende beleid en waar nodig aangevuld met nieuw beleid. Het bestemmingsplan Chw Bestemmingsplan Kanaleneiland, Transwijk is een project waarin geoefend wordt met het nieuwe instrument omgevingsplan. (Chw staat voor 'Crisis- en herstelwet, zie ook de paragrafen 1.4.1 en 1.4.2).

Met dit bestemmingsplan wordt een vervolgstap gezet in het toevoegen van de beheersverordeningsgebieden aan het Utrechtse bestemmingsplan. De regels worden in de geest van de Omgevingswet vormgegeven: minder regels, duidelijkere regels en de 'activiteiten' staan centraal. Waar nodig worden de teksten van het plan verbonden met geometrische data. De algemene regels van dit bestemmingsplan kunnen leiden tot een herziening van het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik

Tien jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet moeten de regels over de leefomgeving die in gemeentelijke verordeningen staan, zoals de Algemene Plaatselijke Verordening, overgeheveld zijn naar het omgevingsplan. Hoewel de gemeenteraad bevoegd is om op grond van het Uitvoeringsbesluit Crisis- en herstelwet regels uit verordeningen in te voegen in het bestemmingsplan, bevat dit plan slechts enkele experimenteerbepalingen. De reden daarvoor is dat dit project zich vooral richt op de uniformering en vermindering van bestemmingsplanregels. Daarbij wordt ook de wens van het gemeentebestuur om 'flexibel te bestemmen' betrokken. Het uitbreiden van de opgave door het invoegen van verordeningen zou de opgave te gecompliceerd maken. Bovendien is het niet wenselijk om twee versies van de verordeningen te creëren: een Kanaleneiland, Transwijk en de gewone versie die voor de hele gemeente geldt.

1.2 Doel

1.2.1 Doelstelling

Het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk bevat een regeling die gericht is op het beheren van de leefomgeving in het plangebied. Met deze nieuwe regeling worden de doelen bereikt:

- uniformering van de regels
- functietoedeling in de systematiek van het toekomstige omgevingsplan
- beleidsneutraal omzetten van de regels van de beheersverordeningen en bestemmingsplannen, wat inhoudt dat het nieuwe bestemmingsplan het bestaande gebruik en de bestaande bouwmogelijkheden eerbiedigt.

Het gebied is voornamelijk een laagdynamisch gebied en de belangrijkste functie in het gebied is wonen.

1.2.2 Plaats en grens van het plangebied

Het plangebied ligt in het zuiden van de stad en bestaat uit delen van de wijken Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk, Lombok Oost en kantorengebied Smakkelaarsveld eo.

Het plangebied heeft globaal de volgende grenzen: in het westen het Amsterdam-Rijnkanaal, in het noorden de Weg der Verenigde Naties/Dominee Martin Luther Kinglaan, in het oosten grofweg de Overste Den Oudenlaan/Europalaan en in het zuiden grofweg de Aziëlaan.



Afbeelding: Ligging plangebied

1.2.3 Regelingen die worden vervangen

Dit bestemmingsplan vervangt in het plangebied de beheersverordeningen en bestemmingsplannen die in de tabel hieronder genoemd worden.

Bestemmingsplan/verordening	**Vastgesteld door Raad**	**Onherroepelijk**
Beheersverordening Dichterswijk, Kanaleneiland, Transwijk		11 juli 2013
Beheersverordening Lombok Oost, kantorengebied Smakkelaarsveld e o		20 juni 2013 (geconsolideerd 30 november 2017)
Beheersverordening Algemene regels actualiseren	30 november 2017	14 december 2017
Bestemmingsplan Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013	
Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik	30 november 2017	
Bestemmingsplan Amsterdam Rijnkanaal - zone	23 september 2010	

Bestemmingsplan Marco Polo plantsoen, Kanaleneiland Zuid	31 oktober 2013	28 december 2013

1.3 Beleid

1.3.1 Algemene uitgangspunten, omgevingsvisie

Dit bestemmingsplan geeft uitvoering aan het beleid van de Omgevingsvisie Utrecht. Voor het gebied Kanaleneiland-Transwijk is een omgevingsvisie opgesteld, welke op 1 december 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad van Utrecht.

1.3.2 Rijksbeleid, provinciaal beleid, waterschapsbeleid

Het rijksbeleid en het provinciale en het waterschapsbeleid is, voor zover van belang voor het plangebied, vertaald in wetgeving. De wettelijke regelingen zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan toegepast.

1.3.2.1 Barro: Amsterdam Rijnkanaal

Voor het Amsterdam Rijnkanaal (een rijksvaarweg) geldt op grond van artikel 2.1.2 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) een vrijwaringszone van 25 meter aan weerszijden. Op grond van artikel 2.1.3 van het Barro wordt bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte, de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart, het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten, de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten en het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg. Naast een deel van het Amsterdam Rijnkanaal maakt de een deel van de vrijwaringszone onderdeel uit van het plangebied. Met de functie 'Waterstaat - Waterkering' en de aanduiding 'vaarweg' binnen de functie 'Water' wordt invulling gegeven aan de artikelen 2.1.2 en 2.1.3 van het Barro.

1.3.3 Thematisch beleid

Het gemeentebrede, sectorale beleid is zoveel mogelijk verwerkt in de omgevingsvisie Utrecht. Er is echter ook thematisch (sectoraal) beleid dat bij de verlening van vergunningen op basis van dit bestemmingsplan wordt betrokken. Dit geldt voor de volgende beleidsthema's: archeologie en erfgoed, detailhandel, horeca, beleid over woningvorming en –splitsing en parkeren. Op de website Omgevingsvisie Utrecht is het beleid over deze thema's te vinden. Als burgemeester en wethouders beleidsregels hebben vastgesteld, is op die website doorgaans de link naar die regels te vinden. Beleidsregels worden overigens ook op overheid.nl gepubliceerd.

Het bestemmingsplan past in de verschillende thematische beleidskaders. De ladder voor stedelijke ontwikkeling (Bro 3.1.6, lid 2) is niet aan de orde, omdat het plan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt.

1.3.3.1 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het bestemmingsplan past in verschillende thematische beleidskaders. De ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 lid 2 Bro) is niet aan de orde, omdat het plan geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt.

1.3.4 Conclusie

De regels vanuit het Rijk en de provincie die betrekking hebben op het plangebied van dit bestemmingsplan zijn verwerkt in dit bestemmingsplan. Ook het gemeentelijke beleid is in dit bestemmingsplan verwerkt.

1.4 Juridische aspecten

1.4.1 Wettelijke grondslag

1.4.1.1 Wet ruimtelijke ordening, besluit ruimtelijke ordening

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze bevoegdheid is in hoofdstuk 3 van die wet en in het Besluit ruimtelijke ordening verder beschreven en ingekaderd. Er zijn ook nog andere wetten met bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen, zoals de Wet geluidhinder.

Het Besluit ruimtelijke ordening is op 1 november 2014 gewijzigd.
Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels.
Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan deze voorwaarden.

1.4.1.2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt met regelmaat gewijzigd. Sinds de wijziging van 28 oktober 2016 beschikt de gemeente Utrecht juridisch gezien over één bestemmingsplan voor het gehele grondgebied, verder 'het bestemmingsplan van Utrecht' genoemd. Dat bestemmingsplan kan in zijn geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden.

Dit bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk een beheersverordening. De beheersverordening maakt geen deel uit van het bestemmingsplan van Utrecht. Als dit bestemmingsplan onherroepelijk wordt, gaat het op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet automatisch deel uitmaken van het bestemmingsplan van Utrecht.

Op grond van artikel 7c van het hierboven genoemde Besluit kunnen onder andere regels in het bestemmingsplan worden opgenomen over het behouden of maken van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. In de vakliteratuur spreekt men van 'een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Met 'verbreed' wordt dan bedoeld: niet alleen 'een goede ruimtelijke ordening' (bestemmingsplan), maar ook andere aspecten van de leefomgeving (de onderwerpen die onder de Omgevingswet gaan vallen).

1.4.2 Vooruitlopen op de Omgevingswet

1.4.2.1 Voorbereiding omgevingsplan, Crisis- en herstelwet

De regeling van dit bestemmingsplan heeft een structuur die past in het omgevingsplan dat bij de invoering van de Omgevingswet de bestemmingsplannen zal vervangen. De gemeente Utrecht is opgenomen in artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Daardoor mag de gemeente de experimenteerbepalingen uit artikel 7c van dat besluit gebruiken.

Dit bestemmingsplan maakt beperkt gebruik van die mogelijkheid, enerzijds omdat die bepalingen in dit laagdynamische gebied weinig toegevoegde waarde hebben en anderzijds omdat het experiment van dit bestemmingsplan bestaat uit het zoeken naar een sobere, doelmatige regeling die ook bruikbaar is voor andere gebieden. Sober houdt in dit geval in dat vrijwel alleen regels die nodig zijn voor een goed planologisch beheer van de wijk in het bestemmingsplan zijn opgenomen.

De laatste wijziging van artikel 7c geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om in een bestemmingsplan een verbod op te nemen om zonder vergunning een bepaalde activiteit te verrichten. Dat staat in lid 14. Die bevoegdheid, vergelijkbaar met die van de toekomstige Omgevingswet, is een verruiming van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening.

In dit bestemmingsplan wordt hiervan gebruik gemaakt in de gevallen die planologisch aanvaardbaar zijn, als de initiatiefnemer aan bepaalde voorwaarden voldoet en waarbij het van belang is dat de gemeente het initiatief vooraf toetst. Een toets vooraf is bijvoorbeeld wenselijk, als de regel een open norm bevat, zoals "het straatbeeld mag niet worden aangetast". De vergunningprocedure geeft aan burgemeester en wethouders de mogelijkheid om de norm door deskundigen te laten toetsen, zoals een stedenbouwkundige of de welstandscommissie, of om beleidsregels vast te stellen die de norm concreet maken.

De vrijheid die artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet geeft voor het digitaal verbeelden van het bestemmingsplan wordt in dit bestemmingsplan gebruikt, maar met mate. De gemeente hecht eraan dat alle bestemmingsplannen, ook dit experimentele plan, goed raadpleegbaar zijn via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl. Daarom hebben de

belangrijkste functies (bestemmingen) in het bestemmingsplan de naam gekregen die de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2012) voorschrijft.

1.4.2.2 Korte schets van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt, onder meer, om een integrale benadering van de leefomgeving, gericht op een doelmatig beheer en ontwikkeling van de 'fysieke leefomgeving' (in dit plan kortweg 'de leefomgeving' genoemd). De gemeente krijgt meer ruimte om zelf te besluiten wat in een gebied het belangrijkst is. Verder wil de wet het aantal regels verminderen, ervoor zorgen dat de regels makkelijker te vinden en te begrijpen zijn en dat de procedures korter zijn. Om dat te bereiken bundelt de Omgevingswet zo'n 25 wetten in één wet en 100 Algemene maatregelen van bestuur (verder: AMvB; een AMvB is een besluit van de regering dat ook wettelijke regels bevat) in 4 AMvB's. Vervolgens zijn provincies en gemeenten aan zet. De gemeenten moeten al hun bestemmingsplannen terugbrengen naar één omgevingsplan. In het omgevingsplan moeten ook de regels over de leefomgeving worden opgenomen die nu nog in verordeningen staan, zoals regels uit de kapverordening.

De Omgevingswet gaat over de leefomgeving, dus niet alleen over de ruimtelijke ordening, maar ook over milieuthema's en archeologie en over andere onderwerpen waar activiteiten bij horen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving, zoals windenergie of het beheersen van de gevolgen van de klimaatverandering. Die verbreding, van ruimtelijke ordening naar leefomgeving, geldt ook voor het omgevingsplan.

1.4.2.3 Nieuw in dit bestemmingsplan

Het omgevingsplan krijgt het karakter van een verordening die regels stelt over activiteiten die effect kunnen hebben op de leefomgeving. Die verandering vraagt om nieuwe, andere regels. Dit bestemmingsplan is een eerste stap naar het omgevingsplan. Het is de bedoeling dat de algemene regels in de hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 van toepassing kunnen worden verklaard voor de hele gemeente. Die regels kunnen dan bij de invoering van de Omgevingswet vrijwel ongewijzigd worden overgezet naar het omgevingsplan.

Dit bestemmingsplan maakt een scherper onderscheid tussen regels die direct verband houden met een bepaalde functie (bestemming) en regels die over een activiteit gaan die ook in andere functies (bestemmingen) denkbaar is. De regels over de activiteit 'bouwen' zijn bijvoorbeeld niet meer in het artikel over de functie geregeld. Het maakt voor het bouwen zelf niet uit of de functie Wonen of Industrie is. Uit het feit dat een locatie de functie Wonen heeft volgt bijvoorbeeld niet dat je maximaal 12 meter hoog mag bouwen. Een regel met een maximum bouwhoogte kan wel nodig zijn om aan te sluiten op de hoogte van de bebouwing in de omgeving of om te voorkomen dat woonruimtes ontstaan die niet goed zijn voor de gezondheid, bijvoorbeeld omdat er boven die hoogte te veel verkeerslawaai is.

Het aantal regels is, in vergelijking met een voorheen vastgesteld bestemmingsplan, beperkt. Omdat alle hoofdgebouwen die in het plangebied gebouwd mogen worden al gebouwd zijn, is er bijvoorbeeld maar één regel over hoofdgebouwen: het is verboden om zonder vergunning een hoofdgebouw te bouwen of te verbouwen. Alleen in bijzondere gevallen wordt zo'n vergunning verleend. In een aantal gevallen biedt de beheersverordening nog aanvullende bouwmogelijkheden voor hoofdgebouwen. Deze bouwmogelijkheden zijn overgenomen en staan in hoofdstuk 2 bij de betreffende functie (bijvoorbeeld wonen). Ook over het bouwen van schuurtjes of aanbouwen zijn weinig regels opgenomen. De hoofdregel is: die mag je alleen bouwen, als dat op grond van de wet vergunningvrij mag. De nieuwe systematiek wordt verder uitgelegd in de paragrafen 1.4.6 en 2.3 (onder artikel 23 en 24).

Door de nieuwe opzet zijn er veel minder regels nodig. Het systeem van de Omgevingswet biedt die mogelijkheid. Als iemand een activiteit wil ondernemen die niet in strijd is met de wet, maar wel in strijd is met het omgevingsplan, dan kan hij of zij een vergunning aanvragen om toestemming voor die activiteit te vragen. Een verbod in het omgevingsplan, zoals 'het is verboden om hoofdgebouwen te bouwen', heeft dus geen absoluut karakter. Maar het zal duidelijk zijn dat de gemeente geen vergunning zal verlenen voor het bouwen van een huis midden op de openbare weg en wel voor de vervanging van een afgebrand huis.

1.4.2.4 Nieuwe termen, vrijwel geen verbrede reikwijdte

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Om alvast te wennen aan de Omgevingswet, gebruikt dit bestemmingsplan de nieuwe termen:

- functie: de "bestemming"; de functie beschrijft waar de locatie met die functie voor bedoeld is;
- locatie: de "gronden", dus de plaats of plek;
- activiteit: het "gebruik"; wat je doet, soms ook wat je nalaat, en soms ook het resultaat van de activiteit.

Om het onderscheid tussen een functie en een activiteit te verduidelijken wordt de activiteit in dit bestemmingsplan meestal met een werkwoord, bijvoorbeeld bouwen, beschreven.

De keuze om zoveel mogelijk te werken met de huidige standaarden heeft als gevolg dat er verwarring kan ontstaan over de functie Wonen en de activiteit wonen. De functie duidt locaties aan die bedoeld zijn voor

De Omgevingswet hanteert ook de term 'fysieke leefomgeving'. In dit bestemmingsplan spreken we van 'leefomgeving'. De term 'omgevingsvergunning' is in dit plan vervangen door 'vergunning', als het gaat om de omgevingsvergunning die de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en straks op grond van de Omgevingswet kan vragen. De regels van het bestemmingsplan zouden de formele term moeten hanteren, bijvoorbeeld "omgevingsvergunning voor de activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder b" of "omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit". Via de begrippen in de regels heeft de eenvoudige term 'vergunning' wel die formele lading gekregen.

Dit bestemmingsplan bevat de bomenkapregels, die voorheen in de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Utrecht stonden. Daarnaast regelt dit bestemmingsplan de bescherming van de archeologische waarden, omdat de gemeente de bestemmingsplanregels en de regels uit de Verordening op de archeologische monumentenzorg voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet wil samenvoegen tot één regeling.

1.4.3 Structuur van de regels

In hoofdstuk 1 van de regels staan de gebruikelijke artikelen: een artikel waarin de verklaring van de begrippen staat en een artikel waarin staat hoe gemeten moet worden.

De regels over functies (bestemmingen) staan in hoofdstuk 2.

De regels over activiteiten zijn verdeeld over vier algemene hoofdstukken van de regels:

- hoofdstuk 3 Bouwen en slopen;
- hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken;
- hoofdstuk 5 Grondwerk;
- hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna.

De regels die in een traditioneel bestemmingsplan in hoofdstuk 4 terugkomen, zijn in dit plan in hoofdstuk 7 te vinden.

1.4.4 Bestemmingen en dubbelbestemmingen

De regels die in hoofdstuk 2 van de Regels zijn opgenomen, zijn te verdelen in regels voor gewone functies (bestemmingen), zoals Verkeer of Wonen, en regels over 'dubbelbestemmingen', zoals Leidingen of Waterkering. De dubbelbestemmingen beschermen een bepaald facet. De regels van die dubbelbestemmingen vullen de regels over de functies (bestemmingen) aan en ook de algemene regels. Als een regel van een dubbelbestemming in tegenspraak is met een andere regel, gaat de regel van de dubbelbestemming voor.

Op de landelijke website wordt een gewone bestemming 'enkelbestemming' genoemd. Dat is geen wettelijke term, net zomin als 'dubbelbestemming'. Beide soorten bestemmingen moeten gezien worden als een bestemming in de zin van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening en als een functie in de zin van de Omgevingswet. In dit bestemmingsplan worden de dubbelbestemmingen als gewone functies gezien die, met andere functies op dezelfde locatie, bepalen welke activiteiten op die locatie mogen.

1.4.5 Afwijken van het bestemmingsplan

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan met een vergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie methodes voor het verlenen van de vergunning om te mogen afwijken:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan (Wet ruimtelijke ordening) en voor de vergunning voor een activiteit die op grond van de regels vergunbaar is (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet);
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder een categorie van de lijst van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. als het bovenstaande niet van toepassing is: er moet een ruimtelijke onderbouwing gemaakt

worden en de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd.

Het is dus altijd mogelijk om een vergunning aan te vragen om van regels van het bestemmingsplan af mogen te wijken. Onder de Omgevingswet blijft deze systematiek min of meer gehandhaafd, waarbij het volgen van de reguliere vergunningprocedure, het uitgangspunt is.

Er is een duidelijk verschil tussen methode 1 enerzijds en de methodes 2 en 3 anderzijds. Bij de vergunningverlening volgens methode 1 toetst het college van burgemeester en wethouders de aanvraag alleen aan de regels van het bestemmingsplan. Als de aanvraag past, wordt de vergunning verleend. Het college bekijkt dus niet of de aanvraag voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening, omdat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan die toets al gedaan heeft. Bij de methodes 2 en 3 is dat anders en zal het college uitgebreider onderzoeken of het afwijken wel wenselijk is. Hieronder wordt dit met een voorbeeld verduidelijkt.

Bij het opstellen van de regels van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de afwijkingsmogelijkheid onder 1 en met de andere methodes van afwijking.

De regels verbieden veel activiteiten die tot verandering van de leefomgeving kunnen leiden, omdat dit bestemmingsplan in de eerste plaats wil zorgen voor een goed beheer van het plangebied. De regels verbieden bijvoorbeeld het zonder vergunning bouwen van hoofdgebouwen. Het idee hierachter is dat alle hoofdgebouwen die gebouwd mochten worden al gebouwd zijn en dat er geen plaats is voor nieuwe hoofdgebouwen. Maar het kan zijn dat een gebouw afbrandt of dat de eigenaar een gebouw wil vervangen. De regels van het bestemmingsplan bieden voor zo'n geval de mogelijkheid om een vergunning aan te vragen: de hierboven beschreven methode 1 wordt dan gevolgd. Dat is logisch, omdat bij vervanging van een hoofdgebouw niet hoeft te worden getoetst of het gebouw planologisch aanvaardbaar is.

Het kan ook zijn dat de eigenaar van een schoolgebouw een hotel wil vestigen in die school. Het bestemmingsplan staat dat niet toe, maar via methode 2 kan toch een vergunning verleend worden. Of er komt een plan om een bedrijf aan de Beneluxlaan af te breken voor het bouwen van een flat, wat vergund kan worden met de derde methode. Bij dit soort initiatieven geeft het bestemmingsplan geen antwoord op de vraag of de ontwikkeling past in de omgeving. Dan moet de gemeente bijvoorbeeld onderzoeken of het initiatief in het gemeentelijke beleid past, in het eerste voorbeeld in ieder geval in het hotelbeleid en het verkeersbeleid. Het belang van het initiatief wordt uiteindelijk afgewogen tegen alle andere belangen die in het geding zijn, waaronder uiteraard de belangen van omwonenden.

1.4.6 Bouwen

1.4.6.1 Regels over bouwactiviteiten

In de traditionele bestemmingsplannen heeft elke bestemming regels over bouwen. Soms is het onderscheid tussen twee vergelijkbare functies (bestemmingen), bijvoorbeeld Wonen - 1 en Wonen - 2, ingegeven door de mate waarin het bouwen is toegestaan. Erg logisch is dat niet, want de activiteit bouwen zelf staat vaak los van de functie (bestemming). De functie wordt pas van belang als de bouwer klaar is: het gebouw moet dan gebruikt worden op een manier die past bij de functie (bestemming).

In dit bestemmingsplan wordt het bouwen als een zelfstandige activiteit gezien. De regels over bouwen zijn in één hoofdstuk opgenomen, hoofdstuk 3, met uitzondering van regels die bedoeld zijn om een functie (bestemming) te vrijwaren van bebouwing, zoals de functie gasleiding. Die beschermende regels zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

Bouwregels die specifiek bedoeld zijn voor een bepaalde functie binnen dit plangebied van Kanaleneiland, Transwijk, zijn in de functie zelf opgenomen (in hoofdstuk 2).

1.4.6.2 Wat verandert er?

Dit bestemmingsplan neemt de regeling van de beheersverordening vrijwel ongewijzigd over. Daarbij is het uitgangspunt dat de bestaande gebouwen mogen blijven staan en vervangen mogen worden door een gebouw van dezelfde omvang.

1.4.6.3 Welke bouwmogelijkheden biedt het bestemmingsplan?

In Kanaleneiland-Transwijk is geen plek voor nieuwe hoofdgebouwen. Het bestemmingsplan verbiedt dan ook het bouwen van nieuwe hoofdgebouwen. De regels geven wel de mogelijkheid om een vergunning te verlenen voor het vervangen van een hoofdgebouw. Een huis dat afbrandt mag dus, met een vergunning, weer worden opgebouwd.

Het bouwen van aanbouwen en bijgebouwen mag alleen als dat zonder omgevingsvergunning mag: zie de volgende paragraaf “Vergunningvrij bouwen”. Dat geldt ook voor het verbouwen van een hoofdgebouw.

1.4.6.4 Vergunningvrij bouwen

In sommige gevallen is voor het bouwen geen omgevingsvergunning nodig. Dat geldt bijvoorbeeld voor het bouwen van bijgebouwen (schuurtjes) of aanbouwen achter of naast een huis die voldoen aan de wettelijke regels (zie: bijlage 3; op internet kunt u de toelichting vinden in de publicatie van de regeling voor het vergunningvrij bouwen (Staatsblad 2014, nr. 333, pdf-versie, pagina 34 en verder).

Ook met de toelichting van de rijksoverheid is de regeling voor het vergunningvrij bouwen nogal ingewikkeld. Er zijn bouwwerken die volledig vergunningvrij zijn (de lijst van artikel 2 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (Bor)) en die vergunningvrij zijn, als het bouwwerk past in de regels van het bestemmingsplan (de lijst van artikel 3 van die bijlage).

In schema ziet het er als volgt uit:

	bouwvergunning technische toets	*toets aan planologie (bestemmingsplan)*
Lijst artikel 2, Bijlage II, Bor	nee	*nee, behalve aan het begrip 'erf'*
Lijst artikel 3, Bijlage II, Bor	nee	ja
Andere bouwactiviteit	ja	ja

Voor de duidelijkheid:

- uit de tabel blijkt dat een volledig vergunningvrije bouwactiviteit ook mag, als het bestemmingsplan die activiteit verbiedt, tenzij dit wordt voorkomen via het begrip 'erf';
  voorbeeld: iemand bouwt een aanbouw achter de oorspronkelijke achtergevel van zijn huis die minder dan 4 meter diep is en lager dan 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 2, onderdeel 3a, van Bijlage II bij het Bor, ook al is de bouwactiviteit in strijd met artikel 24 van dit bestemmingsplan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan en die past in artikel 3 van Bijlage II van het Bor is ook vergunningvrij;
  voorbeeld: de gemeente bouwt een schommel in een groenstrook met een hoogte van 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 3, onderdeel 4 van Bijlage II van het Bor, omdat het past binnen de regels (artikel 23, lid 23.5, onder b) van dit bestemmingsplan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan moet in andere gevallen wel aan de wettelijke, technische eisen voldoen en ook aan de bouwverordening van de gemeente;

1.4.7 Bedrijfsactiviteiten en functiemenging

Bedrijfsactiviteiten kunnen effect hebben op de leefomgeving door uitstoot van stoffen, aantrekking van verkeer of door geluid. Aan de hand van het mogelijke effect heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) een lijst opgesteld met bedrijfstypen. Per type is aangegeven hoe groot de afstand tussen zo'n bedrijfstype en een 'gevoelige functie, zoals wonen of onderwijs, moet zijn voor een goed woon- en leefklimaat bij de gevoelige functie. De Lijst van bedrijfsactiviteiten die op de VNG-lijst is gebaseerd, wordt in dit bestemmingsplan gebruikt voor de aanwezige bedrijven.

Voor bedrijvigheid in een woonwijk wordt de planologische term 'functiemenging' gebruikt. Bij functiemenging gaat het vaak om bedrijfsactiviteiten die in of bij een woning plaatsvinden. Deze activiteiten mogen het woon- en leefklimaat dan niet of nauwelijks verstoren. Aan de hand van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, die de gebruikelijke “Lijst van Bedrijven 'functiemenging'” vervangt, wordt bekeken welke bedrijven passend kunnen zijn in de woonomgeving. Achter de Lijst is, in hetzelfde document, een toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Toelichting per artikel

2.1 Begrippen en meten (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Begrippen
Dit artikel verwijst naar hoofdstuk 1 van de regels, waarin begrippen die een verduidelijking nodig hebben worden verklaard. Deze lijst zal op termijn bij alle nieuwe bestemmingsplannen worden gevoegd. In de bijlage kunnen daarom ook begrippen staan die niet voorkomen in de regels van dit bestemmingsplan.

Artikel 2 Wijze van meten
De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten, als er in een regel een bepaalde maat, zoals een bouwhoogte, staat.

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 2, lid 2.5, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

2.2 Functies (bestemmingen; hoofdstuk 2 van de regels)

2.2.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 van de regels zijn bij elke functie (bestemming) regels opgenomen waarin het doel van de functie is vastgelegd.

In het eerste lid van het artikel dat bij een functie hoort staat de beschrijving van het doel van die functie. De activiteiten die bij een functie horen worden in de regels vaak globaal beschreven. Niet elke denkbare activiteit is benoemd. Dat kan niet en als het al zou kunnen dan zou het bestemmingsplan onnodig star worden. Als de regel de functie wonen uitgebreid zou beschrijven, bijvoorbeeld: de functie wonen is bedoeld als een locatie waar personen die deel uitmaken van een huishouden eten, drinken en slapen, is niet duidelijk of je er ook mag gitaarspelen of plantjes mag houden in de vensterbank en ook niet of je een hotel mag beginnen in een huis, want een huishouden op vakantie kan in een hotel eten, drinken en slapen.
Om richting te geven aan de uitleg van de beschrijving van het doel, maken artikelleden die volgen op die beschrijving met voorbeelden duidelijk welke activiteiten bij de functie passen of welke activiteiten in ieder geval niet passen.

De meeste artikelen in dit hoofdstuk hebben dezelfde, vaste opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. regels die voorbeelden geven van passende activiteiten, om het doel te verduidelijken, soms aangevuld met activiteiten die in een speciaal geval zijn toegestaan, bijvoorbeeld op een plek die op de plankaart is aangegeven;
3. regels die activiteiten verbieden; het gaat dan om activiteiten die op de locatie van de functie zeker niet wenselijk zijn en waarover geen discussie mag ontstaan of die wel of niet passen bij de functie.

Elke functie heeft in elk geval een regel waarin het doel wordt beschreven. De regels die onder 2 en 3 genoemd worden, worden weggelaten, als ze voor een functie niet nodig zijn. Het is bijvoorbeeld wel duidelijk dat een café niet past in de functie Maatschappelijk. De regel 'de activiteit horeca mag niet' is daar niet opgenomen. Bij de Wijkfunctie is dat niet zonder meer duidelijk. Daarom is bij die functie is wel een regel met een horecaverbod te vinden.

In artikel 27, lid 27.2, staan activiteiten opgesomd die niet mogen op grond van de functie, behalve als de regels bij de functie expliciet aangeven dat de activiteit wel mag. In de regels bij de functies zijn de activiteiten die artikel 27 verbiedt niet nogmaals opgenomen.

De artikelen met regels over een functie die beschermd moet worden, zoals belangrijke leidingen, hebben de volgende opbouw:

1. de beschrijving van het doel van de functie,
2. bescherming van de locatie; de bescherming bestaat meestal uit regels die de activiteiten

bouwen en grondwerk verbieden.

2.2.2 De functies (bestemmingen) (artikel 3 tot en met 20)

Artikel 3 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2
De verschillende bedrijven hebben de functie (bestemming) 'Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2' gekregen. Aan het plan is (als bijlage bij de regels) de Lijst van bedrijfsactiviteiten toegevoegd. Een uitgebreide toelichting op deze lijst is opgenomen in de bijlage zelf. Binnen het plangebied zijn ter plaatse van de functie uitsluitend bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 2 toegestaan. Ondergeschikte en met de bedrijfsactiviteiten samenhangende kantoorruimte is onder voorwaarden toegestaan, zie hiervoor artikel 30, lid 30.2.

Artikel 4 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1

De verschillende bedrijven in het plangebied onderscheiden zich door de ten hoogste toegelaten milieucategorie. Met deze categorieën wordt aangesloten bij de reeds geldende regelingen voor de gebieden. Aan het plan is (als bijlage bij de regels) de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegevoegd. Een uitgebreide toelichting op deze lijst is opgenomen in de bijlage zelf. Binnen het plangebied zijn uitsluitend de bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.1 toegestaan. Wel voorziet het Chw bestemmingsplan in de mogelijkheid van functieverbreding om leegstand te voorkomen. Bij de functie zijn uitsluitend bestaande bedrijfswoningen toegestaan. Ondergeschikte en met de bedrijfsactiviteiten samenhangende kantoorruimte is onder voorwaarden toegestaan, zie hiervoor artikel 30, lid 30.2. Op de adressen Nieuw-Amsterdamlaan 11 tot en met 27 en Europalaan 95 tot en met 95C is via de aanduiding op de verbeelding 'detailhandel volumineus' ook detailhandel in volumineuze goederen toegestaan. Dat is in lijn met het detailhandelsbeleid en met de feitelijke legale situatie.

Artikel 5 Detailhandel

Deze functie (bestemming) staat winkels toe. Bij deze functie is het van belang dat een aantal activiteiten niet mag. Een afhaalzaak, een specifieke vorm van detailhandel, is niet toegestaan. Ook het uitsluitend exploiteren van een showroom, (internet)afhaalpunt of bezorgdienst is niet toegestaan. Het bedrijfsmatig te koop aanbieden van detailhandel in voluminueuze goederen is binnen de functie (bestemming) detailhandel ook niet toegestaan.

Artikel 6 Groen
Locaties met de functie Groen maken deel uit van de openbare ruimte. Deze functie is toegekend aan parken en aan ander groen dat een wezenlijk onderdeel is van de structuur van een wijk of gebied (zie ook: de toelichting hieronder over artikel 16 (Water). In deze groenvoorzieningen is bewegen, ontmoeten en spelen in de open lucht vanzelfsprekend. Groenvoorzieningen dragen bij aan een gezond leefklimaat en vergroten de leefbaarheid van een wijk of gebied.
Binnen de functie 'Groen' is ook oppervlaktewater en sierwater toegestaan en er mogen voet- en fietspaden worden aangelegd en veldjes waar honden ongelijnd uitgelaten mogen worden. Bestaande tuinen gesitueerd op de oever bij woonboten met een legale ligplaats zijn toegestaan. Ook zijn de bestaande bijbehorende legale bouwwerken in deze tuinen bij de woonboten toegestaan. In het artikel Groen is een aanvullende bouwregeling opgenomen voor het bouwen van bijbehorende bouwwerken bij een woonboot. Bij elke woonboot is 1 vrijstaande bijbehorend bouwwerk van maximaal 6 m^2 en met een maximale bouwhoogte van 2,20 meter toegestaan. Deze regeling is opgenomen voor de tuinen bij 7 legale woonboten gelegen aan het Merwedeplantsoen.

Planologisch is een evenement in het groen niet bij voorbaat onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.
Auto's horen niet thuis op een locatie met deze functie. Als er toch nieuwe parkeerplaatsen of uitritten nodig zijn, dan moet daarvoor een vergunningprocedure doorlopen worden of de procedure om het bestemmingsplan te wijzigen. Ter plaatse van de functie groen is op sommige locaties met een aanduiding wel plaats voor auto's geboden, in de vorm van onder andere parkeervoorzieningen.

Het aantasten van bomen is in strijd met het doel van de functie. De regel in lid 6.3, onder 4, maakt dat expliciet. Onderhoud aan bomen of het verwijderen van een zieke boom valt uiteraard niet onder deze regel.
De regel in lid 6.3, onder 5, verbiedt het aantasten van de biodiversiteit. Deze regel zorgt voor de bescherming die hoort bij het tweede deel van het doel van de functie dat in lid 6.1 is beschreven. Het is niet de bedoeling dat het normale gebruik van groen ook valt onder het verbod. Wat dat "normale gebruik" is, moet blijken uit de locatie. In een park kan een groepje luidruchtig spelende kinderen op sommige plekken heel normaal zijn, ook al zal dat de biodiversiteit van de fauna

waarschijnlijk niet helpen. En op een plek waar geen publiek mag komen in verband met de natuurwaarden kan elke aanwezigheid van publiek onder het verbod vallen. Als er evenementen aangevraagd worden voor een locatie met de bestemming Groen, zal de aard van de locatie en de waarde voor de biodiversiteit bepalend zijn of het evenement valt onder "normaal gebruik". De gemeente werkt aan profielen voor evenementen. Bij het opstellen van die profielen wordt rekening gehouden met het doel van de functie Groen.

Artikel 7 Horeca

Bestaande vestigingen hebben de functie Horeca tot en met categorie B of C gekregen. De zwaarste categorie is aangegeven in de regels. Lichtere categorieën horeca zijn daarmee eveneens toegestaan. Een bijzondere vorm van horeca is het hotel aan de zuidzijde van de A12. Binnen deze functie zijn ook vergaderfaciliteiten mogelijk gemaakt. Dit sluit aan bij de vergunde en feitelijke situatie.

Croeselaan 122

Op de Croeselaan 122 staat een voormalig verkooppunt voor motorbrandstoffen, deze locatie is ook wel bekend als 'De Pomp". Op deze locatie is een horecavestiging vergund met een tijdelijke vergunning. Voor een permante en passende invulling van deze locatie / dit perceel lopen gesprekken tussen de eigenaar en onder andere de gemeente Utrecht. Er is nog geen overeenstemming over een gewenste en passende nieuwe invulling voor dit perceel. In het bestemmingsplan is voor deze locatie de functie horeca opgenomen, waarmee het huidige gebruik voortgezet kan worden. Ook de huidige bebouwing kan blijven staat met de regeling die in dit plan is opgenomen. Indien er in de toekomst overstemming wordt bereikt over een wenselijke en passende herontwikkeling voor dit perceel en dit past niet in het bestemmingsplan, dan zal hiervoor een separate ruimtelijke procedure doorlopen worden.

Artikel 8 Kantoor

Bestaande kantoorgebouwen hebben de functie Kantoor gekregen.

Artikel 10 Maatschappelijk

Binnen deze functie zijn verschillende maatschappelijke instellingen en diensten toegestaan. In Kanaleneiland-Transwijk zijn dat bijvoorbeeld kinderopvang, medische, paramedische, sociaal-culturele diensten, religieuze en educatieve instellingen en dergelijke. Een gebouw met deze functie mag van maatschappelijke functie veranderen, zolang de functie maar binnen de doelstelling en de bijbehorende regels van dit artikel past.

Artikel 11 Sport

Binnen deze functie zijn verschillende veldsportactiviteiten en aangewezen sportgebouwen toegestaan.

Artikel 12 Verkeer

Deze functie (bestemming) is toegekend aan wegen die belangrijk zijn voor de verkeersafwikkeling. De Rijkswegen vallen niet onder deze functie.

Op grond van de regels mag de weg binnen de functie alleen verbreed worden voor in- en uitvoegstroken en voor fiets- en voetpaden.

De regels staan wel toe om het aantal rijstroken te verminderen, maar bevatten een verbod op het vermeerderen van het aantal rijstroken.

Als de afwikkeling van verkeer niet gehinderd wordt, mogen op locaties met deze functie kleine bouwwerken, zoals nutsvoorzieningen en fietsenstallingen gebouwd worden.

Artikel 13 Verkeer - Openbaar vervoer

Deze functie is voor wegen voor openbaar vervoer, in de eerste plaats voor bussen, maar natuurlijk ook voor hulpdiensten en andere motorvoertuigen die de busbaan mogen gebruiken, zoals taxi's die een ontheffing hebben gekregen op grond van artikel 87 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990.

Artikel 14 Verkeer - Railverkeer

Aan de trambaan is de functie Verkeer - Railverkeer toegekend, met de bijbehorende voorzieningen waaronder technische installaties, halteplaatsen, overkappingen en dergelijke.

Artikel 15 Verkeer - Verblijfsgebied
De openbare ruimte die niet de functie (bestemming) Groen, Water of een bijzondere verkeersfunctie heeft, krijgt de functie (bestemming) 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Daaronder vallen wegen, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen en bouwwerken die bij de functie passen, zoals

fietsenstallingen. Wegen met deze functie zijn vooral bedoeld voor het bestemmingsverkeer.
Voor standplaatsen gelden ook de regels die in de APV staan. Voor terrassen gelden de eisen die de horecaverordening stelt (in de versie van 2018: onder meer artikel 2 en 9) en het daarbij horende terrassenreglement.
Planologisch is een evenement op een locatie met deze functie niet bij voorbaat geheel onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.

Artikel 16 Water
De functie 'Water' is aan een locatie toegekend, indien deze locatie de bestemming water had onder de voorgaande geldende bestemmingsplannen of beheersverordening.
Het bestemmingsplan regelt alleen het ruimtelijke aspect van water. De keur (dat is de verordening van het hoogheemraadschap of waterschap) blijft dus onverkort naast het bestemmingsplan van kracht. Ook in de gemeentelijke havenverordening staan regels over het water en bijvoorbeeld over woonboten die blijven gelden.

Artikel 17 Waterstaat - Waterkering

De bescherming van de waterkering is geregeld via de regels die een vergunning eisen voor het werken op en in de bodem Artikel 35 en voor het bouwen in afwijking van het bouwverbod Artikel 24, lid 24.7

Artikel 19 Wijkcentrumfunctie
Gebouwen met een wijkcentrumfunctie (bestemming) zijn in eerste instantie bedoeld voor activiteiten die op winkelend publiek, afkomstig uit de omgeving, gericht zijn. Dergelijke gebouwen hebben vaak publieksfuncties op de begane grond met daarboven woningen.

Voor winkels en dienstverlenende bedrijven, zoals kappers of makelaars, is het van belang dat de buren activiteiten verrichten die zich richten op mogelijke klanten. Dat kan ook een huisartsenpost of een bibliotheek zijn. Het bestemmingsplan staat ook die activiteiten toe.

Horeca toetst de gemeente aan het horecabeleid. Nieuwe horecavestigingen zijn dan ook alleen met een vergunning toegestaan.

Met de openingstijden van winkels in lid 19.3 worden de tijden bedoeld die op die locatie door de winkels worden gehanteerd.

Een afhaalzaak is een bijzonder soort winkel. In de praktijk is gebleken dat een afhaalzaak een aanzienlijke kans op hinder geeft die vergelijkbaar is met een snackbar. De gemeente staat nieuwe afhaalzaken dan ook slechts toe op plekken waar dat gezien de aangrenzende functies past.

Voor de bovenwoningen en appartementen gelden dezelfde regels als voor grondgebonden woningen. Die regels staan in artikel 28.

Artikel 20 Wonen
De functie (bestemming) Wonen is toegekend aan percelen waarop alleen woningen staan. In lid 20.1 is vastgelegd waar een perceel met de functie wonen voor bedoeld is. Het doel is bepalend voor de vraag welke activiteiten bij deze functie passen en dus toegestaan zijn. In lid 20.2 wordt concreet gemaakt welke activiteiten bij het wonen passen. Onder 1 staat wat mag en onder 2 staat wat in een bijzondere situatie ook mag, namelijk een zorgwoning. Een zorgwoning is een maatschappelijke functie die goed bij de functie wonen past, maar die een andere ruimtelijke uitstraling heeft. Het toekennen van die functie binnen de functie wonen, vraagt om een belangenafweging. Daarom zijn alleen de bestaande zorgwoningen, voorzien van de aanduiding zorgwoning, toegestaan. De locaties waar garageboxen en bestaande kantoren, gezondheidszorg en horeca zijn toegestaan zijn voorzien van een aanduiding.
Er zijn meer functies die het wonen toestaan. Daarom zijn in de algemene regels ook regels opgenomen die bij het gebruik van een woning horen, zoals een bedrijf-aan-huis, een bed-and-breakfast of mantelzorg. Zie hiervoor artikel 28 onder 28.4, 28.5 en 28.1.
Het bouwen van woningen is geregeld in hoofdstuk 3, Bouwen en slopen. In lijn met de Omgevingswet maken de regels onderscheid tussen de activiteit bouwen en andere activiteiten, bijvoorbeeld de activiteit in het gebouw. Het gevolg is dat een bouwer soms meerdere regels moet toepassen. Als het bouwen bijvoorbeeld een extra woning tot gevolg heeft, dan zijn ook de regels over nieuwe woningen van toepassing. Die staan in artikel 28, waar alle regels over het wonen staan. Als voor het bouwen ook nog gegraven moet worden, dan zijn de regels in hoofdstuk 5 misschien van toepassing. Graven is namelijk een andere activiteit. (Dat is overigens onder de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ook al zo.)

In lid 20.3 wordt geregeld dat bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein bij woningen niet mag verdwijnen, ook niet als er aan- en bijgebouwen worden gebouwd of als een tuin anders wordt ingericht. De parkeergelegenheid in het openbare gebied is namelijk afgestemd op de parkeermogelijkheden op eigen terrein. Het opheffen van parkeerplaatsen op het eigen terrein van woningen leidt tot extra druk op de openbare ruimte. Deze regel geldt voor alle vormen van parkeergelegenheid, zoals een inpandige garage, een gebouwde garage aan of bij de woning en voor geheel of gedeeltelijk open parkeerplaatsen op het perceel bij de woning.

2.3 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels)

2.3.1 Inleiding op algemene bouwregels

In de bestemmingsplannen Veldhuizen, De Meern en Voordorp-Voorveldsepolder is een 'overige zone - bouwen' aan locaties toegekend. Zo'n zone omvat alle functies waar hoofdgebouwen gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden. Grofweg zijn dat de functies die niet tot het openbare gebied behoren, later aangevuld met agrarische functies. Bestemmingsplannen die in 2022 de beheersverordeningen gaan vervangen zullen ook met zo'n zone werken. Zie ook paragraaf 2.3.5.

Als een regel geen verwijzing naar de 'overige zone - bouwen' heeft, dan geldt de regel in principe dus voor het hele grondgebied van de gemeente waarvoor een bestemmingsplan geldt, inclusief de gebieden met een Chw-plan. Alleen gebieden met een beheersverordening houden hun eigen regeling.

De artikelen in hoofdstuk 3 van de regels zijn als volgt ingedeeld:

- inleidende en algemene bepalingen (artikel 21 en 22);
- bouwen is toegestaan op grond van het plan (artikel 23);
- vergunning nodig voor het bouwen (artikel 24);
- bouwverbod buiten de 'overige zone - bouwen' (artikel 25)
- vergunning nodig voor het slopen (artikel 26).

2.3.2 Bouwactiviteiten in de zone 'overige zone - bouwen'

Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen
De regel in lid 21.1 zorgt ervoor dat dit hoofdstuk in de hele gemeente kan gelden. In de inleiding hierboven is al uitgelegd dat het hoofdstuk dan ook geldt in gebieden waar een ander bestemmingsplan geldt. Dat kan zelfs een oud bestemmingsplan zijn dat in de vorm van een boek met papieren plankaarten is vastgesteld, zoals het bestemmingsplan Binnenstad. In de bestemmingsplannen die tot nu toe werden gemaakt, staan de regels over het bouwen in twee hoofdstukken. Wat je waar mag bouwen staat vrijwel zonder uitzondering in hoofdstuk 2. Per bestemming worden aparte regels gegeven. In de bestemming staat ook wanneer burgemeester en wethouders bevoegd zijn om je in afwijking van die regels een vergunning geven. In hoofdstuk 3 van de bestemmingsplannen staan algemene regels over het bouwen. Die regels zijn overigens grotendeels vervangen door het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik, dat de gemeenteraad op 30 november 2017 heeft vastgesteld. Om de regels verder te uniformeren vervangen de hoofdstukken 3 tot en met 5 van dit plan het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik.
Met de regel in lid 21.1 blijven de regels die in bestemmingsplannen in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel.

De regel in lid 21.2 verbindt het bouwen met de functie van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Groen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 21.2 moeten worden geweigerd.

Lid 21.3 dient twee doelen. Allereerst wordt onder 1 zeker gesteld dat een bestaand, legaal bouwwerk (een gebouw is ook een bouwwerk) in dit bestemmingsplan als een legaal bouwwerk wordt gezien, ook al bepaalt een regel in dit artikel dat zo'n bouwwerk niet gebouwd mag worden. Het legale bouwwerk wordt geacht in overeenstemming te zijn met de regels die dit bestemmingsplan over de activiteit bouwen stelt.

Met legaal wordt bedoeld:

- toen het bouwwerk gebouwd werd beschikte de eigenaar over de vergunningen die toen verplicht waren en was het bouwen op grond van de wet toegestaan of
- het gebouw is later gelegaliseerd of mocht op grond van latere regelgeving gebouwd of in stand

gelaten worden.

De regel onder 2 is bedoeld voor bouwwerken die gebouwd zijn om te voldoen aan een voorwaardelijke verplichting. Dergelijke gebouwen mogen niet afgebroken worden.

In lid 21.4 staat een regel die uit de bouwverordening komt en die in het omgevingsplan thuishoort. Het is een praktische regel die ervoor moet zorgen dat de bouw op een zorgvuldige manier start, namelijk op de juiste hoogte en op de juiste plek. De woorden "in ieder geval" maken duidelijk dat er andere redenen kunnen zijn om nog niet met de bouw te beginnen. De voorschriften in de omgevingsvergunning kunnen de start bijvoorbeeld verbieden zolang nog niet aan een bepaalde voorwaarde is voldaan en is ook mogelijk dat er voor de bouw nog meer vergunningen nodig zijn. Het aangeven van het peil of het uitzetten van rooilijnen is niet altijd nodig. De gemeente kan in zo'n geval aangeven dat de bouwer kan starten met de bouw.

2.3.3 Bijzondere regels over bouwen (artikel 31)

Lid 22.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regel onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt natuurlijk af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsten of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit plan staan die beleidsregels in de Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht en de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht. In die beleidsregels staan de normen waarmee de parkeerbehoefte berekend wordt, de mogelijkheden voor maatwerk en hoe het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij het gebruik van die mogelijkheden wordt berekend.

De constructie in dit lid vloeit voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid. Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening "vage regels" bevat die concreet worden gemaakt met beleidsregels.

Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de gemeente Groningen volgt dat de gemeente een dynamische verwijzing naar parkeernormen in de regels mag opnemen. In deze uitspraak overweegt de Afdeling: "Wel moet duidelijk zijn naar welke beleidsregels wordt verwezen. Hoewel in artikel 4, lid 4.4, van de planregels niet wordt verwezen naar specifieke beleidsregels, kan er naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid geen onduidelijkheid over bestaan dat ten tijde van de vaststelling van het plan hiermee de "Beleidsregels Parkeernormen 2012" van de gemeente Groningen worden bedoeld. Er zijn in de gemeente Groningen immers geen andere beleidsregels met betrekking tot parkeren."

Lid 22.2 Woningvorming en omzetting
Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat artikel 28 sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

2.3.4 Bouwen is toegestaan

Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van artikel 23 wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding.

Het eerste lid, lid 23.1 beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden (zie paragraaf 1.4.6.4). De regel onder 2a spreekt voor zich. Onderdeel 2b verwijst naar bouwregels die bij de regels bij een functie (bestemming) staan, bij traditionele bestemmingsplannen zijn dat de bouwregels in hoofdstuk 2. Als de regels die een functie horen een bouwwerk toestaan, dan is het bouwen op grond van dit onderdeel toegestaan. Als een aanvrager bijvoorbeeld een gebouw van 8 meter hoog wil bouwen en bij de functie (bestemming) of op de plankaart (verbeelding) staat dat daar bebouwing tot 9 meter is toegestaan, dan is het bouwen toegestaan. De bouwer moet op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wel een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aanvragen en de bouwer moet ook voldoen aan artikel 27.

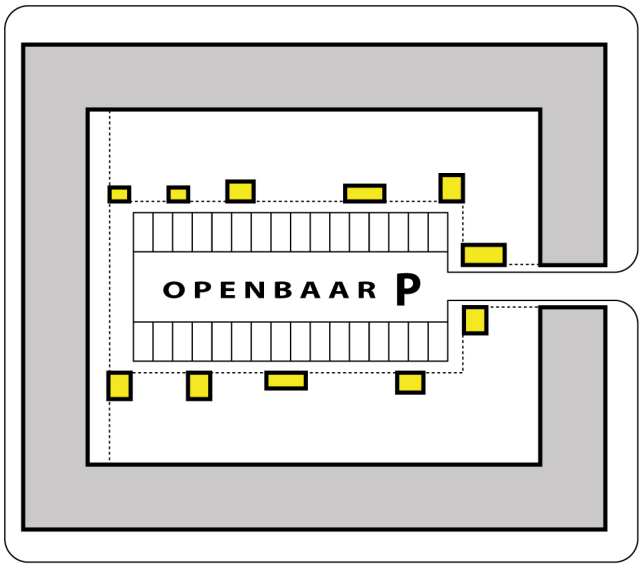
In lid 23.2 staan de kleine afwijkingen van regels over het bouwen, afwijkingen die normaal gesproken geen effect hebben op de planologische of stedenbouwkundige invulling van een gebied en de leefbaarheid niet aantasten. Deze regels staan ook al in het Chw bestemmingsplan Algemene

regels voor bouwen en gebruik. Meestal is voor de genoemde bouwwerken wel een omgevingsvergunning nodig. Dit lid bepaalt slechts dat voor de *afwijking* (namelijk de overschrijding van de bouwgrens) geen vergunning nodig is.

Lid 23.3 staat het maken van dakterrassen op een aan- of uitbouw toe. Dakterrassen kunnen een belangrijke meerwaarde hebben voor bewoners die geen tuin of plaatsje hebben. De nadelen van een dakterras zijn de vermindering van de privacy en de geluidsoverlast voor de buren. Daarom zijn dakterrassen op woningen niet toegestaan (dat volgt uit artikel 24, lid 24.4, waarin geen ruimte aan dakterrassen wordt geboden). De zinsnede "op het deel van het hoofdgebouw dat alleen één bouwlaag op de begane grond heeft " moet voorkomen dat er discussie staat over de vraag of de aanbouw of uitbouw een deel is van het hoofdgebouw. Een oorspronkelijk aangebouwde keuken kan bijvoorbeeld als deel van het hoofdgebouw gezien worden. Als dat zo is, dan mag ook op dat deel van het hoofdgebouw een dakterras gemaakt worden, zolang dat dakterras maar niet op een tweede bouwlaag wordt gemaakt.

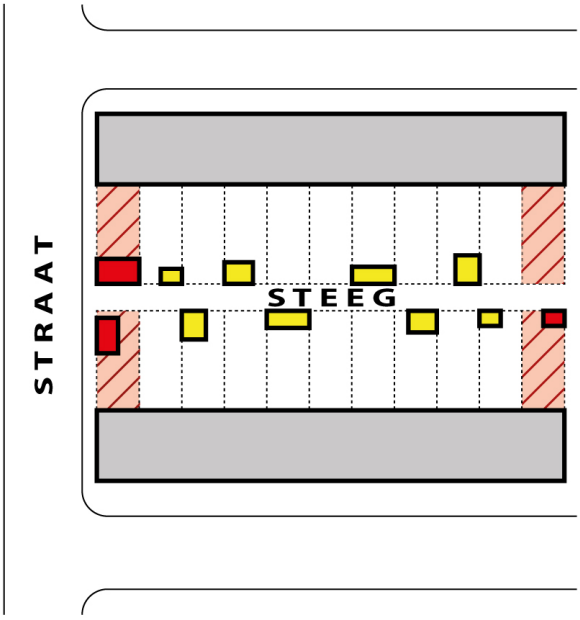
Het bouwen van een bijbehorende bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 23.1 en paragraaf 1.4.6.4). De voorwaarde waar lid 23.4 verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 m vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mag worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kunnen worden. De regels in lid 23.4 beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen.
De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.

Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"



Op grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken, rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.

Afbeelding: percelen aan een steeg of achterom



In lid 23.5 staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond van het Besluit omgevingsrecht zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 23.5 is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximum hoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

2.3.5 Bouwen met een vergunning

In artikel 24 staan de mogelijkheden voor het bouwen met een vergunning. Dat kan een vergunning zijn om in afwijking van regels te mogen bouwen of een vergunning voor het bouwen als dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het bestemmingsplan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan.
Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt. Zie ook paragraaf 1.4.5, waarin onder meer wordt uitgelegd hoe de afwijkmethode, methode 1, zich verhoudt tot de andere methodes om af te wijken van regels van het bestemmingsplan. De vergunning die met toepassing van de Crisis- en herstelwet vereist is, volgt ook deze methode 1.

Lid 24.1 Bouwen op locatie in de 'overige zone - omgevingskwaliteit'

De locatie-aanduiding 'overige zone - Omgevingskwaliteit' gebruiken we voor gebouwen of locaties met een kwaliteit die bescherming nodig heeft. Die kwaliteit kan bestaan uit elementen die de belevingswaarde van een straat of plek verhogen, uit natuurwaarden, cultuurhistorische waarden of uit andere waarden waarmee rekening moet worden gehouden voordat er veranderingen plaats mogen vinden.
De kwaliteiten waarmee rekening gehouden moet worden, kunnen per plek verschillen. Om duidelijkheid te geven is op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten per locatie of adres aangegeven om welke kwaliteiten het gaat.
Voorbeelden van waarden: te beschermen delen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie die niet vallen onder de functie Waarde - Werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie of een vergelijkbare functie (bestemming), beeldbepalende panden, een ecologische verbindingszone.
Als de functie van een locatie de nodige bescherming biedt, dan is de locatie-aanduiding niet nodig en dus ook niet wenselijk. De functie Groen of Water zorgt al voor de bescherming van de ecologische verbindingszone, dus die zone is dan geen reden voor het aanduiden van de zone.
Per geval moet bekeken worden of er advisering door deskundigen nodig is. Bij het aantasten van een landschappelijke kwaliteit die in algemene termen is beschreven zal advisering al gauw nodig zijn.

Lid 24.2 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens
De werking van lid 24.2 heeft net als artikel 23, lid 23.2, tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. In tegenstelling tot de regel in artikel 23, lid 23.2 mag op grond van lid 24.2 ook de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie.
Dit lid is een voortzetting van de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels voor bouwen en gebruik.

Lid 24.3 Bouwen met een kleine afwijking van regels
In lid 24.3 staan de kleine afwijkingen die doorgaans in een apart artikel met als titel 'Algemene afwijkingsregels' in bestemmingsplannen worden opgenomen. Deze regel is een uitbreiding ten opzichte van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik. Deze afwijking betreft een collegebevoegdheid. Deze bevoegdheid hoeft dus niet in alle gevallen toegepast te worden.

Lid 24.4 Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen'
Lid 24.4 behandelt het bouwen en verbouwen van hoofdgebouwen. Dit lid wekt wellicht de indruk dat hoofdgebouwen buiten de 'overige zone - bouwen' zonder vergunning mogen worden gebouwd. Dat is niet het geval. De genoemde zone komt alleen voor in bestemmingsplannen die beheersverordeningen vervangen en met toepassing van de Crisis- en herstelwet toewerken naar de Omgevingswet. Het bouwen van hoofdgebouwen is in die plannen alleen toegestaan met een vergunning die op grond van de regels in dit plan kan worden verleend. In andere plannen mag een hoofdgebouw ook alleen met een vergunning gebouwd worden. Die vergunningplicht volgt uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Een aanvraag wordt vervolgens getoetst aan het bestemmingsplan, dus aan de bij de functie horende bouwregels en aan de algemene regels. Zie ook paragraaf 2.3.4. De 'overige zone - bouwen' zorgt ervoor dat de website waarop het plan

geraadpleegd wordt een link naar de bouwregels laat zien, als je met de muis binnen die zone klikt.

Lid 24.4 onder 2a, 2b, 2c en 2d, sloop-nieuwbouw van hoofdgebouwen
Bij de regels in onderdeel 2, onder a, b, c en d, gaat het om het vervangen van een hoofdgebouw, bijvoorbeeld een woning of een school, door een nieuwe hoofdgebouw, sloop-nieuwbouw dus.

De regel onder a is vooral bedoeld voor hoofdgebouwen die door een calamiteit, zoals een brand, verloren zijn gegaan. Maar wie dat wil, mag zijn hoofdgebouw ook afbreken en een nieuw hoofgebouw terugbouwen. Het uitgangspunt van de regel onder a is dat het hoofdgebouw op dezelfde plek, met eenzelfde grondvlak wordt teruggebouwd met ongeveer dezelfde hoogte. De regel wil wel enige flexibiliteit bieden en eist daarom een "vergelijkbare omvang".

De regel onder b staat toe dat er een groter hoofdgebouw wordt teruggebouwd. Die vergroting moet dan wel bijdragen aan een verbetering van het straatbeeld, bijvoorbeeld omdat de bouwhoogte beter past in de omgeving. De buren mogen weinig of geen last hebben van de vergroting. Dat betekent bijvoorbeeld ook dat de vergroting geen parkeeroverlast en vrijwel geen extra verkeer mag veroorzaken. Een vergunningaanvraag voor een groter hoofdgebouw wordt in ieder geval beoordeeld door een deskundige in het vakgebied van stedenbouw.

Als het hoofgebouw een deel is van lintbebouwing dan mag het nieuwe hoofdgebouw ook op een andere plek worden teruggebouwd. Dat staat in de regel onder c. Deze regel geldt alleen voor woningen en niet voor andere functies, dus ook niet voor bedrijfswoningen. Het hoofdgebouw moet dus de functie wonen hebben of een vergunning voor de activiteit wonen. Voor het bouwen op een andere plek gelden extra regels, bijvoorbeeld om te voorkomen dat het buurperceel onevenredig gehinderd wordt, of dat door de gekozen nieuwe plek de geluidsbelasting op de gevels zoveel toeneemt dat niet meer aan de normen van de Wet geluidhinder wordt voldaan. Burgemeester en wethouders kunnen beleidsregels vaststellen die zij gebruiken om te beoordelen of een aanvraag aan de voorwaarden voldoet.

Lid 24.4 onder 2e, bedrijfsbebouwing
De regel in onderdeel 2, onder e, biedt bedrijven de mogelijkheid om de bedrijfsbebouwing uit te breiden. Deze regel volgt de jurisprudentie, met de nuancering dat de uitbreiding niet mag leiden tot een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Lid 24.4 onder 3, beeldbepalende panden
Verbouw of herbouw van een beeldbepalend pand is alleen toegestaan als de waarden die het pand beeldbepalend maken niet worden aangetast. Deze regel, die in lid 24.4 onder 3 is verwoord, blijft buiten toepassing als het beeldbepalende pand door een calamiteit verloren is gegaan.

Lid 24.6 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg
De regel in lid 24.6, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. Dat is al toegelicht in paragraaf 1.4.6.4.
De regel in lid 24.6, onder 2, is bedoeld zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw.
De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden of voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning.
Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden.
Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot, waar de vergunning voor verleend was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

Lid 24.7 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is
Bouwen op locaties die beschermd worden in de regels - meestal zit er iets bijzonders in de bodem - is doorgaans niet toegestaan. De vergunning die hier gevraagd wordt, zorgt ervoor dat onderzocht wordt wat de gevolgen van het bouwen zijn voor de beschermde functies en of het bouwen gezien die gevolgen mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat het bouwen op een gasleiding vrijwel nooit vergund kan worden, terwijl een klein gebouwtje op een waterkering bespreekbaar kan zijn.
Op locaties met een beschermde functie geldt vaak ook nog een andere functie. Een bouwwerk zal ook aan de eisen van die functie moeten voldoen. Dat blijkt uit de regel onder 1. De regel onder 2 ziet op de noodzakelijke bescherming van de beschermde functie. "Bij wet" betekent: dat in de wet (tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet: de Wet milieubeheer) of op grond van de wet is bepaald wat een kwetsbaar object is. De regel onder 2 volgt uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en na inwerkingtreding van de Omgevingswet uit een vergelijkbaar artikel

5.18 en 5.19 (nummering van de versie Staatsblad 2018, nr. 292) van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Om te beoordelen of het bouwen past bij de beschermde functie zal het college van burgemeester en wethouders meestal advies vragen aan "de beheerder". Dat kan de eigenaar zijn, bijvoorbeeld de eigenaar van een gasleiding, maar ook een deskundige van de gemeente of de provincie die als taak heeft om te waken voor verstoring van de functie, bijvoorbeeld het verstoren van het werelderfgoed.

Als voor het bouwen ook de bodem verstoord wordt of kan worden, is ook een vergunning op grond van artikel 35 nodig. Lid 24.7 sluit bij dat artikel aan, maar is nog wat strenger, omdat een bouwwerk blijft en ook na het bouwen geen gevaar mag opleveren.

2.3.6 Bouwen is niet toegestaan

Dit artikel hoort bij artikel 24, waarin wordt geregeld welke bouwwerken met een vergunning gebouwd mogen worden binnen de 'overige zone - bouwen'. Je zou uit dat artikel de conclusie kunnen trekken dat je voor het bouwen buiten de 'overige zone - bouwen' geen vergunning nodig hebt.

De 'overige zone - bouwen' is ten tijde van het opstellen van dit plan alleen opgenomen in de bestemmingsplannen Veldhuizen en Voordorp-Voorveldsepolder. In de andere bestemmingsplannen staan de regels over wat er gebouwd mag worden bij de regels over de functie (bestemming). Het is niet de bedoeling dat de toets aan die regels voortaan achterwege blijft. Het is niet de bedoeling dat de toets aan die regels voortaan achterwege blijft. Daarom is in artikel 25 een algemeen verbod opgenomen. Als een initiatief past binnen de bouwregels van de functie, dan blijft het verbod op grond van artikel 21 lid 1 buiten toepassing.

2.3.7 Slopen met vergunning

Artikel 26 Slopen met vergunning

De regels in dit artikel gaan over het slopen van bouwwerken op locaties die beschermd worden tegen ongewenste ontwikkelingen. Op dergelijke locaties eist het plan een sloopvergunning. Het kan zijn dat op grond van de wet ook nog een sloopvergunning nodig is, bijvoorbeeld als de veiligheid van personen in gevaar komt of als het te slopen bouwwerk een monument is. De sloopvergunning die op grond van de regels van dit plan verleend kan worden vervangt die wettelijke sloopvergunning niet.

Artikel 26.1 biedt de mogelijkheid om af te wijken van het sloopverbod dat in de regels bij een functie (bestemming) is opgenomen.

Het college van burgemeester en wethouders beoordeelt een vergunningaanvraag aan de hand van het project waarvoor de sloop nodig is. Het is namelijk van belang om te weten of er iets in de plaats komt van wat gesloopt wordt en hoe dat er dan uit gaat zien.

2.4 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

2.4.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit bestemmingsplan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4 en 5. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. In hoofdstuk 6 staan de regels uit de kapverordening. De andere regels over activiteiten staan in dit hoofdstuk.

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft daarom niet meer in de regels te worden opgenomen.

2.4.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan

Artikel 27 verbiedt een aantal activiteiten.

Lid 27.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies
In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas,

mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

Lid 27.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 27.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag.
Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd worden met een vergunning op basis van de APV in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. Utrecht heeft geen algeheel verbod op prostitutie of seksinrichtingen. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit bestemmingsplan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regel onder j staat de activiteit 'opslaan' centraal. Het opslaan van meer dan 10.000 kilogram consumentenvuurwerk is een veiligheidsrisico en daarom verboden. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder k maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

2.4.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes (artikel 30

2.4.3.1 Inleiding
De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de functie Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over de functie komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. De algemene regels van dit bestemmingsplan zorgen voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit bestemmingsplan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit bestemmingsplan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

Let op: de regels van artikel 28 *gaan niet over het bouwen!*
Voor de duidelijkheid: de regels in dit artikel gaan niet over het *bouwen of verbouwen* van woningen. In oudere bestemmingsplan staan de meeste bouwregels in hoofdstuk 2 van de regels van het bestemmingsplan, onder de diverse functies (bestemmingen). Daarnaast gelden de algemene bouwregels. In nieuwe bestemmingsplannen die een aanduiding ''overige zone - bouwen" hebben, staan de bouwregels zoveel mogelijk in hoofdstuk 3 van de regels en alleen in bijzondere gevallen deels in hoofdstuk 2.

2.4.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In artikel 28 wordt onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit bestemmingsplan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het bestemmingsplan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede samenstelling van de woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het bestemmingsplan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De regeling in dit bestemmingsplan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht.

2.4.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

De gemeente bereidt een uitbreiding van het Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik voor. Lid 28.1 wordt daarin opgenomen en zorgt voor de uniformering van regels van de alle bestemmingsplannen die nu in de gemeente gelden. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld volgens de nieuwste standaard. De regel in lid 28.1 verandert daarom niets aan de interpretatie van de regels van dit bestemmingsplan. De regel is hier opgenomen om te zorgen dat de algemene regels van dit bestemmingsplan gelijkluidend zijn met de regeling die in voorbereiding is.

Lid 28.1 Uniforme toepassing van regels over wonen
Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan (zie: paragraaf 1.4.1.2). Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals straks het eerste, "tijdelijke", omgevingsplan, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 28.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen, zodra dit artikel is opgenomen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels over bouwen en gebruik.
De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.
Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 28.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals studentenwoning. Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.
Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden,

ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken
In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en 'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]"
Op grond van de regel van lid 28.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 28.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval.
Op grond van lid 28.1, onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 28.1: a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden.
De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel.
De algemene regels van dit bestemmingsplan staan bed-and-breakfast en bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 2.4.3.6 en 2.4.3.9.

2.4.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van artikel 28 staat in lid 28.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 28.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan complex van ruimte voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 28.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning. Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit bestemmingsplan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 28.3 van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 2.4.3.5).
De regel van lid 28.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 28.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 28.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

Hospitaregeling nader toegelicht
De regel in lid 28.2, onder 3a, volgt uit de "Huisvestingsverordening gemeente Utrecht". Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen. In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.”
Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit bestemmingsplan.

De activiteit wonen
De regels in lid 28.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de *activiteit* wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de *functie* wonen of de functie bedrijfswoning (zie de

volgende alinea) is toegekend.

Bedrijfswoningen
De regels van artikel 28 zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar het geldende bestemmingsplan expliciet aangeeft dat een bedrijfswoning is toegestaan. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes
Uit de regels in lid 28.1 en in lid 28.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 28.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn. De regel onder 5a regelt dat onzelfstandige bewoning is toegestaan, wanneer de eigenaar zelf niet in de woning woont en deze verhuurt aan maximaal drie personen (met afzonderlijke huishoudens). Deze verhuursituatie is vergunningsvrij op grond van het door de gemeenteraad vastgestelde beleid voor omzetten en splitsen in de Huisvestingsverordening gemeente Utrecht.

De regel onder 5a regelt dat onzelfstandige bewoning is toegestaan, wanneer de eigenaar zelf niet in de woning woont en deze verhuurt aan maximaal twee personen (met afzonderlijke huishoudens). Deze verhuursituatie is vergunningsvrij op grond van het door de gemeenteraad vastgestelde beleid voor omzetten en splitsen en de door het college vastgestelde 'Beleidsregels voor wijziging van de woonruimtevoorraad.
De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is ingetrokken of een omgevingsvergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen.
De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen.
Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de minister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden. De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn.
De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

2.4.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

Lid 28.3 Woningvorming en omzetting
Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 28.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. Die regeling volgt uit de "Nadere regel huisvestingsverordening gemeente Utrecht". Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.
Het voorbeeld in paragraaf 2.4.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning.
Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet te veel in

het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet te veel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een omgevingsvergunning, waarbij "Nadere regel huisvestingsverordening gemeente Utrecht" wordt toegepast.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

2.4.3.6 Bedrijf-aan-huis

Lid 28.4 Bedrijf-aan-huis
Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit bestemmingsplan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 28.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk. En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200 m^2. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60 m^2 groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, de gemeente in ieder geval kijken of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De hoofdregel is dat een bedrijf-aan-huis in totaal niet groter mag zijn dan een derde van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 60 m^2.

De ruimte voor het bedrijf mag zich helemaal in de woning bevinden of, als een bijgebouw groter is dan 100 m^2, helemaal in het bijgebouw. En de ruimte voor het bedrijf-aan-huis mag zich ook deels in de woning en deels in het bijgebouw bevinden. Dat blijkt uit de regels in artikel 28 lid 4 onder 1b tot en met 1e. In tabelvorm zien die regels er zo uit:

in de woning (regel onder c)	in het bijgebouw bij de woning		totaal (regel onder b)
	bijgebouw < of = 100 m^2 (regel onder d)	bijgebouw > 100 m^2 (regel onder e)	
maximaal 1/3 van de woning	maximaal 40 m^2	maximaal 60 m^2	maximaal 60 m^2

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 28.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

2.4.3.7 Bedrijfsactiviteiten

In artikel 30 is het gemeentelijk beleid uit de Bedrijventerreinenstrategie 2012 verwoord. Het gaat hier in het bijzonder om de regels over kantoren op bedrijventerreinen. Bij nieuwe bedrijventerreinen en bij nieuwe bestemmingsplannen van bestaande terreinen wordt het uitgangspunt dat niet meer dan 30% van bedrijfsgebouwen gebouwd en gebruik mag worden als kantoorruimte. In de meeste bestemmingsplannen is ook een maximum gegeven aan het kantoorvloeroppervlakte van maximaal 2.000 m² per bedrijf. Deze voorwaarde is ook in dit plan opgenomen. Voor zover in bestemmingsplannen afwijkende regels zijn opgenomen gaan de afwijkende regels voor op de algemene regels van dit bestemmingsplan.

2.4.3.8 Detailhandel en bezorging van consumentengoederen

2.4.3.8.1 Inleiding

In bestemmingsplannen zijn panden met de functie (bestemming) detailhandel bedoeld voor het doen van boodschappen in een winkel. Bij het toekennen van de functie is gekeken naar de planologische uitstraling van een winkel op de omgeving. Die uitstraling wordt in grote lijn gevormd door het komen en gaan van klanten, door een inrichting van de gevel van de winkel die uitnodigt om te winkelen en door de bevoorrading.
De mogelijkheid om via internet boodschappen te bestellen roept de vraag op of die vorm van boodschappen doen een vorm van de planologische activiteit detailhandel is of dat het gezien moet worden als een bedrijfsactiviteit. Duidelijk is dat een bedrijf dat zich richt op internetbestellingen geen klanten trekt en geen aantrekkelijke gevel nodig heeft.

Een internetwinkel met bezorgdienst kan ook gezien worden als de bedrijfsactiviteit distributie. In dat geval past zo'n bedrijf in beginsel alleen in een pand met een bedrijfsbestemming.

In 2021 zijn diverse bedrijven gestart met het aanbieden van snelle bezorgdiensten met een zogenoemde tienminutenservice. Dergelijke diensten kunnen een aanvulling zijn op de dienstverlening aan de klant en zorgen voor economische activiteit. De diensten kunnen ook klachten veroorzaken, omdat de aanbieders van die diensten zich ook op plekken vestigen waar de verkeersbewegingen door bevoorrading en door bezorgers het leef- en winkelklimaat aantasten. De handhaving van zo'n bedrijf dat op een verkeerde plek zit is lastig, omdat bestemmingsplannen geen rekening hebben gehouden met deze vorm van bedrijvigheid.

De vestiging van bezorgdiensten heeft bij een aantal gemeenten tot handhavingszaken geleid die aan de rechter zijn voorgelegd. Uit de uitspraken is de lijn te trekken dat de rechter afhaalzaken en webwinkels in beginsel aanmerkt als detailhandel, omdat de activiteiten vallen onder de begripsomschrijvingen van detailhandel die in bestemmingsplannen staan. De oorzaak van de uitleg van de rechter is dat die definitie nog stamt uit de tijd voor het internet. De uitleg heeft als gevolg dat de gemeente het detailhandels beleid niet adequaat kan uitvoeren, maar ook niet kan sturen op het aanbieden van passende locaties voor bezorgdiensten en het weren van bezorgdiensten op locaties waar dat gezien de leefbaarheid of de winkelomgeving ongewenst is.

Er kunnen zich drie situaties voordoen:

1. de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een bestemming die bedrijven binnen de woonomgeving toelaat;
2. de bezorgdienst vestigt zich op een bedrijventerrein;
3. de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een detailhandelsbestemming.

2.4.3.8.2 Vestiging in een bedrijfspand in de woonomgeving

De bedrijvenlijsten die in de woonomgeving van toepassing zijn kennen de activiteit bezorgdienst of distributiebedrijf niet. Als een bezorgdienst een vergunningaanvraag voor de vestiging indient, dan moet de gemeente (burgemeester en wethouders) bepalen of de planologische uitstraling van zo'n bezorgdienst vergelijkbaar is met een andere activiteit die wel op de lijst staat en die in de woonomgeving is toegestaan, de post- en koerierdienst. Dat is een bedrijf in de categorie C van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, wat wil zeggen dat zo'n bedrijf in beginsel niet past in de woonomgeving. Op de bedrijvenlijst die voor bedrijfsterreinen wordt gehanteerd komt een bezorgdienst wel voor, namelijk onder de benaming distributiebedrijf. De bijbehorende bedrijfscategorie is 3, een bedrijfscategorie die ook niet past in de woonomgeving. De uitkomst van zo'n onderzoek zal dan ook zijn dat de bezorgdienst niet toegelaten kan worden, behalve als de locatie voldoende afstand van woningen heeft of de bezorgdienst met maatregelen kan zorgen voor een belasting op de omgeving die gelijk te stellen is met de belasting van een bedrijf dat wel in de woonomgeving kan worden toegestaan.
In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten bij de regels van dit plan is de activiteit bezorgdienst toegevoegd aan de activiteit Post- en koeriersdiensten.

2.4.3.8.3 Vestiging op een bedrijventerrein

De vestiging van een bezorgdienst op een bedrijventerrein is in overeenstemming met de bestemming op locaties waar de categorie 3 of hoger is toegestaan.

2.4.3.8.4 Vestiging in een pand met een detailhandelsbestemming

In Utrecht zijn panden die de bestemming detailhandel hebben bedoeld voor winkels. Een winkel heeft onder meer de volgende kenmerken: de klant kan op bezoek komen, de klant kan ter plaatse kiezen welk artikel hij wil kopen, de klant kan ter plaatse betalen, de winkel biedt een bepaald soort assortiment aan. Een bezorgdienst is in eerste instantie een distributiebedrijf dat een aantal van de kenmerken van een winkel mist. Een bezorgdienst heeft ook een andere planologische uitstraling en een ander effect op de leefomgeving.

Een van de kernpunten van het Utrechtse detailhandelsbeleid is het clusteren van winkels in grotere en kleinere winkelcentra, omdat aangetoond is dat clusters van winkels meer klanten trekken en een levendiger straatbeeld opleveren. Een bezorgdienst die zich in een winkelpand vestigt onderbreekt en verstoort het winkelcluster, maakt het straatbeeld minder aantrekkelijk (verkeersbewegingen van bezorgers, wachtende bezorgers met voertuigen op de stoep, geen etalages, geen klanten) en is daarnaast een bedrijfsactiviteit die vaak niet past in de omgeving. Boven winkels wordt vaak gewoond en extra verkeersbewegingen kunnen de leefomgeving aantasten.

Supermarkten zullen ook snelle bezorgdiensten gaan aanbieden. Of dat past binnen de bestemming of vergund kan worden met een vergunning om af te wijken van het bestemmingsplan is afhankelijk van de manier waarop een supermarkt dat organiseert en van de grootte en ligging van de supermarkt. Hetzelfde geldt voor grote winkels, zoals tuincentra.

2.4.3.8.5 Conclusie: duidelijkere afbakening van functies, uitvoering via vergunning

Planologisch gezien zijn bezorgdiensten distributiebedrijven die in een bedrijfscategorie zitten die niet zonder meer past in de woonomgeving. De vestiging van een bezorgdienst in een winkel komt al gauw in strijd met het detailhandelsbeleid en kan een onwenselijke invloed op de omgeving hebben. Daarom regelt dit plan wanneer een activiteit past binnen de functie detailhandel en geeft het plan duidelijkheid over de bedrijfsactiviteit bezorgdienst. Daarmee wordt duidelijk dat de activiteit bezorgdienst niet in een winkelpand gevestigd mag worden en ook niet op een locatie binnen de woonomgeving. De wet biedt de mogelijkheid om bezorgdiensten toch toe te staan na het verlenen van een vergunning. De vergunningprocedure biedt de mogelijkheid om op locaties waar dat passend is ruimte te bieden aan bezorgdiensten. Daarbij kunnen aspecten als verkeersbewegingen, parkeren van voertuigen, een gezonde leefomgeving en de uitstraling naar de omgeving goed bekeken worden.

2.4.3.8.6 Uitleg van de regels en de bijbehorende begrippen

Lid 29.1 heeft als doel om de functie (bestemming) detailhandel zodanig af te bakenen dat duidelijk is dat het elektronisch bestellen en vervolgens de bezorging van consumentengoederen (boodschappen, koopwaren) niet valt onder deze functie. Alleen een activiteit die voldoet aan de kenmerken van de onderdelen 1 tot en met 4 past binnen de functie. De onderdelen spreken voor zich. De omschrijving van het begrip detailhandel sluit aan bij dit lid. Het zal duidelijk zijn dat een bezorgdienst die zich met vergunning in een voormalig winkelpand vestigt niet voldoet aan de kenmerken van detailhandel als er alleen een afhaalloket is geplaatst al dan niet met een kassa.

Lid 29.2 heeft als doel om een starre toepassing van het eerste lid te voorkomen. Er zijn veel winkels die ook de mogelijkheid bieden om elektronische bestellingen te plaatsen, waarna de bestelling door de klant wordt opgehaald of bij de klant thuisbezorgd wordt. Deze service moet een

winkel kunnen bieden om te kunnen concurreren met internetdiensten. En er zijn ook winkels, zoals meubelzaken, die vanwege de aard van aangeboden producten bezorging aanbieden. Onderdeel 1 van lid 31.1 regelt dat deze bestel- en bezorgservice niet als gevolg heeft dat de winkel niet meer onder de functie detailhandel zou vallen.

Onderdeel 3 van lid 29.2 is een vangnetregel voor het geval dat winkels als gevolg van een coronamaatregel gesloten zijn.

2.4.3.9 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

Lid 28.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur
Het aanbieden van logies in de woning heeft effect op de woningvoorraad en op de leefomgeving. Het eerste aspect, het beheren van de woningvoorraad, valt onder de Huisvestingswet. De gemeente heeft op basis van die wet de huisvestingsverordening vastgesteld. Daarin is sinds 1 juli 2021 de plicht opgenomen om een bed-and-breakfast of een woning waar particuliere vakantieverhuur wordt aangeboden te registreren. De gemeente heeft een wijziging van de verordening in voorbereiding die een meldplicht per overnachting invoert voor de particuliere vakantieverhuur. De regels over logies die als doel hebben de kwaliteit van de leefomgeving te bewaken, staan in dit plan.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: een in en een buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw.

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Een verhuurder die zich niet houdt aan de beleidsregels, verricht een activiteit die in strijd is met toegewezen functie (bestemming) en loopt het risico op handhaving door de gemeente.

Andere vormen van logies zijn in de woning niet toegestaan.

De minister overweegt om de onderwerpen van dit lid in 2019 in de Huisvestingswet onder te brengen. Als dat gebeurt, zullen de regels van dit lid wellicht worden overgeheveld naar de huisvestingsverordening.

2.4.4 Horeca als onderdeel van een andere activiteit

In artikel 31 en 33 is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

Artikel 31 Additionele horeca
Additionele horeca is alleen toegestaan, als het voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in artikel 31 bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is

additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca. Onderdeel 2 verduidelijkt dat de additionele horeca alleen in relatie met de hoofdfunctie gebruikt mag worden. In de praktijk komt het nog wel eens voor dat bijvoorbeeld een sportkantine verhuurd voor het houden van een feest. Dat mag dus niet.

Het percentage van 30% dat onder 3 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 3 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200 m^2. Boven de grens van 1200 m^2 geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen.

Artikel 33 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca
In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken.
Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regeling in lid 33.1 van dit artikel volgt het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden, verandert.
De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 33.2. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het Ontwikkelingskader wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Wat ook blijkt uit de regeling voor gevelbankjes.

Gevelbankjes
Het Ontwikkelingskader geeft ook aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 33.3 onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening.
De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet.

De regel onder 6 sluit aan bij de Winkeltijdenwet. Het gebruiken van gevelbankjes is dus toegestaan zo lang het winkeldeel open is.

2.4.5 Functietoedeling bij kruisende functies

De regels in artikel *34* voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer – railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist.
De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

2.5 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

In hoofdstuk 5 worden regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. Het artikel wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het bestemmingsplan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd vroeger 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 35 Vergunning in verband met de bescherming van een functie
De bescherming van leidingen en waterkeringen worden in bestemmingsplannen meestal geregeld in de zogenoemde 'dubbelbestemmingen'. In zo'n functie (bestemming) staat dan welke vergunningen nodig om te mogen graven of bouwen op de locaties waar de functie geldt.
Om het aantal regels te beperken en om te voorkomen dat voor de ene leiding andere regels gelden dan voor de andere, zijn in dit bestemmingsplan de regels die voor meer dan een functie gelden in een hoofdstuk met algemene regels opgenomen.
Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van een vergunningaanvraag of de te beschermen functie schade kan oplopen en of er gevaar kan ontstaan. Voordat dat ze een besluit nemen, vragen burgemeester en wethouders advies aan de beheerder.

Het bouwen op een leiding of waterkering is alleen toegestaan, als de bouwer een vergunning op grond van het tweede lid heeft die in werking is getreden. Dit volgt uit artikel 24, lid 24.7.

Artikel 36 Bescherming van archeologische waarden
Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Verordening op de archeologische monumentenzorg deel uit het van het tijdelijke omgevingsplan dat op grond van de wet ontstaat. Voor de zichtbaarheid van de regels over de archeologie in dat tijdelijke omgevingsplan is het beter om ze alvast in het bestemmingsplan op te nemen.

De regels van die de archeologische resten beschermen vloeien voort uit de verplichtingen die voortvloeien uit het Verdrag van Valletta. In dat verdrag is afgesproken dat de landen die meedoen zorgen voor behoud van de archeologische waarden, het liefst door archeologische resten in de bodem te laten zitten.

De gemeente heeft ter uitvoering van het Verdrag van Valletta jarenlang gewerkt met de archeologische waardenkaart waarop de kans op het vinden van archeologische resten is aangegeven. Sinds het vaststellen van die kaart is er veel archeologisch onderzoek gedaan. De resultaten van de onderzoeken zijn verwerkt in een nieuwe waardenkaart. De kaart is als bijlage 1 bij de toelichting gevoegd.

De afstanden en graafdiepten die op de waardenkaart zijn aangegeven zijn met behulp van onderstaande tabel verwerkt in de regels en op de verbeelding.

verwachtingswaarde, van hoog naar laag	maximale graafdiepte	maximaal te verstoren oppervlakte
WA1 (monument)	0	0 m^2
WA2 = overige zone - archeologische verwachting - 2	30 cm	0 m^2
WA3 = overige zone - archeologische verwachting - 3	30 cm	30 m^2

WA4 = overige zone - archeologische verwachting - 4	30 cm	100 m^2
WA5 = overige zone - archeologische verwachting - 5	30 cm	500 m^2
WA6 = overige zone - archeologische verwachting - 6	50 cm	5000 m^2
WA7	onbeperkt	onbeperkt

De zones met de hogere nummers worden het zwaarst beschermd in de regels. Die zones zijn bijvoorbeeld toegekend om de binnenstad of aan locaties waar de Romeinse weg in de bodem zit. Op plekken waar geen zone is aangewezen, is voor grondwerk geen vergunning nodig ter bescherming van de archeologie.

Binnen de gebieden die op de archeologische beleidskaart is aangeduid als WA6 ontstaat alleen een vergunningplicht bij een initiatief met een zeer grote verstoring. De meeste bouwpercelen zijn veel kleiner dan 5000 m^2. Bij het bepalen van de grens van de 'overige zone - archeologische verwachting - 6' is daarmee rekening gehouden door die kleinere percelen buiten de grens van de aanduiding te houden, als het evident is dat zo'n grote verstoring daar niet kan plaatsvinden. Zo wordt voorkomen dat een initiatiefnemer onnodig tegen de signalering van mogelijke archeologische resten aanloopt.

De zones worden aangepast, als uit nader onderzoek blijkt dat er geen of juist meer archeologie op een locatie is.

De hierboven weergegeven tabel is verwerkt in de leden 36.2 en 36.4, waarbij aan de hand van de omvang van het grondwerk wordt bepaald of de activiteit een vergunning nodig heeft of niet.

In lid 36.1 staat wanneer voor grondwerk geen vergunning nodig is op grond van het bestemmingsplan. In artikel 36 worden in het eerste en tweede lid enkele categorieën van gevallen van grondwerk aangegeven waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is. Grondwerk dat onderdeel uitmaakt van normaal onderhoud en beheer van een begraafplaats is op basis van de omschrijving in artikel 36.1 onder 2.a. niet vergunningplichtig.

2.6 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels)

2.6.1 Kappen, inleiding artikel 37

Om te oefenen met het overzetten van verordeningen naar het omgevingsplan zijn de regels uit de kapverordening, dat zijn regels over het kappen van bomen, in dit hoofdstuk geplaatst. Andere onderwerpen volgen na inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Artikel 37 Aantasten van bomen of andere houtopstanden

Dit artikel gaat over het vellen van een of meer houtopstanden, waarmee ook het kappen van een of meer bomen bedoeld wordt.
Een houtopstand is in de Omgevingswet gedefinieerd als ''een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend''. Dat kunnen ook een of meer bomen zijn. Vellen staat in de Omgevingswet gedefinieerd als ''het rooien of verrichten van andere handelingen die de dood of ernstige beschadiging van een houtopstand tot gevolg kunnen hebben''. Ook het kappen van bomen valt dus onder deze definitie. Deze definities zijn verplicht en daarvan kan niet worden afgeweken.

Het doel van de regels over het kappen is het beschermen van houtopstanden, omdat die belangrijke waarde hebben voor van ecologie, cultuurhistorie en voor de leefbaarheid van een straat of buurt. Deze waarden, maar ook de boomwaarde, bepalen of een vergunning verleend kan worden. De boomwaarde wordt bepaald aan de hand van de omvang van de boom, de economische waarde, de invloed op de locatie, de conditie van de boom en de manier waarop de boom geplant is.
De regels in dit artikel verbieden het kappen van bomen zonder een vergunning van burgemeester en wethouders. De vergunning kan worden geweigerd als het kappen de bovengenoemde belangen doorkruist. Het behoud van waardevolle bomen moet worden afgewogen tegen andere belangen, zoals het belang van degene die tot velling wil overgaan. Als bomen gekapt worden of door andere oorzaken verloren gaan, dan geldt in beginsel een herplantplicht.

Afstandseis erfgrens in het Burgerlijk Wetboek en noodkap
Niet alle regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening zijn opgenomen.
In artikel 5:42 Burgerlijk Wetboek staat dat er geen bomen, heesters of heggen binnen de afstand 2 meter van de erfgrens mogen staan, behalve als de planten lager zijn dan de erfafscheiding, als de eigenaar van het erf van de buren toestemming heeft gegeven of als het erf grenst aan een openbare weg of een openbaar water. Op grond van lid 2 van dat artikel kan de gemeente in een

verordening een kleinere afstand opnemen. Dat heeft de gemeente Utrecht gedaan. Een bestemmingsplan (en ook het omgevingsplan) is geen verordening. Daarom kan de regel over de kleinere afstand niet worden verplaatst en moet dus in de Algemene Plaatselijke Verordening blijven staan.

De regels over noodkap kunnen niet worden opgenomen in het plan, omdat deze onderwerpen over de openbare orde en veiligheid gaan. Deze regels blijven in de Algemene Plaatselijke Verordening. In artikel 37.1 Vergunningplicht lid 2 onder 2e van de regels is aangeven dat de vergunningplicht vanwege een aanschrijving in geval van noodkap is uitgezonderd.

2.6.2 Vergunningplicht, lid 37.1

Lid 37.1 Vergunningplicht*: vergunningplicht voor kappen*
Op de vergunningplicht geldt een aantal uitzonderingen. Deze uitzonderingen hebben betrekking op het periodiek vellen van hakhout voor het uitvoeren van regulier onderhoud, het periodiek knotten of kandelaberen als cultuurmaatregel bij daarvoor geschikte boomsoorten, het kappen van bomen die moeten worden gekapt op grond van de Plantgezondheidswet of het kappen van bomen waarvoor een maatwerkvoorschrift is gesteld. Ten slotte geldt een tweetal uitzonderingen die hierna nader wordt besproken.

Lid 37.1 Vergunningplicht, onderdeel 2, onder b
Na 50 jaar zijn de meeste bomen uitgegroeid, volwassen. Voor het kappen van deze bomen die ouder zijn dan 50 jaar geldt altijd een vergunningplicht.
Voor bomen die jonger zijn dan 50 jaar geldt de vergunningplicht alleen als de boom op een kadastraal perceel staat dat groter is dan 300 m^2 (inclusief de woning). Die regel is opgenomen, omdat in het verleden bleek dat vergunningen voor het kappen van een boom niet of nauwelijks werden geweigerd als de boom in een kleine tuin stond. Nu de regel alleen voor grotere percelen geldt, hoeft in 80% van de gevallen die voorheen vergunningplichtig waren geen vergunning meer te worden aangevraagd.
Bij het berekenen van de oppervlakte van een perceel is een aparte regel voor huurwoningen opgenomen, zodat het bij de uitvoering geen verschil maakt of de woning gehuurd of gekocht is. Kadastrale percelen met huurwoningen kunnen namelijk heel groot zijn. Zonder deze nuancering zouden huurders veel vaker een vergunning moeten aanvragen.

Lid 37.1 Vergunningplicht*, onderdeel 3*
Voor specifieke situaties, namelijk tijdelijke natuur, botanische tuinen en bosplantsoenen geldt een tijdelijke vergunning die het karakter heeft van een jaarvergunning. Deze vergunning is gekoppeld aan een beheerplan. In dit beheerplan moet door de organisatie worden aangegeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij willen vellen en of (want er geldt geen herplantplicht) zij daarbij in herplant of vervanging gaan voorzien. Het beheerplan moet van tevoren door het college worden goedgekeurd. Aan de hand van het beheerplan kan het college bovendien bepalen of de vergunning voor een periode van één, twee of drie jaar wordt verleend. Er kan door het college dus een integrale afweging worden gemaakt waarbij ook de looptijd van de vergunning kan worden betrokken. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Dit terwijl het voor de organisaties het voordeel biedt dat zij vergunningsaanvragen kunnen bundelen.

2.6.3 Beoordeling van de aanvraag, lid 37.2

Onderdeel 1: hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond
De nota Bomenbeleid Utrecht (pdf; 3,7 MB) maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Een van de belangrijkste doelen uit het bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur in de stad behouden en waar mogelijk versterken. Bomen in structuren zijn van waarde voor cultuurhistorie, ecologie en landschap. Een boom heeft een hogere waarde wanneer deze deel uitmaakt van een structuur. Bomen in lanen kenmerken zich door forse maten en onderlinge samenhang. Hun belang is daarmee wijkoverstijgend. In Utrecht hebben we de hoofdbomenstructuur aangewezen. Deze is uit de volgende onderdelen opgebouwd:

- De bomen op lijnen en plekken die kenmerkend zijn voor de geschiedenis van de stad vormen de cultuurhistorische structuur.
- Bomen die een belangrijke samenhang vertonen met de omgeving (landschap, infrastructuur en bebouwing) vormen de ruimtelijke structuur.
- De ecologische structuur bestaat uit bomenlijnen die belangrijke verplaatsingsmogelijkheden bieden voor flora en fauna.

In dit bomenbeleid ligt de nadruk op de rol van de bomen, maar de structuur kan uiteraard worden ondersteund door begeleidende beplanting. We willen de bomen uit de hoofdbomenstructuur beschermen, zodat de verbindingen van de structuur in stand blijven. Bomen uit de hoofdbomenstructuur mogen alleen gekapt worden als dat noodzakelijk is. Daarvoor is een goede belangenafweging noodzakelijk. Het verlies aan waarde van de structuur moet gecompenseerd worden.

De principeprofielen in bijlage 2 van De nota Bomenbeleid Utrecht zijn richtinggevend voor ontwerp, onderhoud en beheer. In de principeprofielen staan kenmerken van de verschillende lijnen en structuren aangegeven.

Onderdeel 2: diverse waarden
a. ecologische waarde
Hoe ouder de boom, hoe belangrijker de rol in de ecologische betekenis. Een oude boom heeft meer biomassa en geeft meer leefruimte aan organismen. Bomen zijn ecologisch zeer waardevol als zij in een echte verouderingsfase komen en ook allerlei afbraakprocessen starten. Dat laatste gebeurt in een stedelijke omgeving slechts sporadisch. De ecologische waarde neemt ook toe naarmate het milieu waarin de bomen verkeren meer lijkt op het oorspronkelijke milieu waar de soort zijn oorsprong vindt: de samenhang met een gezond bodemsysteem en met de struik-, kruid- en diersoorten die erbij horen.

Voor de ecologische waarde is het belangrijk dat de bomenstructuur geen grote leemten gaat vertonen als gevolg van het vellen van bomen. Bij bomenlanen gaan we uit van een maximaal te overbruggen afstand van 30 meter tussen twee bomen.

Voorbeelden van ecologische waarden:

- de boom biedt een schuil-/broedplaats aan fauna;
- er groeien bijzondere/zeldzame planten op de boom (maretak, korstmossen of andere epifyten);
- er is sprake van een ecologische verbinding voor bijvoorbeeld vogels en insecten, of
- er zijn andere redenen waarom de boom ecologische waarde heeft, bijvoorbeeld omdat de boom op een open stuk grond staat, de boom is een rustplaats voor vogels en insecten of omdat de boom op buurtniveau een verbinding tussen de bomen in de straat en het achterliggende grasveld vormt.

b. cultuurhistorische waarde
Bomen kunnen verweven zijn met de geschiedenis van Utrecht. Ze helpen de ontstaansgeschiedenis van de stad over de eeuwen zichtbaar te maken.

Voorbeelden van cultuurhistorische waarde:

- de boom is herkenbaar als herdenkings-, of markeringsboom;
- de boom levert een buitengewoon aandeel in de beleving van architectonisch belangrijke gebouwen, of
- de boom heeft om andere redenen cultuurhistorische waarde wat bijvoorbeeld blijkt uit archieven of navraag bij bewoners.

c. ruimtelijke waarde
Bomen hebben ruimtelijke waarde, omdat ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad en de leefomgeving. Bomen brengen samenhang in de stad. Samenhang ontstaat wanneer bomen deel uitmaken van het gehele ruimtelijke samenspel van het onderliggende landschap, het netwerk van wegen en water en de bebouwing. Een samenhangende boombeplanting verduidelijkt de (historische) ruimtelijke opbouw van de stad door de relatie met bijvoorbeeld het landschap of stadsgezicht weer te geven, of met de functie of gebruik.

Voorbeelden van ruimtelijke waarden:

- de boom heeft een duidelijke ruimtelijke invloed op wijkniveau;
- de boom is opvallend en indrukwekkend vanwege formaat;
- de boom is beeldbepalend door de mate waarin het beeld van de plek wijzigt door het verwijderen van de boom;
- het verwijderen van een boom veroorzaakt de ervaring van een kale vlakte;
- er zijn andere redenen waarom de boom ruimtelijke waarde heeft bijvoorbeeld in een situatie waarin de boom bijdraagt aan de herkenbaarheid in de wijk: elk kind kent de boom en het speelveld.

d. milieuwaarde
Bomen zorgen voor een eigen microklimaat. Zij dragen op vele manieren bij aan een gezond en veilig

woon- werk- en leefmilieu in de stad en zo aan het welzijn van de mens.

Voorbeelden van milieuwaarde:

- de boom speelt een belangrijke rol bij de tijdelijke berging van water;
- de boom is van belang in verband met hoge bebouwingsdichtheid en/of weinig groen in de omgeving van de boom);
- de boom heeft een buitengewone dempende werking op hinderlijke (monotone) geluiden van verkeer of industrie, of
- de boom heeft om andere redenen milieuwaarde bijvoorbeeld omdat het een van de weinige bomen in een straat is en er met het verdwijnen alleen nog het grasveld met omliggende heesters overblijft.

e. boomwaarde
De boomwaarde aan de hand van onderstaande aspecten bepaald:

- de oppervlakte in vierkante centimeters van de dwarsdoorsnede op 1,3 meter boven het maaiveld;
- de economische waarde;
- de standplaatswaarde;
- de conditiewaarde;
- de waarde van de plantwijze.

2.6.4 Herplantplicht, lid 37.4

Herplantplicht
Sinds 21 november 2018 moet iedere houtopstand die geveld wordt gecompenseerd worden door het planten van bomen en struiken die vergelijkbaar zijn met de gevelde planten. Voor elke boom die wordt gekapt, moet een nieuwe boom of struik worden geplant. Dit noemen we de 'herplantplicht'. De belangrijkste redenen voor deze herplantplicht zijn: het bomenaantal in Utrecht minimaal op peil houden en de mogelijkheid om te kunnen handhaven als er geen herplant plaatsvindt.
Binnen 14 maanden na het krijgen van de vergunning voor het vellen moet de beplanting zijn vervangen. Het college kan van deze termijn afwijken als een project heel lang loopt of als er andere redenen zijn die een vervanging binnen 14 maanden complex maken. Ook voor bomen die niet op de gemeentelijke vellijst staan kan het college afwijken van deze 14 maanden. De nieuwe bomen of andere vormen van groen moeten op de plek waar gekapt wordt geplant worden. Als dat niet kan, in de buurt van de plek waar gekapt wordt en als dat ook niet kan, dan mag het ook ergens anders in de stad. Als vervanging helemaal niet mogelijk is, kan in plaats daarvan een financiële compensatie worden opgelegd voor het verlies van groen. Dit geld wordt gebruikt voor het planten van bomen of groen in Utrecht. De herplant is geslaagd als de gekapte houtopstand duurzaam is vervangen door een andere boom, struik of groen.

Gereedmeldingsplicht
In de vergunningvoorschriften wordt de eis opgenomen dat binnen twee weken, nadat de herplant voltooid is, dat wordt gemeld bij burgemeester en wethouders. De gemeente controleert of de herplantplicht wordt nageleefd binnen de gestelde termijn. De gereedmeldingsplicht is een belangrijk hulpmiddel voor toezicht en handhaving.

Uitzondering herplantplicht: bosplantsoen, tijdelijke natuur, botanische tuin
Bosplantsoenen zijn houtachtige beplantingen die overwegend bestaan uit inheems materiaal met, in wisselende verhoudingen en samenstelling, een kruid-, struik-, en bomenlaag. In plaats van herplant is voor bosplantsoenen 'natuurlijke verjonging' beter. Bij de kap van een boom wordt daarom geen nieuwe boom geplant, maar krijgen zaailingen in de ondergroei kans om uit te groeien tot een grote boom. Dit verhoogt de ecologische waarde van het bosplantsoen.

Tijdelijke natuur is een term vanuit de Wet natuurbescherming. De grondeigenaar heeft vooraf juridische toestemming geregeld op grond van de Wet natuurbescherming om tijdelijk natuur aan te leggen en te onderhouden die de eigenaar later mag verwijderen. Dit wordt bijvoorbeeld toegepast bij bouwprojecten wanneer de grond pas over een aantal jaar ontwikkeld wordt. In de tussentijd heeft het gebied een hoge ecologische waarde. De grote hoeveelheid bomen die zich in de tussentijd spontaan ontwikkelt, is uitgezonderd van de herplantplicht. Hierdoor zorgen we ervoor dat bomen en natuur zich ongehinderd kunnen ontwikkelen zonder de uiteindelijke ontwikkeling van het bouwproject onmogelijk te maken.

De Botanische Tuinen beheren en ontwikkelen hun bomencollectie op basis van cultuurhistorie, onderwijs, onderzoek en natuurbescherming. De kap van oude bomen en het planten van nieuwe bomen wordt al jaren van tevoren bepaald. Vaak wordt de herplantplicht op een andere wijze ingevuld, door van tevoren de nieuwe boom al op te kweken.

Om een uitzondering op de herplantplicht te krijgen, moet de aanvrager een meerjarig beheerplan maken en ter beoordeling voorleggen aan het college. Het doel van het beheerplan is om te beschrijven hoe de waarde van de bomen op peil wordt gehouden. In dit beheerplan moet de aanvrager aangeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij voornemers zijn te vellen en of zij daarbij in herplant gaan voorzien. Aan de hand van het beheerplan kan het college bepalen voor welke periode de vergunning wordt verleend. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Aan het eind van de looptijd van de vergunning wordt het beheerplan geëvalueerd.

2.6.5 Indieningseisen voor een vergunning, lid 37.5

De indieningseisen van lid 37.5 zijn overgenomen van artikel 7.5 van de Regeling omgevingsrecht. Na invoering van de Omgevingswet zal deze regeling komen te vervallen. De indieningsvereisten moeten dan zijn geregeld in het omgevingsplan.

2.6.6 Bebouwingscontour Houtkap, lid 37.6

In lid 37.6 is de aanwijzing van de Bebouwingscontour Houtkap opgenomen die onder de Omgevingswet moet worden aangewezen op grond van artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De Bebouwingscontour Houtkap is dezelfde als de contour op grond van de Verordening tot vaststelling van de bebouwde kom Houtopstanden 2018. Binnen deze contour is de gemeente volledig bevoegd. In de zone buiten de bebouwingscontour houtkap is de gemeente ook bevoegd, tenzij in de Rijksregels (paragraaf 11.3.2 Besluit activiteiten leefomgeving) over houtopstanden, de Provincie als bevoegd gezag is aangewezen.

Gemeenten mogen buiten de bebouwingscontour houtkap regels stellen over bijvoorbeeld fruit- en notenbomen, houtopstanden langs wegen en waterwegen en beplantingen in één rij langs landbouwgronden, productiebossen voor houtige biomassa en houtopstanden die een kleinere oppervlakte grond beslaan dan 10 are of bestaan uit een rijbeplanting die 20 of minder bomen omvat (art. 11.111, tweede lid van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Dit is in lijn met de huidige Wet natuurbescherming.

Als het gaat om houtopstanden die wél onder de bescherming van het Bal vallen, kunnen de gemeenten nog steeds regels stellen met andere oogmerken dan die genoemd worden in het Bal. De oogmerken in het Bal zien op natuurbescherming, instandhouding van het bosareaal in Nederland en het beschermen van landschappelijke waarden. Buiten de bebouwingscontour houtkap kunnen gemeenten dus regels stellen bijvoorbeeld ter bescherming van de cultuurhistorische of recreatieve waarde van een gebied of het voorkomen van visuele hinder of onveilige situaties. Het Bal biedt niet de mogelijkheid voor gemeenten om regels te stellen over houtopstanden buiten de bebouwingscontour houtkap met dezelfde oogmerken als de rijksregels (met de oogmerken natuurbescherming, de instandhouding van het bosareaal in Nederland of het beschermen van landschappelijke waarden). In dat geval kan de gemeente wel het stellen van extra regels aandragen bij de provincie.

2.6.7 Herplantplicht zonder vergunning, 37.7

De in dit artikel bedoelde herplantplicht geldt niet zonder meer, maar pas wanneer burgemeester en wethouders daartoe besluiten.

Het derde lid betreft een boom of andere houtopstand die nog wel in leven is, maar waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat hij binnen afzienbare tijd zal teniet gaan. Krachtens het derde lid kan de zakelijk gerechtigde worden verplicht tot het in stand houden van dergelijke bomen. Deze verplichting kan inhouden het ongedaan maken of voorkomen, voor zover mogelijk van (dreigende) ernstige beschadiging of aantasting ten gevolge van weersomstandigheden, ziekten, verwaarlozing, vraat door dieren, het weghalen van bosstrooisel, bouw- en sloopwerkzaamheden, het aanleggen van terreinverhardingen, het storten van afval, enz.

2.6.8 Overgangsrecht, lid 37.8

In artikel 20.8 is geregeld dat de regels uit dit plan voor gaan op de regels uit de Apv. Daar waar het Chw bestemmingsplan geldt, gelden de regels uit artikel 20 van het Chw-bestemmingsplan en de artikelen 4:10 en 4:12 van de Apv. De artikelen 4:10 en 4:12 van de Apv blijven gelden naast de regels uit artikel 20 van het Chw bestemmingsplan, omdat deze artikelen niet in het Chw bestemmingsplan kunnen worden opgenomen. Zolang een beheersverordening in een gebied geldt, zijn de regels uit de Apv (afdeling 4.3 inclusief de artikelen 4:10 en 4:12) van toepassing.

2.7 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels)

Artikel 38 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen.

Als de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, als de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Met een beroep op het overgangsrecht kan wel een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag ook worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 39 Slotregel

In dit artikel is de naam van het bestemmingsplan, de citeertitel, omschreven. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan Kanaleneiland-Transwijk". Die naam in de publicatie is nodig voor de website ruimtelijkeplannen.nl.

2.8 Bijlagen bij de regels

2.8.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Deze lijst wordt toegelicht in bijlage 2 die bij de regels is opgenomen, achter de lijst met bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving.

2.8.2 Lijst van horeca-inrichtingen

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht, zie: het horecabeleid in de Omgevingsvisie.

Hoofdstuk 3 Uitvoerbaarheid

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden aspecten van de leefomgeving besproken die gaan over de uitvoerbaarheid van de regels. Als er onderzoek is gedaan, is het onderzoek zelf als bijlage bij de toelichting opgenomen en staat in de bijbehorende paragraaf welke conclusies er uit het onderzoek wordt getrokken.
Omdat de bestemmingsregeling geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt, is er alleen globaal onderzoek gedaan.

3.2 Milieueffectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in lijst D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een m.e.r. moet worden opgesteld.

Plangebied

Dit plan maakt geen activiteiten mogelijk waarvoor op grond van artikel 2 van het Besluit milieueffectrapportage een milieueffectrapport opgesteld moet worden of waarvoor op grond van hetzelfde artikel beoordeeld moet worden of er een milieueffectrapport nodig is.

Conclusie

Het bestemmingsplan is getoetst aan het Besluit-m.e.r. Aangezien er geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt is een milieueffectrapport of (vormvrije)m.e.r.-beoordeling niet nodig.

3.3 Gezondheid

Er kan op verschillende manieren worden gewerkt aan gezondheid. Door bijvoorbeeld ontmoeting of bewegen mogelijk te maken wordt gezondheid bevorderd. Daarnaast kan er aan gezondheid worden gewerkt door de gezondheid van mensen te beschermen tegen bijvoorbeeld geluidsoverlast.
In het plangebied gaan geen of anders slechts kleine bouwontwikkelingen plaatsvinden, omdat het een actualiseringsplan is gericht op het vastleggen van de bestaande situatie. Vanuit een gezondheidsperspectief is het daarom van belang dat omgevingsfactoren niet zorgen voor een verslechtering van de gezondheid van bewoners.
Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid tot functiemenging. Dit is positief voor de gezondheid van mensen. Voorzieningen dichtbij zorgen voor meer ontmoeting en daarbij draagt dit bij aan meer levendigheid op straat.

3.4 Klimaat en duurzaamheid

De gemeenteraad heeft in februari 2022 de 'Visie Water en Riolering' en de Visie vastgesteld.

De Visie Klimaatadaptatie geeft aan wat nodig is om Utrecht voor te bereiden op de gevolgen van klimaatverandering. Utrecht zal in de toekomst steeds vaker te maken krijgen met de gevolgen van het veranderende klimaat en is gevoelig voor het vaker voorkomen van extreme regenbuien, wateroverlast en langere perioden van hitte en droogte. Het is dan ook van belang om hier bij nieuwe bouwontwikkelingen rekening mee te houden en de bebouwde omgeving zo goed mogelijk aan te passen aan het veranderende klimaat.

De visie klimaatadaptatie sluit aan op de visie Water en Riolering, omdat de verwerking en het beheer van hemel-, riool-, oppervlakte- en grondwater een belangrijke bijdrage levert aan het geschikt maken van Utrecht tegen de veranderende omstandigheden. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen.

Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is.

Water en droogte zijn onderdelen uit de Visie Klimaatadaptatie, voor deze aspecten wordt verwezen naar de hoofdstukken die gaan over het aspect water

Hitte
Hittestress wordt vooral bepaald door de gevoelstemperatuur. Dit is, naast luchttemperatuur, gebaseerd op factoren zoals luchtvochtigheid, de aanwezigheid van wind en de straling van de zon en omliggende gebouwen.

In steden is het, door de aanwezigheid van verharding en gebouwen, extra warm. Hier kan het ongeveer 7 tot 10 graden warmer aanvoelen dan het landelijke gebied. Dit noemen we het 'hitte eiland effect': steden nemen overdag meer warmte op en stoten deze 's nachts langzaam af, waardoor het vooral 's nachts warm blijft in de stad. Voor Utrecht streven we naar een stad waarin het hitte-eiland effect beperkt is tot een verschil in gevoelstemperatuur van maximaal 5 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied (referentie KNMI de Bilt).

De Gemeente Utrecht heeft in de klimaatadaptatievisie de volgende uitgangspunten opgesteld om hittestress te verminderen:

- Op de belangrijkste looproutes moet er op het heetst van de dag 40% schaduw aanwezig zijn en in overige loopgebieden is er op het heetst van de dag 30% schaduw.
- De minimale afstand tot een koelteplek is 200 meter;
- Er is minimaal 40 % groen per wijk.

Onderzoek en conclusie

Naar verwachting zullen in het plangebied geen of anders slechts kleine bouwontwikkelingen plaatsvinden. Er zijn ook geen andere ontwikkelingen te verwachten. Dit bestemmingsplan stelt het behoud van de al aanwezige gebouwen voorop en bevat verder geen bijzondere regels over duurzaamheid.

Het bestemmingsplan staat het plaatsen van zonnepanelen toe.
Het bestemmingsplan heeft geen regeling die zonnepanelen beschermt tegen het bouwen van bijvoorbeeld dakopbouwen die panelen in de schaduw zetten. Dat zou namelijk betekenen dat iemand met het plaatsen van panelen zijn buren de mogelijkheid tot het vergroten van hun woning zou kunnen ontnemen.

Er zijn geen klimaateffecten die met de regels van dit bestemmingsplan opgelost moeten worden.

3.5 Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een ruimtelijke ontwikkeling rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Onderzoek en conclusie

Het bestemmingsplan is overwegend consoliderend van aard en voorziet niet in ontwikkelingen en/of functieveranderingen mogelijk, waardoor geen noodzaak bestaat om bodemonderzoek uit te voeren. Het aspect bodem staat de vaststelling van het bestemmingsplan zodoende niet in de weg. Bij eventuele wijzigingen in functie en/of gebruik is een (her)beoordeling noodzakelijk en dient aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie.

3.6 Geluidhinder

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn geluidszones vastgesteld rondom industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken' (de zogenaamde grote lawaaimakers). Een geluidszone bestaat uit het gebied tussen het industrieterrein en de buitengrens van de zone. Het industrieterrein zelf maakt dus geen deel uit van de zone. Buiten een geluidszone mag de geluidsbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Voor het gezoneerde industrieterrein zelf en eventuele bedrijfswoningen op het industrieterrein gelden geen geluidsnormen.

Onderzoek en conclusie

Rondom het plangebied zijn verschillende gezoneerde industrieterreinen aanwezig (zie figuur 3.1). Ten zuiden ligt het industrieterrein 'Laaggraven, Liesbosch' (te Nieuwegein), ten westen het industrieterrein 'Hooggelegen' en ten oosten de 'Hulpwarmtecentrale Kanaleneiland'. Delen van het plangebied liggen binnen een geluidszone. Het voorliggend bestemmingsplan is consoliderend van aard. Er worden geen nieuwe geluidgevoelige functies gerealiseerd binnen de geluidszones, derhalve is akoestisch onderzoek niet nodig. Het aspect industrielawaai staat de vaststelling van het bestemmingsplan niet in de weg.



Figuur 3.1 overzicht zones industrielawaai (bron: utrechtmilieu.nl)

3.7 Luchtkwaliteit

Kader

Plannen moeten voldoen aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. De formele definitie van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is: "het coördineren van de verschillende belangen tot een harmonisch geheel dat een grotere waarde vertegenwoordigd dan het dienen van de belangen afzonderlijk". Een goede luchtkwaliteit is een van de belangen, ofwel de luchtkwaliteit dient geschikt te zijn voor de beoogde functie. Daarom is inzicht in de luchtkwaliteit situatie van belang. Daarnaast wordt gekeken naar de beoordelingsmethoden die de landelijke GGD en de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) hanteert. Hiermee wordt meteen geanticipeerd op de Omgevingswet, waarin gezondheid en milieu meer aan elkaar worden gekoppeld.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit is hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. Voor PM_1 en $PM_{0,1}$ zijn geen wettelijke grenswaarden of WHO-advieswaarden beschikbaar. De wettelijke grenswaarden en WHO advieswaarden van NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen wanneer de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Plangebied

Het bestemmingsplan legt de bestaande situatie vast. Op voorhand kan redelijkerwijs worden

uitgesloten dat er negatieve gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan, zodat geen aandacht besteedt hoeft te worden aan effecten op de luchtkwaliteit en geen luchtonderzoek nodig is.

Conclusie

Luchtkwaliteit vormt geen belemmering om dit bestemmingsplan vast te stellen.

3.8 Externe Veiligheid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

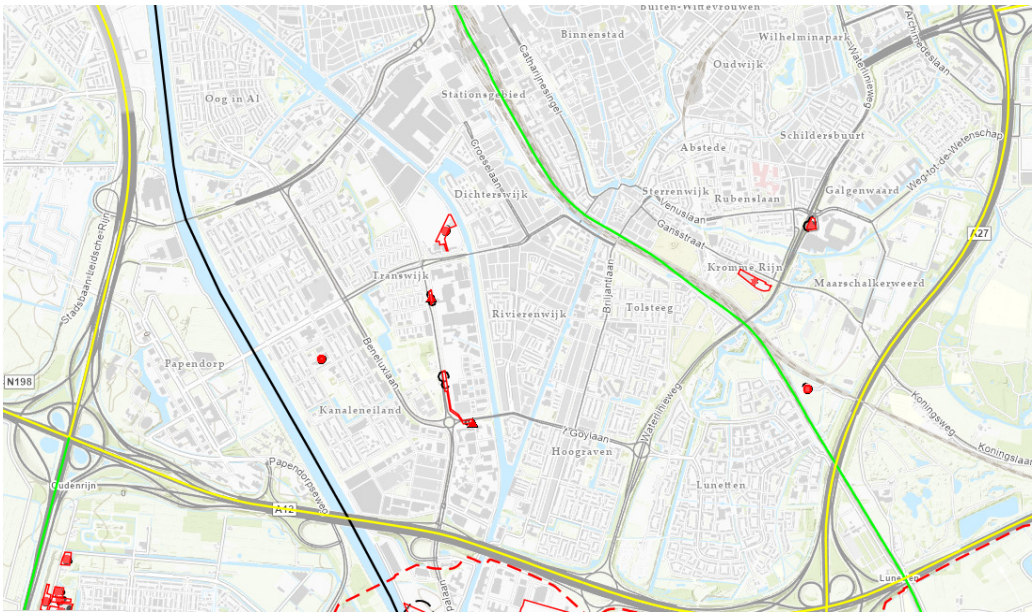
- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

In de wetgeving staan twee zaken centraal: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Onderzoek

Als gevolg van het plan veranderd de externe veiligheidssituatie niet. Hieronder wordt de externe veiligheidssituatie van het plangebied beschreven:

Volgens de risicokaart liggen er binnen het plangebied en in de directe omgeving verschillende risicobronnen (zie figuur 3.2). Er is sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen over spoortraject Breukelen – Betuweroute Meteren, de A2 en de A12, tevens zijn de Ravensveldseweg en enkele afslagen van de A12 aangewezen als regionale transportroute voor gevaarlijke stoffen. Langs de A12 loopt ook het tracé van een DPO buisleiding voor het transport van kerosine. Daarnaast wordt over het spoortraject Breukelen – Betuweroute Meteren gevaarlijke stoffen vervoerd. Het Amsterdam-Rijnkanaal maakt onderdeel van de binnenvaartroute Corridor Amsterdam-Rijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Ook zijn er verschillende risicovolle inrichtingen in en om het plangebied. In het plangebied ligt Medicort Sportmedisch centrum, net buiten het plangebied liggen het BP Tankstation Beneluxlaan (LPG), Q8 Tankstation Europalaan, Nuon Power Generation Kanaleneiland.



Figuur 3.2 uitsnede risicokaart.nl

Risicovolle inrichtingen

Het Medicort Sportmedisch centrum is geen BEVI inrichting en vanuit het oogpunt van externe veiligheid niet relevant voor het plan. Wel dient het bedrijf te voldoen aan het activiteiten besluit. Hiermee is de veiligheidssituatie geborgd en in het plangebied aanvaardbaar.

BP Tankstation Beneluxlaan (LPG) en Q8 Tankstation Europalaan liggen. Binnen de PR 10^{-6} contour van de tankstations liggen in het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten. In de huidige situatie ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde. Met het plan worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. De hoogte van het groepsrisico blijft dan ook gelijk. De tankstations vormen dan ook geen belemmering voor het plan.

Nuon Power Generation Kanaleneiland is geen BEVI inrichting. Het plangebied ligt buiten de PR 10^{-6} contouren van de Nuon Power Generation Kanaleneiland op basis van de risicokaart. Het plan is consoliderend van aard en er worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. De hoogte van het groepsrisico blijft dan ook gelijk. Op het aspect externe veiligheid zijn er dan ook geen wijzigingen. De Nuon Power Generation Kanaleneiland vormt geen belemmering voor het plan.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Spoortraject Breukelen – Betuweroute Meteren

Het spoortraject Breukelen - Betuweroute Meteren loopt deels door het oostelijk deel van het plangebied. De PR 10^{-6} contour is 0 meter. Binnen deze contour zijn binnen het plangebied geen (beperkt) objecten aanwezig, . Het groepsrisico ligt op basis van de QRA Kruisvaartkade (Royal HaskoningDHV, 2017) ruim onder de oriëntatiewaarde. Gezien met het plan de externe veiligheidssituatie niet veranderd blijft het groepsrisico gelijk.

A2

Ten westen van het plangebied ligt de A2 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De PR 10^{-6} contour van is 0 meter waar het plangebied buiten valt. Op basis van de beschouwing externe veiligheid voor het bestemmingsplan Papendorp-Noord (Anteagroup, 2022) ligt het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde.

A12

Ten zuiden ligt de A12 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De PR 10^{-6} contour is 25 meter. Binnen deze contour zijn binnen het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig, ook worden met het plan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt binnen de PR 10^{-6} contour. Op basis van het onderzoek externe veiligheid A12 Holland Casino Utrecht (Aviv, 2016) is met de komst van het casino het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde komen te liggen. van 0,89 naar 1,65 keer de oriëntatiewaarde. Het dichtstbijzijnde planologisch mogelijke (beperkt) kwetsbare object binnen het plan ligt op circa 300 meter vanaf de rand van de transportroute. Gezien de ligging verder dan 200 meter gelden in principe geen beperkingen aan het ruimtegebruik en volstaat een beknopte verantwoording groepsrisico.

Binnenvaartroute Corridor Amsterdam-Rijn

Aan de westrand van het plangebied ligt het Amsterdam-Rijnkanaal dat onderdeel is van de binnenvaartroute Corridor Amsterdam-Rijn waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De transportroute heeft een PR 10^{-6} contour van 0 meter waarbinnen geen (kwetsbare) objecten aanwezig zijn. Het groepsrisico ligt lager dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde zoals aangegeven in het bestemmingsplan ' Centrum kanaleneiland, deelgebied 4 en 5' (2016).

Buisleidingen

Ten zuiden van de A12 ligt een DPO buisleiding (8 inch, 80 bar voor transport van K2 en K3). De buisleiding heeft een PR 10^{-6} contour van 0 meter waar het plangebied buiten valt. Het

invloedsgebied is 31 meter waar het plangebied buiten valt. De buisleiding is niet relevant voor het plangebied.

Algemeen

Het voorliggend bestemmingsplan is consoliderend van aard en heeft daarom geen gevolgen voor het PR of (de hoogte van) het GR. Vanwege de ligging binnen het invloedsgebied (1% letaliteitscontour) van alle hiervoor genoemde transportroutes en inrichtingen is een verantwoording van het groepsrisico opgesteld.

Verantwoording groepsrisico

De onderstaande beknopte verantwoording van het groepsrisico zal op basis van het advies van de veiligheidsregio nader worden uitgewerkt.

Bestrijdbaarheid en bereikbaarheid

Voor zowel de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid van 'dagelijkse incidenten', zoals brand of wateroverlast, als voor calamiteiten op het gebied van externe veiligheid, is het van belang dat de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en bluswatervoorzieningen voldoende geborgd zijn. De bestrijdbaarheid is afhankelijk van de inzetbaarheid van hulpverleningsdiensten. De brandweer moet in staat zijn om hun taken goed uit te kunnen voeren om daarmee verdere escalatie van een incident te voorkomen. Hierbij kan gedacht worden aan het voldoende/ adequaat aanwezig zijn van aanvalswegen en bluswatervoorzieningen. Kanaleneiland is een 'echt' eiland dat wordt omringd door water. In geval van een calamiteit kan gebruik gemaakt worden van een van de vele bruggen die Kanaleneiland verbinden met andere delen van Utrecht. Door de goede spreiding van deze bruggen (van noord naar zuid) is het mogelijk om het plangebied op allerlei punten zowel in oostelijke als westelijke richting te ontvluchten, waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht. Kanaleneiland heeft een gedegen wegennetwerk. De belangrijkste hoofdwegen zijn de Beneluxlaan en Europalaan/Overste den Oudenlaan, Dominee M.L. Kinglaan/Weg der Verenigde Naties, Bevrijdingslaan/Kon. Wilhelminalaan. De straten binnen het netwerk van hoofdwegen bevatten een overzichtelijke gridstructuur met weinig tot geen eenrichtingsverkeer of doodlopende straten. Een mogelijke brand of calamiteit kan via meerdere aanvalswegen geblust worden. Het wegennetwerk biedt daarnaast vluchtmogelijkheden in vier richtingen waardoor altijd van de bron af kan worden gevlucht.

Zelfredzaamheid

Het plangebied bestaat uit een stedelijk gebied met voornamelijk woningen. . De aanwezige personen zullen over het algemeen zelfredzaam zijn. Aanwezige kinderen en ouderen worden wel beschouwd als verminderd zelfredzame personen. Hierbij wordt echter ervan uitgegaan dat in geval van nood de ouders/verzorgers de kinderen en ouderen kunnen begeleiden.

Het voor het groepsrisico maatgevende scenario is een zogenoemde BLEVE. De effecten van een koude en warme BLEVE zijn hittestraling, overdruk en scherfwerking. Het slachtofferbeeld wordt voornamelijk bepaald door de hittestraling en niet door de overdruk. Gebouwen kunnen bescherming bieden tegen de hittestraling, maar moeten dan wel bestand zijn tegen de overdruk. Afhankelijk van de situatie en de inrichting van de omgeving kan het handelingsperspectief verschillen. Snel reageren is bevorderlijk. Om dekking te zoeken is een schuilplaats binnen gaan een goed handelingsperspectief. Wanneer gebouwen ontbranden of instorten is het handelingsperspectief ontruimen en vluchten. Wanneer gebouwen wel bestand zijn tegen de hittestraling, dienen personen binnen te blijven.

Als gevolg van een incident met toxische stoffen geldt dat een toxische wolk zich snel kan ontwikkelen en verplaatsen. Dit effect is vaak niet zichtbaar. Zelfredzaamheid in dit scenario is alleen mogelijk als er tijdig alarmering plaatsvindt en gebouwen geschikt zijn om enkele uren te schuilen. Denk hierbij aan het sluiten van ramen en deuren en met name het uitschakelen van (mechanische) ventilatiesystemen. Instructie met betrekking tot de juiste handelswijze in geval van een incident is noodzakelijk voor een effectieve zelfredzaamheid. De alarmering van de aanwezigen wordt momenteel nog gerealiseerd middels het waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Dit systeem wordt de komende jaren uitgefaseerd. Het waarschuwingssysteem wordt vervangen door

een totaal pakket aan alarmeringsmiddelen, waaronder de calamiteitenzenders, de sirenes, crisis.nl, NL-Alert en het gebruik van sociale media.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor vaststelling van dit plan. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van verschillende inrichtingen en transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Vanwege de consoliderende aard van het bestemmingsplan zal het groepsrisico niet toenemen. Uit de verantwoording blijkt dat de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied als voldoende worden beschouwd.

3.9 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Voor de afstemming tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke functies , wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk/rustig buitengebied'. Voor het omgevingstype 'gemengd gebied' gelden kleinere afstanden. De richtafstanden gelden voor de aangegeven bedrijfsactiviteiten in het algemeen. Op basis van onderzoek naar de specifieke milieusituatie van een bedrijf kunnen kleinere aan te houden afstanden gerechtvaardigd zijn. Hiermee kan dan onderbouwd worden afgeweken van de richtafstanden indien de specifieke bedrijfsvoering van het betreffende bedrijf daar aanleiding toe geeft.

Onderzoek en conclusie

Het voorliggend bestemmingsplan is consoliderend van aard en beoogt de planologische situatie vast te leggen zoals die nu reeds is vastgelegd in verschillende beheersverordeningen. Aangezien er sprake is van een bestaande (reeds vergunde) situatie wordt deze als acceptabel geacht. Geconcludeerd kan worden dat ter plaatse van de woningen in het plangebied sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect milieuzonering vormt zodoende geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.10 Water

De gemeenteraad heeft in februari 2022 de 'Visie Water en Riolering' en de Visie vastgesteld. De visie 'Water en Riolering' bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van de wettelijke zorgplicht op het gebied van water en riolering en is onderdeel van de gemeentelijke omgevingsvisie voor het thema water en riolering. De visie vormt samen met het programma water en riolering het nu nog wettelijk verplichte Gemeentelijk Rioleringsplan en is daarmee de opvolger van het Plan Gemeentelijke Watertaken Utrecht 2016-2019. Deze wettelijk verplichting verdwijnt met de invoering van de Omgevingswet.

De visie klimaatadaptatie sluit aan op de visie Water en Riolering, omdat de verwerking en het beheer van hemel-, riool-, oppervlakte- en grondwater een belangrijke bijdrage levert aan het geschikt maken van Utrecht tegen de veranderende omstandigheden. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is.
Als Utrecht klimaatrobuust wil zijn zal de sponswerking van de stad vergroot moeten worden. We willen hemelwater niet langer afvoeren via het riool naar de rioolwaterzuivering, maar het regenwater zoveel mogelijk vasthouden op de plek waar het valt. Zowel op eigen terrein, in de openbare ruimte, in de bodem of in het oppervlaktewater. Hiervoor moet zo veel mogelijk oppervlak onverhard blijven en vergroend worden, zodat het riolerings- en afwateringssysteem wordt ontlast en zodat er water beschikbaar is in perioden van droogte. Een voorwaarde voor deze vergroening en voor het toevoegen van meer bomen, is dat inrichting van de bovengrond en ondergrond op

elkaar worden afgestemd en dat er ruimte wordt gemaakt voor het planten van groen en bomen maar ook voor bijvoorbeeld een gescheiden rioleringssysteem in de ondergrond.

Het beleid voor klimaatadaptatie is ook vastgelegd in de Deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie, waarin voorstellen zijn opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel dat de bebouwde omgeving in 2050 nog steeds aantrekkelijk is om te leven en dat ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig zijn opgebouwd en getoetst. Gemeente Utrecht heeft samen met andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Wateroverlast
Uitgangspunten in de Visie Water en Riolering zijn:

- Vuil water en schoon regenwater worden zoveel mogelijk gescheiden en bestrating en dakvlakken worden zoveel mogelijk aangesloten op een regenwatersysteem.
- Regenwater wordt als deze niet wordt hergebruikt zoveel mogelijk vastgehouden op de plek waar het valt en wordt zichtbaar over het oppervlak afgevoerd i.p.v. ondergronds.
- Buien tot 20 mm per uur kunnen verwerkt worden zonder dat er water op straat blijft staan.
- Zelfs bij zeer extreme regenbuien van 80 mm in een uur mag geen schade ontstaan aan gebouwen en nutsvoorzieningen en worden veiligheidsrisico's voorkomen.
- Wegen, parkeerplaatsen, pleinen en groenvoorzieningen kunnen bijdragen aan tijdelijke waterberging bij extreme regenval. Aandachtspunten hierbij zijn de profilering van het terrein en hoogteliggingen, het groen kan bijvoorbeeld verlaagd worden aangelegd zodat het hemelwater hier naar toe kan stromen en naast bergen ook infiltreren. Er moet dus gezorgd worden voor voldoende hoogteverschil tussen vloer- en wegpeilen. Regenwater mag niet langer dan 3 uur op straat staan.

Voorkeursvolgorde
Voor het verwerken van regenwater wordt in Utrecht een voorkeursvolgorde aangehouden:

1. Allereerst wordt water zoveel mogelijk vastgehouden om te hergebruiken.
2. regenwater stroomt oppervlakkig af naar bovengrondse bergingsvoorzieningen t.b.v. infiltratie zoals verlaagd groen of wadi;
3. Als bovengrondse infiltratie niet kan wordt water geborgen en geïnfiltreerd in ondergrondse voorzieningen.
4. als het regenwater ook niet afgevoerd kan worden naar een infiltratievoorziening mag het direct worden geloosd op het oppervlaktewater.
5. Pas als ook niet direct op het oppervlaktewater kan worden geloosd, mag het worden afgevoerd naar de rioolwaterzuivering.

Droogte

- Om droogteschade te voorkomen moet de sponswerking van de bodem vergroot worden. Hiervoor moet zoveel mogelijk regenwater vastgehouden en geïnfiltreerd worden. Uitgangspunten daarvoor zijn:
- Minimaal 90% van het regenwater wordt in het gebied opgevangen en verwerkt zonder afwenteling op het oppervlaktewater. Hiervoor moet 15 mm regenwater gerekend over het hierop aangesloten verharde oppervlak (incl. dakvlakken) worden vastgehouden in de daarvoor bestemde infiltratievoorzieningen. Deze voorzieningen moeten in minimaal 10 en maximaal 48 uur leeg kunnen lopen.

Om zoveel mogelijk water vast te kunnen houden is voor het ontwerp en inrichting van de openbare ruimte “groen, tenzij” het leidende principe. Het heeft de voorkeur om het groen zodanig in te richten dat deze geschikt is om water in te laten infiltreren. Verharding voegen we alleen toe als het nodig is om het gewenste gebruik en beheer te faciliteren.

Daken en gevels zijn zo groen mogelijk ingericht volgens het principe “geen dak of gevel onbenut”. Daarbij worden bij voorkeur zonnepanelen gecombineerd met groen. Met name daken waarop zicht is vanuit woningen, worden groen uitgevoerd.

Watertoets

Het watertoetsproces is digitaal doorlopen (d.d. 9 juni 2020) via www.dewatertoets.nl voor het project BP Kanaleneiland. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is via deze website door de initiatiefnemer van de ruimtelijke ontwikkeling op de hoogte gebracht van het plan. Uit de analyse blijkt dat er geen sprake is van een waterbelang.

Consoliderend plan

De ruimtelijke ontwikkeling maakt het mogelijk om een functiewijziging in bestaande bebouwing toe te staan. Functiewijzigingen hebben geen invloed op water. Om deze reden voldoet het plan aan de belangrijkste minimale voorwaarde: "het standstill beginsel". Dit beginsel houdt in dat door het plan geen verslechtering van de waterhuishouding ontstaat. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden adviseert daarom positief over het ruimtelijk plan.

Water en Waterstaat in het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan wordt het oppervlaktewater in het plangebied bestemd als 'Water'. Voor waterkeringen (kernzone) inclusief de beschermingszones geldt een zogenaamde dubbelbestemming, deze hebben de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' toebedeeld gekregen.

Toekomstige ontwikkelingen

Indien in de toekomst ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, waarbij het verhard oppervlak toeneemt met meer dan 500m^2 in stedelijk gebied en/of 1000m^2 in landelijk gebied, heeft dit tot gevolg dat het hemelwater van dit oppervlak versneld tot afvoer komt. Het bestaande watersysteem kan tijdens een hevige regenbui deze extra versnelde afvoer niet verwerken, waardoor wateroverlast binnen of buiten het plangebied kan ontstaan. Om de waterhuishouding niet te verslechteren, moet de versnelde afvoer worden voorkomen of gecompenseerd. Voorbeeld voorkomen: infiltreren van regenwater in de bodem met een wadi of greppel, de aanleg van waterberging onder een gebouw of infrastructuur. Voorbeeld compenseren: graven extra oppervlaktewater, berging onder straten.

Kansen om het watersysteem te verbeteren

Ondanks dat de ruimtelijke ontwikkeling geen gevolgen heeft voor het huidige watersysteem, kan het zijn dat er kansen zijn om verbeteringen door te voeren ten behoeve van duurzaam waterbeheer en het klimaatbestendig maken van de leefomgeving (omgaan met extremen als wateroverlast, hitte en droogte). Het hoogheemraadschap adviseert bijvoorbeeld om bij alle nieuwbouw goed te kijken naar het juiste vloerpeil om wateroverlast te voorkomen, groene daken aan te leggen om hittestress te voorkomen en de juiste beplanting te kiezen afhankelijk van de grondwaterstand tijdens droge perioden. Conform gemeentelijk beleid dient schoon hemelwater niet afgevoerd te worden naar een gemengd rioolstelsel maar te infiltreren in de bodem of af te voeren naar oppervlaktewater (eventueel via een gescheiden rioolstelsel). Voor straten of parkeerplaatsen kunt u halfverharding aanleggen of groenvoorzieningen gebruiken voor tijdelijke waterberging. Meer informatie hierover is te vinden op ruimtelijkeadaptatie.nl

Basisprincipes omgaan met water:

- Klimaatbestendige leefomgeving (ruimtelijke adaptatie)
- Vasthouden - bergen - afvoeren (waterkwantiteit)
- Schoon houden - scheiden - zuiveren (waterkwaliteit)

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan is consoliderend van aard en heeft geen (negatieve) gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we, ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is in 2016 vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen

opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en water robuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor. De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

De gemeente Utrecht heeft samen met 9 andere overheden deze deltabeslissing onderschreven en werkt samen in de Coalitie Regio Utrecht aan de opgaven.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen. Daarom wordt geappelleerd aan een duurzame manier van bouwen waar klimaatadaptie een onderdeel van is. Groene daken, zo weinig mogelijk verharding waardoor de afvoer van hemelwater wordt vertraagd maken hier een onderdeel van uit

3.11 Natuurbescherming

Op grond van de Wet natuurbescherming (hierna Wnb) moet onderzoek gedaan worden naar de effecten van activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast kunnen regels gelden op grond van de Interim Omgevingsverordening.

Beschermde dier- en plantensoorten

Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

- of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
- of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;
- of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Utrechtse soortenlijst

Naast de beschermde soorten onder de Wet natuurbescherming, geldt binnen de gemeente de Utrechtse soortenlijst. Hierin staan kwetsbare soorten die voor Utrecht erg belangrijk zijn opgenomen. De algemene bescherming van deze soorten op grond van de voormalige Flora en faunawet is met het in werking treden van de Wet natuurbescherming per 1 januari 2017 vervallen. De Utrechtse Soortenlijst is onderdeel van de Omgevingsvisie.

De gemeenteraad heeft besloten dat bij gemeentelijke ruimtelijke plannen de Utrechtse soortenlijst bij het onderzoek en ontwikkelingen wordt betrokken zodat de soorten zo goed mogelijk beschermd worden.

Bij ruimtelijke plannen van derden beveelt de gemeente nadrukkelijk aan om de Utrechtse soortenlijst mee te nemen in onderzoek en ontwikkelingen. Wanneer de Utrechtse soortenlijst niet wordt meegenomen in het plan of project, dan wordt dit gemotiveerd.

Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

In Nederland zijn ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen, gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden, wat alleen is toegestaan met een Wet natuurbescherming vergunning.

Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante gevolgen te verwachten zijn van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing. Als dit niet het geval is wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. Intern salderen is onderdeel van zo'n voortoets. Het project kan alsnog worden vergund als er geen significante negatieve effecten zijn in Natura 2000-gebieden of als de verslechtering van de stikstofdepositie optreedt op hectares, waarin de Kritische Depositiewaarde niet wordt overschreden.

Indien in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende

Beoordeling.

Nationaal Natuurnetwerk en Groene Contour

In de Interim Omgevingsverordening (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Algemene zorgplicht

Ten slotte geldt de zorgplicht van artikel 1.11 Wet natuurbescherming: een ieder neemt voldoende zorg in acht voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Als het toch noodzakelijk is om handelingen uit te voeren, dan moet zoveel als redelijkerwijs mogelijk geprobeerd worden om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Daarom moet iemand die een bepaalde handeling wil verrichten zich vooraf op de hoogte stellen van de aanwezige flora en fauna, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van zijn handelen. De zorgplicht dient mede als vangnet voor de bescherming van soorten, waarvoor op grond van de Wnb geen specifiek verbod geldt.

Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Leidraad werken met beschermde flora en fauna van de gemeente Utrecht van toepassing. Voor aanvang van de werkzaamheden moet een ecologisch werkprotocol worden opgesteld door een deskundige.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard. Dat betekent dat er geen concrete ontwikkelingen worden voorzien of mogelijk worden gemaakt.

Het plangebied maakt geen deel uit van het Natuur Netwerk Nederland of ander beschermd gebied, zoals Natura 2000-gebied, belangrijk weidevogelgebied of strategische natuurreservering (zie figuur 4.4). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied ligt op ongeveer 10 km ten noorden van het plangebied en betreft de Oostelijke Vechtplassen. Het voorliggend bestemmingsplan is consoliderend van aard en heeft daarom geen (negatieve) gevolgen voor de beschermde natuurgebieden en geen (negatieve) gevolgen voor eventuele aanwezige beschermde planten- en diersoorten.

Conclusie

Omdat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en uit gaat van het al bestaande gebruik en de in de beheersverordening al bestaande bouwmogelijkheden, hoeft er voor dit bestemmingsplan geen ecologisch onderzoek te worden uitgevoerd. Het aspect natuurbescherming vormt geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

3.12 Bomen

Kader

Volgens de nota 'Bomenbeleid Utrecht 2009' is bij ruimtelijke plannen een 'bomenparagraaf' noodzakelijk. Hierin moet een uitspraak worden gedaan over de wijze waarop rekening is gehouden met het belang van de bomen.

Plangebied

Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard. Dat betekent dat de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden worden behouden, maar dat er geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. In het verlengde hiervan worden er aldus ook geen grote ontwikkelingen mogelijk gemaakt waarvoor eventueel bomen gekapt moeten worden. Daarbij geldt dat in artikel 39 van dit bestemmingsplan regels over het vellen van houtopstanden (bomen) zijn opgenomen.

Conclusie

Dit bestemmingsplan is consoliderend van aard en brengt geen ontwikkelingen met zich mee waarvoor bomen gekapt moeten worden.

3.13 Archeologie

Kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 2007 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex situ, door middel van opgraven en bewaren in depot.

Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

De Erfgoedwet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Algemene regeling voor archeologie

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen regels op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden.

In dit Chw bestemmingsplan voor De Meern-Noord, Maximapark nemen we deze regeling voor archeologie ook op (gebiedsaanduiding archeologische verwachting 2-6), zie hiervoor artikel [Bescherming van Archeologische waarden] van de planregels.

In deze gebiedsaanduiding is opgenomen dat de voor archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Hiermee wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met regels in het bestemmingsplan. Met de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de verbeelding van dit bestemmingsplan. Deze archeologische waardenkaart is gebaseerd op de bodemkaart, cultuurhistorische en archeologische waarden en verwachtingen en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van zeer hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting, gebieden van middelhoge archeologische verwachting, gebieden van lage archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist. Op de archeologische waardenkaart zijn deze archeologische rijksmonumenten weergegeven als WA1a. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de gemeente bij meervoudige vergunningsaanvragen wel als bevoegd gezag aangewezen en heeft het Rijk advies- en instemmingsrecht.

Gebieden van zeer hoge archeologische waarde (WA2) zijn gebieden waarvan bekend is dat er belangwekkende archeologische waarden zijn, maar die (nog) niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 cm. Gebieden van zeer hoge archeologische waarde (WA2) zijn gebieden waarvan bekend is dat er belangwekkende archeologische waarden zijn, maar die (nog) niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische waarde (WA3) zijn gebieden waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar waarvan de begrenzing nog niet vastgesteld is. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 30 m^2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische verwachting (WA4) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan groot is vanwege

historisch-topografische bronnen en landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m^2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van middelhoge archeologische verwachting (WA5) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan middelgroot is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 500 m^2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van lage archeologische verwachting (WA6) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan klein is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 5000 m^2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden zonder archeologische waarde (WA7) zijn gebieden waar geen archeologische waarden (meer) worden verwacht. Hier geldt geen vergunningsplicht.

Conclusie

Binnen het plangebied zijn geen archeologische rijksmonumenten aanwezig. In het plangebied komen verschillende categorieën uit de archeologische waardenkaart voor, namelijk gebied van hoge archeologische waarde en gebied van archeologische verwachting. Als in het plangebied verstoringen plaatsvinden, wordt bij de plantoetsing en besluitvorming de hoogste waarde gehanteerd. Als de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied de vrijstellingsgrenzen overschrijdt (oppervlakte en diepte) is deze vergunningsplichtig. Aan de vergunning zullen voorwaarden worden verbonden ten aanzien van de bescherming van de archeologische waarden die in het plangebied aanwezig zijn.

3.14 Kabels en leidingen

In het plan is een verbod opgenomen voor grondwerk op de locaties die binnen de belemmeringenstrook van de gasleidingen die in Kanaleneiland en Transwijk liggen. Hetzelfde geldt voor de rioolleiding, de hoofdwaterleiding, brandstofleiding en de waterkering die in het gebied liggen. Dit betekent dat verschillende grondwerk alleen met een vergunning mogen worden uitgevoerd en na voorafgaand advies van de leidingbeheerder.

3.15 Economische uitvoerbaarheid

Het plan maakt geen bouwplannen mogelijk die zijn aangewezen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.
De functies (bestemmingen) zijn al gerealiseerd.
Het plan heeft geen uitvoeringsaspecten die financieel onderbouwd hoeven te worden.

3.16 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

3.16.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept van dit bestemmingsplan is aan enkele instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. In deze paragraaf zijn de reacties en de beantwoording beknopt weergegeven.

ProRail heeft aangegeven dat de verwijzingen van de regels uit paragraaf 2.2 tot en met 2.4 niet overeenkomen met de regels. Dit is aangepast. Verder gaf Prorail aan dat op twee locaties op de verbeelding de bestemming 'Verkeer - Openbaar vervoer' is opgenomen. Deze locaties hebben betrekking op de spoorlijn. ProRail heeft daarom verzocht om de bestemming “Verkeer - Openbaar vervoer” te wijzigen in de bestemming "Verkeer – Railverkeer”. Dit is aangepast. Verder heeft de Veiligheidsregio Utrecht een viertal opmerkingen aangedragen. Deze opmerkingen gingen over het aanvullen en uitbreiden van de paragraaf over externe veiligheid. Naar aanleiding van de opmerkingen is deze paragraaf uitgebreid.

3.17 Handhaving

Doel handhavend optreden

Door handhaving controleert de overheid of burgers, bedrijven en bijvoorbeeld overheidsorganen zich aan de wet- en regelgeving houden. Onder handhaving wordt verstaan het door controle (toezicht en opsporing) en het toepassen (of dreigen daarmee) van bestuursrechtelijke sancties, bereiken dat het bepaalde bij of krachtens enig wettelijk voorschrift wordt nageleefd. De handhaving van de van toepassing zijnde regeling binnen de gemeente Utrecht, wordt uitgevoerd door diverse diensten en afdelingen. Zo wordt namens het college onder andere gehandhaafd op de regels van voorliggend bestemmingsplan. Dit betekent dat de regels voor wat betreft het gebruik en de bebouwingsregels worden gehandhaafd. Dit gebeurt veelal door toetsing tijdens het behandelen van de aanvragen om omgevingsvergunning, maar kan ook gebeuren als gevolg van toezicht tijdens de uitvoering van de bouw of op grond van een eigen constatering indien een bouwwerk of een perceel in strijd met het bestemmingsplan wordt gebruikt. Indien er bijvoorbeeld sprake is van illegale ingebruikname van gemeentelijke grond, dan zal hiertegen worden opgetreden. Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

3.18 Conclusie

Er zijn geen belemmeringen voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

Vastgesteld, datum nog vast te stellen



Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 4

Artikel 1 Begrippen 4
Artikel 2 Wijze van meten 10

Hoofdstuk 2 Functies 12

Artikel 3 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2 12
Artikel 4 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1 12
Artikel 5 Detailhandel 13
Artikel 6 Groen 13
Artikel 7 Horeca 14
Artikel 8 Kantoor 15
Artikel 9 Kinderboerderij 15
Artikel 10 Maatschappelijk 16
Artikel 11 Sport 16
Artikel 12 Verkeer 17
Artikel 13 Verkeer - Openbaar vervoer 17
Artikel 14 Verkeer - Railverkeer 17
Artikel 15 Verkeer - Verblijfsgebied 17
Artikel 16 Water 18
Artikel 17 Waterstaat - Waterkering 18
Artikel 18 Werken in de wijk 19
Artikel 19 Wijkcentrumfunctie 20
Artikel 20 Wonen 21

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen 23

Artikel 21 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen 23
Artikel 22 Bijzondere regels over bouwen 23
Artikel 23 Bouwen is toegestaan 23
Artikel 24 Bouwen met vergunning 25
Artikel 25 Bouwen is niet toegestaan 27
Artikel 26 Slopen met vergunning 27

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken 28

Artikel 27 Activiteiten die niet zijn toegestaan 28
Artikel 28 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte 28
Artikel 29 Detailhandel en bezorging 30
Artikel 30 Bedrijfsactiviteiten 30
Artikel 31 Additionele horeca 30
Artikel 32 Geluidzone 30
Artikel 33 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca 31
Artikel 34 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten 31

Hoofdstuk 5 Grondwerk 32

Artikel 35 Vergunning in verband met de bescherming van een functie 32
Artikel 36 Bescherming van archeologische waarden 32

Hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna 34

Artikel 37 Aantasten van bomen of andere houtopstanden 34

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotregels 36

Artikel 38 Overgangsrecht 36
Artikel 39 Slotregel 36

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De uitleg van de begrippen die in dit artikel staan is bepalend bij de uitleg van het plan.

1.1 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur die de locatie aanwijst als werkingsgebied van een regel.

1.2 Accommodatie

Een ruimte of complex van ruimten waarin een bezoeker tegen betaling tijdelijk kan overnachten.

1.3 Additionele horeca

Horeca-activiteiten, die passend, aanvullend en ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan.

1.4 Afhaalzaak

Een winkel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden, kleine etenswaren, alcoholvrije drank en consumptie-ijs te koop zijn. De waren worden niet in de winkel gegeten of gedronken. Een afhaalzaak is een specifieke vorm van detailhandel.

1.5 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.6 Archeologische verwachtingswaarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de waarschijnlijk in dat gebied voorkomende historische overblijfselen in de bodem.

1.7 Bebouwing

Eén of meer bouwwerken.

1.8 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van een bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.9 Bed-and-breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de woning of de bedrijfswoning.

1.10 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het maken, bewerken, herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse gemaakte, bewerkte of herstelde goederen, of van goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.11 Bedrijf-aan-huis

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend.

1.12 Bedrijfswoning

Een woning die bij een bedrijf hoort en die is bedoeld voor een werknemer die bij het bedrijf woont in verband met het noodzakelijke beheer van het bedrijf.

1.13 Belhuis

Een onderneming die diensten aanbiedt op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.14 Bestaand

1. Bestaand gebruik: het feitelijke of vergunde gebruik van de gronden en bouwwerken op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan; daaronder valt niet het gebruik dat al in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
2. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
   a. bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
   b. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.15 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.16 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij horende bijlagen. Zie ook: 1.61 Plan.

1.17 Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.18 Bezorgdienst

Vorm van een distributiebedrijf dat elektronisch geplaatste en afgerekende bestellingen van, meestal dagelijkse, consumentengoederen bij de klant thuisbezorgd, waarbij het bedrijf vaak een korte tijd tussen de bestelling en de bezorging van de goederen aanbiedt.

1.19 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak (bron: Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

1.20 Bijzondere bouwlaag

a. Een bouwlaag die aan de voorzijde of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel;
b. Een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.21 Bouwen

Het plaatsen, oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.22 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.23 Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.24 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.25 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.26 Buurtactiviteit

Activiteit voor en door bewoners uit de omgeving van de locatie waar de activiteit plaatsvindt met een verwaarloosbare planologische uitstraling op de omgeving, zoals activiteiten van bewonersorganisaties, het verenigingsleven, ouderen- en jongerenwerk, huiswerkbegeleiding, muziekles, burendag, kaartclubs en scouting. Hieronder worden in ieder geval niet verstaan kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, religieuze voorzieningen, voorzieningen voor verslavingszorg of vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen of een horeca-activiteit van de Lijst met Horeca activiteiten.

1.27 Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk als bedoeld in artikel 1.1.1 van Vuurwerkbesluit.

1.28 Cultuurhistorische waarde

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met historische kenmerken.

1.29 Dakopbouw

Het direct onder het dak liggende deel van een hoofdgebouw, waarin zich een of meer verblijfsruimten bevinden en dat zich bouwkundig van de ondergelegen bouwlagen onderscheidt, bijvoorbeeld door de constructie, de vorm of door de terug liggende voorgevel.

1.30 Detailhandel

Het bedrijfsmatig verkopen van consumentengoederen in een winkel.

1.31 Detailhandel in volumineuze goederen

Een detailhandelsbedrijf te onderscheiden in de volgende categorieën:

a. detailhandel in volumineuze goederen, als auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen of materialen;
b. grootschalige detailhandel in recreatie-, en sport- en vrije tijdsartikelen;
c. tuincentra;
d. grootschalige meubeldetailhandel inclusief woninginrichting en stoffering;
e. bouwmarkten.

1.32 Dienstverlening

Het bedrijfsmatig verlenen van een dienst of van hulp aan een klant, bijvoorbeeld door een kapper, een stomerij of wasserette, een pedicure, een bankfiliaal, een reisbureau of een uitzendbureau.

1.33 Eigen toegang

De officiële ingang van een woning, wat blijkt uit de volgende kenmerken:

- de ingang heeft een huisnummer dat de gemeente aan die ingang heeft toegekend en
- de ingang is bereikbaar vanaf de straat of vanuit een gemeenschappelijke hal.

1.34 Evenement

Georganiseerde, publieke, bijzondere gebeurtenis.

1.35 Functie

Een onderscheidend kenmerk van een locatie waaruit blijkt voor welke activiteiten de locatie bedoeld of geschikt is; functie in de zin van artikel 4.2 van de Omgevingswet; bestemming als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

1.36 Gebouw

Een bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.37 Groen

Park, plantsoen, berm of erf waar planten en bomen groeien of kunnen groeien; oppervlaktewater.

1.38 Grondwerk

Activiteit die het verstoren van de bodem of de daarop aanwezige beplanting tot gevolg kunnen hebben zoals graven, ploegen, ophogen, het aanbrengen of verwijderen van verharding, het leggen van leidingen, het dempen van oppervlaktewater of het aanbrengen van drainage, funderingen, constructies of apparatuur in de bodem; activiteit in de zin van artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

1.39 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen of gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.40 Hoogteaccent

Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering of oriëntatiepunt van een plek in een wijk of buurt.

1.41 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.42 Inwoning

Het wonen in een woonruimte die deel uitmaakt van een woning waarin een ander huishouden woont.

1.43 Kaart

De digitale weergave van het grondgebied van de gemeente dat bij een bestemmingsplan hoort, waarop de locaties en aanduidingen die in de regels worden genoemd zijn ingetekend op een topografische ondergrond, met uitzondering van locaties of aanduidingen die voor het hele grondgebied van dat bestemmingsplan gelden.

1.44 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

1.45 Kantoorruimte

Een gebouw of ruimte waarin hoofdzakelijk werkzaamheden worden verricht aan een bureauopstelling, in combinatie met vergaderruimten; de werkzaamheden zijn onder meer:

a. administratieve en beleidsmatige werkzaamheden en alle daarmee gelijk te stellen bureaugebonden activiteiten;
b. commerciële, creatieve en technische bureaugebonden werkzaamheden, inclusief callcenter, desktop-publishing en softwareproductie;
c. werkzaamheden aan desktop, laptop, CAD-CAM-apparatuur;
d. zakelijke ontvangst van externen, vergaderingen en presentaties, ondergeschikt aan de hoofdfunctie van de onderneming;
e. entree en receptiehal;
f. interne en externe opleidingen, workshops, seminars en congressen in zaalruimten in het gebouw van een onderneming worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie;
g. functies binnen een kantoorhoudend bedrijf die behoren bij het normale kantorengebruik zoals een postkamer, interne serverruimte en interne archiefruimte, worden beschouwd als onderdeel van de kantoorruimte.

1.46 Kap

Een gesloten en hellend of gedeeltelijk hellend dak.

1.47 Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Lijst die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op de omgeving. De lijst maakt deel uit van de regels.

1.48 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst die deel uitmaakt van deze regels, waarin bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen die passen op een locatie met woningen.

1.49 Lijst van horeca-activiteiten

Lijst die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op een nabij gelegen of omringende woonomgeving. De lijst maakt deel uit van de regels.

1.50 Lintbebouwing

Een lange rij vrijstaande huizen of andere hoofdgebouwen langs een weg. De gebouwen staan vergeleken met andere stedelijke bebouwing ver van elkaar af. De weg is meestal een uitvalsroute, een landelijke weg of een weg die naast een rivier of kanaal ligt of was vroeger zo'n weg. Bepalend voor het bebouwingsbeeld van deze wegen is de ruimte tussen de hoofdgebouwen met doorzichten naar het achterliggende landschap. Voorbeelden zijn: Alendorperweg, de Esdoornlaan, de Utrechtseweg, Enghlaan, Hof ter Weijdeweg en de Wilhelminalaan/Europaweg.

1.51 Logies verstrekken

Ruimte of complex van ruimten die tegen betaling voor een periode voor overnachtingen worden aangeboden. Er zijn verschillende vormen van accommodatie, bijvoorbeeld hotel voor kort verblijf, middellang zakelijk verblijf (“short stay”), de woning of een deel van de woning aanbieden als accommodatie (particuliere vakantieverhuur, bed-and-breakfast).

1.52 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen voor welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.53 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen zoals transformatorhuisjes en andere bouwwerken voor het leveren van gas, elektriciteit of internettoegang, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.54 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; na inwerkingtreding van de Omgevingswet: een vergunning als bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet.

1.55 Omzetting (van een woning)

Zelfstandige woonruimte, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte. Ook het in stand laten van het gebruik van zelfstandige woonruimte als onzelfstandige woonruimte valt onder het begrip omzetting.

1.56 Onderbouw

Een kelder of een souterrain.

1.57 Ondersteunende horeca

Horeca in een detailhandelsvestiging, waarbij als voorwaarden gelden dat:

a. het horecadeel niet direct zichtbaar is vanaf de straatzijde;
b. het pand het aanzicht en de uitstraling behoudt van een detailhandelsvestiging;
c. voor detailhandel tot en met 1.000 m^2 bvo de verhouding tussen horeca en publiekstoegankelijke detailhandel 30:70 bedraagt en er een directe relatie is met de producten die in de winkel worden verkocht (het gaat primair om het proeven van producten die in de winkel worden verkocht);
d. voor detailhandel die meer bedraagt dan 1.000 m^2 de horeca maximaal 20% bedraagt van het bebouwd oppervlak; dit geldt ook voor de non-food, zoals kledingwinkels, boekwinkels, schoenenzaken et cetera;
e. de vestiging zich houdt aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

1.58 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.59 Particuliere vakantieverhuur

Incidentele verhuur van een woning voor een korte periode aan toeristen of aan andere bezoekers van de gemeente door de eigenaar-bewoner, die tijdens de verhuur meestal niet in de woning aanwezig is.

1.60 Peil

1. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
2. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
3. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.61 Plan

Het bestemmingsplan *Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk* van de gemeente Utrecht met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW-VA02.

1.62 Publieksfunctie

Functie die publiek aantrekt, zoals buurtvoorzieningen, horeca, cultuur of vermaak.

1.63 Seksinrichting

Een voor klanten toegankelijke ruimte of meerdere besloten ruimten in elkaars nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof dit bedrijfsmatig is, seksuele handelingen, al dan niet met een sekswerker, tegen vergoeding worden verricht.

1.64 Shishalounge

Een shishalounge is een bedrijfsgebouw met een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Als daarbij een drankje en een hapje wordt aangeboden, dan is het een horecabedrijf.

1.65 Vergunning

De omgevingsvergunning van artikel 2.1, lid 1, onder b of c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; na inwerkingtreding van de Omgevingswet: de omgevingsvergunning van artikel 5.1, lid 1, onder a, van de Omgevingswet.

1.66 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.67 Wgh- inrichting

Bedrijven zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

1.68 Winkel

Een pand waar de activiteit detailhandel plaatsvindt.

1.69 Woning

Het complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de permanente huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.70 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan. Ook het in stand laten van de verbouwing of inrichting of het gebruik van de extra woning valt onder het begrip woningvorming. Dat een extra woning is ontstaan, kan in ieder geval opgemaakt worden uit de aanwezigheid van een keuken in die nieuwe woning.

1.71 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor de bewoning door één huishouden.

1.72 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals een badruimte, een toilet en een keuken buiten de woonruimte.

1.73 Zorgwoning

Woning voor een bewoner die aantoonbaar en vaker dan dagelijks langdurige, professionele zorg, toezicht of begeleiding nodig heeft, zoals zorg die geboden wordt op grond van de Wet langdurige zorg of zorg in de vorm van beschermd wonen (artikel 1.1.1 van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015).

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van de regels worden onderstaande regels over het meten en berekenen gebruikt.

2.1 Hoogtematen

1. De hoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2. De goothoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
3. De hoogte van een kap: de afstand vanaf de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.
4. De verticale bouwdiepte: vanaf het peil tot aan het laagste punt van een ondergronds bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals funderingen of heipalen. Als de vloer het laagste punt is dan geldt de onderkant van de vloer.

2.2 Dakhelling

De hoek die het dakvlak maakt ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 Oppervlakte

1. De oppervlakte van een bouwwerk: de oppervlakte, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
2. Bruto vloeroppervlakte (b.v.o.): het totaal van de binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte van alle verdiepingen, inclusief kelders en souterrains.
3. Verkoopvloeroppervlakte (v.v.o.): de totale oppervlakte van de voor publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.
4. Bedrijfsvloeroppervlakte: de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf, met inbegrip van de magazijnen en overige dienstruimten. Gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen worden hierbij niet meegeteld.
5. De gebruiksoppervlakte van woonruimte: met toepassing van de norm NEN 2580.

2.4 Inhoud

De inhoud van een bouwwerk: de inhoud, gemeten tussen

- de onderzijde van de begane grondvloer,
- de buitenzijde van de gevels, het hart van de scheidsmuren en
- de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2

3.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 2 zijn bedoeld voor bedrijven die op Lijst van bedrijfsactiviteiten staan en die zijn ingedeeld in categorie 1 of 2.

3.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen.

3.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. activiteiten waarvoor een milieueffectrapportage uitgevoerd moet worden;
3. het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, zoals aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, met een bepaald veiligheidsrisico buiten de inrichting;
6. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren.

3.4 Activiteiten met een vergunning

1. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.
2. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet worden overschreden.

Artikel 4 Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Bedrijf - Bedrijf tot en met categorie 3.1 zijn bedoeld voor bedrijven die op de Lijst van bedrijfsactiviteiten staan en die zijn ingedeeld in categorie 1 tot en met 3.1.

4.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals bedrijfsactiviteiten, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, terreinen, water, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen.
2. Op de locatie met de aanduiding 'wonen' is wonen op de verdieping toegestaan.
3. Op de locatie met de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen' is ook een benzinestation met de bijbehorende voorzieningen toegestaan.
4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - escape room en vr experience' zijn ook de activiteiten escape room en vr experience toegestaan.
5. Ter plaatse van Europalaan 37 is in afwijking van het doel van de functie ook een winkel in vloerbedekking en gordijnen toegestaan.
6. Op de locatie met de aanduiding 'detailhandel volumineus´, is detailhandel in volumineuze goederen toegestaan.

4.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het opslaan van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk;
2. activiteiten waarvoor een milieueffectrapportage uitgevoerd moet worden;
3. het uitoefenen van bedrijfsactiviteiten die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken, zoals aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;

4. het opslaan van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 meter op onbebouwde gronden;
5. inrichtingen als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, met een bepaald veiligheidsrisico buiten de inrichting;
6. het gebruiken van bedrijfsruimte als zelfstandige kantoren.

4.4 Activiteiten die alleen met vergunning mogen

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor Bevi-inrichtingen als voldaan wordt aan de volgende voorwaarden:
   a. de 10-6-contour voor het plaatsgebonden risico of – indien van toepassing – de afstand, zoals bedoeld in artikel 5 lid 3 van het Bevi samen met artikel 2 lid 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen, is gelegen:
      - binnen het bouwperceel van de Bevi-inrichting;
      - op gronden met een functie verkeer, water of openbaar groen.
   b. voorafgaan aan het verlenen van de vergunning wordt verantwoording gegeven van het groepsrisico in het invloedsgebied van de inrichting.

Artikel 5 Detailhandel

5.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Detailhandel zijn bedoeld voor detailhandel.

5.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - bedrijf categorie 1 tot en met categorie 3.1' is ook een bedrijf dat is ingedeeld in categorie 1 tot en met categorie 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.
2. Het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, parkeervoorziening en waterberging.
3. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - bedrijf categorie 1 tot en met categorie 3.1' is ook een bedrijf dat is ingedeeld in categorie 1 tot en met categorie 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.

5.3 Activiteiten die niet mogen

Met uitzondering van activiteiten die op grond van lid 5.2 zijn toegestaan zijn de volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. detailhandel in volumineuze goederen.

5.4 Activiteiten met een vergunning

1. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.
2. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet worden overschreden.

Artikel 6 Groen

6.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat, water, speel- en verblijfsplekken en bestaande tuinen ten behoeve van woonboten, uitsluitend grenzend aan een legale ligplaats van woonboten. Locaties met de functie Groen zijn ook bedoeld voor groen dat een gezond leefklimaat voor flora en fauna vergroot, de biodiversiteit stimuleert en voedsel en schuilgelegenheid biedt aan dieren.

6.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, bruggen, duikers en faunapassages,

geluidwerende voorzieningen, veldjes voor het uitlaten van honden, watergangen, waterpartijen, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen, kunstobjecten.
2. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van groen - Amsterdam Rijnkanaal' zijn ook een openbare toiletvoorziening, kademuren, aanlegplaatsen en kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen toegestaan.
3. Op Europalaan 55 is het bestaande gebruik toegestaan.

6.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het aanleggen van parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen;
2. het aanleggen van ontsluitingswegen voor aangrenzende functies;
3. het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening;
4. activiteiten die bomen aantasten; en
5. activiteiten die de biodiversiteit aantasten, met uitzondering van gebruik van het groen dat op een locatie normaal is.

6.4 Bouwen is toegestaan, bijbehorende bouwwerken bij woonboten

Het is toegestaan om vrijstaande bijbehorende bouwwerken op de bij een woonboot behorende gronden te bouwen, als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. per woonboot is één vrijstaand bijbehorend bouwwerk toegestaan;
2. de bouwhoogte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonboot bedraagt maximaal 2,2 meter;
3. de oppervlakte van een vrijstaand bijbehorend bouwwerk behorende bij een woonboot bedraagt maximaal 6 m^2;
4. de te bouwen gronden mogen niet breder zijn dan de lengte van het woonboot: een vrijstaand bijbehorend bouwwerk moet voor het woonboot worden geplaatst, zodat een doorkijk naar het water blijft bestaan.

6.5 Activiteiten met een vergunning

In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.

Artikel 7 Horeca

7.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Horeca zijn bedoeld voor horecavestigingen.

7.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. Het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten.
2. Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie waarbij geldt dat:
   a. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie D1' zijn maatschappelijke buurtfuncties en een horecavestiging toegestaan in de categorie D1 van de Lijst van horeca-activiteiten;
   b. op een locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie B' is een horecavestiging toegestaan in de categorie B van de Lijst van horeca-activiteiten.
3. Het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, verkeers-, parkeer en groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen.

7.3 Activiteiten die niet mogen

Met uitzondering van activiteiten die op grond van lid 7.2 zijn toegestaan zijn de volgende activiteiten in ieder geval verboden:

1. horeca-activiteiten die niet op grond van lid 7.1 en lid 7.2 zijn toegestaan;
2. het bedrijfsmatig verstrekken van logies;
3. het verstrekken van middelen die onder de Opiumwet vallen.

7.4 Activiteiten met een vergunning

In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.

Artikel 8 Kantoor

8.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Kantoor zijn bedoeld voor kantoren.

8.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij de functie zijn toegestaan, zoals:
   a. het gebruiken van ruimtes voor bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, en
   b. het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen.
2. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie D1' is ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan tot maximaal 300 m^2 bruto vloeroppervlakte, waarvan minimaal 100 m² bruto vloeroppervlakte op de begane grond.
3. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - 1' is het toegestaan dat kantoren worden gebouwd tot maximaal 26.000 m² totale bruto vloeroppervlakte, onder de voorwaarden dat:
   a. maximaal 15.000 m² in gebouwen van maximaal 6 bouwlagen wordt gebouwd; en
   b. het resterende aantal vierkante meters in gebouwen van maximaal 5 bouwlagen wordt gebouwd.
4. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor – 1' is detailhandel met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m^2 bruto vloeroppervlakte.
5. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor – 1' is showroom met de daarbij behorende voorzieningen ook toegestaan, voor ten hoogste 1.500 m^2 bruto vloeroppervlakte.
6. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van kantoor - 2' is het toegestaan dat kantoren worden gebouwd tot maximaal 40.000 m² totale bruto vloeroppervlakte, onder de voorwaarden dat:
   a. maximaal 14.000 m² bruto vloeroppervlakte in gebouwen van maximaal 6 bouwlagen wordt gebouwd;
   b. maximaal 12.000 m² bruto vloeroppervlakte in gebouwen van maximaal 5 bouwlagen wordt gebouwd; en
   c. het resterende aantal vierkante meters in gebouwen van maximaal 4 bouwlagen wordt gebouwd.

8.3 Activiteiten met een vergunning

1. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.
2. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen geldt het volgende voor gebouwen binnen het aangegeven bouwperceel:
   a. het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet mag worden overschreden;
   b. het maximaal aantal bouwlagen mag niet worden overschreden;
   c. het maximale bruto vloeroppervlakte van kantoren in vierkante meters mag niet worden overschreden.

Artikel 9 Kinderboerderij

9.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Kinderboerderij zijn bedoeld voor een kinderboerderij.

9.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij de functie zijn toegestaan, zoals activiteiten die passen in/bij een kinderboerderij en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, watergangen en waterpartijen.

Artikel 10 Maatschappelijk

10.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Maatschappelijk zijn bedoeld voor maatschappelijke voorzieningen.

10.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:
   a. het gebruiken van ruimtes voor scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, religieuze doeleinden, sociaal cultureel centrum, buurthuis, gymzalen; en
   b. het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, nuts- verkeers-, parkeer-, groen- en speelvoorzieningen.
2. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk – 1' zijn ook sport, bestaande horeca tot en met categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten en zelfstandige congres- en vergaderfaciliteiten toegestaan.
3. Op de locatie met de aanduiding 'kantoor' zijn ook de volgende activiteiten toegestaan tot een maximum van 500 m^2 bruto vloeroppervlakte:
   a. het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden;
   b. zelfstandige congres- en vergaderfaciliteiten;
   c. het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie A tot en met categorie D van de Lijst van Horeca-activiteiten;
   d. sportactiviteiten; en
   e. dienstverlening.
4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - bedrijf categorie 1 tot en met categorie 3.1' is ook een bedrijf die is ingedeeld in categorie 1 tot en met categorie 3.1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten toegestaan.
5. Op de locatie met de aanduiding 'sport' zijn ook sportvoorzieningen toegestaan.
6. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - 2' zijn ook kantoren, sportvoorzieningen en een bedrijfswoning van maximaal 400 m^3 per instelling toegestaan.
7. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van maatschappelijk - 3' zijn ook kantoren toegestaan.
8. Op de locatie met de aanduiding 'uitvaartcentrum' is ook een uitvaartcentrum toegestaan.

10.3 Activiteiten met een vergunning

1. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.
2. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet worden overschreden.

Artikel 11 Sport

11.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Sport zijn bedoeld voor het uitoefenen van sportactiviteiten.

11.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals veldsporten en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen en waterberging.
2. Op de locatie met de aanduiding 'sportcentrum' is ook een sportcentrum toegestaan;
3. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van sport - sportkantine' is ook een sportkantine toegestaan;
4. Op de locatie met de aanduiding 'sporthal' is ook een sporthal toegestaan.

11.3 Activiteiten met een vergunning

1. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.
2. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet worden overschreden.

Artikel 12 Verkeer

12.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer zijn bedoeld voor verkeerswegen voor het doorgaande verkeer met het bestaande aantal rijstroken en de bijbehorende voorzieningen.

12.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, kruisingen, viaducten, bruggen, duikers, fiets- en voetpaden, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, groenvoorzieningen, voorzieningen voor het onderhoud, reclame-uitingen en kunstobjecten.

12.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het vergroten van het aantal rijstroken voor gemotoriseerd verkeer; en
2. het verbreden van rijstroken voor gemotoriseerd verkeer.

Artikel 13 Verkeer - Openbaar vervoer

13.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Openbaar vervoer zijn bedoeld voor openbaarvervoerbanen voor bussen en de bijbehorende voorzieningen.

13.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van in- en uitvoegstroken, kruisingen, viaducten, bruggen, duikers, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, groenvoorzieningen, reclame-uitingen en kunstobjecten.

Artikel 14 Verkeer - Railverkeer

14.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Railverkeer zijn bedoeld voor railverkeer en de bijbehorende voorzieningen.

14.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van railverkeerbanen, de bij railverkeer behorende perrons, overkappingen, wachtruimten, technische voorzieningen, installaties en telecommunicatie ten behoeve van het railverkeer, geleidingsvoorzieningen, kruisingen, viaducten, bruggen, duikers, geluidwerende voorzieningen, halteplaatsen, fietsenstallingen, groenvoorzieningen, water, reclame-uitingen en kunstobjecten.

Artikel 15 Verkeer - Verblijfsgebied

15.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, groen en water en de bijbehorende voorzieningen.

15.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van rijwegen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, bruggen, kademuren, duikers, parkeerplaatsen, standplaatsen, water, parkeervoorzieningen voor fietsen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstobjecten.
2. Het plaatsen en gebruiken van terrassen die voldoen aan de eisen van de horecaverordening en het terrassenreglement zijn toegestaan bij een horecagelegenheid.
3. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - consumptiekiosk' is ook ten hoogste één consumptiekiosk toegestaan.

15.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. Het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening.

Artikel 16 Water

16.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Water zijn bedoeld voor oppervlaktewater, oevers, taluds, groen en de bijhorende voorzieningen.

16.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals scheepvaart, activiteiten voor het waterbeheer en voor waterberging, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van taluds, beschoeiingen, kademuren, kruisingen met verkeer, bruggen, duikers, sluizen, groenvoorzieningen en kunstobjecten.
2. Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - woonbotenligplaats' zijn de bestaande legale woonboten toegestaan.
3. Vaarwegen ter plaatse van de aanduiding 'vaarweg'.

16.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. het dempen van oppervlaktewater;
2. het bouwen of aanleggen, in stand laten of aangelegd laten van gebouwen of boten voor het wonen of voor de vestiging van een bedrijf.

Artikel 17 Waterstaat - Waterkering

17.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Waterstaat - Waterkering zijn mede bedoeld voor het in stand houden van een waterkering.

17.2 Bescherming van de locatie

Om de locatie te beschermen zijn de volgende regels van toepassing:

1. de activiteiten bouwen en grondwerk zijn verboden;
2. de regel onder 1 geldt niet:
   a. voor een activiteit die nodig is voor het onderhoud van de waterkering en de daarbij horende voorzieningen;
   b. voor het bouwen van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat bij de functie hoort en niet hoger is dan 2 meter of
   c. als voor de activiteit een vergunning is verleend om af te mogen wijken van de regel onder 1.

Artikel 18 Werken in de wijk

18.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Werken in de wijk zijn bedoeld voor gebouwen waarin op de begane grond ruimte is voor activiteiten die passen bij functiemenging in de wijk en de verdiepingen voor woningen met de daarbij horende voorzieningen.

18.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. Op de begane grond: het gebruiken van ruimtes voor scholen, medische en paramedische diensten, buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, religieuze doeleinden, sociaal cultureel centrum, buurthuis, gymzalen, dienstverlening, administratie werkzaamheden, het gebruiken van ruimtes voor winkels, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 17 winkels worden gevestigd op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – 1', het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen.
2. Op de begane grond en de verdieping: activiteiten die passen in een woning.
3. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - belhuis' is op de begane grond ook een belhuis toegestaan.
4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - smartshop' is op de begane grond ook een smartshop toegestaan.
5. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie B' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf toegestaan tot en met categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten.
6. Op de volgende locatie met de aanduiding 'detailhandel' is op de begane grond ook het gebruiken van ruimtes voor winkels toegestaan.
7. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak' is op de begane grond ook een afhaalzaak toegestaan.
8. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - categorie A of B1' is op de begane grond het uitoefenen van een bedrijf in categorie A of B van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegestaan.
9. Op de locatie met de aanduiding ' specifieke vorm van horeca 1 - categorie B' is op de begane grond het uitoefenen van een horecabedrijf tot en met categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten in de woonomgeving toegestaan, mits wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 10 horecabedrijven tot en met categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten worden gevestigd op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca 1 - categorie B'.
10. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - 1' is het gebruiken van ruimtes op de begane grond voor andere activiteiten tot 4.000 m^2 bruto vloeroppervlakte en tot 500 m^2 per vestiging toegestaan als het gaat om
    a. het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden;
    b. dienstverlening;
    c. het uitoefenen van een bedrijf in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
    d. recreatieve en/of sportvoorzieningen; en
    e. het uitoefenen van een horecabedrijf tot en met categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de extra voorwaarde dat niet meer dan 750 m^2 bruto vloeroppervlakte van de 4.000 m^2 aan ruimte wordt gebruikt voor horecabedrijven tot en met categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten.
11. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - 2' is het gebruik van ruimtes op de begane grond toegestaan als het gaat om:
    a. het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden;
    b. dienstverlening;
    c. het uitoefenen van een bedrijf in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
    d. recreatieve en/of sportvoorzieningen;
    e. en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen.

18.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. horeca-activiteiten die niet op grond van 18.2 zijn toegestaan;

2. winkels die niet op grond van 18.2 zijn toegestaan;
3. nieuwe geluidgevoelige functies zoals kinderdagverblijf, onderwijs, ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingshuizen en psychiatrische inrichtingen.

Artikel 19 Wijkcentrumfunctie

19.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wijkcentrumfunctie zijn bedoeld voor gebouwen waarin op de begane grond ruimte is voor activiteiten die passen bij winkelend publiek en op de verdiepingen voor woningen, met de daarbij horende voorzieningen.

19.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals:

1. Op de begane grond: activiteiten die tijdens openingstijden van winkels publiek trekken, zoals het gebruiken van ruimtes voor winkels, dienstverlening, bibliotheken, medische en paramedische diensten, en het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, voorzieningen voor waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen, parkeervoorzieningen, voorzieningen voor woningen.
2. Op de verdiepingen: activiteiten die passen in een woning.
3. Op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca 2 - categorie B' ook het uitoefenen van een horecabedrijf tot en met categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 4 horecabedrijven tot en met categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten worden gevestigd.
4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - ondergeschikte horeca - 1' is op de begane grond ook het uitoefenen van een ondergeschikte horeca-activiteit toegestaan.
5. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – 1' is op de begane grond het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie 'Middelzware horeca'; een horecabedrijf in de categorie B, C, D1, D2 of D3 van de Lijst van Horeca-activiteiten als ook ondergeschikte horeca toegestaan.
6. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie A/B1' is het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie A of B van de Lijst van Horeca-activiteiten op de begane grond toegestaan;
7. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie B' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf tot en met de categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
8. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie B of D' is op de begane grond het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie B of D van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
9. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie C' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie C van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
10. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie D1' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
11. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie D2' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D2 van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
12. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - categorie D1 begane grond en verdieping' zijn op de begane grond en verdieping ook het uitoefenen van een horecabedrijf in de categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten toegestaan.
13. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - afhaalzaak' is, in afwijking op lid 19.3 onder 2, op de begane grond ook een afhaalzaak toegestaan.
14. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - wonen op de begane grond' zijn op de begane grond ook activiteiten die passen in een woning toegestaan.
15. Op de locatie met de aanduiding 'maatschappelijk' zijn op de begane grond ook maatschappelijke voorzieningen toegestaan.
16. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - speelautomatenhal' is op de begane grond ook het gebruiken van ruimtes voor een speelautomatenhal toegestaan.
17. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening – 3' is op de begane grond het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden toegestaan.
18. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van dienstverlening - belhuis' is, in afwijking op lid 19.3 onder 2, op de begane grond ook een belhuis toegestaan.
19. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel - smartshop' is op de begane grond ook een smartshop toegestaan.

20. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van sport – 1' zijn op de begane grond ook recreatieve en/of sportvoorzieningen toegestaan.

19.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. horeca-activiteiten die niet op grond van lid 19.2 zijn toegestaan en andere activiteiten die buiten de openingstijden van winkels publiek trekken;
2. het gebruiken van een ruimte voor afhaalzaken en belhuizen;
3. het rijden met winkelwagentjes over een gladde ondergrond waarbij het bronvermogen meer is dan 80 dB (A);
4. detailhandel in volumineuze goederen.

Artikel 20 Wonen

20.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen met de daarbij horende voorzieningen.

20.2 Activiteiten die bij de functie passen

1. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals de activiteiten die passen in een woning, het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen en erven, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen.
2. In een woning met de aanduiding 'zorgwoning' is ook het wonen waarbij zorg verleend wordt, toegestaan.
3. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - gezondheidszorg' is ook gezondheidszorg toegestaan.
4. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – beperkte detailhandel en horeca' zijn op de begane grond ook de volgende activiteiten toegestaan:
   a. maatschappelijke voorzieningen;
   b. dienstverlening;
   c. bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   d. op de locaties met de aanduiding 'specifieke vorm van detailhandel – 1' het gebruiken van ruimtes voor winkels, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 17 winkels worden gevestigd, en;
   e. op de locaties met de aanduiding ''specifieke vorm van detailhandel – 1' het uitoefenen van een horecabedrijf in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 10 horecabedrijven in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten worden gevestigd.
5. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1' zijn op de begane grond ook de volgende activiteiten toegestaan, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat deze activiteiten worden uitgeoefend op een bruto vloeroppervlakte van in totaal maximaal 500 m^2:
   a. het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden;
   b. dienstverlening, en;
   c. bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving.
6. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 2' zijn op de begane grond ook de volgende activiteiten toegestaan:
   a. dienstverlening;
   b. het uitoefenen van een bedrijf in horecacategorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten, als wordt voldaan aan de voorwaarde dat niet meer dan 4 horecabedrijven in categorie B van de Lijst van Horeca-activiteiten worden gevestigd.
7. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van wonen – wijkfunctie' is het ook toegestaan om maximaal 600 m^2 bruto vloeroppervlakte voor maatschappelijke voorzieningen te gebruiken.
8. Op de locatie met de aanduiding 'garagebox' zijn uitsluitend de bestaande garages of bergingen toegestaan voor het parkeren van auto's, het stallen van fietsen en opslag van andere goederen die voor het huishouden gebruikt worden.
9. Op de locatie met de aanduiding 'detailhandel' is op de begane grond het gebruiken van ruimtes voor winkels toegestaan.
10. Op de locatie met de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – categorie D1' is op de begane grond ook het uitoefenen van een horecabedrijf toegestaan in categorie D1 van de Lijst van Horeca-activiteiten.
11. Op de locatie met de aanduiding 'kantoor' is ook het gebruiken van ruimtes voor administratieve werkzaamheden toegestaan.

20.3 Activiteiten die niet mogen

Het opheffen van bestaande parkeerplaatsen op het eigen perceel is verboden.

20.4 Activiteiten met een vergunning

1. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag op een locatie met de aanduiding 'maximum goot- en bouwhoogte', 'maximum goothoogte' of 'maximum bouwhoogte' het hoofdgebouw tot de maximum aangegeven goot- en/of bouwhoogte worden gebouwd.
2. In aanvulling op de regels in Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen mag het bebouwingspercentage ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' (%) niet worden overschreden.

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen

Artikel 21 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen

21.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk

Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regels in artikel 22, lid 22.2, die altijd van toepassing zijn.

21.2 Nieuwe bouwwerken

Het bouwen is alleen toegestaan als de activiteit bouwen past bij het doel van de functie en als ook de activiteit of activiteiten waar het bouwwerk voor gebouwd wordt passen bij het doel van de functie.

21.3 Bestaande bouwwerken

1. Bouwwerken die legaal zijn gebouwd, zijn in overeenstemming met de regels die dit bestemmingsplan over de activiteit bouwen stelt.
2. Bouwwerken of voorzieningen die zijn gebouwd of aangebracht om te voldoen aan een voorwaarde van een regel over een functie die op een locatie geldt, mogen niet worden gesloopt, verwijderd of veranderd, als daardoor niet meer aan die voorwaarde wordt voldaan.

21.4 Voorbereiding van de bouw: peil aangeven, rooilijnen uitzetten

De bouw van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend mag in ieder geval niet beginnen, voordat het bevoegde gezag of zijn vertegenwoordiger:

1. het straatpeil heeft aangegeven, en
2. de rooilijnen en bouwgrenzen op het bouwterrein heeft uitgezet, of
3. heeft vastgesteld dat het aangeven van het straatpeil of het uitzetten van rooilijnen niet nodig is.

Artikel 22 Bijzondere regels over bouwen

22.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Een vergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vast staat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Aan de hand van beleidsregels waarin de normen voor parkeergelegenheid zijn opgenomen, stellen burgemeester en wethouders vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

22.2 Woningvorming en omzetting

Het verbouwen, vervangen of vergroten van een woning die de vorming van een extra woning of de omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte tot gevolg heeft is alleen toegestaan als de eigenaar van de woning voldoet aan artikel 28, lid 28.3.

Artikel 23 Bouwen is toegestaan

23.1 Vergunningvrij bouwen

Op grond van dit bestemmingsplan is voor het bouwen geen vergunning nodig:

1. als wettelijk bepaald is dat een bouwactiviteit niet hoeft te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan;
2. als de locatie niet is aangeduid als 'overige zone - omgevingskwaliteit' en
   a. als het bouwwerk op grond van de volgende leden van dit artikel is toegestaan of
   b. als in de regels over de toegewezen functie regels over het bouwen zijn opgenomen en het bouwen in overeenstemming is met die regels en met de regels in dit hoofdstuk.

23.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

1. Een bouwgrens die geen bestemmingsgrens is mag, ongeacht de aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.
2. De regel onder 1 geldt niet als daarbij gebouwd wordt op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

23.3 Dakterrassen

1. Dakterrassen zijn alleen toegestaan op de locaties, die in de onderdelen van dit lid 23.3 zijn aangegeven.
2. Op dakterrassen zijn geen gebouwen toegestaan, alleen hekwerk of borstwering.
3. Op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' in de gebieden Voordorp, Veldhuizen en De Balije is een dakterras toegestaan op een aan- of uitbouw die bestaat uit één bouwlaag of op het deel van het hoofdgebouw dat één bouwlaag op de begane grond heeft, mits het dakterras voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het dakterras hoort bij een woning, gelegen binnen hetzelfde perceel;
   b. het hoofdgebouw heeft meer dan één bouwlaag;
   c. het hek of de borstwering om het dakterras is niet hoger dan 1,2 meter, gemeten vanaf de bovenkant vloer van het dakterras;
   d. het dakterras heeft een diepte van maximaal 3 meter, gemeten uit de achtergevel van het hoofdgebouw.
4. Op een locatie die op de kaart Dakterrassen Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen' is aangegeven, is een dakterras toegestaan op een aan- of uitbouw die bestaat uit één bouwlaag of op het deel van het hoofdgebouw dat één bouwlaag op de begane grond heeft, mits het dakterras voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het dakterras hoort bij een woning, gelegen binnen hetzelfde perceel;
   b. het hoofdgebouw heeft meer dan één bouwlaag;
   c. het hek of borstwering om het dakterras is niet hoger dan 1,2 meter, gemeten vanaf de bovenkant vloer van het dakterras;
   d. het dakterras heeft een diepte van maximaal 3 meter, gemeten uit de achtergevel van het hoofdgebouw.
5. Dakterrassen op hoofdgebouwen op een locatie die met een gele kleur op de kaart Dakterrassen Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen is aangeduid, zijn alleen toegestaan onder de volgende voorwaarden:
   a. de oppervlakte van een dakterras mag niet meer bedragen dan 20 m^2;
   b. de afstand van een dakterras tot de dakrand aan de wegzijde van het hoofdgebouw bedraagt tenminste 3 meter;
   c. de afstand van een dakterras tot de dakrand aan de achterzijde van het hoofdgebouw bedraagt tenminste 2 meter;
   d. de afstand van een dakterras tot de dakrand van het hoofdgebouw bij een aan het openbaar gebied grenzende zijgevel bedraagt tenminste 3 meter;
   e. de afstand van een dakterras tot de dakrand, grenzend aan een lager gelegen, aangrenzend, ander hoofdgebouw, bedraagt tenminste 1 meter;
   f. een hek of borstwering om het dakterras is niet hoger dan 1,2 meter.

23.4 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst

1. Een bijbehorend bouwwerk bij een woning dat niet voldoet aan de bepaling in artikel 2, onderdeel 3, onder c, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, maar wel voldoet aan de overige bepalingen van dat onderdeel, mag gebouwd worden, als het openbaar toegankelijke gebied een deel van een binnenterrein is dat aan alle zijden omgeven is door hoofdgebouwen.
2. Voor de toepassing van de regel onder 1 wordt de versie van het Besluit omgevingsrecht gebruikt die geldt op de datum van vaststelling van dit bestemmingsplan.

23.5 Bouwen in de openbare ruimte

In de openbare ruimte is, als de toegewezen functies zich daartegen niet verzetten en de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de veiligheid van personen die in de openbare ruimte verblijven niet worden aangetast, het bouwen van de volgende voorzieningen toegestaan:

1. sport- of speeltoestellen die niet hoger zijn dan 4 meter en die uitsluitend functioneren met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
2. geluidwerende voorzieningen en
3. kunstobjecten.

Artikel 24 Bouwen met vergunning

24.1 Bouwen op locatie in de 'overige zone - omgevingskwaliteit'

1. Het is verboden om zonder vergunning te bouwen op een locatie met de aanduiding 'overige zone - omgevingskwaliteit'.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning alleen als er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de kwaliteitskenmerken die op de Lijst locaties met omgevingskwaliteiten, bijlage 5 van de regels, zijn beschreven.
3. Bij de beoordeling van een aanvraag kunnen burgemeester en wethouders advies vragen aan deskundigen of van een instantie die belast is met de bescherming van de betreffende kwaliteiten.
4. Als op grond van een andere regel in dit plan ook een vergunning voor het bouwen nodig is, dan zijn de regels onder 2 en 3 daarop van toepassing en geldt die vergunning als de vergunning in de regel onder 1.

24.2 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels die op een locatie gelden en daarbij toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de aanduidingen en regels over die functies of over de maatvoering en de situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde vergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft of
   c. op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

24.3 Bouwen met een kleine afwijking van regels

Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een vergunning verlenen voor:

1. het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag;
2. het afwijken van de regels voor het plaatsen van vlucht- of noodtrappen;
3. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen met maximaal 1,5 meter voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen voor dakterrassen op een locatie zonder de aanduiding 'overige zone - bouwen';
4. het afwijken van de regels voor het bouwen met een geringe afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen, als dit noodzakelijk is in verband met onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een kleine afwijking vraagt;
5. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
6. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken voor een bouwhoogte van sirenemasten of masten voor mobiel dataverkeer toestaan tot maximaal 30 meter.

24.4 Hoofdgebouwen bouwen of verbouwen in de 'overige zone - bouwen'

1. Het is verboden om op een locatie met de aanduiding 'overige zone - bouwen' zonder vergunning een hoofdgebouw te bouwen of te verbouwen.
2. Voor zover de vergunning niet op grond van de regel in lid 24.1 geweigerd moet worden verlenen burgemeester en wethouders een vergunning voor het bouwen of verbouwen alleen:
   a. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt en een omvang heeft die vergelijkbaar is met de te vervangen bebouwing;
   b. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand hoofdgebouw op dezelfde plek vervangt, hoger is dan de te vervangen bebouwing en aan de volgende voorwaarden voldoet:
      - het nieuwe hoofdgebouw sluit beter aan bij de omringende bebouwing,
      - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen

gaan niet onevenredig achteruit vergeleken met het bestaande hoofdgebouw;

c. als een nieuw hoofdgebouw een bestaand, vrijstaand hoofdgebouw met een maatschappelijke functie vervangt en aan de volgende voorwaarden voldoet:
   - het nieuwe hoofdgebouw staat vrij en sluit in hoogte en situering goed aan bij de omringende bebouwing;
   - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen gaan niet onevenredig achteruit vergeleken met het bestaande hoofdgebouw;
   - de geluidsbelasting op de gevels van het nieuwe hoofdgebouw voldoet aan de Wet geluidhinder en
   - de invloed van factoren die schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid van de gebruikers van het hoofdgebouw en de daarbij behorende buitenruimtes is in vergelijking tot de te veranderen situatie aanvaardbaar;

d. op een perceel dat deel uitmaakt van lintbebouwing een hoofdgebouw gesloopt wordt en op een ander deel van het perceel een nieuw hoofdgebouw gebouwd wordt, waarbij
   - het hoofdgebouw een woning is en de functie wonen heeft;
   - de beleving van het lint niet verslechtert,
   - de omvang van het grondvlak niet meer dan 20% en de bouwhoogte niet meer dan 10% groter is dan respectievelijk het grondvlak en de hoogte van het hoofdgebouw dat vervangen wordt,
   - de geluidsbelasting op de gevels van het nieuwe hoofdgebouw voldoet aan de Wet geluidhinder,
   - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen niet onevenredig achteruit gaan vergeleken met de plek van het bestaande hoofdgebouw en
   - het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig wordt aangetast;

e. als de verbouw de vergroting van een hoofdgebouw met een bedrijfsfunctie betreft die
   - niet meer bedraagt dan 10% van het bedrijfsvloeroppervlak,
   - qua omvang aansluit bij de omringende bebouwing,
   - de hinder van het bedrijf op omliggende percelen niet groter maakt en
   - het woon- en leefklimaat of de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen niet onevenredig aantast;

24.5 Bouwen van woonboten

1. Het is verboden om zonder vergunning een woonboot, woonschip, woonark of een andere vorm van drijvende woning te bouwen of te vervangen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de vergunning voor de woonboot, het woonschip, de woonark of de andere vorm van drijvende woning als:
   a. op de locatie waar het gebouw wordt aangemeerd op grond van het bestemmingsplan een ligplaats is toegestaan en
   b. de maatvoering niet in strijd is met de bij de havenverordening horende havenatlas die deel uitmaakt van deze regels, zie bijlage Bijlage 4 Maatvoering woonboten in de havenatlas.
3. Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning verlenen als de hoogtemaat niet voldoet aan de regel in onderdeel 2b en voldaan wordt aan de volgende voorwaarden
   a. de locatie ligt ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal ligt,
   b. de hoogte bedraagt maximaal 4 meter en
   c. de ruimte tussen de woonboot en de aangrenzende woonboten bedraagt na verhoging aan tenminste één zijde minimaal 5 meter.
4. Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning waarvoor de toepassing van onderdeel 3 nodig is weigeren, als de aanvraag de bestaande, legale situatie verandert en onevenredige aantasting van de omgeving veroorzaakt, wat blijkt uit:
   a. een beperking van het zicht op het wateren die de beleving van de openbare ruimte aanmerkelijk aantast,
   b. een verandering die de privacy van bewoners in de omgeving ernstig vermindert.

24.6 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van artikel 23, lid 23.1, een tijdelijke vergunning verlenen voor het vergroten van een bijgebouw voor mantelzorg, ongeacht de gezamenlijke oppervlakte van aanbouwen en bijgebouwen, voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is en geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende woonpercelen veroorzaakt. Zodra de vergunning vervalt, moet de vergroting ongedaan gemaakt worden voor zover die in strijd is met artikel 23, lid 23.1.

24.7 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen om af te wijken van een regel

die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit bouwen te verbieden, als het bouwwerk past bij het doel van de andere aan de locatie toegewezen functies en het doel van de beschermde functie niet doorkruist.
2. De vergunning wordt geweigerd, als het bouwen of het bouwwerk, gezien het belang van de te beschermen functie, schade of gevaar kan veroorzaken of als het te bouwen bouwwerk bij wet als kwetsbaar of zeer kwetsbaar object is aangewezen.
3. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de vergunning.
4. Burgemeester en wethouders kunnen, om schade uit te sluiten of om gevaar te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 25 Bouwen is niet toegestaan

Het bouwen van andere bouwwerken dan de bouwwerken die op grond van de artikelen 21 tot en met 24 toegestaan zijn, is verboden.

Artikel 26 Slopen met vergunning

26.1 Slopen op locaties waar het slopen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen om af te wijken van een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit slopen te verbieden, als het slopen het doel van de beschermde functie niet doorkruist.
2. De vergunning wordt in ieder geval geweigerd als niet vaststaat dat het project waar het slopen deel van uitmaakt, uitgevoerd mag worden.
3. Burgemeester en wethouders kunnen in de vergunning voorwaarden opnemen die verband houden met de veiligheid of met de functie, waaronder de voorwaarde dat de sloop alleen is toegestaan, als andere vergunningen voor het project onherroepelijk verleend zijn.
4. Bij de beoordeling van een aanvraag betrekken Burgemeester en wethouders het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de vergunning.

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 27 Activiteiten die niet zijn toegestaan

27.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies

Activiteiten die niet passen bij het in de regels beschreven doel van een functie die aan een locatie is toegewezen, gelezen met toepassing van artikel 28, zijn verboden.

27.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen

1. De volgende activiteiten zijn verboden:
   a. het plaatsen, laten plaatsen of geplaatst houden van een onderkomen op een sta- of ligplaats op onbebouwde locaties;
   b. bedrijfsmatige seksactiviteiten;
   c. zelfstandige horeca-activiteiten, belhuizen en afhaalzaken;
   d. het aanbieden van logies;
   e. het permanent bewonen van stacaravans en recreatiewoningen;
   f. het kamperen op onbebouwde gronden;
   g. het wonen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
   h. het opslaan van goederen voor de voorgevelrooilijn;
   i. het opslaan van goederen in de openbare ruimte anders dan opslag die hoort bij een aan de openbare ruimte toegewezen functie;
   j. het opslaan van voertuigen, vliegtuigen, boten of onderdelen daarvan op onbebouwde locaties;
   k. het storten of het opslaan van puin en afvalstoffen op onbebouwde locaties, met uitzondering van het voor korte tijd opslaan van huishoudelijk tuinafval.
2. Het verbod onder 1 geldt niet voor locaties met een functie die de activiteit expliciet toestaat.

Artikel 28 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte

28.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

1. Locaties waar op grond van de toegewezen functie de activiteit wonen is toegestaan, zijn voor zover het die activiteit betreft uitsluitend bedoeld voor het wonen in een woning.
2. Als de regels over een functie expliciet andere vormen van wonen toestaan, zoals het wonen in onzelfstandige woonruimtes of in zorgwoningen, dan:
   a. blijft de regel onder 1 buiten toepassing, als de regels over de functie uitsluitend die andere vormen toestaan, en anders
   b. wordt het onder 1 genoemde doel aangevuld met die vormen van wonen.
3. De regels over de aantallen, het type of de aard van woningen of woonruimtes die in verband met het doel van de functie wonen op een locatie gelden, blijven onverminderd van toepassing.

28.2 Algemene regels over wonen

1. De activiteit wonen is alleen toegestaan op locaties met de functie wonen.
2. In één woning woont slechts één huishouden.
3. Voor de toepassing voor deze regels worden de volgende situaties ook gezien als één huishouden:
   a. een eigenaar die als hoofdbewoner kamers verhuurt aan maximaal twee personen (hospitaregeling);
   b. een huishouden dat mantelzorg verleent, waarbij de ontvanger van mantelzorg in de woning woont of in een gebouw dat bij de woning hoort.
4. In afwijking van de regel onder 1 is mag een bedrijfswoning, een woonboot en een woonwagen als woning gebruikt worden.
5. In afwijking van de regel onder 2 mogen meerdere huishoudens in een woning wonen, wanneer voldaan wordt aan één van de volgende voorwaarden:
   a. de eigenaar van de woning verhuurt de woning aan maximaal drie huishoudens en deze huishoudens bestaan gezamelijk uit maximaal drie volwassenen, ontvangers van mantelzorg niet meegerekend;
   b. de eigenaar van de woning heeft een vergunning of een schriftelijke toestemming van

burgemeester en wethouders die het gebruik van die woonruimte als onzelfstandige woonruimte toestaat;
c. de eigenaar van de woning beschikt over een gedoogverklaring en de onzelfstandige bewoning heeft sinds het ontvangen van die verklaring onafgebroken plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang of;
d. de eigenaar kan aannemelijk maken dat de onzelfstandige bewoning voor 1 mei 1975 bestond en sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang.

28.3 Woningvorming en omzetting

1. Het is verboden om zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte om te zetten of om een woning zo te veranderen dat er een extra woning ontstaat.
2. Het is verboden om een bijbehorend bouwwerk te gebruiken of in te richten als woning.
3. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 om woningvorming of omzetting toe te staan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit 'Nadere regel huisvestingsverordening gemeente Utrecht', blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. het verkeer en de parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

28.4 Bedrijf-aan-huis

1. Een bedrijf-aan-huis, met uitzondering van een bed-and-breakfast, voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het bedrijf-aan-huis past in een woonomgeving, wat onder meer blijkt uit het feit dat de activiteiten geen bijzondere verkeersbewegingen of parkeerdruk veroorzaken in vergelijking tot een normaal gebruik van de woning;
   b. het totale vloeroppervlak van het bedrijf-aan-huis, de som van de oppervlaktes die bij de toepassing van de regels onder c, d en e gebruikt worden, bedraagt maximaal 60 m^2;
   c. het bedrijf-aan-huis gebruikt maximaal een derde deel van het bruto vloeroppervlak van de woning of de bedrijfswoning;
   d. het bijbehorend bouwwerk dat voor een bedrijf-aan-huis wordt gebruikt staat vrij, waarbij het bedrijf-aan-huis maximaal 40 m^2 van het bruto vloeroppervlak van het bijbehorend bouwwerk gebruikt;
   e. in afwijking van de regel onder d kan een bedrijf-aan-huis maximaal 60 m^2 bruto vloeroppervlak van een bijbehorend bouwwerk gebruiken, als het bruto vloeroppervlak van het bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m^2;
   f. de bedrijfsactiviteiten worden binnen verricht;
   g. de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de uitoefening van een beroep of uit activiteiten van een bedrijf in de categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving;
   h. het bedrijf-aan-huis is geen inrichting waarvoor een omgevingsvergunning nodig is op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder e, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
   i. het bedrijf-aan-huis is geen winkel, geen afhaalzaak, geen belhuis, geen horecabedrijf of seksinrichting.
2. In afwijking van de regel onder 1g, kunnen burgemeester en wethouders een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangegeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, als die activiteit geen of een beperkte invloed op de omgeving heeft, vergelijkbaar met activiteiten die vallen onder de categorie A of B1 van deze lijst.

28.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

1. In afwijking van de regel in artikel 27, lid 27.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de bed-and-breakfast wordt gedreven door de hoofdbewoner of door een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner;
   b. de hoofdbewoner houdt minimaal 50% van de woning in gebruik voor zijn huishouden.
   c. de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner is in de woning aanwezig als er gasten zijn.
2. In afwijking van de regel in artikel 27, lid 27.2, onder 1d, mag een hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner logies in een woning aanbieden in de vorm van particuliere vakantieverhuur onder volgende voorwaarden:
   a. het aantal nachten verhuur bedraagt per kalenderjaar niet meer dan 60 nachten, en
   b. per nacht biedt een woning onderdak aan maximaal 6 personen, of, als het kadastraal

woonoppervlak van de woning groter is dan 200 m^2 b.v.o., aan maximaal 8 personen.

Artikel 29 Detailhandel en bezorging

29.1 Kenmerken van detailhandel

Alleen in panden met de functie Detailhandel of met een functie die detailhandelsactiviteiten toestaat is de activiteit detailhandel toegestaan, met uitzondering van afhaalzaken, waarbij de activiteit aan de volgende kenmerken voldoet:

1. de aard en inrichting van de winkel is afgestemd op de verkoop ter plaatse;
2. goederen worden in hoofdzaak verkocht in de winkel;
3. de klant kan in de winkel kiezen welke goederen hij wil kopen;
4. de winkel is geen bezorgdienst of distributiebedrijf, wat blijkt uit het aanbod, zoals het aanbod van een bepaald assortiment of uit de aard van de winkel, zoals bij een supermarkt of warenhuis.

29.2 Bezorging van goederen

1. Bezorging van goederen is een onderdeel van de activiteit detailhandel als aan de voorwaarden wordt voldaan:
   a. de activiteiten van de detailhandelsvestiging zijn in overeenstemming met het vorige lid;
   b. de bezorging vindt in hoofdzaak plaats nadat de klant in de winkel zijn waren heeft gekocht.
2. Onderdeel 1b is niet van toepassing als vanwege maatregelen van het Rijk de verkoop in het winkelpand tijdelijk niet mogelijk is.

Artikel 30 Bedrijfsactiviteiten

30.1 Bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van de maximale bedrijfscategorie die een functie toestaat, een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie, als de invloed van die activiteit op de omgeving vergelijkbaar is met activiteiten die binnen de functie passen.

30.2 Kantoren die bij een bedrijf horen

Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte is onder de volgende voorwaarden toegestaan:

1. de oppervlakte van de kantoorruimte per bedrijf is maximaal 30% van de totale bruto vloeroppervlakte;
2. de oppervlakte van de kantoorruimte mag maximaal 2.000 m^2 per bedrijf bedragen.

Artikel 31 Additionele horeca

Additionele horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de additionele horeca vindt plaats in een gebouw dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor een van de volgende activiteiten: zelfstandige kantoren, bedrijfsactiviteiten in bedrijven, maatschappelijke diensten, culturele en sociaal-culturele activiteiten, sport en recreatie;
2. het deel van het gebouw voor de additionele horecaruimte is alleen open tijdens de openingstijden van de genoemde hoofdactiviteit en staat alleen ten dienste van de hoofdactiviteit; verhuur of het anderszins in gebruik geven van deze ruimte aan derden voor feesten of andere bijeenkomsten is niet toegestaan;
3. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.200 m^2 is het deel voor additionele horeca niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
4. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van 1.200m^2 of groter is het deel voor additionele horecaruimte niet groter dan 25% van het bruto vloeroppervlak;
5. de additionele horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van het gebouw met de hoofdactiviteit.

Artikel 32 Geluidzone

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone industrie' ligt de rond het industrieterrein gelegen zone als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder buiten welke zone de geluidbelasting vanwege het industrieterrein de waarde van 50dB(A) niet te boven mag gaan.

Artikel 33 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

33.1 Voorwaarden voor ondersteunende horeca in een winkel

Ondersteunende horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan in een winkel, onder de volgende voorwaarden:

1. verkoop van artikelen in de winkel is de hoofdactiviteit;
2. de horeca-activiteit vindt plaats in één deel van de winkel;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een horecadeel in de winkel is;
4. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het horecadeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van 350 tot 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
6. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak boven 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
7. de horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van de winkel;
8. de winkel heeft een toilet voor bezoekers.

33.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf

In een horecabedrijf is winkelverkoop als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de horeca-activiteit is de hoofdactiviteit;
2. de winkel-activiteit vindt plaats in één deel van het horecabedrijf;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een winkeldeel in het horecabedrijf is;
4. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak boven 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak;
6. het winkeldeel is alleen bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf.

33.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop

Een winkel met ondersteunende horeca of een horecabedrijf met ondersteunende verkoop mag een of meer gevelbankjes plaatsen, als die aan de volgende regels voldoen:

1. een gevelbankje staat op een locatie met de functie Verkeer, Verkeer - Verblijfsgebied of met een functie die een winkel toestaat;
2. gevelbankjes worden niet gebruikt als horecaterras;
3. op een locatie met de functie Verkeer of Verkeer - Verblijfsgebied ontstaat er geen hinder voor verkeer, waarbij in ieder geval minimaal 1,5 meter voor passerende voetgangers beschikbaar blijft, gerekend van een gevelbankje;
4. de totale breedte van de gevelbankjes bij een winkel of een horecabedrijf bedraagt maximaal 4 meter;
5. het gevelbankje steekt maximaal 0,6 meter uit, gerekend vanaf de gevel van de winkel;
6. gevelbankjes worden weggehaald of opgeklapt als de winkel gesloten is, in ieder geval uiterlijk om 22.00 uur.

Artikel 34 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten

34.1 Werking van dit artikel

Dit artikel is alleen van toepassing op kruisingen van verkeersinfrastructuur of water met andere verkeersinfrastructuur of met water, waarbij de toegewezen functie, een andere functie doorkruist, wat onder meer blijkt uit het feit dat ter plaatse van de kruising aan weerszijden diezelfde andere functie is toegewezen.

34.2 Activiteitenregeling bij kruisingen

Op de locatie van de kruising zijn naast de activiteiten die bij de toegewezen functie horen ook de activiteiten toegestaan die bij de functie horen die gekruist wordt.

Hoofdstuk 5 Grondwerk

Artikel 35 Vergunning in verband met de bescherming van een functie

35.1 Grondwerk dat niet is toegestaan

Het volgende grondwerk is niet toegestaan op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om grondwerk te verrichten:

1. het wijzigen van het maaiveldniveau door afgraven of ophogen;
2. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
3. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
4. het verrichten van graafwerkzaamheden (zoals ten behoeve van rioleringen, kabels, leidingen en drainage);
5. het planten of rooien van bomen of van andere diep wortelende planten;
6. het aanleggen van oppervlaktewater, het verbreden of het dempen van bestaand oppervlaktewater.

35.2 Vergunning voor afwijken

1. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in lid 35.1 een vergunning voor het verrichten van grondwerk verlenen, als het grondwerk, gezien het belang van de beschermde functie, geen onevenredige schade of gevaar kan veroorzaken.
2. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de beschermde functie bij het besluit over de vergunning.

35.3 Vergunningvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen, om onevenredige schade uit te sluiten of om onveilige situaties te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 36 Bescherming van archeologische waarden

36.1 Grondwerk waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is

Met inachtneming van artikel 35 is het volgende grondwerk toegestaan:

1. grondwerk dat wordt verricht op een locatie die niet is aangeduid als een archeologische verwachtingszone en die niet is aangewezen als archeologisch monument;
2. in gevallen waarin het grondwerk in omvang en diepte binnen een bestaande bodemverstoring plaatsvindt:
   a. grondwerk dat normaal onderhoud en beheer betreft, zoals onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;
   b. grondwerk dat samenhangt met vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
3. grondwerk dat nodig is voor archeologisch onderzoek;
4. grondwerk dat in overeenstemming met de wettelijke voorschriften al in uitvoering is op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan.

36.2 Grondwerk zonder vergunning in verband met de zone archeologische verwachtingswaarde

Met inachtneming van artikel 35 en lid 36.3 mag het volgende grondwerk op een locatie binnen een zone met een archeologische verwachtingswaarde zonder vergunning uitgevoerd worden, voor zover de activiteit aan de op de locatie geldende voorwaarden voldoet:

1. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 2' onder de voorwaarde dat het grondwerk geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
2. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 3' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 30 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
3. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 4' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 100 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;

4. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 5' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 500 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
5. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 6' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 5.000 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 50 cm onder het maaiveld.

36.3 Regels over het bepalen van de omvang van het grondwerk en van de zone

1. Als de verstoring in meer dan één zone valt, geldt voor de toepassing van lid 36.2 de zone die de minste verstoring toestaat.
2. Bij een gefaseerde uitvoering van een project waarvoor grondwerk nodig is, is voor het bepalen van de verstoring de totale verstoring (oppervlakte en/of diepte) van het gehele project bepalend

36.4 Vergunning in verband met de archeologische waarde

1. Op een locatie met een van de in lid 36.2 genoemde aanduidingen is het verboden om zonder vergunning grondwerk te verrichten, behalve als de activiteit op grond van lid 36.1 of lid 36.2 is toegestaan.
2. De vergunning wordt verleend, als is gebleken dat het grondwerk geen directe of indirecte gevolgen heeft voor het archeologische erfgoed of als er maatregelen zijn getroffen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden.
3. De vergunning wordt geweigerd als op voorhand zeker is dat de vergunning die op grond van artikel 35 voor het grondwerk nodig is niet verleend kan worden.
4. Bij de aanvraag voor een vergunning als bedoeld onder 1 wordt een deskundigenrapport overlegd dat goedgekeurd is door of namens het bevoegd gezag, als zo'n rapport over de gevolgen van het grondwerk op de archeologische waarde nodig is voor een goede beoordeling van de aanvraag.
5. Aan de vergunning als bedoeld onder 1 kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
   a. de verplichting tot het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden;
   b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
   c. de verplichting om het grondwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

Hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna

Artikel 37 Aantasten van bomen of andere houtopstanden

37.1 Vergunningplicht

1. Het is verboden zonder vergunning een houtopstand te vellen, zoals het kappen van een of meer bomen.
2. Het verbod geldt niet in de volgende gevallen:
   a. het kappen van een boom met een diameter kleiner dan 15 centimeter, gemeten op 1,30 meter boven het maaiveld;
   b. het kappen van een boom jonger dan 50 jaar:
      - op een kadastraal perceel van 300 m^2 of kleiner; of
      - die in een tuin staat op een huurperceel die inclusief tuin kleiner is dan 300 m^2;
   c. het periodiek vellen van hakhout voor het uitvoeren van regulier onderhoud;
   d. het periodiek knotten of kandelaberen als cultuurmaatregel bij daarvoor geschikte boomsoorten;
   e. bomen die moeten worden gekapt op grond van de Plantgezondheidswet of vanwege een aanschrijving op grond van artikel 4:12 van de Algemene plaatselijke verordening;
   f. bomen die moeten worden gekapt vanwege een aanschrijving van het college.
3. Voor tijdelijke natuur, botanische tuinen en bosplantsoenen kan het college een vergunning met de strekking van een jaarvergunning verlenen, waardoor het verbod onder 1 niet geldt voor het afzonderlijk vellen van houtopstanden.

37.2 Beoordeling van de aanvraag

Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning weigeren:

1. als de Utrechtse hoofdbomenstructuur onevenredig wordt geschaad;
2. als een van de volgende waarden onevenredig worden geschaad:
   a. de ecologische waarde van een houtopstand,
   b. de cultuurhistorische waarde van een houtopstand,
   c. de ruimtelijke waarde van een houtopstand,
   d. de milieuwaarde of
   e. de boomwaarde.

37.3 Vergunningvoorschriften algemeen

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 37.2 voorschriften aan de vergunning verbinden.

37.4 Vergunningvoorschriften over vervanging ("herplantplicht")

1. Bij vergunningvoorschrift wordt in ieder geval bepaald dat herplant:
   a. binnen 14 maanden vanaf het moment dat de kapvergunning is verleend voor bomen die op de gemeentelijke vellijst staan of, in het geval van langlopende of complexe projecten, of bij andere bomen die niet op de gemeentelijke vellijst staan binnen een door burgemeester en wethouders op te leggen termijn;
   b. volgens de door het bevoegd gezag te geven aanwijzingen plaatsvindt;
   c. op of zeer nabij de kaplocatie plaatsvindt;
   d. en binnen twee weken na voltooiing gereed wordt gemeld door vergunninghouder bij burgemeester en wethouders met een melding die een dagtekening en locatie van de herplant bevat.
2. Bij het bepalen van een locatie voor herplant wordt de volgende volgorde aangehouden:
   a. herplant op locatie;
   b. herplant dichtbij locatie; en
   c. herplant elders.
3. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan, in afwijking van onderdeel 1, worden bepaald dat de gevelde houtopstand financieel wordt gecompenseerd.
4. Bij vergunningvoorschrift, bedoeld in het eerste lid, kan de locatie en wijze van herplant,

vervanging bij niet-geslaagde herplant, worden bepaald.
5. De bepalingen onder 1 tot en met 3 gelden niet in geval van tijdelijke natuur, botanische tuinen, bosplantsoenen en er een door burgemeester en wethouders goedgekeurd beheerplan is van de aanvrager.

37.5 Indieningseisen voor een vergunning

De aanvrager levert bij de aanvraag de volgende gegevens aan:

1. een identificatie met een nummer en de locatie van iedere te vellen houtopstand op een kaart, foto of tekening;
2. de soort houtopstand;
3. de locatie van de houtopstand op het voor-, zij- dan wel achtererf;
4. de diameter in centimeters van de te vellen bomen of struiken, gemeten op 1,30 meter vanaf het maaiveld;
5. een overzicht van de houtopstanden die als vervanging worden herplant en de locatie waar deze worden herplant en, als de locatie niet op of dichtbij de locatie ligt, een motivering waarom een andere locatie elders nodig is;
6. in plaats van de gegevens onder 5, als vervanging niet mogelijk is, een motivering waarom vervanging alleen in de vorm van een financiële compensatie kan plaatsvinden.

37.6 Bebouwingscontour

De geometrische begrenzing van de bebouwingscontour houtkap, bedoeld in artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving, waarbinnen de regels over houtopstanden van het Besluit activiteiten leefomgeving niet van toepassing zijn, is aangeduid met 'overige zone - bebouwingscontour houtkap'.

37.7 Herplantplicht zonder vergunning

1. Indien een houtopstand, waarop het verbod tot vellen als bedoeld in lid 37.1 van toepassing is, zonder vergunning is geveld, dan wel op andere wijze teniet is gegaan, kunnen burgemeester en wethouders aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevond dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen zo snel mogelijk maar in ieder geval binnen 14 maanden te herbeplanten.
2. Wordt een verplichting als bedoeld onder 1 opgelegd, dan kan daarbij tevens worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet-geslaagde beplanting moet worden vervangen.
3. Indien een houtopstand waarop het verbod tot het vellen als bedoeld in lid 20.1 van toepassing is, door uitvoering van werkzaamheden, in het voortbestaan ernstig wordt bedreigd, kunnen burgemeester en wethouders aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevindt dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen om overeenkomstig de door hen te geven aanwijzingen binnen een door hen te stellen termijn voorzieningen te treffen, waardoor die bedreiging wordt weggenomen.
4. Degene aan wie een verplichting als bedoeld onder 1, 2 of 3 is opgelegd, alsmede aan diens rechtsopvolger, is verplicht daaraan te voldoen.

37.8 Overgangsrecht

De bepalingen van afdeling 4.3 van de Algemene plaatselijke verordening, zoals deze luidden voorafgaand aan de inwerkingtreding dit bestemmingsplan, zijn van toepassing op:

1. besluiten en de daaraan verbonden voorschriften die zijn verleend voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
2. aanvragen om vergunning die zijn ingediend voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan, maar die na inwerkingtreding worden afgehandeld.

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotregels

Artikel 38 Overgangsrecht

38.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, of dat gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een vergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van vaststelling van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

38.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Als het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 39 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

regels van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland-Transwijk.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW-VA02.dgn

Plangebied

Plangebiedgrens

Bestemmingen

- BedrijfBedrijf tot en met categorie 2
- BedrijfBedrijf tot en met categorie 3.1
- DetailhandelDetailhandel
- GroenGroen
- HorecaHoreca
- KantoorKantoor
- KBKinderboerderij
- MMaatschappelijk
- SSport
- VVerkeer
- VVerkeer - Openbaar verkeer
- VERVerkeer - Railverkeer
- VVBVerkeer - Verblijfsgebied
- WWater
- WKWerken in de wijk
- WCFWijkcentrumfunctie
- WWonen

Dubbelbestemmingen

- WBWaterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

- gebiedsmarkering
- ev-1overlijze zone - archeologische verwachting 2
- ev-2overlijze zone - archeologische verwachting 3
- ev-3overlijze zone - archeologische verwachting 4
- ev-4overlijze zone - archeologische verwachting 5
- ev-5overlijze zone - archeologische verwachting 6
- hzhoogteovelijze zone - bebouwingscontour hoogte
- hwoverlijze zone - hoeven

Functieaanduidingen

- dhdetailhandel
- dhvdetailhandel volumineus
- gbgaragebox
- kkantoor
- mmaatschappelijk
- sma-01speelterrein vorm van bestemming + sf 01
- sma-02speelterrein vorm van bestemming + excessvorm en vr expeditieve
- sshs-1speelterrein vorm van detailhandel + 1
- sshs-2speelterrein vorm van detailhandel + inhaalbaan
- sshs-3speelterrein vorm van detailhandel + smartshop
- sshs-4speelterrein vorm van detailhandel + speelautomatenhal
- sshv-1speelterrein vorm van dienstverlening + 1
- sshv-2speelterrein vorm van dienstverlening - 2
- sshv-3speelterrein vorm van dienstverlening - 3
- sshv-4speelterrein vorm van dienstverlening - bathuis
- sgvm-1speelterrein vorm van groen + Amsterdam Rijnkanaal
- shh-1speelterrein vorm van horeca + 1
- shh-1sh-1speelterrein vorm van horeca + 1 categorie B
- shh-2sh-2speelterrein vorm van horeca - 2 categorie B
- shh-2sh-2speelterrein vorm van horeca - categorie B
- shh-4sh-4speelterrein vorm van horeca - categorie B of D
- shh-2sh-2speelterrein vorm van horeca - categorie C
- shh-4sh-4speelterrein vorm van horeca - categorie D
- shh-f1sh-f1speelterrein vorm van horeca - categorie D1
- shh-f1sg-f1sg-1speelterrein vorm van horeca - categorie D1 op begane grond en verdieping
- shh-f2sh-f2speelterrein vorm van horeca - categorie D2
- sh-vz-1speelterrein vorm van horeca - ondergeschikte horeca - 1
- sh-1speelterrein vorm van kantoor - 1
- sh-2speelterrein vorm van kantoor - 2
- shm-1speelterrein vorm van maatschappelijk + 1
- shm-2speelterrein vorm van maatschappelijk + 2
- shm-3speelterrein vorm van maatschappelijk + 3
- sw-1speelterrein vorm van sport - 1
- sw-sp-scspeelterrein vorm van sport - sportschantie
- sv-wkspeelterrein vorm van verkeer - consumptiebalun
- sww-kspeelterrein vorm van water - woonboten/ligplaats
- sw-1speelterrein vorm van wonen + 1
- sw-2speelterrein vorm van wonen + 2
- sw-sh-hspeelterrein vorm van wonen + bepaalde detailhandel en horeca
- sw-vz-1speelterrein vorm van wonen - gevonfdverbreding
- sw-wk-1speelterrein vorm van wonen - wijkcentrum
- sw-wg-1speelterrein vorm van wonen - wonen op de begane grond
- tsspoort
- tsv-1spoortentrum
- tsv-hspoorthal
- uvzuitvaartcentrum
- vwvaarweg
- vwvoorziening voor motorbrandstoffen
- wowonen
- zvwzorgverblijf

Waterstaatsaanduidingen

- waterwaterpartute

Maatvoeringsaanduidingen

- maximum goothoogte (m)
- maximum bouwhoogte (m)
- maximum bebouwingspercentage (%)
- maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)
- maximum aantalbouwlagen
- maximum aaneengesloten bruto (m2)
- maximum bruto vloeroppervlakte van kantoren (m2)
- maximum bruto vloeroppervlakte van detailhandel (m2)
- maximum bruto vloeroppervlakte van showrooms (m2)

Chw bestemmingsplan

Kanaleneiland - Transwijk

Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van het Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

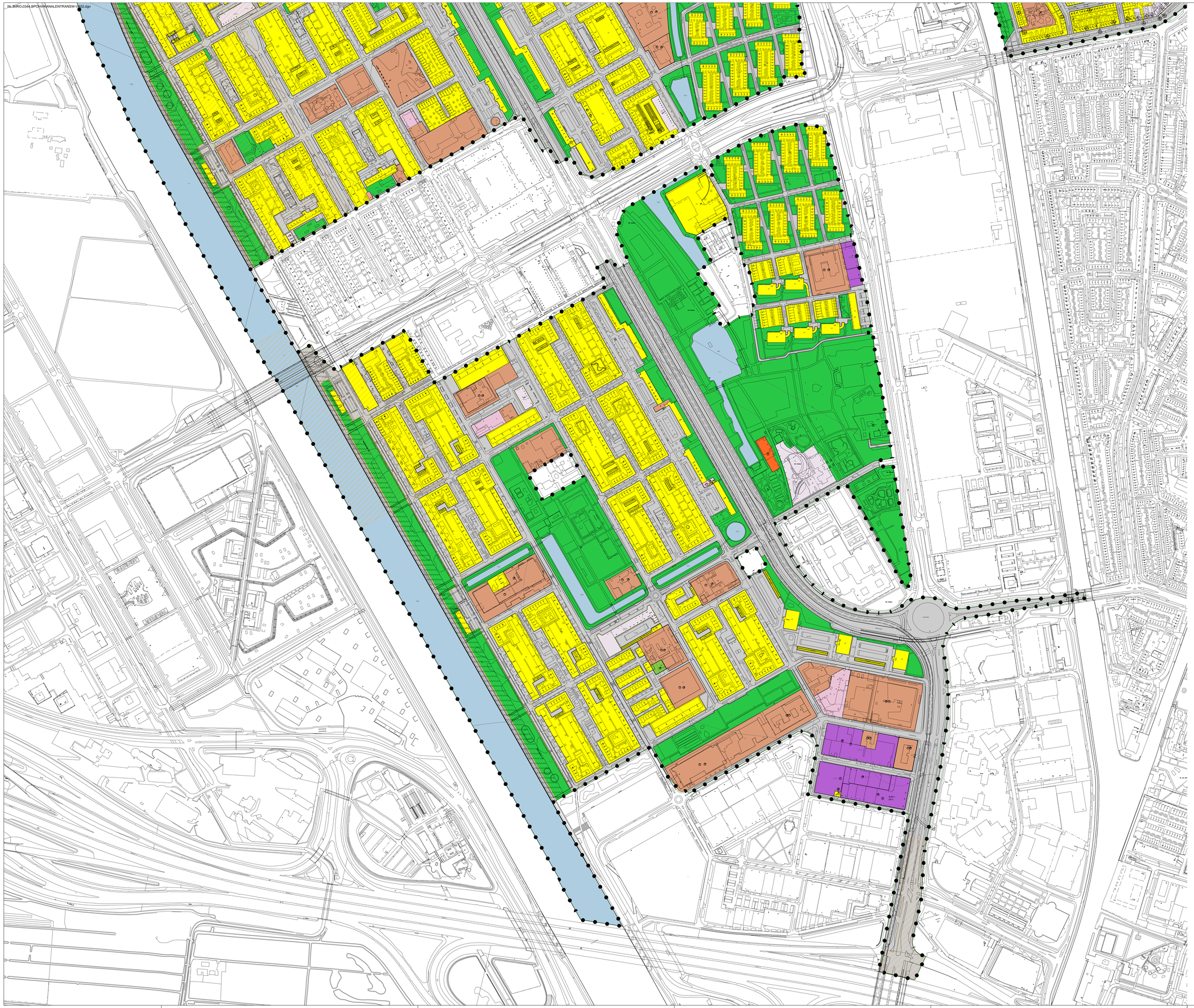
Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	10-03-2023	terinzage	fase 3	
Vaststelling	fase 2	26-03-2024	onherroepelijk	fase 3	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de website http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW-VA02.dgn
ontwerpnummer	
wijk	04 Zuidwest
projectnaam(idn)	Kanaleneiland
subdirectory	
schaal	1: 2500
pentabel	296.tbl
datum	20-09-2024
datum	

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW-VA02.dgn



Plangebied
- Plangebiedgrens

Bestemmingen
- BedrijfBedrijf tot en met categorie 2
- BedrijfBedrijf tot en met categorie 3,1
- DetailhandelDetailhandel
- GroenGroen
- HorecaHoreca
- KantoorKantoor
- KBKBinnenstedelijk
- MaatschappelijkMaatschappelijk
- SportSport
- VerkeerVerkeer
- VOVerkeer - Openbaar vervoer
- VRVerkeer - Railverkeer
- VVVerkeer - Verblijfsgebied
- WaterWater
- WBWBWonen en de wijk
- WCFWBcentrumfunctie
- WonenWonen

Dubbelbestemmingen
- WaterstaatWaterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen
- gaf,dcGeluidzone - Industrie
- ev:2ovrlige zone - archeologische verwachting 2
- ev:3ovrlige zone - archeologische verwachting 3
- ev:4ovrlige zone - archeologische verwachting 4
- ev:5ovrlige zone - archeologische verwachting 5
- ev:6ovrlige zone - archeologische verwachting 6
- hrlovrlige zone - hekwerk/geluidwal/-scherm
- lovrlige zone - bouwen

Functieaanduidingen
- ddbHeidehotel
- ddbvHeidehotel vrijetijdsvilla
- gaspgaspatroon
- kantoorkantoor
- mpmaatschappelijk
- Bedrijf,1 gelijk categorie 1 of 2
- Bedrijf,2 gelijk categorie 2 of 3.1
- Bedrijf,3 gelijk categorie 3.1
- detailhandel,1detailhandel < 1
- detailhandel,2detailhandel < 2Detailhandel
- detailhandel,3detailhandel < smartshop
- detailhandel,4detailhandel < speelautomatenhal
- horeca,1horeca - categorie 1
- horeca,2horeca - categorie 2
- horeca,3horeca - categorie 3

Maatvoeringsaanduidingen
- maatvoeringsgebied
- maximum goothoogte (m)
- maximum bouwhoogte (m)
- maximum bebouwingspercentage (%)
- maximum goothoogte (m); maximum bouwhoogte (m)
- maximum aantal bouwlagen
- maximum dwarsprofielen bruto (m2)
- maximum bruto dwarsprofielen van kantoren (m2)
- maximum bruto dwarsprofielen van detailhandel (m2)
- maximum bruto dwarsprofielen van shoramms (m2)

Chw bestemmingsplan

Kanaleneiland - Transwijk

Verbeelding BLAD 2

Hierbij horen de regels van Chw bestemmingsplan Kanaleneiland - Transwijk

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	10-02-2024	tervisie	fase 3	
Vaststelling	fase 2	28-03-2024	onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.mapviewer.nl

Identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	
NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW-VA02.dgn	
ontwerpnummer	
wijk	04 Zuilenlaan
projectnaam(dir)	Kanaleneiland
subdirectory	
schaal	1: 2500
pentabel	256.tbl
datum	19-09-2024
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

De officiële, digitale versie van het bestemmingsplan bekijken

De wettelijk geldende versie van het gewijzigd bestemmingsplan “Kanaleneiland, Transwijk” kunt u bekijken met de web-applicatie RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: RoPubliceer 0344 (versie 2.0.1)

Toelichting

De website

De website opent met een scherm waarin de algemene gegevens van het bestemmingsplan staan.

In het linker vlak kunt u op *plan digitaal raadplegen* klikken om de plankaart (verbeelding) te zien. Als u vervolgens op een bestemming klikt (gekleurd vlak binnen de bolletjeslijn), ziet u rechtsboven een met een stippellijn aangegeven kader met hyperlinks naar de bijbehorende regels. Ook ziet u daar eventuele bijzonderheden.

De documenten van het gewijzigd bestemmingsplan kunt u bekijken en downloaden als u in het linker kader op *alle bijbehorende documenten tonen* klikt.

Het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad

Een vaststellingsbesluit houdt in dat de gemeenteraad de digitale bestanden vaststelt die samen het bestemmingsplan vormen, zoals de plankaart (verbeelding), de regels, de koppeling tussen de kaart en de regels, de toelichting en de bijlagen. Deze bestanden vormen samen het databestand NL.IMRO.0344.BPCHWKANALENTRANSW -VA02.

RoPubliceer leest het databestand uit en maakt het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken raadpleegbaar.

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4323
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2024
Agendapunt	9
Titel	Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk
ID	4538
Behandelend ambtenaar	Morsink - Blom, Marisse
Telefoon	06 28542087
E-mail	marisse.blom@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	Zuidwest
Thema	Ruimtelijke ordening
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke Ordening
Referendabel	Nee
Reden niet referendabel	Sub f: Raadsvoorstel inzake vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan.
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	21 november 2024
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	**19 december 2024**

Voorgesteld besluit

Gemeente Utrecht

Voorstel aan de gemeenteraad

Vaststelling Bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

Beleidsveld	Ruimtelijke ontwikkeling
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Marisse Blom, Nicolette Deetman
Kenmerk	12781298
Vergaderdatum Raad	Volgt
Referendabel	Nee (artikel 1:2 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum)
Geheim	Nee

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in het ontwerp Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk te verwerken.

2. Geen exploitatieplan vast te stellen.

3. Het ontwerp Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA01 vast te stellen, waarmee het mogelijk wordt gemaakt om bestaande bebouwing te vervangen door een woongebouw met maximaal 110 woningen en een plint waarin maatschappelijke voorzieningen en horeca zijn toegestaan.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Samenvatting

Het bestemmingsplan ‘Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk’ heeft als doel om het mogelijk te maken de voormalige bedrijfslocatie om te zetten naar woningen met sociaal-maatschappelijke en commerciële voorzieningen in de plint aan een plein. Het bestemmingsplan staat de bouw van een woongebouw met maximaal 110 sociale huurappartementen voor de doelgroep starters en ouderen (2 en 3-kamerappartementen) toe. In de plint is het mogelijk gemaakt dat maatschappelijke invulling (max 100 m^2) naast horeca mogelijk is, waarbij de functie horeca is begrensd op maximaal 280 m^2.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen, er zijn 29 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in het vaststellingsrapport en waar nodig zijn wijzigingen in het bestemmingsplan doorgevoerd.

Context

Aanleiding

Op 11 januari 2022 zijn de Programmatische uitgangspunten en op 20 juni 2023 de bouwenvelop vastgesteld. De concept-bouwenvelop is in de commissie van 21 maart 2023 en in de raad van 11 en 16 mei 2023 besproken, waarbij motie M104 *sociaal maatschappelijke voorzieningen aan de Veilingstraat* door is aangenomen en vervolgens verwerkt in de definitieve bouwenvelop. De kaders van de bouwenvelop zijn uitgewerkt in het voorliggende bestemmingsplan.

De initiatiefnemer wil de voormalige bedrijfsbebouwing slopen en het gebied herontwikkelen tot een woongebouw met maximaal 110 sociale huurappartementen, een plint met ruimte voor sociaal maatschappelijke en commerciële voorzieningen en een groen plein.
De woningen vallen allen onder de categorie sociale huur, conform voorwaarden uit de samenwerkingsafspraken van de betreffende Stuw-corporatie (waaronder nul treden woningen en 30% toewijzingen kwetsbare en bijzondere doelgroepen), waarvan 27 woningen van circa 50 m2, 14 woningen van circa 60 m2 en 63 woningen van circa 70 m2. Dit komt neer op gemiddeld woonoppervlakte van circa 65 m2 van alle woningen.
Aan de westelijke zijde van het gebouw komt een tweelaagse plint met een oppervlakte van maximaal 350 m2 waarin naast een maatschappelijke invulling (maximaal 100 m2) ook een horecafunctie (maximaal 280 m2 en categorie D1) mogelijk is. Dit zorgt voor een levendige plint en een sociaal veilige en prettige omgeving. Grenzend aan de plint wordt een plein gerealiseerd, waar onder strikte voorwaarden van een aanvaardbare maximale geluidsbelasting (bij omgevingsvergunning) een horecaterras mogelijk is.
Het gebied wordt zo groen mogelijk (groen, tenzij) ingericht. In het plangebied bevinden zich in de huidige situatie geen bomen, alleen enkele struiken. Door het verbreden van het straatprofiel van de Veilingstraat (aan de kant van het plangebied) komt er meer ruimte voor het toevoegen van groen en bomen (5 bomen, 2e orde smalle kroon). De openbare ruimte wordt door de initiatiefnemer samen met de gemeente en in overleg met het Ringpark uitgewerkt. Door deze ontwikkeling kan Parkhaven worden afgemaakt en komt er een aansluiting op de groene laan van Heycop en het Ringpark.

Juridische context

Om de herontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken moet er een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld. Op grond van artikel 3.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een bestemmingsplan vast. Nadat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan bekend is gemaakt, staat hiertegen zes weken lang beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 8.2 lid 2 sub a van de Wro). Zodra het bestemmingsplan in werking is getreden zal deze onderdeel uitmaken van het Omgevingsplan van Utrecht.

Beslistermijn

Voortvarende besluitvorming is gewenst omdat sociale huurwoningen onderdeel uitmaken van de ontwikkeling en er gelet op de woningnood sprake is van een grote behoefte aan deze woningen.

Bomen en groen

Het gebied rondom de bebouwing wordt zo groen mogelijk (volgens het principe van ‘groen, tenzij’) ingericht. De openbare ruimte wordt door de initiatiefnemer samen met de gemeente en in overleg met het Ringpark uitgewerkt. Door deze ontwikkeling kan Parkhaven worden afgemaakt en komt er een

aansluiting op de groene laan van Heycop en het Ringpark. In het plangebied bevinden zich in de huidige situatie geen bomen, alleen enkele struiken. Door het verbreden van het straatprofiel van de Veilingstraat (aan de kant van het plangebied) komt er meer ruimte voor het toevoegen van groen en bomen (5 bomen 2e orde, smalle kroon).

Cultuurhistorie
Zoals toegezegd in de raadscommissie van 6 maart 2023 is onderzocht of oude cultuurhistorische elementen kunnen worden ingepast in het gebouw of in de openbare ruimte (boog). Na onderzoek is gebleken dat het laten staan van een boog technisch en financieel niet haalbaar is. Wel zal bij het ontwerp van de buitenruimte door de landschapsarchitect gekeken worden of delen van het spant als liggend element hergebruikt kunnen worden. De architect zal bij de verder uitwerking onderzoeken op welke manieren een aantal schaaldelen als loshangend element in de entreehal geplaatst kunnen worden. Tijdens de sloop moet blijken of de elementen goed te demonteren zijn (bijlage 1).

Motie M104 sociaal maatschappelijke voorzieningen aan de Veilingstraat
Aan de motie (M104) sociaal maatschappelijke voorzieningen aan de Veilingstraat is uitvoering gegeven door in de definitieve bouwenvelop voor Veilingstraat 10 vast te leggen dat in de plint van het beoogde woongebouw moet worden ingezet op een sociaalmaatschappelijke voorziening van gemiddeld minimaal 100 m2, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie (op de totale ca. 250 m2) en bewoners intensief als partner te betrekken. Als uitkomst van een traject samen met betrokken partijen en bewoners uit de buurt borgen we in voorliggend bestemmingsplan een gedeeltelijke maatschappelijke invulling van de plint van maximaal 100 m2 en waarbij onmogelijk wordt gemaakt dat de plint volledig wordt ingevuld met horeca.

In dit traject zijn bewoners intensief betrokken door onder andere straatgesprekken te voeren en input op te halen door een breed verspreide enquête op DenkMee. Totaal is de enquête 571 keer ingevuld. De opbrengst laat zien dat de ideeën over de maatschappelijke invulling uiteenlopen: van een flexibele ruimte waar bewoners activiteiten kunnen organiseren, voorzieningen gericht op kinderen en jeugd tot de behoefte aan horeca waarbij er een focus ligt op het bieden van werk aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Kernwoorden hierin zijn: ontmoeten, exclusiviteit, laagdrempelig en diversiteit. Circa 100 bewoners hebben aangegeven bereid te zijn om zelf eenmalige of terugkerende activiteiten te organiseren. Een compleet verslag en uitkomsten van de enquête zijn te lezen in bijgevoegde verslag ‘Enquête Veilingstraat’ (bijlage).

Inmiddels is duidelijk dat voor een maatschappelijke invulling/exploitatie er geen dekking mogelijk is vanuit zowel het project als de gemeente.
Bij de technische sessie van 21 maart 2023 is eerder toegelicht dat de economische meerwaarde die de ontwikkelaar dient af te dragen in gezet zou kunnen worden om (een deel van) de plint een maatschappelijke functie te geven. Inmiddels is uit een actuele taxatie gebleken dat de totale kosten die de ontwikkelaar mag verrekenen met de economische meerwaarde (de inrichting van de openbare ruimte, plankosten, kosten voor het bouwrijp maken en de bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen) hoger zijn dan de verschuldigde economische meerwaarde. Dat betekent dat de economische meerwaarde nihil is en de gemeente hiervoor geen middelen ontvangt die aangewend kunnen worden voor de maatschappelijke invulling van de plint. Ook biedt de bijdrage bovenwijks geen mogelijkheid omdat een maatschappelijke voorziening niet valt onder openbare voorziening conform de Omgevingswet.

Vanuit de verschillende gemeentelijke beleidsvelden (Welzijn en Cultuur) is gebleken dat er geen dekking beschikbaar is om aan een maatschappelijke ruimte invulling te geven. Daarbij is ook verkend of het mogelijk is om de beoogde buurtkamer in de gebiedsontwikkeling Kruisvaartkade uit te ruilen voor een locatie op de Veilingstraat. In het vastgestelde MPR 2024 is echter opgenomen dat de middelen voor deze uitbreiding nog niet beschikbaar zijn. Gelet op de door de raad vastgestelde ambities in het Meerjarig Perspectief Buurtcentra 2022-2032, de RSU 2040 en het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke voorzieningen’ en de huidige financiële situatie van de gemeente ligt het daarmee op dit moment niet voor de hand om de sociaalmaatschappelijke voorziening aan de Veilingstraat in te vullen als buurtkamer.
Ook ontbreekt vanuit cultuur de aanleiding om de plint van invulling te voorzien vanwege de ontwikkeling van het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone waarin verschillende creatieve

werkruimte, cultuur-maatschappelijke voorziening en een wijkcultuurhuis zijn opgenomen in de plannen.

Om toch te komen tot een gedeeltelijke maatschappelijke invulling van de plint worden andere mogelijkheden nader verkend. Positief is dat een betrokken buurtbewoner heeft aangegeven dat zij de komende tijd wil verkennen of het mogelijk is om een stichting op te richten die initiatieven, ontmoeting en verbinding tussen bewoners in Dichterswijk wil stimuleren. Dit sluit aan bij het idee dat bewoners in de buurt vanuit gemeenschapskracht zelf initiatief nemen omdat dit een subwijk is waar vanuit het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' minder prioriteit ligt. .
Naast het benaderen van de groep van de circa 100 bewoners die in het participatietraject hebben aangegeven een bijdrage te willen leveren door het organiseren van eenmalige of terugkerende acitiviteiten, gaat de initiatiefneemster ook in gesprek gaan met LSA (Landelijk Samenwerkingsverband Actieve bewoners) en DOCK Utrecht. Ook zal ze in gesprek gaan met onder andere restaurant De Pomp en de woningbouwcorporatie die de nieuwbouw af zal nemen om eventuele mogelijkheden te verkennen.

De woningcorporatie heeft in ieder geval aangegeven open te staan voor een gesprek over mogelijke invullingen. Een huiskamer voor haar bewoners en/of dubbel gebruik (voorzieningen) begane grond behoort ook tot de te onderzoeken mogelijkheden. Om verschillende opties open te houden is het bestemmingsplan zo aangepast dat een gedeeltelijke maatschappelijk invulling (naast horeca) mogelijk en gegarandeerd is.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt de raad via een raadsbrief geïnformeerd over de daadwerkelijke invulling van de plint.

Beoogd effect
De herontwikkeling van de locatie Veilingstraat 10 draagt bij aan het toevoegen van sociale woningbouw, de binnenstedelijke groeiopgave en de verbetering van de openbare ruimte. Na de vaststelling van het bestemmingsplan kan een omgevingsvergunning worden aangevraagd en worden gestart met de bouw van de ontwikkeling.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad
- Het IDOC is door het college vastgesteld op 15 december 2020
- De programmatische uitgangspunten zijn door het college vastgesteld op 11 januari 2022, waarover de raad middels een brief is geïnformeerd.
- Raadsinformatiebijeenkomst 20 december 2022
- Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 6 maart 2023 (agendapunt 7)
- Technische sessie Raad 21 maart 2023 financiële businesscase
- Raad 11 en 16 mei (agendapunt 16) 2023 (2 moties, waarvan motie M104 *sociaal maatschappelijke voorzieningen aan de Veilingstraat* door de Raad is aangenomen)
- De bouwenvelop is op 20 juni 2023 door het college vastgesteld.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Akkoord te gaan met het vaststellingsrapport met daarin de beantwoording van de zienswijzen en het voorstel om wijzigingen in het ontwerp Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk te verwerken.
Argumenten	
1.1	Een aantal zienswijzen leiden tot noodzakelijke aanpassingen van het bestemmingsplan
	Er zijn 29 zienswijzen ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Deze zijn allen afkomstig van, dan wel namens omwonenden en woningeigenaren nabij het plangebied. De belangrijkste thema's uit de zienswijzen zijn de bouwhoogte van het

	hoogteaccent, bezonning, windhinder, verlies van privacy, hinder door bouwwerkzaamheden, invulling van de plint en parkeren. De zienswijzen zijn in het vaststellingsrapport samengevat en van een reactie voorzien. De zienswijzen hebben op een viertal punten aanleiding gegeven tot aanpassing van het plan. Het betreffen daarbij de volgende aanpassingen: • Het peilpunt van de straat waaruit de maximale bouwhoogte wordt gemeten was abusievelijk de onjuiste straatnaam gegeven. Dit is verbeterd naar de juiste straatnaam. Het peilpunt zelf is ongewijzigd. • De onderbouwing van het hoogteaccent is uitgebreid. • Aan de zijde van de Heycopontwikkeling is de verbeelding gewijzigd. In overleg met een aantal bewoners aan de Croeselaan is het ontwerp van de bebouwing aangepast om zodoende de privacy te verbeteren. Zo is de positie van de gevelopening gewijzigd ten behoeve van de balkons die daar gesitueerd worden. • Op het overgrote deel van het plangebied is door middel van een aanduiding en planregel uitgesloten dat autoparkeerplaatsen kunnen worden aangelegd binnen het beoogde groene plein. Door het vaststellingsrapport vast te stellen is duidelijk dat de raad een afweging heeft gemaakt over de zienswijzen.
1.2	<u>De ambtshalve wijzigingen zijn noodzakelijke verbeteringen.</u>
	Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zijn er ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. • Naar aanleiding van uitvoering van de Motie M104 (zie onder het kopje Motie M104) is artikel 5 lid 2 onder 3 voor de invulling van de plint gewijzigd. Door het vestigen van maatschappelijke voorzieningen niet langer als voorwaarde te stellen wordt voorkomen dat bij het uitblijven van een invulling van de maatschappelijke functie dat de gehele oppervlakte van de plint (350 m2) niet meer ingevuld kan worden. Daarbij is in plaats van een minimale bruto vloeroppervlakte van 100 m2 een maximale bruto vloeroppervlakte van 100 m2 gesteld en is de invulling van de horecafunctie op maximaal 280 m2 gesteld. Hiermee is het niet mogelijk om de gehele plint met een horecafunctie te vullen maar blijft er ook altijd ruimte voor maatschappelijke voorzieningen. De kans op leegstand wordt hiermee aanzienlijk verminderd en er kan worden voorzien in een sluitende parkeerberekening waarbij wordt uitgegaan van de maximaal mogelijke invulling. • Er is een voorwaardelijke verplichting voor parkeergelegenheid toegevoegd. Om de invulling van het programma te borgen is het maximale autoparkeerplaatsen op 63 gesteld. Een wijziging van het gebruik is vergunningsplichtig gemaakt, zodat ook hiervoor een maximaal aantal van 63 autoparkeerplaatsen blijft geborgd en de wijziging daar dus rekening mee moet houden. • De verbeelding is naar aanleiding van verdere uitwerking van het ontwerp aangepast op een aantal punten. • De voorwaardelijke verplichting parkeren in de algemene regels is aangepast met een dynamische verwijzing waarbij het geldende beleid expliciet genoemd wordt. • Het stikstofonderzoek is geactualiseerd met de nieuwste versie van AERIUS (2024). De uitkomst hiervan is dat deze ongewijzigd is, dat er geen significante verslechtering plaatsvindt op een Natura 2000-gebied. • De paragraaf inzake participatie bij het bestemmingsplan is uitgebreid naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek ten behoeve van de Motie M104. Een volledige beschrijving van de ambtshalve wijzigingen is opgenomen in de paragrafen 2.3.2 en 2.3.4 van het vaststellingsrapport.

Kanttekeningen/Risico's	
1.1	Vanuit direct omwonenden zijn gedurende de planvorming zorgen geuit met betrekking tot de ontwikkeling
	Directe omwonenden hebben op verschillende momenten gedurende de planvorming hun zorgen geuit over de ontwikkeling. Dit hebben zij in verschillende fasen kunnen doen, namelijk bij de bouwenvelop, als zienswijze bij het ontwerpbestemmingsplan en bij de raadsinformatiebijeenkomst. Bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan zijn alle betrokken belangen zorgvuldig tegen elkaar afgewogen. Indien omwonende het niet eens zijn met de besluitvorming bestaat de mogelijkheid nadat het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan bekend is gemaakt, binnen zes weken hiertegen beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State in te stellen(artikel 8.2 lid 2 sub a van de Wro).
Beslispunt	
2	Geen exploitatieplan vast te stellen.
Argumenten	
2.1	Het kostenverhaal is anderszins verzekerd.
	Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten voor het kostenverhaal, zodat op grond van artikel 6.12, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening, geen exploitatieplan vereist is. De ontwikkelaar vrijwaart de gemeente in deze overeenkomst van mogelijke planschadeclaims. De kosten van het maken van het bestemmingsplan worden betaald uit de door de initiatiefnemer betaalde leges.
Beslispunt	
3	Het ontwerp Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk dat is vastgelegd in het digitale bestand NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA01 vast te stellen, waarmee het mogelijk wordt gemaakt om bestaande bebouwing te vervangen door een woongebouw met maximaal 110 woningen en een plint waarin maatschappelijke voorzieningen en horeca zijn toegestaan.
Argumenten	
3.1	Het plan Veilingstraat 10 draagt bij aan een gezonde en duurzame groei van de stad, zoals in de ambitie in het Coalitieakkoord is opgenomen en is uitgewerkt in de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Woonvisie.
	Met de toevoeging van maximaal 110 sociale huurappartementen voor starters en ouderen wordt beoogd een bijdrage te leveren aan betaalbaar wonen, (Woonvisie, Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) en coalitieakkoord "Coalitieakkoord 2022 – 2026 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen en betaalbaar wonen en klimaat"), de doorstroming van de wijk/stad, leefbaarheid en evenwichtige gemengde wijk. Alle woningen (100%) worden toegevoegd aan de sociale woningvoorraad en voldoen aan de prestatieafspraken van de betreffende STUW-corporatie met de gemeente. Dit sluit aan bij het uitgangspunt van het coalitieakkoord dat sociale huur bij een corporatie hoort. Op deze wijze komen deze betaalbare woningen langdurig beschikbaar voor verschillende inkomensgroepen. Daarbij draagt de ontwikkeling bij aan de opgave van de gemeente om binnenstedelijk te verdichten en te vergroenen.
3.2	Het toevoegen van het nieuwbouwprogramma in de sociale huur draagt bij aan het streven uit de woonvisie om in de buurt Dichterswijk sociale woningbouw toe te voegen.
	De initiatiefnemer realiseert 100% sociale huurappartementen (maximaal 110), conform voorwaarden uit de prestatieafspraken van de betreffende corporatie

	(waaronder nul treden woningen). In de buurt Dichterswijk is het aandeel sociale huurwoningen ten opzichte van het middensegment en vrije sector sterk ondervertegenwoordigd. Gezien de samenstelling van Dichterswijk is het dan ook wenselijk om sociale woningen toe te voegen. In de subwijk Dichterswijk, Rivierenwijk ligt het percentage voor sociaal op 29% sociaal, maar daarvan bevindt het zwaartepunt zich in Rivierenwijk en minder in Dichterswijk. Met de recente oplevering van Heycop is het aandeel sociale woningen in bezit van woningcorporatie in Dichterswijk van 3% naar ongeveer 12% gestegen. Daarmee ligt het percentage nog steeds ruim onder het Utrechts gemiddelde van ca. 32% (bron: Utrecht Monitor 2023). De toevoeging van sociale huurappartementen op deze plek draagt dan ook bij aan een betere mix van woonsegmenten en wordt er verder gewerkt naar de streefambitie van 35% sociale huurwoningen voor de hele gemeente in 2040, zoals in de Woonvisie is geformuleerd.
3.3	Met de ontwikkeling van de Veilingstraat 10 is de gebiedsontwikkeling van Parkhaven afgerond, en ontstaat er een verbinding met de groene laan en het nieuw aan te leggen plein aan de Veilinghaven.
	Nu de naastgelegen locatie Heycop (voormalige soepfabriek) is herontwikkeld, is de mogelijkheid ontstaan om ook de voormalig Bo-rent locatie (Veilingstraat 10) te ontwikkelen. Deze locatie kon eerder niet ontwikkeld worden in verband met de hindercirkel die van kracht was bij de voormalige soepfabriek. Met het ontwikkelen van de locatie aan de Veilingstraat 10 kan de gebiedsontwikkeling van Parkhaven afgemaakt worden en komt er meer woonkwaliteit in het gebied. Door de ontwikkeling ontstaat er een verbinding met de aan te leggen groene laan in plan Heycop en het nieuw aan te leggen plein aan de Veilinghaven. Dit resulteert in een groene, aantrekkelijke langzaam verkeersroute tussen de Veilinghaven en het Veilinggebouw aan het Heycopplein.
3.4	Het plan draagt bij aan een gezonde leefomgeving ‘gezondheid voor iedereen’, klimaatadaptatie en diervriendelijke bouwen
	Het bouwen van sociale huurwoningen op een gezonde plek zoals deze, draagt bij aan kansengelijkheid in de stad. Het bouwen op een mooie plek aan het water, waar geen drukke (snel)weg in de directe omgeving ligt en waar het centraal station en de binnenstad op loopafstand zijn, zorgt ervoor dat de toekomstige bewoners hier gezond kunnen wonen. Verder gelden de duurzaamheidsambities conform prestatieafspraken van de betreffende corporatie gemeente 2022-2026 (voor nieuwbouw en renovatie). Daken worden gebruikt voor energieopwekking, waterberging en groen. Het dak van het hoogteaccent wordt ingezet voor PV-panelen en op de lagergelegen dakdelen wordt een groen dak toegepast. Zo blijft geen dak onbenut en wordt er een bijdrage geleverd aan de duurzaamheidsambities. Rondom het gebouw wordt het gebied zo groen mogelijk ingericht, conform het ‘groen, tenzij’-principe. Het totale verharde oppervlak neemt ten opzichte van de bestaande situatie af. Door het straatprofiel van de Veilingstraat te verbreden komt er ook meer ruimte voor groen en bomen in het gebied. Deze vergroening vermindert de kans op hittestress en levert een verbetering op voor de biodiversiteit. Bij de invulling van het groen wordt ook gekeken naar een goede invulling van de lokale flora om zodoende ook het lokale dierenrijk te voorzien van nestel- en voedergebied. Daarbij worden ook nestkasten toegevoegd om de biodiversiteit te bevorderen. Tot slot wordt met dit project aangesloten op de groene laan (Heycop) en het Ringpark, waarmee dit groen ook wordt versterkt.
Kanttekeningen/Risico’s	
3.1	De financiële haalbaarheid van het plan staat onder druk
	Zoals toegelicht in de technische sessie aan de Raad op 21 maart 2023 staat het project onder financiële druk gezien het sociale woonprogramma en de huidige marktomstandigheden. Op dit moment zijn er afspraken met de woningcorporatie over de verkoop van de ontwikkeling tegen een voor de ontwikkelaar op dit moment kostendekkende waarde. Hierdoor heeft de ontwikkelaar niet meer dan een

	gebruikelijke (geringe) marge voor onvoorziene omstandigheden en loopt een risico dat als dit wordt overschreden het project niet langer financieel haalbaar is.
3.2	Parkeren in de naast gelegen Heycopgarage wordt nog uitgewerkt.
	Als gemeente hebben we de voorkeur om een deel van de parkeereis om te zetten in parkeerplekken in de naastgelegen autoparkeergarage (Heycop). Dit betreft ruimte voor het autoparkeren voor bewoners (18 parkeerplaatsen). Hierover vinden gesprekken plaats met de eigenaar van de naastgelegen parkeergarage. De beleidsregels parkeernormen bieden de mogelijkheid om op basis van monitoring van de praktijk een wijziging van de parkeereis te onderbouwen en op basis daarvan een wijziging van de omgevingsvergunning aan te vragen, zodat de overcapaciteit in de parkeergarage kan worden ingezet voor parkeren van de ontwikkeling aan de Veilingstraat. Deze afspraak kan pas definitief worden gemaakt als is aangetoond dat hiervoor ruimte beschikbaar is in de Heycopgarage. Dit wordt getoetst bij de aanvraag omgevingsvergunning. De monitoring loopt al en de eerste resultaten tonen aan dat er ruimte beschikbaar is om parkeerplaatsen voor bezoekers in de Heycopgarage om te zetten naar parkeren voor bewoners voor het plan Heycop. Omdat de monitoring bij vaststelling van het bestemmingsplan nog niet is afgerond en er voor de vaststelling van het bestemmingsplan wel moet worden aangetoond dat de parkeerbehoefte kan worden opgelost, is in de toelichting onderbouwd dat door gebruik te maken van 100% deelmobiliteit kan worden voldaan aan de parkeereis zonder gebruik te maken van de naastgelegen parkeergarage. Het bestemmingsplan is daarmee ook zonder een beroep te doen op parkeerplekken in de Heycopgarage uitvoerbaar.

Financiën

De gemeente verhaalt de door haar gemaakte kosten op de initiatiefnemers (inclusief de eventuele planschade, conversie van het erfpachtrecht en afdracht van de economische meerwaarde) door middel van een intentie- en plankostenovereenkomst en een anterieure overeenkomst.

Voor alle andere afspraken zoals de bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen, de beëindiging en uitgifte van de nieuwe erfpachtrechten en de kosten om te komen tot bouwrijpe grond (welke als uitgangspunt geldt voor de conversie van het erfpachtrecht en berekening van de economische meerwaarde) hebben partijen afspraken gemaakt en vastgelegd in de anterieure overeenkomst (november 2023). De betaling van het voorschot voor de plankosten heeft plaatsgevonden na ondertekening van de anterieure overeenkomst. De bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen zal worden overgemaakt aan de gemeente na het vaststellen van de bestemmingswijziging. De verrekening van de conversie en de economische meerwaarde vindt plaats op het moment van beëindiging en uitgifte van de nieuwe erfpachtrechten en wordt onderbouwd met een reeds door een onafhankelijke taxateur opgestelde taxatierapport.

Onderdeel afspraken met het Rijk
Het project maakt onderdeel uit van meerdere nieuwbouwontwikkelingen die bij het Rijk zijn ingediend voor subsidie en uiteindelijk ook door het Rijk zijn toegezegd. Het is voor de toekenning van deze middelen van belang dat dit bouwplan uiteindelijk ook wordt gerealiseerd. Voor dit project zijn geen directe subsidie bijdragen beschikbaar. Om de middelen definitief binnen te halen is de bouw van 25.500 woningen in Groot Merwede (Utrecht en Nieuwegein) noodzakelijk. Het aantal woningen in dit project telt mee in het totaal aantal woningen.

Vervolg

Na vaststelling wordt het vaststellingsbesluit en het bestemmingsplan gepubliceerd in het digitale gemeenteblad via www.officielebekendmakingen.nl en op de websites utrecht.nl/omgevingsplan en regels op de kaart. Het bestemmingsplan wordt samen met het vaststellingsrapport zes weken lang ter inzage gelegd.

Belanghebbenden kunnen tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Raad van State. De indieners van zienswijzen worden via een brief op de hoogte gebracht van het vaststellingsbesluit.

Participatie

De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor de participatie en de gemeente is daarin faciliterend en adviserend.

Nieuwsbrief
Na vaststelling van het IDOC/IPOK heeft de ontwikkelaar in december 2020 een nieuwsbrief verzonden, met daarin de oproep om aan te geven wat mensen belangrijk vinden. Tevens konden omwonenden zich aanmelden voor een nieuwsbrief op de website (www.veilingstraatutrecht.nl) 137 mensen hebben zich aangemeld en wij hebben 13 inhoudelijke reacties ontvangen.

Gesprekken
De initiatiefnemer heeft in december ’20/ januari ‘21 samen met de gemeentelijk projectmanager online gesproken met VVE Cresendo, VVE Croeselaan, Stichting Ringpark en in augustus met de woonboot bewoners.

Informatieavond
Op 24 juni 2021 heeft er een online informatieavond plaatsgevonden, ca. 1360 uitnodigingen, 31 aanmeldingen.

Gesprekken en RIB
In oktober 2021 hebben er ook nog live gesprekken plaatsgevonden met VVE Cresendo en VVE Croeselaan. De verdere uitwerking zou mogelijkerwijs bepaalde zorgen weg kunnen nemen doordat er duidelijkheid komt over bezonning, vorm, uitstraling en ontsluiting.

Bouwenvelop
De concept bouwenvelop heeft van 11 november tot en met 9 december 2022 ter visie gelegen. Bij de start van de tervisielegging is aan ongeveer 1.500 huishoudens een wijkbericht verstuurd waarin omwonenden en andere belanghebbenden hierover zijn geïnformeerd.

De ontwikkelaar heeft op 16 november 2022 een inloopbijeenkomst voor de omwonenden en andere belanghebbenden georganiseerd. Op de informatieavond van 16 november 2022 hebben de omwonenden de eerste sfeerimpressies van het bouwplan kunnen zien. Ook was er informatie te krijgen over de concept-bouwenvelop. De avond is goed bezocht.
Tijdens de ter visie legging hebben omwonenden en andere belanghebbenden de mogelijkheid gehad om op de concept bouwenvelop te reageren.

Daarnaast is er op 20 december 2022 een Raadsinformatiebijeenkomst geweest. Raadsleden zijn in gesprek gegaan met bewoners over de bouwplannen. Een aantal raadsleden heeft de locatie bekeken en daar met verschillende omwonende gesproken.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 15 december 2023 tot en met donderdag 25 januari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad. Er zijn 29 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend.

Deze zienswijzen zijn voorzien van een reactie in het vaststellingsrapport. De zienswijzen hebben op een viertal punten aanleiding gegeven tot aanpassing van het plan.

In mei 2024 zijn er naar aanleiding van de aangenomen motie M104 op meerdere momenten straatgesprekken gevoerd en heeft er een brede enquête ten behoeve van invulling van de plint plaatsgevonden. Totaal is de enquête 571 keer ingevuld. Een compleet verslag en de uitkomsten van de enquête zijn te lezen in bijgevoegde verslag ‘Enquête Veilingstraat’.

Naar aanleiding van de gesprekken, input van omwonenden en consultatie zijn de onderstaande punten aangepast en/of uitgevoerd:

- N.a.v. participatie zijn o.a. onderstaande punten wel aangepast of meegenomen.
- Opstellen van uitgebreide bezonningstudie in de bouwenvelopfase.

- Beoogd woning aantal is aangepast van 120-130, naar circa 100-110.
- Terug leggen rooilijn, verbreding Veilingstraat.
- Geen nachthoreca beogen, maar D1.
- Horeca beogen voor overdag met diner.
- Betrekken Ringpark bij inrichting plein en Veilingstraat.
- Vergroening veilingstraat.
- Aanpassen ontwerp, locatie balkons ten behoeve van de privacy woningen Croeselaan.
- Hergebruiken van cultuurhistorische elementen.

Communicatie

- Zie onder vervolg.
- Gedurende het project heeft de gemeente belanghebbenden geïnformeerd via het wijkbericht en op de projectpagina over besluitvorming, formele procedures en planning. Voor vragen kunnen de omwonenden terecht bij de initiatiefnemer of de gemeentelijk projectmanager en op de website van zowel de initiatiefnemer als de gemeente.
- Omwonenden zijn door initiatiefnemer geïnformeerd door middel van nieuwsbrieven.
- Er is een projectpagina Veilingstraat 10: nieuwbouw | gemeente Utrecht

Gelijktijdig met het aanbieden van dit raadsvoorstel zullen de bewoners op verschillende manieren een terugkoppeling geven over de uitkomsten van de enquête. Het verslag wordt gedeeld op DenkMee, in verschillende nieuwsbrieven en in what's app groepen. Naast een terugkoppeling en het verslag informeren we in afstemming met initiatiefneemster ook over het voornemen voor het oprichten van een stichting die initiatieven, ontmoeting en verbinding tussen bewoners in Dichterswijk wil stimuleren.

(Niet)Referendabel

De Verordening raadgevend referendum is niet van toepassing, omdat het een raadsvoorstel betreft over de vaststelling van een bestemmingsplan (artikel 3 lid 2 onder f Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht).

Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Digitaal bestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk via link ROpubliceer
- Vaststellingsrapport

Bijlagen informatief

- Memo Cultuurhistorie
- Verslag Enquête Veilingstraat
- Pdf van Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk – regels, toelichting, Verbeelding
- Bevat persoonsgegevens - Originele zienswijze met watermerk

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Omgevingsrecht

Gemeente Utrecht

Vaststellingsrapport

Bestemmingsplan Chw
bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

oktober 2024

Inhoud vaststellingsrapport

1 INLEIDING 3

1.1 BESTEMMINGSPLAN CHW BESTEMMINGSPLAN VEILINGSTRAAT 10, DICHTERSWIJK 3
1.2 DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT 3
1.3 DE VASTSTELLINGSPROCEDURE 3
1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen 3
1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan 3
1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen 3
1.3.4 Procedure voor de vaststelling 4
1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen 4

2 SAMENVATTING 5

2.1 PROCEDUREEL 5
2.2 INHOUD VAN DE ZIENSWIJZEN 5
2.3 WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP 6
2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen 6
2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling 6
2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen 10
2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing 11

3 BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN 21

ZIENSWIJZE 1 21
ZIENSWIJZE 2 21
ZIENSWIJZE 3 22
ZIENSWIJZE 4 22
ZIENSWIJZE 5 23
ZIENSWIJZE 6 27
ZIENSWIJZE 7 27
ZIENSWIJZE 8 28
ZIENSWIJZE 9 28
ZIENSWIJZE 10 29
ZIENSWIJZE 11 29
ZIENSWIJZE 12 31
ZIENSWIJZE 13 32
ZIENSWIJZE 14 33
ZIENSWIJZE 15 33
ZIENSWIJZE 16 34
ZIENSWIJZE 17 35
ZIENSWIJZE 18 36
ZIENSWIJZE 19 37
ZIENSWIJZE 20 38
ZIENSWIJZE 21 44
ZIENSWIJZE 22 46
ZIENSWIJZE 23 56
ZIENSWIJZE 24 61
ZIENSWIJZE 25 61
ZIENSWIJZE 26 62
ZIENSWIJZE 27 63
ZIENSWIJZE 28 64
ZIENSWIJZE 29 70

1 Inleiding

1.1 Bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

Het plangebied is gelegen aan de zuidkant van Utrecht tegen, tegen het centrumgebied aan. Het plangebied is begrensd door de Veilingstraat aan de noordzijde, de Croeselaan aan de oostzijde en de Veilinghavenkade aan de westkant. Ten zuiden grenst het plangebied aan een andere woningbouwontwikkeling, de Heycopontwikkeling, welke recent is opgeleverd.

Het doel van het bestemmingsplan is om de bouw van een nieuw, duurzaam appartementengebouw met maximaal 110 sociale huurwoningen juridisch-planologisch mogelijk te maken. Hierbij wordt de bestaande bedrijfshal aan de Veilingstraat 10 gesloopt. De bouwhoogte van het appartementengebouw varieert van drie tot twaalf bouwlagen. De ontwikkeling biedt aan de kant van de Veilinghaven ruimte voor een openbaar plein. In de plint van het gebouw is er plek voor maatschappelijke en commerciële functies die bijdragen aan de levendigheid van het aan te leggen plein. Deze zal aansluiten op de groene laan van de Heycopontwikkeling.

1.2 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 wordt een samenvatting gegeven van de inhoud van dit rapport. Wijzigingen die naar aanleiding van zienswijzen of ambtshalve zijn gemaakt, zijn in paragraaf 2.3 opgesomd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de juridische regeling, die is vastgelegd in de regels met de bijbehorende verbeelding, en de onderbouwing van de juridische regeling, die in de toelichting bij het bestemmingsplan en de bijlagen daarbij wordt gegeven. Dat onderscheid is nodig, omdat belanghebbenden die geen zienswijze hebben ingediend beroep mogen instellen tegen wijzigingen van de juridische regeling. Tegen een wijziging van de onderbouwing kan in beginsel geen beroep ingesteld worden.
Het verbeteren van kennelijke fouten, van de redactie of van interpunctie wordt niet vermeld.
In hoofdstuk 3 worden de zienswijzen behandeld. De zienswijzen zijn samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien. De behandeling van elke zienswijze eindigt met een conclusie waarin wordt aangegeven of naar aanleiding van de zienswijze het ontwerpbestemmingsplan gewijzigd wordt of niet. In het geval van een wijziging verwijst de conclusie naar de paragraaf in hoofdstuk 2 waarin de wijziging is weergegeven.

1.3 De vaststellingsprocedure

1.3.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 15 december 2023 tot en met donderdag 25 januari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

1.3.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 29 zienswijzen ingediend.

1.3.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.
Als een zienswijze niet aan de wettelijke eisen voldoet, wordt de indiener, als haar of zijn adres bekend is, in de gelegenheid gesteld om daar alsnog voor te zorgen. Bij een te laat ingediende zienswijze wordt alleen aan de wettelijke eis voldaan, als de indiener kan aantonen dat het op tijd indienen redelijkerwijs niet mogelijk was. Zienswijzen die uiteindelijk nog steeds niet aan de wettelijke eisen voldoen worden buiten behandeling gelaten De zienswijze wordt wel doorgestuurd naar de gemeenteraad, zodat de raad kennis kan nemen van de zienswijze.

1.3.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het ontwerpbestemmingsplan nog aangepast moet worden, bijvoorbeeld naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.
De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.
Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De commissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden.
De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

1.3.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.
Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

2 Samenvatting

2.1 Procedureel

Alle zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen.

In dit document is een samenvatting van alle ingediende zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk opgenomen. Op grond van de Wet open overheid kennen wij aan het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (artikel 3.1 in samenhang met artikel 5.1 Woo) een groter belang toe dan het belang van openbaarmaking van deze (herleidbare) persoonsgegevens. Daarom is een zakelijke en niet tot personen te herleiden samenvatting van alle ingediende zienswijzen, met de beantwoording daarvan, opgenomen in: het vaststellingsrapport 7 oktober 2024, bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk.

2.2 Inhoud van de zienswijzen

In grote lijnen zien de ingediende zienswijzen op de volgende punten:

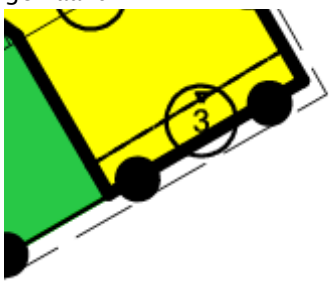
- Er wordt gevreesd voor geluidsoverlast als gevolg van bouwwerkzaamheden.
- Om schade aan woningen door bouwhinder te voorkomen moeten extra voorwaarden in het bestemmingsplan worden opgenomen.
- Het hoogteaccent met twaalf bouwlagen past niet bij de bestaande bebouwing. Drie, vier of vijf bouwlagen past wel en de huidige bouwhoogte moet worden aangehouden.
- Het was bekend dat hier een hoog gebouw zou komen en de bebouwing past stedenbouwkundig goed op deze plek. Het sluit goed aan bij de verschillende bouwhoogten in de wijk. Het hoogteaccent markeert Parkhaven daarbij goed.
- Het hoogteaccent is in strijd met de Hoogbouwvisie.
- Door het verschil in peilniveau in de omgeving kan het gebouw hoger dan de bedoeling is met 37 meter.
- Het is onbekend hoeveel nestkasten, waar en van welk type er worden geplaatst ter bescherming van de vleermuis. Het is een gemiste kans als er niet volgens het principe van natuur inclusief wordt gebouwd.
- Het onderzoek naar vleermuizen is ontoereikend, hiervoor moet aanvullend onderzoek worden uitgevoerd.
- Er zijn zorgen over de parkeerdruk, hiervoor moet meer onderbouwd worden.
- De luchtkwaliteit ligt in de huidige situatie al boven de richtlijnen, waardoor extra maatregelen nodig zijn om de luchtkwaliteit te beschermen.
- Er worden vraagtekens gesteld bij sociale huurwoningen en er wordt afgevraagd waarom de woningen huur zijn en niet gedeeltelijk ook starters-koop.
- Er is tevredenheid over de toevoeging van sociale huurwoningen in de stad.
- Er is onvoldoende onderzoek naar de milieueffecten gedaan en er zal een milieueffectrapportage moeten worden opgesteld.
- Door de hoogte van de bebouwing zal de bezonning afnemen en zullen de stookkosten toenemen. De zonnepanelen zullen ook minder opbrengen hierdoor.
- Door de hoogte van de bebouwing kan sprake zijn van verlies van privacy.
- De nieuwe bebouwing zal een negatief effect hebben op de waarde van de woning.
- Door de nieuwe bebouwing zal meer sprake zijn van windhinder in de omgeving en op de poort van het tegenovergelegen gebouw.
- Voorzieningen in de wijk zijn in de huidige staat al ontoereikend, meer woningen op deze locatie erbij tast de leefbaarheid aan.
- De huidige invulling van de kringloop moet worden behouden.
- Voor de invulling van de plint zijn maatschappelijke voorzieningen gewenst en horeca mag hier niet ten koste van gaan. Daarbij speelt de vraag waarom hier behoefte is aan horeca.

- Door de bebouwing zal er meer echo komen en dit levert geluidsoverlast op. Daarbij zal het beoogde terras voor geluidshinder zorgen.
- Een borging van het principe ‘groen, tenzij’ voor het plangebied ontbreekt en daarbij wordt de groene zone niet afgemaakt en is er geen verband met ‘Rondje Ringpark’.
- Het bestemmingsplan is netjes tot stand gekomen
- Het bestemmingsplan is onzorgvuldig voorbereid en houdt geen rekening met de belangen van omwonenden.

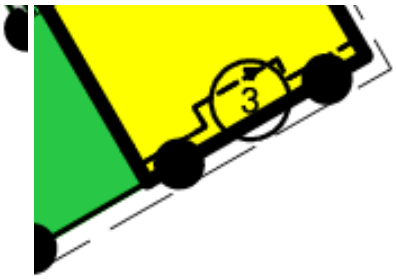
2.3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

2.3.1 Wijziging van de juridische regeling naar aanleiding van zienswijzen

2.3.1.1 Aanpassing verbeelding aan de zijde van de Heycop ontwikkeling ten behoeve van privacy
In overleg met een aantal bewoners aan de Croeselaan is het ontwerp van de bebouwing aangepast om zodoende de privacy te verbeteren. Zo zijn onder andere de positie van de balkons en de gevelopeningen aangepast. Om deze wijziging door te voeren is hiervoor een klein deel van de verbeelding aangepast. Hieronder is de wijziging ten opzichte van het ontwerp (links) inzichtelijk gemaakt.



(Ontwerp-bestemmingsplan)



(Gewijzigde verbeelding)

2.3.1.2 Toevoeging bepaling en aanduiding specifieke functieaanduiding ‘Specifieke vorm van verkeer – parkeren uitgesloten’
Om te voorkomen dat het beoogde plein kan worden ingezet voor autoparkeerplaatsen is de bepaling in artikel 4 lid 4.5.4 opgesteld waarin staat aangegeven dat ter plaatse van de specifieke functieaanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – parkeren uitgesloten’ parkeerplaatsen voor auto’s niet zijn toegestaan. In de verbeelding wordt aangegeven op welk deel van het plangebied het niet is toegestaan om parkeerplaatsen voor auto’s aan te leggen of te gebruiken.

De bepaling luidt:
" Ter plaatse van de specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeren uitgesloten' zijn parkeerplaatsen voor auto's niet toegestaan.”

2.3.2 Ambtshalve wijziging van de juridische regeling

2.3.2.1 Aanpassing artikel 5, lid 2 onder 3
In artikel 5 lid 2 onder 3 wordt de tekst van het ontwerp gewijzigd zodat het vestigen van een maatschappelijke voorziening, alvorens de mogelijkheid bestaat om hier een horeca-vestiging te situeren niet als hard vereiste geldt. Daarmee wordt voorkomen dat bij het uitblijven van een invulling voor de maatschappelijke functie, dan de gehele oppervlakte van de plint niet kan worden ingevuld. Daarbij wordt in plaats van een minimale oppervlakte aan bruto vloeroppervlakte voor de maatschappelijke voorziening gewijzigd in een maximale bruto vloeroppervlakte. De totale oppervlakte van de plint (350 $m^{2)}$ kan niet worden gebruikt ten behoeve van een horecafunctie, nu

het bruto vloeroppervlak gemaximaliseerd blijft op 280 m². Deze wijziging houdt verband met de uitkomst van het uitgevoerde onderzoek voor een sociaal maatschappelijke invulling van de ruimte.

Oude bepaling:

3. Binnen de functieaanduiding 'maatschappelijk' is het uitsluitend toegestaan om in de eerste bouwlaag voorzieningen ten behoeve van boven en naastgelegen woningen ~~en~~ maatschappelijke voorzieningen ~~al dan niet in combinatie met~~ een horeca-vestiging, en in de tweede bouwlaag woningen, voorzieningen ten behoeve van de boven en naastgelegen woningen ~~en~~ maatschappelijke voorzieningen, ~~al dan niet in combinatie met~~ horeca te realiseren, met inachtneming van de onderstaande voorwaarden:

a. De maatschappelijke voorzieningen bedragen ~~minimaal~~ 100 m² bruto vloeroppervlakte;
b. de maatschappelijke voorzieningen, al dan niet in combinatie met een horeca-vestiging, hebben een maximale bruto vloeroppervlakte van 350 m²;
c. De horecavestiging heeft maximaal de categorie D1, D2 of D3, zoals opgenomen in de Lijst van horeca-activiteiten en bedraagt maximaal 250 m² bruto vloeroppervlak.

Nieuwe bepaling:

"3. Binnen de functieaanduiding 'maatschappelijk' is het uitsluitend toegestaan om in de eerste bouwlaag voorzieningen ten behoeve van boven en naastgelegen woningen, maatschappelijke voorzieningen en een horeca-vestiging, en in de tweede bouwlaag woningen, voorzieningen ten behoeve van de boven en naastgelegen woningen, maatschappelijke voorzieningen, en horeca te realiseren, met inachtneming van de onderstaande voorwaarden:

a. De maatschappelijke voorzieningen bedragen maximaal 100 m² bruto vloeroppervlakte;
b. de maatschappelijke voorzieningen, al dan niet in combinatie met een horeca-vestiging, hebben een maximale bruto vloeroppervlakte van 350 m²;
c. De horecavestiging heeft maximaal de categorie D1, D2 of D3, zoals opgenomen in de Lijst van horeca-activiteiten en bedraagt maximaal 280 m² bruto vloeroppervlak.

2.3.2.2 Aanpassing grens functieaanduiding 'maatschappelijk' op de verbeelding

In verband met een kleine overlapping van de functieaanduiding 'maatschappelijk' bij een woning op de eerste bouwlaag, is deze grens voor een klein stuk opgeschoven.

2.3.2.3 Aanpassing bouwvlak en functie 'wonen' op de verbeelding

Naar aanleiding van een nadere uitwerking van de te realiseren bebouwing kan het bouwvlak van de woonfunctie aan de zijde van de Croeselaan beter aangesloten laten worden op de beoogde ontwikkeling. Daarbij is ruimte opgenomen buiten het bouwvlak voor de realisatie van tuinen en balkons. De specifieke bouwaanduiding – balkons boven de functie verkeer – verblijfsgebied is daarmee niet meer nodig en op die locatie komen te vervallen.



(Ontwerp-bestemmingsplan)

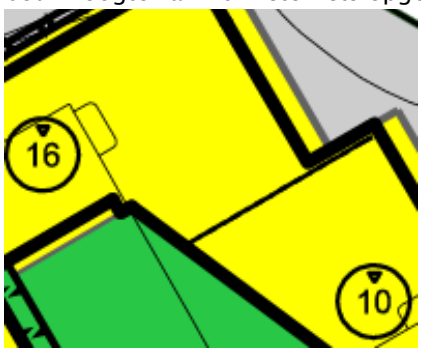


(Gewijzigde verbeelding)

2.3.2.4 Aanpassing bouwvlak ter plaatse waar vijf bouwlagen zijn toegestaan
Naar aanleiding van een nadere uitwerking van de te realiseren bebouwing is het bouwvlak voor zover daar ter plaatse een maximale bouwhoogte van 16 meter iets opgeschoven.



(Ontwerp-bestemmingsplan)



(Gewijzigde verbeelding)

2.3.2.5 Aanpassing functie 'wonen' op de verbeelding ten behoeve van trap binnen de bestemmingsgrens
Naar aanleiding van een nadere uitwerking van de te realiseren bebouwing is op het binnenterrein de functie wonen buiten het bouwvlak iets opgeschoven zodat hierbinnen een trap kan worden gerealiseerd en deze de functie 'groen' niet doorkruist.


Ontwerp-bestemmingsplan)



(Gewijzigde verbeelding)

2.3.2.6 Toevoeging artikel 5.3.2 wijzigen van gebruik, alleen met vergunning
In de planregels is artikel 5.3.2 toegevoegd, waarin wordt bepaald dat het type woningbouwsegment na oprichting van de bebouwing niet gewijzigd mag worden. Met een omgevingsvergunning kan hiervan afgeweken worden, waarbij vast moet staan dat, met behulp van de berekening van de capaciteitseis, het aantal autoparkeerplaatsen 63 niet overschrijdt. Dit betreft het aantal autoparkeerplaatsen zonder dat hier aftrek van het rechtens verkregen niveau of reductiemogelijkheden zijn toegepast. De toepassing daarvan wordt ook niet uitgesloten met deze bepaling. Hiermee wordt voorkomen dat op een later moment de sociale huurwoningen kunnen worden omgezet naar een woningen uit een ander prijssegment waarbij een hogere parkeerbehoefte speelt.

1. Het woningbouwsegment waartoe de woningen na het oprichten overeenkomstig de omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.5 toe behoren mag na oprichting niet wijzigen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen alleen een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regel onder lid 5.3.2 sub 1 als, met behulp van een berekening als bedoeld in artikel 4 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht, vaststaat dat de capaciteitseis voor het totaal aantal parkeerplaatsen voor de totale beoogde ontwikkeling zoals bedoeld in lid 5.2 het aantal van 63 autoparkeerplaatsen niet overschrijdt. Deze berekening ziet op het aantal parkeerplaatsen nog voor aftrek vanwege de bestaande bouw uit artikel 5 en de reductiemogelijkheden uit artikel 7 van de genoemde beleidsregel en sluit deze ook niet uit.

2.3.2.7 Toevoeging artikel 5.5 Aanvulling voorwaardelijke verplichting parkeren
In de planregels is in artikel 5.5 een voorwaardelijke verplichting over parkeergelegenheid toegevoegd. Hiermee wordt, in aanvulling op de voorwaardelijke verplichting zoals opgenomen in

artikel 7 van de planregels, bepaald dat er alleen een omgevingsvergunning wordt verleend voor het bouwen indien – met behulp van een berekening van de maximale capaciteitseis zoals bedoeld in artikel 4 van de 'Beleidsregels parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' – vaststaat dat het totaal aantal parkeerplaatsen voor de totale beoogde ontwikkeling het aantal van 63 autoparkeerplaatsen niet overschrijdt. Dit betreft het aantal autoparkeerplaatsen zonder dat hier aftrek van het rechtens verkregen niveau of reductiemogelijkheden zijn toegepast. De toepassing daarvan wordt ook niet uitgesloten met deze bepaling. Met deze bepaling wordt de borging van het beoogde programma beoogd.

"In aanvulling op artikel 7 verlenen burgemeester en wethouders alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen als vaststaat, met behulp van een berekening als bedoeld in artikel 4 van de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht', dat de capaciteitseis het totaal aantal parkeerplaatsen voor de totale beoogde ontwikkeling zoals bedoeld in lid 5.2 het aantal van 63 autoparkeerplaatsen niet overschrijdt. Deze berekening ziet op het aantal parkeerplaatsen nog voor de aftrek vanwege bestaande bouw uit artikel 5 en de toepassing van reductiemogelijkheden uit artikel 7 van de genoemde beleidsregel en sluit deze ook niet uit."

2.3.2.8 Aanpassing artikel 7 lid 1 onder 3
In artikel 7 lid 1 onder 3 is de bepaling aangepast door een verwijzing naar de beleidsregels op te nemen. De van toepassing zijnde beleidsregels stonden wel benoemd in de artikelsgewijze toelichting op de bepaling, maar niet in de bepaling zelf. Daarbij is opgenomen dat deze bepaling ook geldt in het geval dat de beleidsregels door nieuwere beleidsregels worden opgevolgd.

Oude bepaling:
Aan de hand van beleidsregels waarin de normen voor parkeergelegenheid zijn opgenomen, stellen burgemeester en wethouders vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

Nieuwe bepaling:
Burgemeester en wethouders stellen aan de hand van de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' en de 'Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht' of de beleidsregels die daarvoor in de plaats zijn getreden vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

2.3.2.9 Aanpassing artikel 12 lid 5 onder 1 sub c ter uniformering Algemene Regels Utrecht
In artikel 12 lid 5 onder 1 sub c wordt de tekst: "de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner is in de woning aanwezig als er gasten zijn." vervangen door de volgende tekst:

"de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner is in de regel in de woning aanwezig als er gasten zijn."

2.3.2.10 Aanpassing artikel 21 lid 1 onder 3 ter uniformering Algemene Regels Utrecht
In de algemene regels die gelden voor Utrecht is een kleine wijziging doorgevoerd. Om de algemene regels in dit plan hierop aan te laten sluiten is deze wijziging in artikel 21 lid 1 onder 3 hier ook verwerkt.

Oude bepaling:
Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van ~~vaststelling~~ van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

Nieuwe bepaling
Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.
Etc.

2.3.3 Wijziging van de onderbouwing naar aanleiding van zienswijzen

2.3.3.1 Aanpassing locatiebenaming meetpunt peil in de toelichting

In het bestemmingsplan is het peilniveau bepaald van waar de maximale bouwhoogte voor de bebouwing binnen de functie 'Wonen' dient te worden gemeten. In de toelichting van het bestemmingsplan is hiervoor meermaals opgenomen dat dit peilpunt op de Voorsterbeeklaan ligt. Dit is echter onjuist. Waar Voorsterbeeklaan bij de vermelding van het peilpunt stond genoemd, is dit gewijzigd naar de Veilinghavenkade. Hoewel de verkeerde straatnaam werd benoemd voor het peil, is het meetpunt zelf ongewijzigd.

2.3.3.2 Aanpassing onderbouwing hoogteaccent

In het bestemmingsplan is ten onrechte de onderbouwing van het hoogte accent niet opgenomen, terwijl deze in de bouwenvelop al wel opgenomen was. In de toelichting van het bestemmingsplan is deze tekst nu alsnog toegevoegd. Het gaat daarbij om de volgende teksttoevoeging in paragraaf 2.3.2.2.4:

"Samenvattend is het beleid voor de binnentuinen:
• Vasthouden aan de bestaande gemiddelde hoogte van individuele wijk;
• Incidentele accenten toestaan van circa een verdubbeling van de gemiddelde hoogte;
• Maatwerk leveren ten aanzien van locatie en exacte hoogte. (…) Het accent is daarmee dus niet exact een verdubbeling (30 meter) van de basishoogte. Het toepassen van accenten is maatwerk en hangt af van de locatie. Er is gekozen om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten door het gebouw net iets hoger te maken, zodat het accent meer in verhouding is gebracht en minder plomp lijkt."

En de volgende teksttoevoeging in paragraaf 4.1.3:

"Parkhaven is zorgvuldig ontworpen qua bebouwing waarbij de bebouwing grotendeels 3 – 5 bouwlagen hoog is. Stedenbouwkundig gezien ligt het plangebied op een bijzondere plek in de wijk: in de hoek van de Veilinghaven waar verschillende (zicht)lijnen samen komen: de Twellosebeeklaan, Veilinghavenkade en Veilingstraat. Vanwege de bijzonere positie in de wijk wordt er gekozen om aan de Veilinghaven een wijkaccent toe te voegen en het bestaande karakter van de wijk te behouden. Er wordt gekozen om de bebouwing aan de Veilingstraat qua hoogte aan te sluiten op de omliggende bebouwing. Het hogere bouwdeel accentueert de hoek in de richting van de Veilinghaven. Doordat de nieuwbouw aan de Veilinghavenkade terug ligt ten opzichte van de huidige bebouwing ontstaat er een plek met bijzonder uitzicht op het water en maakt het een connectie via de Twellosebeeklaan met het oude Veilinggebouw (een ander stedenbouwkundig accent in de Dichterswijk). Het hoogteaccent markeert de bijzondere plek in de Dichterswijk en vergroot de herkenbaarheid en de identiteit van de wijk.
(…)
Het bouwvolume sluit in architectonisch oogpunt aan op het beeld- en kwaliteitsniveau van Parkhaven. In de basis wordt dezelfde type detaillering toegepast, maar wel met de mogelijkheid tot een architectonisch accent aan het plein. Door de afwijkende bouwhoogte en de mogelijkheid tot verbijzondering in de architectuur staat het gebouw iets meer op zichzelf in vergelijking met de omliggende bebouwing die allemaal de kenmerkende dominante rode baksteen hebben De architectuur benadrukt dan naast de oogte ook de bijzondere plek in de wijk."

En is in paragraaf 2.3.2.2.4 het onderstaande stuk tekst verwijderd: "De positie, ligging, en importantie van de locatie vraagt om bijzondere en nuchtere architectuur, passend bij de buurt. Binnen de hoogbouwvisie is het mogelijk om maatwerk toe te passen en daarmee af te wijken van de principekeuze van een dubbele bouwhoogte. Door het accent te verhogen wordt de ruimtelijke kwaliteit vergroot en staat het accent meer in verhouding."

2.3.4 Ambtshalve wijziging van de onderbouwing

2.3.4.1 Aanpassing tekst paragraaf 2.2.1 inzake provinciale Omgevingsvisie en Omgevingsverordening

In paragraaf 2.2.1 zijn tekstuele aanpassingen gemaakt over de Omgevingsvisie provincie Utrecht en de Omgevingsverordening provincie Utrecht. Deze zijn beiden met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 in werking getreden.

Oude tekst:
2.2.1 ~~Provinciale~~ Omgevingsvisie en ~~Interim~~ Omgevingsverordening
~~Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beiden zijn in werking getreden op 1 april 2021. De Interim Omgevingsverordening is nodig omdat de Omgevingsverordening alleen onder de Omgevingswet in werking kan treden. Met de Interim Omgevingsverordening kunnen plannen en ambities eerder vormgegeven worden. De Omgevingsverordening treedt tegelijk met de Omgevingswet in werking.~~

Nieuwe tekst en toevoeging:

2.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht en Omgevingsverordening provincie Utrecht
Op 1 april 2021 is de Omgevingsvisie in werking getreden.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingsverordening van de Provincie Utrecht in werking getreden. De Omgevingsverordening bevat onder andere instructieregels over taken en bevoegdheden van gemeenten en waterschappen. Op 1 maart is de eerste wijziging van deze omgevingsverordening vastgesteld.

De opbouw van de Omgevingsverordening ziet er als volgt uit:

- Er staan instructieregels over ontwikkelingen die met water te maken hebben in;
- Instructieregels die zien op grondwaterbeheer;
- Instructieregels ten aanzien van bereikbaarheid;
- Instructieregels die zien op windenergie, zonne-energie en biomassa;
- Instructieregels ten aanzien van Natuurnetwerk Nederland (NNN), Groene contour en Weidevogelkerngebieden;
- Instructieregels over werelderfgoed en kwaliteit van landschappen;
- Instructieregels over agrarische bedrijven;
- En instructieregels over stedelijke functies in stedelijk of landelijk gebied, recreatie en stiltegebieden.

2.3.4.2 Tekstuele aanpassing in paragraaf 2.1.3 inzake de bevolkingsprognose
Begin 2024 zijn nieuwe getallen bekend geworden inzake de bevolkingsprognose. Deze verschillen ten opzichte van de getallen die bekend waren in 2023 en daarom is deze passage aangepast met de nieuwe getallen.

Oude tekst:
Op 1 januari 2022 telde de gemeente Utrecht bijna 362.000 inwoners. Utrecht verwacht dat in de periode tot 2040 zal groeien naar 471.000 inwoners.

Nieuwe tekst:
Op 1 januari 2023 telde de gemeente Utrecht bijna 368.000 inwoners. Utrecht verwacht dat het inwonersaantal in de periode tot 2040 zal groeien naar 472.767.

2.3.4.3 Aanpassing paragraaf 4.2.1 en 4.2.2 van de toelichting
In paragraaf 4.2.2 is de tekst gewijzigd ten aanzien van het aspect parkeren. De parkeeronderbouwing is gewijzigd omdat de juridische zekerheid voor het gebruik maken van de Heycop garage nog onvoldoende is geborgd. De telling voor het aantonen van een overschot en de gesprekken ter borging van parkeerplaatsen lopen nog. De gewijzigde berekening toont aan dat het

bestemmingsplan ook uitgevoerd kan worden zonder gebruik te maken van parkeerplekken in de Heycopgarage. In het verlengde hiervan zijn de bijlagen 3 en 4 in de toelichting ook vervangen met de nieuwe parkeerbalansberekeningen voor auto en fiets.

De oude tekst:
In deze paragraaf wordt ingegaan op de bereikbaarheid van het plangebied met de auto, het openbaar vervoer en de fiets of te voet.

De ontwikkeling is gelegen in een verstedelijkingsknooppunt dicht bij het centrum van Utrecht. De ontwikkeling ligt hemelsbreed op 750 meter van Utrecht Centraal station waardoor het station binnen 10 minuten lopen te bereiken is. De bussen halteren dicht bij de nieuwe ontwikkeling op de Croeselaan. Bewoners en bezoekers van de ontwikkeling kunnen daardoor gebruik maken van een uitgebreid OV-netwerk. Dicht bij de locatie zijn enkele hoofdfietsroutes gelegen, o.a. de Croeselaan. De locatie is daardoor zeer goed bereikbaar op de fiets.
Er zijn voldoende mogelijkheden beschikbaar voor alternatieve en duurzame vormen van vervoer.

~~*Verkeersgeneratie*~~
~~De nieuwe ontwikkeling aan de Veilingstraat levert een bepaalde verkeersgeneratie op.~~
~~Deze generatie wordt vergelijken met de bestaande functie, oftewel het van rechtens verkregen niveau.~~

~~De bestaande functie, detailhandel i.c.m. een arbeidsextensieve en bezoekers extensieve functie (opslagruimte), genereert een zekere verkeersgeneratie De nieuwe ontwikkeling is voor wat betreft de verkeersgeneratie op etmaalniveau vergeleken met de bestaande functie, we noemen dit de ervaringscijfers.~~

~~Deze ervaringscijfers laten een gunstig beeld zien voor wat betreft de verkeersgeneratie. Dit betekent dat de nieuwe functie per etmaal minder verkeersbewegingen tot gevolg heeft dan op basis van de huidige functie.~~

4.2.2 Parkeren
Uitgangspunten autoparkeren
Met de realisatie van de 110 appartementen, een kleinschalige maatschappelijke functie en een horecafunctie wordt een ander gebruik gerealiseerd voor de planlocatie. Aangezien het gebruik verandert, verandert daarin ook de parkeereis mee. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling is onderstaand een berekening gemaakt per functie. Voor de bepaling wordt gebruik gemaakt van de Parkeervisie van de gemeente Utrecht.

Op de huidige locatie is al een functie in gebruik (kringloopwinkel); bestaande uit gedeeltelijk detailhandel voor de winkelfunctie gecombineerd met een opslagruimte (arbeidsintensief en bezoekers extensief). Dit gebruik vormt hiermee het rechtens verkregen niveau voor wat betreft de bestaande parkeereis. ~~De bestaande parkeereis wordt gebaseerd op de huidige parkeernormen uit de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht en is berekend op: 40,0 p.p. voor kort parkeren en 7,9 p.p. voor lang parkeren. Het gedeelte voor lang parkeren wordt ingevuld door de parkeerplaatsen op het eigen perceel (12 st.) en het overige percentage van de parkeereis is ingevuld door afwenteling in het openbare gebied. Dit betekent dat voor 35,9 p.p. gebruik wordt gemaakt van het openbare gebied. Hiervan worden 28 p.p. voor kort parkeren gebruikt.~~

Bij sloop/nieuwbouw of gebruikswijziging is de parkeereis de capaciteitseis van de nieuwe bouwontwikkeling minus de capaciteitseis van de bestaande bouw. Dit betekent dat de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling in mindering wordt gebracht met de parkeereis van de bestaande functie (het rechtens verkregen niveau). ~~Dit gebruik is immers al aanwezig.~~

~~Voor de Veilingstraat betekent de vermindering van het rechtens verkregen niveau een dusdanig lage parkeereis voor de functiewijziging dat gezocht is naar een maatwerkoplossing. Het is namelijk niet reëel om de gehele parkeereis van de nieuwbouw aan de Veilingstraat af te wentelen op het~~

~~openbare gebied, dit past o.a. niet vanwege de vergroeningsambities in het openbare gebied. Het is daardoor aannemelijk dat er in de toekomst, mits voldaan aan de geldende voorwaarden, meer parkeerplaatsen in het openbare gebied in aanmerking kunnen komen om op te heffen.~~

~~Dit brengt ons tot de volgende onderbouwing:~~

- ~~De parkeereis voor lang parkeren in de bestaande situatie, vanwege het eigen parkeerterrein, komt te vervallen. Dit wordt dus niet verrekend;~~
- ~~Het percentage kort parkeren (bezoek) van 13,0 p.p. inclusief lang parkeren voor de niet woonfuncties (1,0 p.p.) kan volledig worden opgelost in het openbare gebied aangezien het rechtens verkregen niveau dit al ruimschoots aangeeft;~~
- ~~Voor de eis voor lang parkeren voor de woonfuncties wordt geen gebruik gemaakt van het rechtens verkregen niveau. Deze parkeereis wordt, i.c.m. de reductie (deelmobiliteit en extra fiets parkeren) mogelijkheden, gerealiseerd in de parkeergarage van de ontwikkeling aan de Heycopstraat ("Parkhaven");~~
- ~~Met de bovenstaande benadering wordt invulling gegeven aan het rechtens verkregen niveau voor het bezoekers parkeren en voor lang parkeren t.b.v. de niet woonfuncties. Voor de afwenteling van het bewonersdeel van de parkeereis (lang parkeren) wordt geen gebruik gemaakt van het openbaar gebied. Deze parkeereis zal wel in de garage worden gerealiseerd.~~

~~Op het plangebied is geen parapluplan voor parkeren van toepassing. In de geconsolideerde beheersverordening staat beschreven dat met de werking van de bouwverordening, standaardbepalingen worden gekoppeld aan nieuwe bouwmogelijkheden, waaronder parkeernormen uit de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht.~~
~~De 'beleidsregel parkeernormen auto 2021' hanteert de volgende realisatie-eisen voor auto parkeren (artikel 10):~~

- ~~Parkeerplaatsen voor de auto worden op eigen terrein gerealiseerd.~~
- ~~Parkeerplaatsen op eigen terrein worden zoveel mogelijk inpandig gerealiseerd.~~
- ~~Op grond van artikel 6 of 7 moet of mag worden afgeweken van de hoofdregel onder a. waarbij aan de hiervoor gestelde eisen over realisatie en beschikbaarheid uit hoofdstuk 3 en 4 van deze beleidsregel moet worden voldaan.~~
- ~~Op Aw 1 en Aw 4 t/m Aw 7 (artikel 7) is geen realisatie- eis van toepassing voor de aanvrager.~~
- ~~Alle parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd hebben leidingdoorvoeren voor (elektrische) oplaadpunten.~~
- ~~Parkeerplaatsen die binnen loopafstand extra worden aangelegd en volledig worden betaald door de initiatiefnemer, worden gelijkgesteld met parkeerplaatsen op eigen terrein.~~
- ~~Minimaal 1 en minimaal 5 % van de te realiseren parkeerplaatsen moet geschikt te maken zijn om te gebruiken als gehandicaptenparkeerplaats.~~
- ~~Ten behoeve van de toetsing van de realisatie-eis worden alle parkeerplaatsen per doelgroep per specifieke functie en bijbehorende voorzieningen die in dit hoofdstuk worden genoemd aangegeven op een inrichtingstekening die onderdeel uitmaakt van de aanvraag omgevingsvergunning.~~

Uitgangspunt fietsparkeren
Het complex krijgt een gemeenschappelijke fietsenstalling op eigen terrein en moet, om het gebruik van de fiets te stimuleren, in kwantiteit en kwaliteit (locatie, toegankelijkheid, sociale veiligheid, inbraakveiligheid, helling etc.) voldoen aan de uitgangspunten zoals beschreven in het geldende parkeerbeleid. De fietsenstalling moet voorzien in de parkeervraag van de bewoners en de bezoekers van de woningen.

Het fiets parkeren moet voldoen aan de uitgangspunten zoals beschreven in het geldende parkeerbeleid (beleidsregel parkeernormen fiets 2021 Gemeente Utrecht inclusief bijlage 1 fiets parkeren woningbouw behorende bij de beleidsregel) en aan de eisen gesteld in het Bouwbesluit.

De fiets parkeervraag voor deze ontwikkeling bedraagt in totaal 421 plekken en is berekend op basis van de fietsparkeernormen die eind 2021 zijn vastgesteld. Van deze 421 plekken wordt het volledige gedeelte voor de woningen (voor de bewoners en de bezoekers) inpandig opgelost in de gemeenschappelijke stallingsruimte. ~~Dit betreft 337 plekken (321 + 16). De 16 extra fietsparkeerplaatsen komen voort uit de reductie op het autoparkeren.~~

Het rechtens verkregen niveau van de voormalige detailhandel is ook beoordeeld. Hierbij is geconstateerd dat er geen afwenteling naar het openbare gebied plaatsvindt. Dit levert op die manier geen extra verrekening op van de parkeereis voor de nieuwe ontwikkeling.

Voor de niet-woonfuncties (horeca en maatschappelijk) wordt de parkeereis voor de fietsen gerealiseerd, in het openbaar gebied binnen de gestelde loopafstanden volgens de beleidsregel parkeernormen fiets 2021. ~~Waarvan in eerste instantie een deel wordt aangelegd. Als blijkt dat er meer behoefte is voor extra capaciteit in het openbaar gebied dan zal dat nader onderzocht danwel bekeken moeten worden. Dit vraagt in dat geval maatwerk rondom de locatie.~~

De berekening van het fietsparkeren is toegevoegd in bijlage 3.

~~Parkeerberekening auto~~
~~Het plangebied valt, op basis van de onderstaande gebiedsindeling vanuit de parkeervisie van de gemeente Utrecht, binnen de gebiedszonering A (centrumgebieden, betaald parkeren). Op basis van de parkeernormen is het onderstaand aantal benodigde parkeerplaatsen berekend. Het project ligt in A2 gebied.~~

~~Het volledige programma bestaat uit de volgende onderdelen:~~
- ~~31 appartementen tot 55 m2 bvo (norm 0,28)~~
- ~~79 sociale huur appartementen 55 tot 80 m2 bvo (norm 0,51)~~
- ~~Een horeca-functie met een totale oppervlakte van 250 m2 bvo (norm 2,0 per 100 m² BVO)~~
- ~~Een maatschappelijke functie met een oppervlakte van 100 m² bvo (norm 0,57 per 100 m² bvo)~~

~~Uit de parkeerberekening op basis van de beleidsregel parkeernormen auto 2021, blijkt dat de parkeereis voor de nieuwe ontwikkeling 55 parkeerplaatsen bedraagt. Het parkeerbeleid biedt enkele mogelijkheden om af te wijken van de parkeereis. Hierdoor kan de parkeereis lager uitvallen.~~

~~De volgende mogelijkheden zijn beschikbaar:~~
- ~~Aanbieden van deelauto's;~~
- ~~Realiseren van extra fietsparkeervoorzieningen;~~
- ~~Voorzien in bestaande parkeercapaciteit.~~

~~Op basis van het voorgaande is voor de Veilingstraat een parkeeronderbouwing opgesteld, zie Bijlage 4. De belangrijkste conclusies in deze onderbouwing luiden als volgt:~~
- ~~De Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht bieden de mogelijkheid om met de inzet van deelauto's af te wijken van de parkeereis. Voor de Veilingstraat is deze vorm van reductie voor 37% toegepast. Dit betekent dat er 4 deelautoplekken gerealiseerd moeten worden. Dit levert een reductie op van 11 parkeerplaatsen.~~
- ~~20% van de parkeereis kan worden ingezet voor extra fietsparkeerplaatsen. Deze reductie kan toegepast worden om af te wijken van de parkeereis en past binnen de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht. Dit betekent dat er 16 extra fiets parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit levert een reductie op van 11 parkeerplaatsen voor de auto.~~
- ~~Volgens de Beleidsregels Parkeernormen Fiets en Auto van de gemeente Utrecht wordt voor zowel auto als fiets parkeren aan de parkeereis voldaan. Waarbij voor bewoners parkeren gebruik wordt gemaakt van de restcapaciteit van een naastgelegen parkeergarage. Deze garage valt binnen de acceptabele loopafstand voor bewoners.~~

- ~~Dit betekent dat de resterende parkeerbehoefte 20 parkeerplaatsen bedraagt. Dit is inclusief de 4 parkeerplaatsen voor de deelmobiliteit.~~
- ~~De bovenstaande parkeereis wordt volledig voorzien in de particuliere parkeergarage van de naastgelegen parkeergarage van de ontwikkeling 'Parkhaven' aan de Heycopstraat. Aanvullende voorwaarden worden vastgelegd in een antieure overeenkomst.~~

~~In de berekening is rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages op de piekmomenten voor de bewoners en bezoekers van de woningen en de niet woonfuncties. Dubbelgebruik wordt berekend volgens de methodiek van CROW. Om de mogelijkheden voor dubbelgebruik te bepalen worden de aanwezigheidspercentages gehanteerd die in de beleidsregels zijn opgenomen.~~

~~Voor het dubbelgebruik is wonen lang (het parkeerpercentage voor de bewoners) apart gehouden van wonen kort met niet-wonen gemengd.~~

~~De parkeergarage van 'Parkhaven' beschikt over voldoende overcapaciteit waardoor de parkeereis van de Veilingstraat, na aftrek van het rechtens verkregen niveau, volledig gerealiseerd kan worden binnen deze parkeergarage. Het totaal aantal komt daarmee uit op 20 parkeerplaatsen welke gerealiseerd worden in de parkeergarage~~.

De nieuwe tekst:

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bereikbaarheid van het plangebied met de auto, het openbaar vervoer en de fiets of te voet.

De ontwikkeling is gelegen in een verstedelijkingsknooppunt dicht bij het centrum van Utrecht. De ontwikkeling ligt hemelsbreed op 750 meter van Utrecht Centraal station waardoor het station binnen 10 minuten lopen te bereiken is. De bussen halteren dicht bij de nieuwe ontwikkeling op de Croeselaan. Bewoners en bezoekers van de ontwikkeling kunnen daardoor gebruik maken van een uitgebreid OV-netwerk. Dicht bij de locatie zijn enkele hoofdfietsroutes gelegen, o.a. de Croeselaan. De locatie is daardoor zeer goed bereikbaar op de fiets. Er zijn voldoende mogelijkheden beschikbaar voor alternatieve en duurzame vormen van vervoer.

Verkeersgeneratie
De nieuwe ontwikkeling aan de Veilingstraat levert een bepaalde verkeersgeneratie op. De nieuwe ontwikkeling is voor wat betreft de verkeersgeneratie op etmaalniveau vergeleken met de bestaande functie, we noemen dit de ervaringscijfers.
De bestaande functie, detailhandel i.c.m. een arbeidsextensieve en bezoekers extensieve functie (opslagruimte), genereert een zekere verkeersgeneratie, namelijk: 361 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de nieuwe ontwikkeling zijn dit 118 bewegingen per etmaal. Dit betekent dat de nieuwe functie per etmaal minder verkeersbewegingen tot gevolg heeft dan op basis van de huidige functie.
De ochtendspits en de avondspits worden aangehouden als maatgevende momenten van de verkeersgeneratie als effect op het verkeersnetwerk. Als we de ontwikkeling bekijken zonder verrekening van de bestaande situatie dan zien we een verkeersgeneratie tijdens het ochtendspitsuur van 7 voertuigbewegingen. Tijdens het avondspitsuur bedraagt dit 14 voertuigbewegingen. Dit aantal van het bestaande verkeersnetwerk aan de Croeselaan respectievelijk de Van Zijstweg. Verwacht wordt dat dit niet gaat leiden tot een beperkte doorstroming in de wijk, te meer omdat deze verkeersbewegingen (vanuit woningen) in de andere richting zijn dan de maatgevende richting van forenzen richting de bedrijfslocaties en in de plaats komen van verkeersbewegingen vanuit de bestaande situatie die deels wel bijdragen aan de maatgevende richting. De berekening van de verkeersgeneratie is toegevoegd in bijlage 3.

4.2.2 Parkeren

Beleidsuitgangspunten

De ‘Beleidsregel parkeernormen auto 2021’ (hierna: de beleidsregel) heeft tot doel om het autoverkeer in de stad te beperken. Om die doelstelling te bewerkstelligen is in de beleidsregel bepaald:
‘hoeveel autoparkeerplaatsen moeten of mogen worden gerealiseerd, en waar en hoe deze parkeerplaatsen worden aangelegd’
Bovendien is de mogelijkheid om bij bouwontwikkelingen op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen beperkt, en moeten daar mobiliteitsalternatieven worden geboden om de locatie bereikbaar te houden.
Locatie Veilingstraat
De locatie Veilingstraat 10 valt binnen parkeerzone ‘A2’. Voor die zone geldt, in lijn met de algemene beleidsuitgangspunten, dat er maar beperkt mogelijkheid is om op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen. Er geldt een maximumpercentage van 50% van de benodigde autoparkeerplaatsen dat op eigen terrein mag worden aangelegd. Er geldt géén minimumpercentage. Voor het concrete plan kan in de volledige parkeerbehoefte worden voorzien door toepassing van de mogelijkheden voor deelmobiliteit.
Voor plannen buiten de zones A1, A2, en B1 is als hoofdregel opgenomen dat autoparkeerplaatsen voor 100% op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Van die hoofdregel moet in de zone A2 (verplicht) worden afgeweken, gelet op het hierboven opgenomen maximumpercentage.
Het bestemmingsplan staat de realisatie van de 110 sociale appartementen, een kleinschalige maatschappelijke functie en een horecafunctie toe. Aangezien het gebruik verandert, verandert daarin ook de parkeereis mee. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling is onderstaand een berekening gemaakt per functie (zie ook bijlage 3). Voor de bepaling wordt gebruik gemaakt van de Parkeervisie van de gemeente Utrecht.
Het plangebied valt, op basis van de onderstaande gebiedsindeling vanuit de parkeervisie van de gemeente Utrecht, binnen de gebiedszonering A (centrumgebieden, betaald parkeren). Op basis van de parkeernormen is het onderstaand aantal benodigde parkeerplaatsen berekend. Het project ligt in A2 gebied.
Uitgangspunt autoparkeren
Het maximale programma bestaat uit de volgende onderdelen:

1a. PROGRAMMA				1b. PARKEEREIS						
2	3	4	5	6			7	8		
functies	omvang	eenheid	type	Parkeernormen A2				aantal parkeerplekken		
				totaal	langp.	bezoek	extra reductie bezoek	totaal	langpark	bezoek
woning 80 tot 130 m2	43	woning	woon soc	0,53	0,43	0,10	0,00	23	18	4
woning 55 tot 80 m2	61	woning	woon soc	0,51	0,41	0,10	0,00	31	25	6
woning tot 55 m2 bvo	6	woning	woon	0,28	0,18	0,10	0,00	2	1	1
restaurant	2,8	100 m2 b	niet-woon	2,00	0,1	0,90	0,00	6	1	5
arts / maatschap / the	4	behandel	niet-woon	0,53	0,45	0,55	0,00	2	1	1

Tabel 4.2.2.1 – Parkeereis o.b.v. maximaal toegestane programma
De maximale (auto)parkeereis van de nieuwbouw is 63 parkeerplaatsen. Dit is zonder verrekening van het rechtens verkregen niveau en zonder toepassing van reducties (door bijvoorbeeld deelmobiliteit).

De borging ligt in artikel 5.5 Voorwaardelijke verplichting parkeergelegenheid.

Grotere parkeerbehoefte
De bovenstaande parkeerberekening gaat uit van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden, welke is geborgd door het in het plan vastleggen van de maximale berekende totale capaciteitseis voor parkeren (63). Deze is vastgelegd op de parkeerbehoefte die hoort bij een programma met 110 woningen in de sociale huurcategorie. Wanneer er immers in een aanvraag omgevingsvergunning woningen met een hogere parkeernorm worden aangevraagd, dan zal dat ertoe leiden dat er minder woningen kunnen worden aangevraagd omdat de totale parkeereis (de optelsom van de parkeernormen per woning) 63 moet blijven.

Van rechtens verkregen niveau
Bij sloop/nieuwbouw of gebruikswijziging is de parkeereis de capaciteitseis van de nieuwe bouwontwikkeling minus de capaciteitseis van de bestaande bouw. Dit betekent dat de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling wordt verminderd met de parkeereis van de bestaande functie (het rechtens verkregen niveau). De nieuwe ontwikkeling hoeft conform het beleid alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte die ontstaat. Voor de Veilingstraat betekent de vermindering als gevolg van verrekening van het rechtens verkregen niveau een lagere parkeereis.
Op de huidige locatie is al een functie in gebruik (kringloopwinkel); bestaande uit gedeeltelijk detailhandel voor de winkelfunctie gecombineerd met een opslagruimte (arbeidsextensief en bezoekers extensief). Dit gebruik vormt hiermee het rechtens verkregen niveau voor wat betreft de bestaande parkeereis. De bestaande parkeereis wordt gebaseerd op de huidige parkeernormen uit de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht en is berekend op: 48,0 parkeerplaatsen (zie tabel 2 - berekening rechtens verkregen niveau).
De parkeereis van de bestaande bouw moet echter worden gecorrigeerd met de plekken die worden opgeheven in verband met de ontwikkeling. Dat gaat hier om 12 plekken op eigen terrein die vervallen in de nieuwe situatie en een ruimtereservering van maximaal 5 plekken voor het inzetten van deelauto's, zie hiernavolgende toelichting. Het rechtens verkregen niveau na correctie is 31 parkeerplaatsen.

1a. PROGRAMMA				1b. PARKEEREIS						
2	3	4	5	6			7	8		
functies	omvang	eenheid	type	Parkeernormen A2					aantal parkeer plekken	
				totaal	langp.	bezoek	extra reductie bezoek	totaal	lang	bezoek
arbeidsextensieve be	24	100 m2 b	niet-woon	0,15	0,95	0,05	0,00	4	3	0
detailhandel	22	100 m2 b	niet-woon	2,03	0,1	0,90	0,00	44	4	40
							P-eis	totaal	lang	kort
progr. niet-wonen	**46**	100 m2 bvo					niet-wonen	48	8	40
programma wonen	**0**	woningen					wonen	0	0	0
							totaal	**48**	**8**	**40**

Tabel 4.2.2.2 - Berekening rechtens verkregen niveau
Reducties door inzet van deelmobiliteit en extra fietsparkeerplaatsen
Reducties op de parkeereis zijn mogelijk door de inzet van deelmobiliteit zoals deelauto's, deelbromfietsen, deelbakfietsen en deelfietsen. Het aandeel deelbromfietsen, deelbakfietsen en deelfietsen is maximaal 50% van het totaal aantal eenheden aan deelmobiliteit. In de openbare ruimte is ruimte gereserveerd voor 5 deelauto's (zie toelichting van rechtens verkregen niveau). Op basis van het geldende beleid en het maximale programma zijn 7 deelautoplekken als reductie op de parkeereis toegestaan.
Naast het realiseren van deelmobiliteit is het toepassen van extra fietsparkeerplaatsen ook een mogelijkheid om de parkeereis voor auto's te reduceren.
De volgende normen zijn van toepassing voor de genoemde reducerende maatregelen:

4. Reductie parkeereis door omzetting naar deelauto's					
			totaal	lang	kort
Correctiefactor deelauto's		niet-wonen	-1	-1	0
niet-wonen	86%	wonen	-27	-27	0
wonen	86%	extra pp voor deelauto's	7	7	0
		totale reductie door deelauto's	-21	-21	0

5. Reductie parkeereis door omzetting naar fietsplekken					
			totaal	lang	kort
Correctiefactor extra fiets		niet-wonen	0	0	0
niet-wonen	12%	wonen	-3,87	-4	0
wonen	12%	totale reductie door extra fiets	-4	-4	0

Tabel 4.2.2.3 – Overzicht normen voor reducties op de parkeereis

Invulling parkeereis

Op basis van het toegestane programma bedraagt de parkeereis na de verrekening met het rechtens verkregen niveau: 31,0 parkeerplaatsen.

De parkeereis wordt opgelost door het toevoegen van 7 deelautoplekken waarvan 5 in het openbare gebied en het realiseren van 2 deelmobiliteit plekken (op grond van de beleidsregels mag je tot de helft van de deelautoplekken omzetten in deelmobiliteitsplekken) en 6 extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein.

Dit resulteert in te realiseren parkeervoorzieningen zoals weergegeven in tabel 4:

Categorie	Eigen terrein	Openbare ruimte	Totaal (omgerekend naar reguliere plekken)
Deelautoplekken (1 unit = 4 reguliere plekken) waarbij maximaal 50% als deelmobiliteit plekken mag worden ingevuld	2	5	28
Extra fietsparkeerplaatsen (1,5 unit = 1 reguliere plek)	6		4
Totaal			31

Tabel 4 – Invulling parkeereis

Het parkeren van de horecafunctie en maatschappelijke functie wordt afgewenteld op straat (waar het rechtens verkregen niveau ruimte toe biedt). Met dit scenario wordt voldaan aan het parkeerbeleid.

Op basis van het voorgaande is voor de Veilingstraat een parkeeronderbouwing opgesteld, zie Bijlage 3.

De voorkeur gaat er naar uit om een deel van de parkeereis om te zetten in parkeerplekken in de parkeergarage van de naastgelegen ontwikkeling aan de Heycopstraat ("Parkhaven"). Het is namelijk niet wenselijk om de gehele parkeereis van de nieuwbouw aan de Veilingstraat af te wentelen op het openbare gebied vanwege de vergroeningsambities in het openbare gebied. Gebruikmaken van de garage biedt kansen om de openbare ruimte (in de toekomst) te vergroenen. Daarnaast is het gewenst om enkele nieuwe bewoners van Veilingstraat toch een parkeerplaats aan te kunnen bieden, omdat er geen vergunningen voor straatparkeren worden verstrekt aan bewoners van het project Veilingstraat. Het complex Heycop en de bijbehorende garage zijn begin 2024 in gebruik genomen. In de loop van 2024 zal worden nagegaan of er structurele onderbezetting ontstaat in de garage en of de vrijvallende ruimte kan worden ingezet voor de Veilingstraat.

Uitgangspunt fietsparkeren

Het complex krijgt een gemeenschappelijke fietsenstalling op eigen terrein en moet, om het gebruik van de fiets te stimuleren, in kwantiteit en kwaliteit (locatie, toegankelijkheid, sociale veiligheid, inbraakveiligheid, helling etc.) voldoen aan de uitgangspunten zoals beschreven in het geldende parkeerbeleid. De fietsenstalling moet voorzien in de parkeervraag van de bewoners en de bezoekers van de woningen. Het fiets parkeren moet voldoen aan de uitgangspunten zoals beschreven in het geldende parkeerbeleid (beleidsregel parkeernormen fiets 2021 Gemeente

Utrecht inclusief bijlage 1 fiets parkeren woningbouw behorende bij de beleidsregel) en aan de eisen gesteld in het Bouwbesluit.
De fiets parkeervraag voor deze ontwikkeling bedraagt in totaal 437 plekken en is berekend op basis van de fietsparkeernormen die eind 2021 zijn vastgesteld. Van deze 437 plekken wordt het volledige gedeelte voor de woningen (voor de bewoners en de bezoekers) inpandig opgelost in de gemeenschappelijke stallingsruimte. Dit betreft 367 plekken (361 + 6). De 6 extra fietsparkeerplaatsen komen voort uit de reductie op het autoparkeren.
Het rechtens verkregen niveau van de voormalige detailhandel is ook beoordeeld. Hierbij is geconstateerd dat fietsen op eigen terrein geparkeerd werden en er geen afwenteling naar het openbare gebied plaatsvond. Dit levert op die manier geen extra verrekening op van de parkeereis voor de nieuwe ontwikkeling.
Voor de niet-woonfuncties (horeca en maatschappelijk) wordt de parkeereis voor de fietsen gerealiseerd, in het openbaar gebied (70) gerealiseerd binnen de gestelde loopafstanden volgens de beleidsregel parkeernormen fiets 2021. Deze zullen gefaseerd worden aangelegd. Dit wordt uitgewerkt in de (aanvraag) omgevingsvergunning.
De berekening van het fietsparkeren is toegevoegd in Bijlage 4.

2.3.4.4 Aanvulling paragraaf 6.2.2 Participatie

In de periode tussen de ter inzagelegging van het ontwerp en de vaststelling van het bestemmingsplan is ter uitvoering van de motie M104 onderzocht of de sociaal maatschappelijke invulling van de plint mogelijk is. Hierbij zijn bewoners intensief betrokken. Omdat dit participatie betreft is hiervan een korte beschrijving opgenomen in het bestemmingsplan.

Aanvulling tekst:
In de periode tussen de ter inzagelegging van het ontwerp en de vaststelling, van april 2024 tot en met augustus 2024 is ter uitvoering van de bovengenoemde motie onderzocht of de sociaal maatschappelijke invulling mogelijk is, waarbij bewoners intensief zijn betrokken.

Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met Dock, de woningcorporatie, de Pomp en betrokken organisatie afdelingen binnen de gemeente Utrecht. Ook zijn er verschillende participatievormen en communicatiemiddelen ingezet om een zo breed mogelijk publiek te bereiken. Zo is er tussen 8 mei en 24 juni 2024 een enquête verspreid door middel van onder andere wijkberichten, nieuwsbrieven en WhatsApp-groepen en zijn er straatgesprekken gevoerd om wensen en ideeën op te halen voor een maatschappelijk invulling van de plint in combinatie met horeca. Reactie en ideeën over de maatschappelijke invulling lopen uiteen: van een flexibele ruimte waar bewoners activiteiten kunnen organiseren, een plek waar men elkaar (spontaan) kan ontmoeten en activiteiten kan ondernemen, voorzieningen gericht op kinderen en jeugd tot de behoefte aan horeca waarbij er een focus kan liggen op het bieden van werk aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Gelet op de reacties en behoeftes die daaruit naar voren komen is het idee voor deze locatie dat een stichting vanuit de buurt van en door bewoners, zich gaat inzetten voor het organiseren en coördineren van allerlei activiteiten en initiatieven voor en in de wijk.

Vanuit de enquête en de straatgesprekken komt naar voren dat er behoefte is aan verschillende maatschappelijke initiatieven en laagdrempelig ontmoeten. Ook zijn er meerdere buurtbewoners (ca. 100) die hebben aangegeven bij te willen dragen aan (eenmalige) initiatieven/activiteiten. Omdat dit een subwijk is waar vanuit het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' minder prioriteit ligt, is het idee dat bewoners hier vanuit gemeenschapskracht zelf initiatief nemen.

2.3.4.5 Aanpassing van het onderzoek in bijlage 16

De uitgevoerde QuickScan wet natuurbescherming, zoals uitgevoerd op 22 april 2021 is geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen.

2.3.4.6 Toevoeging memo actualisatie mer-aanmeldnotitie als bijlage 7

Gelet op de (beperkte) wijziging in het aantal verkeersbewegingen is beoordeeld of deze wijziging tot andere milieueffecten en andere conclusies leidt ten aanzien van de mer-plicht zoals opgenomen in het eerder genomen mer-beoordelingsbesluit. Dit is niet het geval. De memo ter onderbouwing opgenomen als bijlage 7 bij de toelichting.

2.3.4.7 Aanpassing van het onderzoek in bijlage 19

Het stikstofrapport is met de meest recente versie van de AERIUS Calculator geactualiseerd. Het bijgewerkte rapport vervangt de bijlage die bij het ontwerpbestemmingsplan was opgenomen.

3 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1

Indiener heeft geen commentaar op het ontwerpbestemmingsplan en geeft aan dat het voor de woningen aan de Veilingstraat, Veilingkade en Voorsterbeeklaan bekend was dat op deze locatie een hoog gebouw zou komen.

Reactie
Bedankt voor uw reactie. Het is fijn om te vernemen dat de voorliggende ontwikkeling geen onvoorziene aspecten voor u heeft.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 2

Indiener geeft aan dat de ontwikkeling en de invulling ervan op een nette manier wordt gedaan. Daarbij geeft indiener aan dat hij zich niet kan vinden in dat een bouwhoogte van 12 bouwlagen passend is in de omgeving. Een bouwhoogte van 12 bouwlagen komt elders niet voor in de wijk, maar juist drie, vier of incidenteel vijf bouwlagen wel.

Reactie
Bedankt voor uw positieve reactie over de wijze waarop het bestemmingsplan tot stand is gekomen.

Hoogte
Voor de afweging van het hoogteaccent spelen verschillende aspecten mee. Zo is de bijzondere ligging in de wijk van belang, maar ook de hoogte van de omliggende bebouwing.

Hoogte – passend bij de omliggende bebouwing
Allereerst over de mate van passendheid bij de omliggende bebouwing en de wijk. Het klopt dat in de omgeving de bebouwing tussen de drie (Croeselaan) en vijf (Veilingstraat/Veilinghavenkade) bouwlagen betreft. Er is juist bewust gekozen om de beoogde nieuwbouw hierop aan te laten sluiten, door de bebouwing (los van het hoogte accent) grotendeels uit drie- en vijf bouwlagen te laten bestaan. Zo heeft de bebouwing aan de zijde van de Veilingstraat, tegenover de bestaande bebouwing, aansluitend een maximale bouwhoogte van 16 meter, wat gelijk staat aan 5 bouwlagen. De bebouwing richting de Croeselaan heeft een maximale bebouwingshoogte van 10 meter, wat bestaat uit drie bouwlagen. Daarbij is het goed om aan te geven dat deze bouwhoogte is gemeten vanaf het peil aan de Veilinghavenkade en dat de maximale bouwhoogte inclusief de opstaande dakranden is. De breedte van het plein, welke ongeveer 38 meter is van de gevel van de nieuwbouw tot het muurtje van de historische haven, staat ook in verhouding tot de hoogte van het accent.

Hoogte – Bijzondere ligging in de wijk
Een accent kan onder andere een gebouw zijn met een afwijkende bouwhoogte, dat tot doel heeft om een bijzondere plek in een wijk of buurt te markeren. De wijze waarop een accent wordt vormgegeven is per geval verschillend. Bij deze ontwikkeling is gekozen voor het toevoegen van een accent op de bijzondere locatie in de hoek van de Veilinghaven.
Stedenbouwkundig is de locatie aan de hoek van de Veilinghaven bijzonder. Op deze hoek komen de zichtlijnen van de Twellosebeeklaan, Veilinghavenkade en Veilingstraat samen.Het hogere bouwdeel accentueert de hoek in de richting van de Veilinghaven. Doordat de nieuwbouw aan de Veilinghavenkade terug ligt, ten opzichte van de huidige bebouwing, ontstaat er een plek met een bijzonder uitzicht op het water en maakt het een connectie via de Twellobeekselaan met het oude Veilinggebouw, dat ook een stedenbouwkundig accent in de Dichterswijk is. Door een hoogteaccent

wordt deze bijzondere locatie in de Dichterswijk geaccentueerd en wordt de herkenbaarheid en de identiteit van de wijk vergroot.
De hoogte van 12 bouwlagen, wat een maximale bouwhoogte van 37 meter betreft, kan slechts voor een deel in het plangebied en is daarmee qua 'voetafdruk' ook gelimiteerd. Zo is bebouwing in het plangebied beperkt tot waar het bouwvlak ligt en binnen dat bouwvlak is weer onderscheid gemaakt in waar welke maximale bouwhoogte mag worden gerealiseerd. Daarmee wordt voorkomen dat het gehele bouwvlak bijvoorbeeld tot een maximale hoogte van 37 meter mag worden gebouwd.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 3
Indiener geeft aan dat hoewel het rekening houden met lokale flora en fauna een mooi voornemen is, het niet gespecifieerd is hoeveel nestkasten er worden geplaatst, waar deze worden geplaatst, van welk type deze zijn en of ze worden geïntegreerd in de bebouwing. Indiener vraagt waarom er geen kasten in het gebouw worden geplaatst voor de aanwezige vleermuizen in het gebied. Indiener geeft daarbij aan dat in een recent opgeleverde ontwikkeling het principe van natuur inclusief bouwen niet is toegepast en vreest dat zonder duidelijke richtlijnen het in deze ontwikkeling ook niet toegepast zal worden. Het verzoek is dan ook om de plannen voor het bevorderen van de lokale biodiversiteit nader te specificeren.

Reactie
Nestkasten in het plangebied en natuurinclusief bouwen
Nestgelegenheid kan zowel in de bebouwing als in de (semi-)openbare ruimte worden toegepast. Voor de invulling (semi-)openbare ruimte geldt dat het plan daarvoor nog moet worden gemaakt. Dat zal er eerst moeten zijn voordat nestgelegenheid kan worden ingepast.

Naast het faciliteren van vleermuizen doen we dit ook voor bijvoorbeeld de spreeuw en de gierzwaluw. Voordat het, t.o.v. de planlocatie zuidelijk gelegen, Heycopterrein opnieuw werd ontwikkeld was de spreeuw een doelsoort in dat gebied. Deze ontwikkeling biedt de mogelijkheid om de spreeuw opnieuw terug te brengen in de omgeving. De gierzwaluw is al in ruime mate aanwezig in de omgeving van de Veilingstraat. Daarom zou het ook goed zijn om voor deze soort nestgelegenheden op te nemen in het plan.

Het concreet maken van faciliteiten voor deze doelsoorten vraagt om verdere uitwerking van het plan. Zo kan de ene soort juist behoefte hebben aan nestgelegenheid op hoogte terwijl een ander soort juist beter gaat op nestgelegenheid dicht bij de grond. De oriëntatie van de nestgelegenheden is ook van belang, aangezien een nestkast die het grootste deel van de dag in de volle zon hangt hierdoor te warm wordt, waardoor vogels hier niet zullen nesten.

In de verdere uitwerking van het plan worden nestgelegenheden ingepast in het ontwerp om het gebouw meer natuurinclusief uit te voeren. Deze is echter pas klaar bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de realisatie van de nieuwbouw. De doelsoorten en het aantal nestgelegenheden wordt in overleg met gemeente Utrecht afgestemd. Het definitieve plan wordt dan aan de gemeente ter goedkeuring voorgelegd.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 4
Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen hoogbouw en is juist voorstander van het behoud van de maatschappelijke functie en verzoekt de kringloop te behouden en intact te houden.

Reactie
Bouwhoogte
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Behoud maatschappelijke functie
Binnen de ontwikkeling is niet alleen sprake van woningbouw. Binnen het plangebied is op een deel van de beoogde bebouwing een functieaanduiding neergelegd met de naam 'maatschappelijk'. Met deze aanduiding is voor de plint, bestaande uit de eerste twee bouwlagen aan de zijde van het plein, een andere invulling dan de functie wonen mogelijk gemaakt.

De regels in het bestemmingsplan (specifiek artikel 5 lid 2 onder 3) bepalen namelijk dat ter plaatse van die aanduiding het op de eerste bouwlaag uitsluitend is toegestaan om de ruimte voor voorzieningen ten behoeve van de naast en bovengelegen woningen, maatschappelijke voorzieningen en een horecavestiging te situeren en op de tweede bouwlaag ditzelfde maar met de mogelijkheid voor woningen. Op basis van dat lid is het mogelijk gemaakt dat een maatschappelijke voorzieningen in de plint mogelijk is. Overigens heeft de bestemming van de Veilinghal op basis van het hiervoor geldende regime een bedrijfsbestemming, waarbinnen maatschappelijke voorzieningen niet mogelijk zijn zonder een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.

Het behoud van de kringloop
Het is niet mogelijk om de huidige hal en daarmee ook de kringloop te behouden. De invulling van de hal als kringloop zou altijd tijdelijk zijn. Er werd juist een tijdelijke invulling aan de hal gegeven om te voorkomen dat het gebouw onnodig zou verloederen tijdens de planvorming. Daarbij is een kringloop ook geen maatschappelijke voorziening.

Het stedenbouwkundig plan Dichterswijk-West is als één integraal plan ontworpen en eind jaren '90 vastgesteld. Daarbij is toen besloten dat alleen de Veilinghal aan het Heycopplein (en dus niet de Bo-rent hal of de toenmalige Intertaste fabriek) als cultuurhistorisch element zou worden ingepast in het gebied. Daarnaast is in 2009 in overleg met de Utrechtse Stichting voor het Industrieel Erfgoed (USINE) gestart met een uitgebreide inventarisatie. Deze inventarisatie heeft in 2013 geresulteerd in een selectie van 33 gebouwen van industrieel erfgoed die zijn aangewezen als gemeentelijk monument. De gebouwen aan de Veilingstraat en Heycopstraat zijn in de inventarisatie meegenomen. Bij de afweging van de architectuur- en cultuurhistorische waarden zijn deze gebouwen weliswaar karakteristiek bevonden, maar niet van zodanige waarde dat ze deze hebben opgenomen in de selectie van beschermd industrieel erfgoed. In de achtereenvolgende bestemmingsplannen voor o.a. Heycop en de Bo-rent locatie is er steeds voor gekozen vast te houden aan de uitgangspunten van het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan, met onder meer de zichtlijn en de daar bijbehorende groene laan naar de Veilinghal.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 5
Indiener geeft aan dat de bouwhoogte van het plan niet past binnen de uitstraling van Dichterswijk, dat een relatief lage bebouwing heeft. Door de gekozen peilhoogte aan de Voorsterbeeklaan kan de ontwikkeling zelfs hoger worden dan beschreven, tot wel 40 meter. De huidige maximale bouwhoogte moet dan ook aangehouden worden. Daarbij geeft indiener aan dat hij zorgen heeft over het aantal benodigde parkeerplekken en de reductie die wordt toegepast door middel van deelauto's en fietsen. Het verzoek is daarom om dit nader te onderbouwen. De leefbaarheid in de wijk kan ernstig aangetast worden als er wel woningen worden toegevoegd, maar geen (sociale) voorzieningen. Deze voorzieningen zijn in de huidige staat al ontoereikend voor de wijk.
Over het aspect biodiversiteit geeft indiener aan dat de conclusie dat voor vleermuizen geen 'gebouw gebonden' gedrag is geconstateerd is gebaseerd op beperkt onderzoek. In dat kader verzoekt indiener om een aanvullend onderzoek. Voor de luchtkwaliteit vraagt indiener extra

maatregelen voor het bouwen en gebruiken van de bebouwing, aangezien de huidige PM10 en PM 2,5 waarden al boven de richtlijnen liggen. Extra verkeersactiviteit zal dit verhogen. Tot slot vraagt indiener aandacht voor de tijdelijke bouwhinder. Bij de Heycop-ontwikkeling zijn geluids- trillings- en stofnormen overschreden en dit heeft tot schade geleid aan de woning van indiener. Om dit te voorkomen bij deze ontwikkeling wordt gevraagd om extra voorwaarden om bouwhinder te beperken en handhaving ervan te waarborgen.

Reactie
Hoogte – passend bij de omliggende bebouwing
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Peilhoogte in verband met de bouwhoogte
Rondom de Veilingstraat 10 ligt de openbare ruimte niet overal op één niveau. Aan de zijde van de Veilinghavenkade ligt de openbare ruimte hoger dan aan de zijde van de Croeselaan. Het verschil hiertussen is ongeveer 1 meter. De maximale bouwhoogte van de beoogde ontwikkeling is gemeten vanaf het peil aan de Veilinghavenkade. Het hoogteverschil in de straat wordt, evenals bij de tegenovergelegen bebouwing, in de bebouwing opgelost. Dat betekent dat gezien vanaf de Veilinghavenkade de bebouwing een maximale bouwhoogte van 37 meter heeft. Vanaf de Croeselaan gezien, waar een ander peilniveau geldt, zal het hoogteaccent dan een maximale bouwhoogte hebben van ongeveer 38 meter en niet 40 zoals indiener aangeeft.

In het ontwerpbestemmingsplan is abusievelijk opgenomen dat het peil wordt gemeten op de Voorsterbeeklaan. Dit wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan in de toelichting aangepast naar de Veilinghavenkade. Hoewel de verkeerde straat werd benoemd voor het peil, is het meetpunt zelf ongewijzigd.

Parkeren
Wij begrijpen de zorgen van indiener over de parkeerdruk als gevolg van de ontwikkeling en geven graag een nadere uitleg c.q. onderbouwing voor de berekening.
Bij een ontwikkeling wordt gekeken wat de parkeereis is bij het beoogde gebruik en hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn. Daarbij wordt per functie die mogelijk wordt gemaakt in het plangebied berekend wat er nodig is. Voor deze berekening wordt gebruik gemaakt van de Parkeervisie van de gemeente Utrecht en de beleidsregels parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht en de beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht.

Uitleg van de berekening
Allereerst wordt gekeken naar de bestaande functie op de locatie van de ontwikkeling. Dit is een kringloopwinkel, wat betekent dat er sprake is van detailhandel in combinatie met opslagruimte. Dit gebruik wordt gezien als het rechtens verkregen niveau; het gebruik wat er al was. Daarbij is gekeken naar zowel lang- als kort parkeren en hoe hier in de bestaande functie werd voorzien. Op de locatie waren 12 parkeerplaatsen op het eigen perceel aanwezig, die voor lang parkeren werden ingevuld. De overige parkeervraag werd opgelost in het openbare gebied. Gelet op de functie werd daardoor 35,9 parkeerplaatsen in het openbare gebied gebruikt. Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling in mindering gebracht op de parkeereis van de bestaande functie. Een nieuwe ontwikkeling hoeft alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte. Voor de bezoekers is er voldoende parkeerruimte om in de openbare ruimte te parkeren, op basis van de bestaande functie. In de parkeerbehoefte van nieuwe bewoners wordt in overeenstemming met het Utrechtse parkeerbeleid volledig voorzien door inzet van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen.

Er is daardoor nagenoeg geen sprake van een toename van de parkeerdruk. Bewoners van de nieuwbouwontwikkeling Veilingstraat komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor het openbare gebied, dit is ook in de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer opgenomen. Als er bestaande plekken in de openbare ruimte ingezet worden voor deelmobiliteit kunnen deze in dat geval ook door de huidige bewoners worden gebruikt. Recente tellingen tonen overigens aan dat er geen sprake is van een te hoge parkeerdruk in dit parkeerrayon.

Voor het uitleggen van de reductiemogelijkheden is het eerst van belang om te weten binnen welk parkeergebied de ontwikkeling is gelegen. Dit betreft parkeergebied A2. In de geldende beleidsregels (Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht, art. 7 en 12) gelden verschillende reductie mogelijkheden per zone. Voor A2 betekent dit dat tot een maximum van 100% van de parkeereis omgezet mag worden naar deelautoplekken met deelauto's. Van de deelautoplekken mag vervolgens maximaal 50% (met een maximum van 5 plekken) ingezet worden voor ander vormen van deelmobiliteit zoals (elektrische) deelfietsen of deelbakfietsen. Het bepalen dan wel vastleggen van het percentage voor deelautoplekken is gebaseerd op een haalbaar en realistisch aanbod van de deelmobiliteit. Dit volgt uit gesprekken tussen aanbieders van deelmobiliteit, de ontwikkelaar en de gemeente. Uiteindelijk resulteert dit in een realistisch aanbod tussen 4 en 7, waarbij de helft omgezet kan worden in deelmobiliteitsplekken, waarbij er maximaal 5 plekken in de bestaande openbare ruimte mogen worden geplaatst. Deze oplossing voldoet aan de criteria gesteld in het beleid.

Door het aanbieden van andere vormen van mobiliteit, zoals deelauto's, wordt gestimuleerd dat de bewoners andere vormen van mobiliteit gaan gebruiken dan de eigen auto. Daarnaast ligt de ontwikkeling in een verstedelijkingsknooppunt wat betekent dat gebruik gemaakt kan worden van een goed OV-netwerk. Ook dit draagt bij dat bewoners en bezoekers andere keuzes kunnen maken dan het gebruik van de eigen auto.

De Gemeente heeft de voorkeur om een deel van de parkeereis om te zetten in parkeerplekken in de naastgelegen autoparkeergarage. Dit betreft dan ruimte voor het auto parkeren voor bewoners. In dat geval kan er toch een aantal bewoners van Veilingstraat, die niet in aanmerking komen voor een vergunning voor straatparkeren, een eigen auto parkeren. Deze afspraak kan pas definitief worden gemaakt als is aangetoond dat hiervoor ruimte beschikbaar is in de Heycopgarage. Dit zal moeten worden aangetoond bij de aanvraag omgevingsvergunning.

<u>Voorzieningen in de buurt</u>
Als gemeente zetten wij in op een evenwichtige verdeling van voorzieningen in Utrecht. Dit staat opgenomen in de Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 en het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen. In Dichterswijk en de omliggende wijken zijn er voldoende voorzieningen te vinden, net zo veel of zelfs meer dan in de rest van de stad. De toevoeging van 110 woningen leidt tot een beperkte extra druk op de voorzieningen. Deze extra vraag kan worden opgevangen met de bestaande voorzieningen in de wijk.

Daarbij is relevant dat in zowel de Merwedekanaalzone als het Beurskwartier voorzieningen zoals supermarkten, kinderopvang, scholen en medische voorzieningen worden toegevoegd. Hoewel deze ontwikkelingen nog een aantal jaren duren tot realisatie, kunnen deze voorzieningen wel in de toekomst gebruikt worden door de bewoners van Dichterswijk.

<u>Trillingen, geluid en stof door bouwwerkzaamheden</u>
Wij begrijpen dat indiener extra maatregelen wenst om overlast en schade aan diens woning als gevolg van de bouw van de ontwikkeling te voorkomen. Het voorkomen van bouwhinder is geen onderdeel van een bestemmingsplan of wat hierin wordt geregeld. Dat betekent echter niet dat er geen rekening dient te worden gehouden met omwonenden rondom een ontwikkeling waarvoor gebouwd wordt en mogelijke schade die daardoor zou kunnen optreden. In hoofdstuk 7 van het Besluit bouwwerken leefomgeving zijn namelijk regels opgenomen die in acht moeten worden genomen bij bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze regels zijn gesteld om onder andere de veiligheid te waarborgen en de gezondheid te beschermen in de directe omgeving van bouw- en sloopwerkzaamheden. Hierin worden ook onderwerpen zoals trillinghinder, stofhinder en geluidshinder bepaald. De bouwer van de ontwikkeling is de partij die deze regels moet naleven.

Voor deze ontwikkeling zal de initiatiefnemer vooruitlopend en tijdens de bouw de omwonenden actief informeren over de werkzaamheden. Daarbij is de bouwer verplicht om een bouwveiligheidsplan (BLVC-plan) aan te leveren, waarmee de bouwer de overlast voor omwonenden

zoveel mogelijk beperkt. Daar staat ook in hoe de buurt of straat bereikbaar blijft en wie er bij problemen waarvoor aanspreekbaar is. Dit plan wordt getoetst bij de omgevingsvergunning. De gemeente kan dan tijdens de bouw controleren of bijvoorbeeld het geproduceerde geluid wel aan de wettelijke normen van het Besluit bouwwerken leefomgeving voldoet.

Indien er toch onverhoopt schade aan de woning ontstaat als gevolg van de bouw van de ontwikkeling, dan kunt u hiervoor de bouwer aansprakelijk stellen. Voor eventuele schade dient de bouwer namelijk een toereikende CAR (Construction allrisk) verzekering af te sluiten. Dit is een privaatrechtelijke aangelegenheid waar wij als gemeente buiten staan. Indiener en initiatiefnemer kunnen wel bijvoorbeeld onderlinge afspraken maken over aspecten als een nulmeting en herstel van schade. Wij kunnen dit niet verplichten of anderszins als voorwaarde op laten nemen in de omgevingsvergunning. Wel laten wij u graag weten dat de ontwikkelaar heeft aangegeven dat zij een opname voor de start bouwwerkzaamheden (nulmeting) laat doen door een onafhankelijke partij bij de omliggende woningen, voordat de werkzaamheden beginnen. Een nulmeting gebeurt bij voorkeur zo kort mogelijk voor het begin van de bouwwerkzaamheden, zodat er een duidelijk beeld ontstaat van eventuele schade die als gevolg van het bouwen zou zijn ontstaan.

<u>Aanvullend onderzoek voor vleermuizen</u>
Voor de biodiversiteit is een ecologische quickscan uitgevoerd waarin de planlocatie ongeschikt werd bevonden voor gebouw bewonende vleermuizen. Naar aanleiding van een melding van vleermuisactiviteiten rondom de bebouwing is een extra controlerend onderzoek uitgevoerd (bijlage 16 van de toelichting). Daarbij is gelet op vleermuisactiviteiten rondom de bebouwing en eventuele uitvliegers. Hoewel er wel foerageergedrag van de kleine dwergvleermuis is waargenomen, is er geen gebouwgebonden gedrag of zijn er uitvliegende vleermuizen geconstateerd. Daarbij is de quickscan op 12 juli 2024 geactualiseerd (bijlage 16). Wij zien dan ook geen aanleiding om aan de juistheid van de uitgevoerde onderzoeken te twijfelen.
Bij de actualisatie is geconstateerd dat, in vergelijking met de situatie zoals aangetroffen bij het extra controlerende onderzoek in 2023, er tijdelijke vleermuispalen op de locatie aanwezig zijn. Deze palen zijn tijdelijke maatregelen ter mitigatie van een ingreep ten zuiden van het plangebied. Alvorens er op de planlocatie gesloopt zal worden wordt beoogd dat deze kasten weer verwijderd zijn. Als de kasten op dat moment nog wel aanwezig zijn, zal hier met de sloop rekening mee gehouden moeten worden.

Voor gebouwgebonden gedrag van vleermuizen zou de bestaande bebouwing een mogelijkheid moeten bieden. In de Ecologische Quickscan (bijlage 16 van de toelichting) is echter al geconstateerd dat op de planlocatie geen spouwmuren aanwezig zijn die toegankelijk voor vleermuizen zijn of er sprake is van betimmering of beplating waar ze achter kunnen kruipen. Alleen de zolder van de bestaande loods is toegankelijk voor vleermuizen, maar hier ontbreekt houvast voor ze en er zijn ten tijde van de quickscan ook geen verblijfsporen aangetroffen. Dit is nogmaals geconcludeerd in een aanvullende controleronde die naar aanleiding van een melding van een omwonende over de aanwezigheid van vleermuizen, is gedaan. In de omgeving van het plangebied zijn wel vleermuizen aanwezig. Dit blijkt ook uit de memo 'Memo controleonderzoek vleermuis (bijlage 17). Deze vleermuizen verblijven en foerageren dan ook in de omgeving van het plangebied en niet in de huidige bebouwing. Om hiermee rekening te houden is dan ook geadviseerd om de sloop van het gebouw overdag uit te voeren en bij eventuele bouwwerkzaamheden in de avond geen gebruik te maken van bouwlampen richting het foerageergebied. Nader aanvullend onderzoek, zoals indiener verzoekt, is dan ook niet nodig. De verwachting is ook niet dat hier een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming voor benodigd is.

<u>Luchtkwaliteit</u>
Voor de onderbouwing van het bestemmingsplan is voor het aspect luchtkwaliteit een onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gekeken naar het aantal verkeersbewegingen en wat dit bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Uit het onderzoek en de onderbouwing van het bestemmingsplan volgt dat de ontwikkeling 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Voor het aspect luchtkwaliteit wordt aan de wettelijke grenswaarden voldaan. Daarbij is relevant dat het aantal

verkeersbewegingen door de ontwikkeling minder wordt, wat juist een positief effect heeft op luchtverontreiniging. De ontwikkeling heeft voor het aspect luchtkwaliteit geen negatieve invloed op het woon- en leefklimaat, waardoor de goede ruimtelijke ordening geborgd blijft en dit niet tot aanpassing van het bestemmingsplan leidt. Daarbij melden we voor de volledigheid ook dat maatregelen, waar indiener naar vraagt, voornamelijk effect hebben op de NO_2 concentratie en in veel mindere mate op de fijnstofconcentratie waar de zorg van indiener op ziet.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.3.1 is beschreven.

Zienswijze 6

Indiener geeft aan tegen de bouwhoogte uit het plan te zijn, omdat dit niet past binnen de wijk en binnen de direct omliggende bebouwing. Daarbij vraagt indiener waarom er alleen huurwoningen worden gebouwd en waarom er geen gedeelte bestemd wordt voor starters-koopwoningen.

Reactie

Bouwhoogte
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Sociale huurwoningen
Voor deze ontwikkeling is gekozen voor het toevoegen van sociale huurwoningen, in plaats van bijvoorbeeld middenhuur of koopwoningen. In de buurt Dichterswijk is het aandeel sociale huurwoningen ten opzichte van het aandeel particuliere (middensegment en vrije sector) sterk ondervertegenwoordigd. Het aandeel koopwoningen in 2023 in de buurt Dichterswijk (59%) ligt boven het stedelijk gemiddelde van 44%. Een streven uit de woonvisie is om de balans in de sociale huurwoningenvoorraad in de stad te verbeteren. Eén van de manieren om dit te bereiken is door woningtypen en prijssegmenten evenwichtiger over de stad te verdelen. Het aandeel huurwoningen in bezit van woningcorporaties in de buurt Dichterswijk bedraagt slechts 10%, waarbij bezien op het niveau van de subbuurt Dichterswijk-west, Stadshaven dit aandeel slechts 3% bedraagt. Als de oplevering van de ontwikkeling Heycop meegenomen wordt in deze berekening zal dit percentage worden opgehoogd naar 10%. Dit percentage ligt echter nog steeds ruim onder het Utrechts gemiddelde. Vanwege de ondervertegenwoordiging van het aandeel sociaal wordt juist door het toevoegen van sociale huur in dit project een bijdrage geleverd aan het streven uit de woonvisie om de balans in de sociale huurwoningenvoorraad in de stad te verbeteren. Daarbij wordt met de toevoeging van huurwoningen (in plaats van koopwoningen) het aanbod van sociale huurwoningen in de wijk langjarig verzekerd.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 7

Indiener is erg blij met de nieuwe ontwikkeling. Indiener geeft aan veel meer sociale huur te willen in de stad.

Reactie
Bedankt voor uw reactie. Als gemeente hebben wij de ambitie om de sociale huurvoorraad te vergroten. Zeker in wijken, zoals de Dichterswijk, waar een ondervertegenwoordiging van het aandeel sociaal is (zie beantwoording zienswijze 6 'Sociale huurwoningen'). Deze ontwikkeling draagt bij aan deze ambitie door sociale huurwoningen toe te voegen en in te zetten op een verdeling daarvan over de wijken. Het huidige college zet verhoogd in op het toevoegen van sociale huur, uitgangspunt is 40% sociale huur per project.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 8

Indiener geeft aan dat de bouwhoogte te hoog is voor de wijk.

Reactie
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 9

Indiener heeft bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan en het besluit hogere waarde. Indiener geeft aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met de overlast van de bouw op de Veilinghaven 10. Door de ligging van het bouwterrein zal het geluid enorm galmen. Dit heeft tot gevolg dat het flatgebouw waar indiener woont, veel last zal krijgen van geluidsoverlast. Indiener geeft aan vooral geluidsoverlast te verwachten van het heien. Volgens indiener worden bij de bouw van de Nieuwe Defensie al geluidswaarden overschreden, mede dankzij galmende bouwgeluiden die over het water heen komen. Indiener geeft aan dat de bouw op de Veilinghaven samen met de bouw voor de Nieuwe Defensie ervoor zorgt dat van twee kanten bouwgeluiden te horen zijn, die over de maximale waarden voor geluidsbelasting heenkomen. Hierdoor wordt het woonplezier van omwonenden aangetast.

Indiener geeft ook aan dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling. Daarbij zijn er geen nieuwe winkels toegevoegd, terwijl het aantal woningen wel is toegenomen. In de bestaande situatie worden de winkels al te druk bezocht.

Reactie
Overlast door sloop- en bouwlawaai
Wij begrijpen dat indiener zich zorgen maakt over geluiden als gevolg van de diverse bouwwerkzaamheden. Overlast door bouwwerkzaamheden zijn echter onvermijdelijk. Dat betekent niet dat er daarmee onbeperkt overlast veroorzaakt mag worden. Er zijn namelijk maatregelen die wel in acht moeten worden genomen bij bouw- en slooplawaai. Zo geldt bijvoorbeeld artikel 7.17 van het Besluit bouwwerken leefomgeving. Daarin is bepaald dat bouw- en sloopwerkzaamheden alleen op werkdagen en zaterdagen tussen 7.00 uur en 19.00 uur mogen worden verricht en dat bij het verrichten van de werkzaamheden de in dat artikel opgenomen dagwaarden en blootstellingsduur niet mag worden overschreden. Daarnaast is de bouwer verantwoordelijk voor het informeren van de omgeving over de werkzaamheden.
Voor de volledigheid vermelden wij wel dat het voorkomen van overlast tijdens de sloop- of bouwwerkzaamheden geen onderdeel zijn van een bestemmingsplan. Dit aspect komt namelijk pas aan de orde bij de sloopmelding en vergunningverlening voor de realisatie van het project. Aanvullend verwijzen wij indiener naar de reactie onder zienswijze 5, onder het kopje 'Trillingen, geluid en stof door bouwwerkzaamheden'.

Besluit hogere waarden
Het besluit hogere waarde heeft geen betrekking op geluid als gevolg van bouwwerkzaamheden, maar op geluid als gevolg van wegverkeer op de nieuwe woonfunctie. Daarbij strekt het hogere waarde besluit niet tot bescherming van bestaande omwonenden maar voor de nieuwe bewoners van het te bouwen appartementengebouw. Hoewel de verwarring begrijpelijk is, kan het bezwaar van indiener tegen het besluit hogere waarde op dit punt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan of het besluit hogere waarde zelf leiden.

Onderzoek van milieu-effecten

De onderbouwing voor het mer-beoordelingsbesluit is de aanmeldnotitie Vormvrije m.e.r.-beoordeling Veilingstraat 10. Hierin worden de uitgevoerde onderzoeken beschreven en geconcludeerd dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Daarmee is er geen aanleiding om een m.e.r.-procedure te doorlopen. Hiermee is voor deze ontwikkeling voldoende onderzoek gedaan naar de milieueffecten.
Met de ruimtelijke ontwikkeling kan ook tijdelijke hinder als gevolg van de bouwwerkzaamheden ontstaan. Het gaat dan om bijvoorbeeld geluid en stof vanuit de bouwplaats. Deze hinder zal volledig wegvallen na afronding van de bouwwerkzaamheden en geven dan ook geen aanleiding een MER uit te voeren.

Voorzieningen in de buurt
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'zienswijze 5'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 10

Indiener heeft bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan en het besluit hogere waarde. Indiener geeft aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met de overlast van de bouw op de Veilinghaven 10. Door de ligging van het bouwterrein zal het geluid enorm galmen. Dit heeft tot gevolg dat het flatgebouw waar indiener woont, veel last zal krijgen van geluidsoverlast. Indiener geeft aan vooral geluidsoverlast te verwachten van het heien. Volgens indiener worden bij de bouw van de Nieuwe Defensie al geluidswaarden overschreden, mede dankzij galmende bouwgeluiden die over het water heen komen. Indiener geeft aan dat de bouw op de Veilinghaven samen met de bouw voor de Nieuwe Defensie ervoor zorgt dat van twee kanten bouwgeluiden te horen zijn, die over de maximale waarden voor geluidsbelasting heenkomen. Hierdoor wordt het woonplezier van omwonenden aangetast.

Indiener geeft ook aan dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling. Daarbij zijn er geen nieuwe winkels toegevoegd, terwijl het aantal woningen wel is toegenomen. In de bestaande situatie worden de winkels al te druk bezocht.

Reactie
Gelet op de identieke inhoud van deze zienswijze als zienswijze 9, verwijzen wij indiener naar de beantwoording daarvan naar de reactie onder 'Zienswijze 9'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 11

Indiener maakt bezwaar tegen de plannen en maakt zich zorgen over de impact van de ontwikkeling op het woongenot en waarde van de eigen woning. Indiener geeft aan dat door de geplande bouwhoogte van 9 verdiepingen de woning gedurende de dag in de schaduw komt te staan en dat door de hoogte van het gebouw sprake is van verlies van privacy. Indiener geeft aan dat het nieuwbouwproject aan de Veilingstraat 10 ook bredere gevolgen heeft voor de leefbaarheid en esthetiek van de omgeving. Indiener vraagt om te onderzoeken of er alternatieve oplossingen mogelijk zijn die de belangen van andere bewoners beschermen.

Reactie
Waarde van de woning
Bij binnenstedelijke verdichting is het bijna niet te voorkomen dat nieuwbouw van invloed is op bestaande bouw. Dat is echter op zichzelf geen reden om van de nieuwbouw af te zien. Mocht u van mening zijn dat uw woning in waarde is gedaald als gevolg van deze planologische ontwikkeling, dan kunt u dit na de vaststelling en het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan door de

gemeente laten beoordelen. Dan wordt gekeken of er sprake is van een waardevermindering en zo ja, of sprake is van een zodanige waardevermindering dat dit niet in alle redelijkheid volledig voor rekening van de eigenaar van de woning zou moeten komen. Dit is een zogeheten 'planschadeverzoek'. Meer informatie hierover vindt u op Product - Planschade, schadevergoeding aanvragen - Online loket (utrecht.nl). Met een planschadeverzoek zijn wel kosten gemoeid. Wij adviseren u om ook de planschade-risicoanalyse bij het bestemmingsplan te bekijken, zoals opgenomen in bijlage 23 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Voor de volledigheid vermelden wij hierbij dat met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 planschade is opgegaan in de term nadeelcompensatie. Omdat dit bestemmingsplan echter al voor deze datum in voorbereiding was en het ontwerp ook voor 1 januari 2024 ter inzage heeft gelegen geldt hier overgangsrecht en valt een verzoek tot planschade over dit plan onder het 'oude' recht.

Verlies van privacy
Het klopt dat door de ontwikkeling de woonomgeving van indiener zal veranderen. Wij hebben ook begrip voor het belang van indiener om voldoende privacy in de woning te waarborgen. Tegelijkertijd staan wij voor een verdichtingsopgave in de stad. Per situatie wegen wij de belangen af. De locatie leent zich goed voor verdichting en met de ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan de kwalitatieve en duurzame groei van de stad. Daar komt bij dat de bebouwing van de appartementen op 17 meter afstand van de bestaande bebouwing, waar de woning van indiener ook onder valt, wordt gerealiseerd. De Veilingstraat heeft een hoogte-breedteverhouding van ongeveer één-op-één. Dit is een gebruikelijke maat in vergelijkbare stedelijke woonmilieus. Hoewel wij kunnen meegaan in de stelling van indiener dat diens privacy als gevolg feitelijk zal afnemen, is er gelet op de afstand tussen de bebouwing, de locatie van een stedelijk woonmilieu dicht bij het centrum en bij een verdichtingsopgave volgens ons geen sprake van een onevenredige aantasting van privacy waardoor af zou moeten worden gezien van de voorgenomen ontwikkeling of dat deze op dit punt gewijzigd zou moeten worden.

Schaduwwerking
Het is niet te voorkomen dat de nieuwbouw bij een aantal percelen meer schaduw zal geven dan in de huidige situatie. Voor de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreid bezonningsonderzoek uitgevoerd en deze is in de toelichting als bijlage 22 toegevoegd. Hoewel er geen wettelijke eisen bestaan waar bezonning aan moet voldoen, is in gemeente Utrecht de lichte TNO-norm een vaak gehanteerde methode om de bezonning te beoordelen. Die norm is ook voor dit project gehanteerd. Deze norm schrijft voor dat er ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober zijn. Deze bezonningsuren hoeven niet aansluitend te zijn. Deze veel gebruikte methode is in de rechtspraak algemeen aanvaard.

Een vermindering van de bezonning is een veelvoorkomend gevolg, van de bouw van een toren in de directe omgeving. Met zon wordt uitsluitend het directe zonlicht bedoeld en niet daglicht. Hoewel er afname van zonuren en daarmee meer beschaduwing optreedt als gevolg van de ontwikkeling, blijkt uit het bezonningsonderzoek dat er voor de woningen rondom de ontwikkeling alsnog aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. Daarbij geldt dat de afweging voor een goed woon- en leefklimaat niet alleen afhankelijk is van het al dan niet voldoen aan de TNO-norm. Zo is op deze locatie sprake van een hoog stedelijk gebied, waardoor de beoordeling van bezonning ook anders meeweegt dan bijvoorbeeld in het buitengebied. Wij begrijpen dat een afname van bezonning niet gewenst is.

Uit het voor deze ontwikkeling uitgevoerde bezonningsonderzoek blijkt dat voor de woning van indiener sprake is van een toename van beschaduwing. Uit het onderzoek volgt echter dat de woningen in geveldeel 1, waar de woning van indiener onderdeel van is, nog steeds voldoen aan de lichte TNO-norm. De ontwikkeling voorziet daarbij echter in een groot aantal woningen waaraan een sterke behoefte bestaat in Utrecht en een kwalitatieve verbetering van het gebied. Wij zijn van mening dat er geen sprake is van een zodanige onevenredige toename van schaduw of afname van bezonning, dat daarvoor van het bouwplan af zou moeten worden gezien. Bovendien bestaat er

geen absoluut recht op maximale inval van zonlicht. De eigenaar van een pand in een dichtbebouwde omgeving zal daar rekening mee moeten houden.

Leefbaarheid van de wijk
Voor het vaststellen van een bestemmingsplan geldt het vereiste dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarbij wordt bekeken of een beoogde ontwikkeling geen onevenredige afbreuk doet aan de woon- en leefomgeving. Ook voor dit bestemmingsplan heeft deze afweging plaatsgevonden. Gelet op de uitgebreide onderbouwing van het bestemmingsplan en de uitgevoerde onderzoeken, in samenhang genomen met een zorgvuldige belangenafweging, kunnen wij ons niet vinden in de stelling dat de ontwikkeling de leefbaarheid van de wijk aantast. De architectuur van de ontwikkeling is ter beoordeling van de commissie Omgevingskwaliteit. Het uitgangspunt daarbij is in ieder geval dat het bouwvolume, zoals mogelijk gemaakt binnen het bestemmingsplan, in architectonisch oogpunt aan te sluiten op het beeld- en kwaliteitsniveau van Parkhaven.

Door een zorgvuldige inpassing van de bebouwing, de toevoeging van het woonprogramma, vergroening en openbare ruimte in de wijk en de toevoeging van een stedenbouwkundig accent om de bijzondere locatie van de wijk te markeren wordt juist een kwalitatieve impuls aan de wijk gegeven.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 12

Indiener heeft bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan, omdat zijn woning direct tegenover de bebouwing met een hoogte van 37 meter is gesitueerd. Indiener vreest daardoor als gevolg voor een waardedaling van zijn woning, hogere stookkosten doordat er minder bezonning plaatsvindt en een toename van de geluidsoverlast. Daarbij geeft indiener aan dat het als gevolg van de bebouwing altijd zal waaien en dat hij vreest voor meer horeca. Indiener heeft begrip voor de noodzaak voor meer huizen, maar geeft aan dat deze plek zich daar niet goed voor leent.

Reactie
Geluidsoverlast door bouwwerkzaamheden
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 5'.

Afname van bezonning
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 11'.

Hogere stookkosten
Wij betreuren dat indiener vreest voor een toename van stookkosten als gevolg van het nieuwe bestemmingsplan, nu deze kan leiden tot een afname van bezonning op de woning van indiener. Hoewel een afname van bezonning ertoe kan dat de zon een woning minder verwarmt, is een stijging van stookkosten afhankelijk van een veelvoud van factoren zoals bijvoorbeeld isolatie hierop van invloed is. Het is dan ook moeilijk te duiden in hoeverre hier sprake van zou zijn als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. Hiervoor is wel gekeken of voldaan wordt aan de lichte TNO-norm en dat is voor de omliggende woningen het geval.

Hoewel wij begrip hebben voor het argument van indiener dat bij minder bezonning de stookkosten zullen stijgen, is niet onderbouwd of geconcretiseerd waar deze stijging precies uit zal bestaan. Daarbij leent de locatie zich goed voor verdichting en wordt met de ontwikkeling een bijdrage geleverd aan de kwalitatieve en duurzame groei van de stad. Gelet op deze afweging zien wij hierin dan ook geen reden om af te zien van de voorgenomen ontwikkeling.

Toename van windhinder

Bij hoogbouw spelen naast zonelementen, ook windelementen een rol. Door de hoogte van de beoogde ontwikkeling bestaat er namelijk kans op windhinder. Om dit in kaart te brengen, is er een windonderzoek middels een computersimulatie uitgevoerd naar het windklimaat en de effecten van wind op de bebouwing en de omgeving. Dit onderzoek is als bijlage 21bij de toelichting op het bestemmingsplan gevoegd. In het windonderzoek is gekeken naar het windklimaat op loopniveau, slenterniveau en het niveau bij langdurig zitten. Daarbij zijn de resultaten tegen de NEN 8100 norm gehouden. Dit is een norm die algemeen gebruikt wordt voor de beoordeling van het windklimaat.

Uit het onderzoek blijkt dat er in en rondom het plangebied geen windgevaar zal optreden. Het windklimaat zal op het maaiveld op de meeste plekken goed zijn voor doorlopen of zelfs slenteren. Rondom het beoogde gebouw zal het windklimaat overwegend goed zijn (klasse A, goed windklimaat voor alle functies) en op de Veilingstraat zal het windklimaat overwegend klasse B (goed voor doorlopen en slenteren en matig voor langdurig zitten) zijn. Waar sprake is van een lagere klasse (C) rondom de bebouwing zijn geen windgevoelige functies aanwezig zoals entrees en buitenruimtes. Deze zijn afgeschermd met balustrades wat daar voor een beter windklimaat zorgt. Zeer lokaal op hoeken van de beoogde bebouwing is sprake van een winklimaat met klasse D, maar deze zijn gebruikelijk bij cornerstreams. Deze zijn zeer lokaal en klein en leveren door de beperkte oppervlakte geen windgevaar op.

Daarbij wordt bij de inrichting van de openbare ruimte gezocht naar plekken voor bomen, zodat hiermee een gedeelte van de cornerstream ook wordt verminderd. Hoewel dit niet nodig is voor het behalen van de gewenste klasse, zal dit leiden tot een verdere verbetering van het windklimaat ter plaatse.

Gelet op de conclusie uit het windhinderonderzoek, zien wij hierin geen aanleiding tot het aannemen van een verslechtering van het woon- en leefklimaat en daarmee geen noodzaak tot de aanpassing van het bestemmingsplan.

Lawaai door echo
In een stedelijke omgeving kan het zijn dat mensen de akoestiek als minder prettig ervaren. Een 'echo', zoals indiener beschrijft, komt in de bebouwde omgeving nagenoeg overal voor. Dit heeft te maken met de reflecties van het geluid op de gevels van gebouwen. De grootte van de ruimte en de praktische afwerking met harde materialen kunnen hierin een rol spelen. Bij deze ontwikkeling wordt juist een verbetering aangebracht doordat de bebouwing niet meer langs de hele Veilingstraat komt en dat er een plein en groen in de straat wordt toegevoegd. De gevel komt meer naar achteren te liggen dan in de huidige situatie het geval is en door de gelaagde opbouw van de bebouwing ligt het hoogteaccent ook niet direct aan de zijde van de bestaande woningen aan de Veilingstraat.

Waarde van de woning
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'zienswijze 11'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 13
Indiener geeft aan niet geïnformeerd te zijn over de bouwplannen op het moment dat zij in de buurt zijn komen wonen. Indiener maakt zich zorgen over geluidsoverlast en vervuiling tijdens de bouw en vraagt zich af wat voor compensatie er komt voor bewoners van omliggende gebouwen.

Reactie
Overlast tijdens de bouw
Wij begrijpen dat indiener zich zorgen maakt over geluiden en vervuiling als gevolg van de diverse bouwwerkzaamheden. Voor het aspect geluidshinder als gevolg van de sloop- en bouwwerkzaamheden verwijzen wij u naar het kopje 'geluid, trillingen en stof door

bouwwerkzaamheden' onder 'zienswijze 5' en het kopje 'overlast door bouwlawaai' onder 'zienswijze 9'.

Onbekend met de voorgenomen ontwikkeling
Het voornemen om op deze locatie woningbouw te situeren speelt al sinds 1997. De planontwikkeling in deze vorm, met een nieuw bestemmingsplan om de ontwikkeling mogelijk te maken is gestart in 2020, waarbij op verschillende momenten en manieren gecommuniceerd is met de omwonenden. Zo zijn er bijvoorbeeld informatiebrieven en wijkberichten verstuurd, zijn er inloopbijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden en hebben gesprekken plaatsgevonden met omwonenden. Zowel initiatiefnemer als de gemeente hebben een informatieve website omtrent de ontwikkeling. Medio 2022 heeft de aan dit bestemmingsplan voorafgaande bouwenvelop ter inzage gelegen, waar ook inspraak op gegeven kon worden. Die ter visie legging is gepaard gegaan met een wijkbericht dat aan 1.500 huishoudens is verspreid. We vinden het vervelend dat een ontwikkeling nabij de woning die met bouwwerkzaamheden gepaard gaat voor u als een verrassing lijkt te komen, maar helaas is deze ontwikkeling niet onaangekondigd.

Compensatie voor overlast
Hoewel het verzoek voor compensatie voor overlast begrijpelijk is, staat hier geen vorm van compensatie tegenover. Bij binnenstedelijke ontwikkelingen komen de nodige bouwwerkzaamheden kijken en overlast in de vorm van geluid of stof is daarbij onvermijdelijk. Dat betekent zoals eerder aangegeven niet dat deze overlast onbeperkt mag zijn. Als er feitelijke schade aan uw woning ontstaat door deze sloop- of bouwwerkzaamheden, dan is de bouwer hiervoor aansprakelijk. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'zienswijze 5'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 14

Indiener is positief gestemd over het ontwerpbestemmingsplan. Zo geeft indiener aan positief te zijn over de stedenbouwkundige aspecten en de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan toestaat, met name voor mensen die al jaren op zoek zijn naar een woning. Indiener geeft aan blij te zijn met de sloop van de enige overblijfselen van de voormalige Royco fabriek, omdat dat gebouw wat betreft uitstraling niet past in de omgeving. Indiener geeft aan dat het voorgestelde bouwvolume met verschillende bouwhoogten goed past op deze plek, mede omdat verschillende bouwhoogten passend zijn bij de bebouwing waar het op aansluit en de naar achter liggende gevel een beter straatprofiel oplevert. Het hoogteaccent markeert volgens indiener parkhaven goed. De grond die het nieuwe gebouw in gebruik neemt is veel kleiner dan die van het huidige gebouw waardoor er meer ruimte voor openbaar gebied en groen komt.

Reactie
Bedankt voor uw reactie. Uw positieve reactie op de stedenbouwkundige vormgeving van de beoogde ontwikkeling sluit goed aan bij de overwegingen die zijn gemaakt voor dit project.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 15

Indiener geeft aan dat een gebouw van 12 verdiepingen op deze plaats niet past in de omgeving en er in de wijk tot maximaal 8 bouwlagen gebouwd kan worden. Indiener vindt dat al hoog, maar dat zou beter bij de omgeving aansluiten. Daarbij vreest indiener voor geluidsoverlast en vraagt hij waarom dit project als laatste wordt gerealiseerd, terwijl het de grootste bebouwing heeft.

Reactie
Hoogte – passend bij de omliggende bebouwing

Ten aanzien van de zienswijze voor zover betrekking heeft op de hoogte en passendheid in de wijk, verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Overlast door sloop- en bouwlawaai
Wij begrijpen dat indiener zich zorgen maakt over geluiden en vervuiling als gevolg van de diverse bouwwerkzaamheden. Overlast door bouwwerkzaamheden zijn echter onvermijdelijk. Dat betekent niet dat er daarmee onbeperkt overlast veroorzaakt mag worden. Voor een nadere reactie op het aspect geluidshinder als gevolg van de sloop- en bouwwerkzaamheden verwijzen wij u naar het kopje 'overlast door bouwlawaai' onder 'zienswijze 9'.

Grootste sluitstuk als ontwikkeling
Wij begrijpen de vraag waarom dit plan pas als sluitstuk wordt gerealiseerd. Dat heeft te maken met feitelijke ontwikkelingen. Omdat de soepfabriek (locatie naastgelegen nieuwbouw Heycop) nog in gebruik was, was het niet mogelijk om de locatie Veillingstraat 10 (voormalig Borent locatie) te ontwikkelen. De voormalige soepfabriek had namelijk een hindercirkel die gold, waardoor het niet eerder mogelijk was om deze locatie te herontwikkelen. Nu deze is vertrokken is het mogelijk om het gehele gebied tot een aantrekkelijk woongebied te herontwikkelen en Parkhaven af te maken.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 16
Indiener heeft bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan en is van mening dat het niet of niet gewijzigd vastgesteld mag worden. Indiener vindt dat het project in de huidige vorm niet past in de omgeving. Indiener geeft aan dat de bouwhoogte van 12 bouwlagen niet aansluit bij de omgeving omdat de hoogste bebouwing in de omgeving uit 5 bouwlagen bestaat.
Indiener geeft aan zich zorgen te maken over de boortechniek die gebruikt gaat worden omdat de CFA-methode veel lawaai veroorzaakt en mogelijk naastgelegen gebouwen kan beschadigen. Om de schade te verhalen zullen omwonenden dan de verzekeraar van het schadebedrijf moeten aanspreken. Indiener geeft ook aan tijdens de bouwfase overlast te zullen ervaren van vroege werkzaamheden en aan- en afvoer door vrachtwagens. De buurt heeft hier al twee jaar last van door andere bouwprojecten in Dichterswijk. Daarbij geeft indiener aan dat de nieuwe bewoners in de openbare ruimte zullen parkeren, waardoor er meer files zullen ontstaan.

Reactie
Hoogte – passend bij de omliggende bebouwing
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Zorgen over boortechniek
We begrijpen de zorgen van indiener voor overlast en schade, wanneer er een fundering in de grond moet worden aangebracht. In deze fase van het project is er nog geen onderzoek gedaan naar de bodem voor wat betreft het aanbrengen van een fundering. Het staat wel op voorhand vast dat er een palenfundering gerealiseerd moet worden. In de volgende fase wordt op basis van onder andere de afstanden ten opzichte van omliggende bebouwing onderzocht op welke wijze de fundering verantwoord kan worden aangebracht, bijvoorbeeld door het kiezen van een boorsysteem. Dit zal bij de omgevingsvergunning bekend zijn.

Wij verwijzen indiener verder naar het kopje 'overlast door bouwlawaai' onder 'zienswijze 9'.

Overlast door bouwwerkzaamheden
Wij begrijpen dat indiener zich zorgen maakt over geluiden als gevolg van de diverse bouwwerkzaamheden. Overlast door bouwwerkzaamheden zijn echter onvermijdelijk. Wij verwijzen indiener naar het kopje 'Trillingen, geluid en stof door bouwwerkzaamheden' onder 'zienswijze 5' en het kopje 'overlast door bouwlawaai' onder 'zienswijze 9'.

Parkeren in de openbare ruimte
Wij begrijpen de zorgen van indiener over toenemende parkeerdrukte als gevolg van de ontwikkeling. Voor de bewoners vindt echter vrijwel geen afwenteling van parkeerdruk plaats in de openbare ruimte. In het gebied is sprake van betaald parkeren, zone A2. De bewoners van de nieuwe ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor het openbare gebied. Er zullen enkele deelauto's worden geplaatst maar deze zullen slechts beperkt leiden tot extra verkeer.

Alleen aan de rand van de wijk bij de Croeselaan zal er sprake zijn van een toename van verkeer, bij de parkeergarage van de Heycopstraat als hier afspraken kunnen worden gemaakt. Dit zal naar verwachting gaan om 18 plekken met een bijbehorend beperkt aantal verkeersbewegingen. De Croeselaan is geschikt om de beperkte groei van dit bestemmingsverkeer op te vangen. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de stelling van indiener dat de ontwikkeling zal leiden tot files in de wijk.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 17
Indiener zegt in de buurt een woning te hebben gekocht en ten tijde van de aankoop rekening gehouden te hebben met de maximale bouwhoogte van 8 bouwlagen die werd genoemd in het toen geldende bestemmingsplan voor deze locatie. Indiener geeft aan dat de maximale bouwhoogte van 37 meter niet in lijn is met het huidige bestemmingsplan.

Indiener stelt dat de maximale bouwhoogte van 37 meter ook niet in lijn is met de hoogbouwvisie, waar staat dat hoogbouw altijd in verhouding gezien moet worden met de naaste omgeving, wat in het plangebied 3 tot 5 verdiepingen is. Indiener stelt dat in de hoogbouwvisie staat dat het toegestaan is om incidentele accenten tot het dubbele van de omliggende bebouwing te realiseren. Met dit plan hiervan wordt afgeweken. Daarnaast stelt indiener dat in de hoogbouwvisie staat dat zichtlijnen op de Dom behouden moeten blijven, maar dat de eigen zichtlijn verloren gaat door de bouw van de ontwikkeling.

Tot slot geeft indiener aan dat de gemeente Utrecht een hoger aantal bouwlagen dan 8 puur toestaat uit economisch perspectief, waarbij de belangen van de huidige bewoners in de omgeving uit het oog is verloren.

Reactie
In strijd met het bestemmingsplan
Het klopt dat het ontwerpbestemmingsplan afwijkt van het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden' uit 2013. Om het toch mogelijk te maken om op deze plek binnenstedelijk te verdichten en onder andere woningen op een centrale plek in de stad toe te voegen, is er gekozen voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan. In dit nieuwe bestemmingsplan worden de nieuwe kaders, waarbinnen de ontwikkeling moet blijven, opgesteld.

In strijd met de Hoogbouwvisie
In de Hoogbouwvisie (2005) valt het plangebied in het wensbeeld 2030, onder de categorie 'Binnentuin – hoog'. Deze zone heeft een basishoogte van 15 meter, waarin het is toegestaan om incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bouwhoogte te realiseren. Het hoogteaccent met een bouwhoogte van 37 meter is niet exact een verdubbeling van de basishoogte (30 meter), maar gaat hier voorbij. Het toepassen van accenten is echter maatwerk en hangt ook af van de locatie waar deze zich bevindt. In dit geval is ook maatwerk toegepast door het gebouw net iets hoger te maken, waarmee de bebouwing beter in verhouding is gebracht en vanuit stedenbouwkundig oogpunt minder plomp lijkt. Hiermee wordt juist de ruimtelijke kwaliteit vergroot. De hoogbouwvisie biedt deze ruimte tot maatwerk. Zo staat in de hoogbouwvisie ook beschreven dat de verdubbeling van de reguliere hoogte een principekeuze is, maar voor specifieke gevallen kan er ook een afwijkende maat worden gehanteerd om het effect van een accent te creëren. Daarbij geldt wel dat accenten altijd moeten passen in de context van de wijk of buurt. Zo

markeert het voorliggende accent de bijzondere plek in de Dichterswijk, betreft het een plek waar zichtlijnen van de Twellosebeeklaan, Veilinghavenkade en de Veilingstraat samenkomen, is het een bijzondere plek aan de Veilinghaven en vergroot het de herkenbaarheid en identiteit van de wijk. Gelet op de ruimte die de Hoogbouwvisie biedt voor maatwerk is de voorgenomen ontwikkeling dan ook niet in strijd met de Hoogbouwvisie.

Aankoop woning met informatie over omliggende ontwikkelingen
Hoewel het altijd aan iedereen wordt aanraden om de planologische mogelijkheden te controleren alvorens over te gaan tot de koop van een woning, zijn de op dat moment geldende plannen geen garantie voor de toekomst. Zo heeft een bestemmingsplan bijvoorbeeld in principe een geldigheidsduur van 10 jaar. Na deze 10 jaar is het eigenlijk de bedoeling dat het bestemmingsplan geactualiseerd wordt of bijvoorbeeld omgezet wordt naar een beheersverordening, als er geen wijzigingen voor ogen zijn. Als dit niet gebeurt betekent dat echter niet dat het bestemmingsplan na die 10 jaar niet meer geldt. Daarnaast is het altijd mogelijk om in afwijking van een geldend bestemmingsplan een omgevingsvergunning aan te vragen voor een ontwikkeling die niet binnen het geldende bestemmingsplan past. Wij hebben begrip voor het standpunt van indiener dat hij zich goed heeft laten informeren, maar kunnen hier niet aan tegemoet komen door af te zien van de voorliggende ontwikkeling.

Zichtlijnen op de Domtoren
Het klopt dat zichtlijnen op de Domtoren voor de stad van belang zijn. De Domtoren bepaalt door zijn hoogte en vorm al op grote afstand het beeld en de positie van de stad. Daarbij is deze al van verre zichtbaar, terwijl de toren vanuit de stad zelf maar op een paar plekken waarneembaar is. Er zijn drie soorten zichtlijnen die aangehouden worden. Zo zijn er zichtlijnen vanaf de snelweg, zichtlijnen vanuit het omringende landschap en zichtlijnen binnen de stad. Er wordt steeds geprobeerd om deze zichtlijnen te behouden. Deze zichtlijnen gaan echter niet over zicht op de Domtoren vanuit iedere privétuin of woning. Dat indiener geen zicht op de Domtoren heeft als deze ontwikkeling gerealiseerd wordt, is dan ook niet in strijd met de Hoogbouwvisie of reden om van de ontwikkeling af te zien.

Gevolgen voor de buurt door het accent van 37 meter
Voor de totstandkoming van een bestemmingsplan wordt niet alleen gekeken naar de ontwikkeling zelf, maar ook naar de omliggende omgeving. Daarbij moet er algeheel sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening, wil een bestemmingsplan vastgesteld kunnen worden. Of sprake is van een goede ruimtelijke ordening is afhankelijk van veel belangen die tegen elkaar afgewogen worden. Zo is de toevoeging van woningen een belang, maar ook het woon- en leefklimaat van de bewoners van de al bestaande bebouwing. De gemeente Utrecht heeft de ambitie om binnen de stadsgrenzen te groeien. Door het toevoegen van goede en betaalbare woningen in de sociale woningvoorraad zorgen we voor een meer gemengde wijk. De gemeente beoordeelt welke mate van groei op een locatie passend en haalbaar is. Het genoemde aantal van maximaal 110 woningen is daarbij geen doel op zich, maar een resultaat van de ruimtelijke inpassing in combinatie met het soort (woon)programma. We vinden de nieuwbouw passend in deze omgeving omdat het in verhouding staat met de ruimte eromheen. Ook voor de totstandkoming van dit bestemmingsplan worden alle betrokken belangen tegen elkaar afgewogen. Dat deze afweging niet in lijn is met de wensen van omwonenden betreuren wij, maar dat maakt niet dat er aan de belangen van omwonenden voorbij wordt gegaan.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 18
Indiener kan zich niet vinden in de plannen voor de woontoren. De woontoren zorgt namelijk zowel in de zomer als winter voor significant minder zonuren op de woning, het balkon en het uitzicht op blauwe lucht.

Reactie

Afname van bezonning
Het is niet te voorkomen dat de nieuwbouw bij een aantal percelen meer schaduw zal geven dan in de huidige situatie. Voor de totstandkoming van het bestemmingsplan is een uitgebreid bezonningsonderzoek uitgevoerd en deze is in de toelichting als bijlage 22 toegevoegd. Hoewel er geen wettelijke eisen bestaan waar bezonning aan moet voldoen, is in gemeente Utrecht de lichte TNO-norm een vaak gehanteerde methode om de bezonning op de gevel te beoordelen. Die norm is ook voor dit project gehanteerd. Deze norm schrijft voor dat er ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober zijn. Deze bezonningsuren hoeven niet aansluitend te zijn. Deze veel gebruikte methode is in de rechtspraak algemeen aanvaard.

Een vermindering van de zon is een veelvoorkomend gevolg, van de bouw van een toren in de directe omgeving. Wij begrijpen dat een afname van bezonning niet gewenst is. De woning van indiener is ook onderdeel van het uitgevoerde bezonningsonderzoek. Zo blijkt uit het onderzoek dat voor geveldeel 7, waar de woning van indiener onder valt, bij de voorgenomen nieuwbouw geen verschil in zowel gemiddelde bezonning als minimale bezonning optreedt. Wij verwijzen u hiervoor graag naar tabel 5.2 en 6.2 van het bezonningsonderzoek, waar een vergelijking in uren en minuten staat opgenomen tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie. Wij begrijpen de vrees voor een afname van bezonning als gevolg van hoge bebouwing in uw omgeving, maar in dit geval zal de voorgenomen ontwikkeling geen effect hebben op de bezonning op uw gevel. Het balkon is geen onderdeel van dit bezonningsonderzoek, maar gelet op de metingen over het gehele geveldeel zal ook daarop geen of slechts minimale sprake zijn van een afname van bezonning.

Verandering van uitzicht
Het klopt dat het uitzicht voor indiener zal veranderen als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. De woning van indiener is gelegen in de oksel van het woonblok. De woning van indiener ligt op ongeveer 90 meter van het plangebied af en de nieuwbouw zal te zien zijn vanuit de woning van indiener. Hoewel wij begrijpen dat de verandering in het uitzicht voor indiener ongewenst is, staan wij tegelijkertijd voor een verdichtingsopgave in de stad. Zeker in een binnenstedelijk milieu zal een ontwikkeling sneller invloed hebben op de omgeving dan in het buitengebied dat het geval is. Ook op deze locatie is een verandering van het uitzicht onvermijdelijk. Daarbij bestaat er niet zoiets als een recht op vrij uitzicht of het behoud van het bestaande uitzicht. De locatie leent zich goed voor verdichting en met de ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan de kwalitatieve en duurzame groei van de stad.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 19
Indiener stelt dat naar er aanleiding van de aangenomen motie M104 motie van 16 mei 2023 er commerciële én maatschappelijke functies in de plint van de voorliggende ontwikkeling moeten komen. Indiener geeft aan dat waar in het bestemmingsplan gesproken wordt van het woord ‘of’, dit verwijderd moet worden. De maatschappelijke voorziening moet er komen.

Reactie
In de motie (M104) sociaal maatschappelijke voorzieningen aan de Veilingstraat, wordt het college opgedragen om in de bouwenvelop voor Veilingstraat 10 vast te leggen dat in de plint van het beoogde woongebouw moet worden ingezet op een sociaalmaatschappelijke voorziening van gemiddeld minimaal 100 m^2, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie (op de totale ca. 250 m^2), om bij de invulling daarvan de bewoners intensief als partner te betrekken en voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan de raad te informeren over de eventuele financiële gevolgen hiervan.

Aan deze motie is uitvoering gegeven en de bevindingen zijn opgenomen in de Memo motie (M104) sociaal maatschappelijke voorzieningen aan de Veilingstraat die als bijlage is bijgevoegd bij het Raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan. In deze memo wordt de Raad geïnformeerd over uitvoering van de motie en de (financiële) mogelijkheden. Uit deze memo volgt de volgende conclusie:
"Vanuit het project en verschillen gemeentelijke beleidsvelden zijn geen mogelijkheden voor invulling van maatschappelijke vierkante meters. De woningbouwcorporatie heeft aangegeven open te staan voor een gesprek over mogelijke invullingen. Een huiskamer ten behoeve van haar bewoners behoort ook tot de te onderzoeken mogelijkheden. Om verschillende opties open te houden is het bestemmingsplan zo aangepast dat maatschappelijk (naast Horeca) mogelijk blijft en is de horeca begrenst op maximaal 280m2 (van de 350m2).

De behoefte vanuit inwoners voor ontmoeting en verbinding vanuit gelijkwaardigheid, welke als basis heeft gediend voor de Motie en vervolgens vertaald is naar vierkante meters kan mogelijk wel op andere manieren worden ingevuld. Omdat dit een subwijk is waar vanuit het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' minder prioriteit ligt, is het idee dat bewoners hier vanuit gemeenschapskracht zelf initiatief nemen. Een betrokken buurtbewoner heeft aangegeven dat zij de komende tijd de mogelijkheden wil verkennen voor het oprichten van een stichting die initiatieven, ontmoeting en verbinding tussen bewoners in Dichterswijk wil stimuleren. Naast het benaderen van groep van de circa 100 bewoners zal ze ook in gesprek gaan met LSA (Landelijk Samenwerkingsverband Actieve bewoners) en Dock. Tevens zal de stichting in gesprek gaan met onder andere De Pomp en de woningbouwcorporatie om eventuele mogelijkheden te verkennen."

In artikel 5 lid 2 onder 3 is de tekst van de bepaling gewijzigd zodat het vestigen van een maatschappelijke voorziening, alvorens de mogelijkheid bestaat om hier een horeca-vestiging te situeren geen hard vereiste meer is. De borging van de maatschappelijke functie zit daarmee in de maximalisering van het aantal vierkante meters waarbinnen horeca mag worden gevestigd. Zo heeft de plint een totale ruimte van 350 m^2 bruto vloeroppervlak en mag hier maximaal 280 m^2 van ingezet worden voor een horecafunctie.

Wij begrijpen de wens van de indiener om hier maatschappelijke voorzieningen in te plint gevestigd te zien worden. De wijze waarop dit nu in het bestemmingsplan is opgenomen maakt dat hier weliswaar geen 250 m^2 bruto vloeroppervlakte aan maatschappelijke voorzieningen gevestigd kan worden, maar de volledige invulling kan ook niet worden ingevuld met een horecafunctie waarmee geen ruimte overblijft voor maatschappelijke voorzieningen.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 20

Bouwhoogte
Indiener geeft aan dat onvoldoende gemotiveerd is waarom de bouwhoogte van 37 meter passend is in de omgeving. Volgens de geldende hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' geldt een basishoogte van 15 meter voor deze locatie. Hierbij is het toegestaan om incidentele accenten tot het dubbele van de omliggende bebouwing te realiseren. De toegestane bouwhoogte van 37 meter is een grote afwijking van de basishoogte van 15 meter en ook meer dan het dubbele van de omliggende bebouwing. Volgens de hoogbouwvisie is maatwerk mogelijk, maar de argumentatie om een bouwhoogte van 37 meter toe te staan is te algemeen geformuleerd, waarmee onvoldoende wordt onderbouwd waarom een bouwhoogte van 37 meter aanvaardbaar is. Indiener vraagt zich af waarom deze locatie vraagt om een bouwhoogte van 37 meter. Daarnaast geeft indiener aan dat de feitelijke bouwhoogte nog 3 meter hoger kan zijn ten opzichte van de Veilingstraat/Fruitstraat, ervan uitgaande dat het peil gelegen is op de Voorstebeeklaan.

Indiener stelt dat het hoogteaccent gebaseerd is op oudere plannen voor deze plek, dat een eerder hoogteaccent door de gemeenteraad naar beneden is bijgesteld en dat de omgeving er niet meer zo

uitziet als destijds in het ontwerp voor de wijk verwacht was. Indiener wijst op de mogelijkheid om een accent op een andere manier aan te brengen dan hoogbouw, bijvoorbeeld door een gebouw neer te zetten dat verwijst naar de geschiedenis van de buurt. Tot slot wijst indiener erop dat er al een hoogteaccent in de buurt is, namelijk het gebouw van de open universiteit aan de Vondellaan. Daarbij vraagt indiener waarom de argumentatie, zoals opgenomen in het bestemmingsplan Heycop, inzake eenheid en architectuur binnen het plan, voor deze ontwikkeling niet van toepassing is.

Invulling van het plangebied
Bij eerdere ontwikkelingen, bijvoorbeeld bestemmingsplan Heycop, zijn concessies gedaan met betrekking tot de sociale huur en dat met dit plan een inhaalslag wordt gemaakt door veel sociale huurwoningen te bouwen. Indiener stelt dat hierdoor de leefbaarheid behoorlijk wordt aangetast. Indiener verwijst naar het oorspronkelijke uitgangspunt in de toelichting op het bestemmingsplan 'Dichterswijk West' waarin de opgave staat om de woonfunctie te versterken in het gebied, onder andere door middel van het toevoegen van woningen in hogere marktsegmenten. Indiener geeft ook aan dat de gemeente voldoet aan de door het rijk gestelde norm van 30% sociale huurwoningen. Indiener geeft aan dat de noordzijde van de Veilingstraat tijdens het oorspronkelijke ontwerp een open ruimte was en hier inmiddels een pand staat waar rekening mee moet worden gehouden in het voorliggende plan. Indiener geeft daarbij aan dat de grond zeer duur verkocht is, waardoor de opzet lijkt om zoveel mogelijk winst te maken.

Indiener verwijst naar de toelichting op het bestemmingsplan Heycop waarin uitgangspunten zijn opgenomen voor de herinrichting van de verbinding tussen de Heycopstraat en de Veilingstraathaven (groene laan). Indiener stelt dat de voorliggende ontwikkeling afbreuk doet aan deze uitgangspunten omdat de groene zone niet wordt afgemaakt, maar er een groot gebouw wordt geplaatst. Daarnaast wordt het uitzicht door het voorliggende plan doorkruist. Daarbij geeft indiener aan dat er meer geluidhinder wordt ondervonden van het terras aan de Croeselaan (de Pomp) en vraagt zich af wat het effect zal zijn op het geluid als dit complex gerealiseerd wordt. Indiener geeft aan dat dit onderzocht moet worden.

Indiener brengt naar voren dat het uitgangspunt 'groen, tenzij' niet geborgd is binnen het plangebied, omdat op de locatie van de beoogde openbare ruimte de functie 'Verkeer-Verblijfsgebied' ligt en dit ook ruimte geeft voor het parkeren van gemotoriseerd verkeer.

Indiener geeft aan dat er door de uitstekende balkons aan de zijde van de Veilingstraat de afstand tussen de bestaande woningen en de balkons klein is, waardoor dit een aantasting van privacy en mogelijk geluidsoverlast zal opleveren.

Bezonning
Over het aspect bezonning geeft indiener aan dat er onterecht een vergelijking wordt gemaakt tussen een bouwhoogte van 25 en 37 meter, terwijl de afwijkingsbevoegdheid tot 25 meter niet is gerealiseerd. Volgens indiener wordt hier een ruimtelijke afweging ingeboekt die niet heeft plaatsgevonden. Daarbij vraagt indiener waarom uitgegaan wordt van de lichte TNO-norm en niet van de zware TNO-norm en welke afweging hieraan ten grondslag ligt. Daarbij is geen rekening gehouden met de afname van bezonning en de hogere stookkosten en is in het bezonningsonderzoek ook geen rekening gehouden met beschaduwing door balkons.

Parkeren
Indiener verwijst naar de toelichting bij het bestemmingsplan waar de parkeereis is berekend op 40 p.p. voor kort parkeren en 7,9 voor lang parkeren. Indiener geeft aan dat de toelichting over hoe dit getal is berekend ontbreekt. Daarnaast geeft indiener aan dat er alleen aan de parkeernorm wordt voldaan als een aftrek wordt toegepast voor het gebruik van deelauto's (37%) en extra fietsparkeerplekken (20%) en vraagt indiener zich af waarop deze aftrek gebaseerd is. Indiener merkt daarbij op dat het centraal station op 15 minuten loopafstand ligt, wat ruimer is dan de 10 minuten waar het rapport 'Benchmark, deelmobiliteit en gebiedsontwikkeling' vanuit gaat en is van mening dat de reducties lager moeten liggen. Tot slot geeft indiener aan dat volgens het beleid

voor 50% van de parkeervraag gebruik gemaakt worden van een parkeergarage buiten het eigen terrein. Ook geeft indiener aan dat er geen overeenkomst voor onbepaalde tijd ligt waaruit blijkt dat de parkeergarage hiervoor kan worden gebruikt.

Horeca
Indiener geeft aan dat er in de toelichting op het bestemmingsplan onvoldoende is gemotiveerd of er een behoefte bestaat aan horeca in de wijk. Indiener stelt dat de ruimte beter voor woningen gebruikt kan worden, zodat ook het gebouw minder hoog hoeft te worden. Daarnaast geeft indiener aan dat er niet gemotiveerd is waarom er met een binnenplanse afwijking hogere waarden voor geluid zijn toegestaan dan de gangbare waarden.

Windhinder
Tot slot brengt indiener naar voren dat in de toelichting van het bestemmingsplan staat dat het windklimaat goed is voor de beoogde functies, maar dat er op enkele locaties een matig windklimaat is. Daarbij wordt aangegeven op welke manieren het windklimaat verbeterd kan worden. Indiener geeft aan dat de genoemde maatregelen niet geborgd zijn in het bestemmingsplan en het daardoor onzeker is of de maatregelen worden uitgevoerd.

Reactie
Hoogte – passend bij de omliggende bebouwing
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Strijd met de hoogbouwvisie
Wij verwijzen indiener naar het kopje 'In strijd met de hoogbouwvisie' onder 'Zienswijze 17'.

Peilhoogte in verband met de bouwhoogte
Wij verwijzen indiener naar het kopje 'Peilhoogte in verband met de bouwhoogte' onder 'Zienswijze 5'.

Onderbouwing hoogte accent
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'. In aanvulling daarop geldt het volgende. Bij de totstandkoming van de bouwenvelop, het document dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, is een nadere onderbouwing gegeven over de hoogte van het accent.

De achterliggende onderbouwing zoals opgenomen in de bouwenvelop is ten onrechte niet opgenomen in de tekst van de toelichting van het bestemmingsplan, terwijl deze wel degelijk relevant is voor de afweging waarom hier een hoogte accent van 37 meter als passend wordt bevonden. Deze toelichting zal alsnog bij vaststelling aan het bestemmingsplan worden toegevoegd.

Meerdere hoogteaccent in de wijk
Het klopt dat er aan de Vondellaan ook sprake is van een hoogteaccent. Het hoeft zich niet te beperken tot maximaal één accent per wijk. Zo kunnen er meerdere (hoogte)accenten voorkomen in een wijk. Zo kunnen er bijvoorbeeld meerdere plekken in een wijk vragen om een bijzondere markering, maar dat is afhankelijk van de context waarin de betreffende accenten worden geplaatst. Daarbij is de argumentatie van het bestemmingsplan Heycop, Dichterswijk niet van toepassing, omdat de locatie niet vergelijkbaar is. Zo ligt de bebouwing van het oostelijke deel niet in de hoek van de Veilinghaven waar verschillende zichtlijnen samenkomen.

Sociale huurwoningen
Wij verwijzen indiener naar het kopje 'Sociale huurwoningen' onder 'Zienswijze 6'.

Winstoogmerk bij ontwikkeling
Waar indiener heeft vernomen dat de grond duur verkocht is en de inzet is om zo veel woningen te realiseren om toch winst te maken, is voor ons onduidelijk. Voor de wijziging van het bestemmingsplan gaat een proces vooraf, waarbij de door de initiatiefnemer opgestelde

businesscase door de gemeente wordt gecontroleerd en beoordeeld op de financiële haalbaarheid. Hiermee bewaakt de gemeente dat zoveel mogelijk van haar ambities worden gerealiseerd en dat er genoeg opbrengsten overblijven om de gemeentelijke kosten te kunnen betalen.

Verbinding tussen Heycopstraat en Veilinghaven
De groene laan loopt, in tegendeel tot wat indiener aangeeft, niet dood in de beoogde bebouwing. De verbinding tussen de Heycopstraat en Veilinghaven, de groene laan, wordt met deze ontwikkeling juist afgerond door deze aan te laten sluiten op het te realiseren plein. De beoogde nieuwbouw steekt aan de zijde van de Veilinghavenkade ongeveer drie meter naar voren ten opzichte van de voorgevel van de naastgelegen bebouwing aan de Twellosebeeklaan. De verspringing zorgt er voor dat de groene laan niet 'wegloopt' in het te realiseren plein. De gewenste zichtlijn tussen het oude veilinggebouw en de gouden poort blijft dan ook mogelijk.

Borging van uitgangspunt 'Groen, tenzij'
Wij begrijpen de vraag van indiener waarom voor een groene invulling is gekozen voor de functie 'Verkeer- Verblijfsgebied'. Het doel van deze functie is het verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, groen, water en de bijbehorende voorzieningen. De functie 'Groen' is vooral bedoeld voor groen. Dat wil niet zeggen dat alles binnen dit doel ook daadwerkelijk gerealiseerd moet worden op de plaatsen waar deze functie ligt. Daarbij wordt gekeken naar welke activiteiten binnen de geldende functie passend zijn. Beide functies staan een groene invulling toe, maar voor de beoogde invulling van het plein moet ook gekeken worden naar een horeca terras, de loop- en fietsstromen en de bereikbaarheid voor hulpdiensten. Een plein wordt juist als passend gezien bij de functie 'Verkeer – Verblijfsgebied'. In de (standaard)regel voor 'Verkeer – Verblijfsgebied' wordt een horecaterras ook toegestaan (onder voorwaarden van de Horecaverordening en het terrassenreglement) binnen deze functie. Voor dit plangebied is echter ter aanvullende bescherming van het woon- en leefklimaat ervoor gekozen om deze mogelijkheid bij omgevingsvergunning te beperken en mogelijk te maken indien wordt aangetoond dat de geluidsbelasting op de gevels van woningen bepaalde waarden niet overschrijdt.
In de anterieure overeenkomst is ook opgenomen dat moet worden voldaan aan de eisen zoals opgenomen in de vastgestelde bouwenvelop, waarin staat opgenomen dat zoveel mogelijk vergroend dient te worden volgens het 'groen, tenzij, principe. Hoe deze vergroening er exact uit moet gaan zien en hoeveel vergroening mogelijk is volgt echter pas uit het definitieve ontwerp wat bij de aanvraag van de omgevingsvergunning aan de orde komt. De inrichting van het plein wordt dan nog wel voorgelegd ter goedkeuring aan de commissie BInG. In de fase van het bestemmingsplan waarin een ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt is dit nog niet volledig uitgekristalliseerd en vergt het flexibiliteit.

Bij de inrichting van het gebied wordt ingezet op verblijf, waarbij het groen, tenzij principe als uitgangspunt wordt genomen. De uitgangspunten van het plein zijn onder andere het maken van verblijfsplekken, het verbeteren van de relatie tussen haven en plein, het aansluiten van de omliggende fiets- en voetpaden en inpassing van het terras. Om te borgen dat er in ieder geval geen parkeerplaatsen worden aangelegd ter plaatse van het plein is ervoor gekozen om met een specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – parkeren uitgesloten' het parkeren van auto's uit te sluiten.

Aantasting van privacy bij uitpandige balkons
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 11'.

Bezonning
De stelling van indiener dat de bezonningsstudie een vergelijking maakt tussen de bouwhoogte van 25 meter en de bouwhoogte van 37 meter is niet juist. In de bezonningsstudie (bijlage 22 van de toelichting van het bestemmingsplan) is gekeken naar de effecten van de ontwikkeling op bezonning ten opzichte van de bestaande situatie. Daarbij is niet alleen in beeld gebracht wat het effect op bezonning is als gevolg van de beoogde ontwikkeling zoals in het voorliggende bestemmingsplan wordt voorzien (model 2), maar ook de effecten op bezonning als in plaats daarvan gebruik zou worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid die in het geldende

bestemmingsplan is opgenomen (model 1). Het is niet zo dat model 1 en 2 tegenover elkaar worden gehouden om op basis daarvan effecten op bezonning te beoordelen. Dit is ook goed inzichtelijk bij de tabellen waarin de resultaten opgenomen zijn, zoals tabel 5.1 en 5.2 van het bezonningsonderzoek. Voor de afweging van belangen en een goed woon- en leefklimaat is voor dit bestemmingsplan juist gekeken naar de effecten op bezonning als gevolg van de beoogde ontwikkeling ten opzichte van de huidige, bestaande situatie.

Lichte TNO-norm
Voor dit project heeft de beoordeling plaatsgevonden op basis van de lichte TNO-norm. Hoewel er geen wettelijke eisen zijn voor bezonning van woningen of andere bouwwerken, wordt meestal de lichte TNO-norm gehanteerd. Gelet op de stedelijke omgeving waar de planlocatie ligt, hanteren we hier dan ook de lichte TNO-norm als uitgangspunt. Dit gebeurt ook bij andere projecten in Utrecht. Dat heeft mede te maken met het feit dat het in stedelijk gebied moeilijk is om vermindering van zon- en daglicht te vermijden, terwijl er wel een verdichtingsopgave ligt. Daarbij is het goed om te vermelden dat het voldoen aan de TNO-norm geen harde drempel is voor de beoordeling of er wel of niet sprake is van een goed woon- en leefklimaat. In de situatie waar er wellicht niet wordt voldaan aan de TNO-norm, kan binnen het project een andere afweging van belangen worden gemaakt. Het al dan niet voldoen aan de TNO-norm weegt uiteraard wel mee in de belangenafweging. In de voorliggende ontwikkeling wordt wel voldaan aan de lichte TNO-norm.

Ten aanzien van de afweging van het verlies van bezonning verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 11' en voor stookkosten verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12'.

Beschaduwing door balkons
Het bezonningsonderzoek biedt niet het detailniveau waarbij de aanwezige balkons en verspringingen in de gevel worden meegenomen. Dit gevraagde detailniveau is niet gebruikelijk voor een bezonningsstudie en daarbij gaat het betreffende onderzoek al dieper dan gebruikelijkerwijs het geval is. Hiervoor is de wijze van toetsen op de lichte TNO-norm belangrijk. Officieel schrijft deze norm namelijk voor dat de toetsing plaatsvindt op vensterbankniveau, ter plaatse van de woonkamer. In het bezonningsonderzoek is echter gebruik gemaakt van grovere bouwvolumes waarbij er bijvoorbeeld geen rekening is gehouden met uitstekende balkons of verspringingen in de gevels. In dit geval zijn de gevelvlakken als geheel beoordeeld en niet op woonkamerniveau. Een studie waarbij rekening gehouden wordt met de balkons en betreffende gevelverspringingen vergt een dusdanig gedetailleerd niveau, dat dit niet meer gebruikelijk is. Graag lichten wij toe waarom gekozen is voor het detailniveau zoals het voor ligt in het bezonningsonderzoek:

Voor dit type ontwikkelingen wordt normaal gesproken volstaan met slagschaduwafbeeldingen. Een voorbeeld van een bezonningsstudie waar gebruik is gemaakt van slagschaduwafbeeldingen is bijvoorbeeld het bestemmingsplan Heycop, Dichterswijk, welke ook aangrenzend aan het plangebied van deze ontwikkeling ligt. Ten opzichte hiervan is met dit onderzoek al heel veel aanvullend informatie opgenomen door:

- *per geveldeel de gemiddelde en minimale hoeveelheid zon voor zowel 19 februari als 21 juni inzichtelijk te maken;*
- *een vergelijk te maken tussen de huidige situatie, de mogelijkheid van de wijzigingsbevoegdheid zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan en de voorgenomen ontwikkeling zoals opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan, en;*
- *te berekenen wat het effect is op de hoeveelheid zoninstraling op het dak van de bestaande woningen aan de Veilingstraat om te onderzoeken of er als gevolg van de ontwikkeling impact is op de energieopwekking van de daar aanwezige zonnepanelen.*

Het primaire doel van het bezonningsonderzoek is om het effect van de ontwikkeling op de omliggende gevels inzichtelijk te maken. De toetsing op de lichte TNO-norm is daarin richtinggevend, maar niet doorslaggevend.

In de lichte TNO-norm wordt als toetspunt de vensterbank van de woonkamer genoemd. Dit stamt uit de tijd (ca. 1960) dat ze nog geen hele gevels tegelijk konden toetsen met computermodellen. De toetsingen doet men tegenwoordig o.b.v. het totaalvolume waarbij men de gehele gevel in ogenschouw neemt. Het vraagt een veel gedetailleerder onderzoek om voor alle woningen in de omgeving te bepalen achter welk raam de woonkamer zit en wat de positie is ten opzichte van de gevel. Denk hiervoor bijvoorbeeld aan hoe dik de gevel in bebouwing is, al dan niet bij een verspringing in de gevel. Zoals eerder omschreven is het toetsen op de TNO-norm geen doel op zich geweest, waardoor dit detailniveau niet in het onderzoek aanwezig is.

Met het detailniveau zoals opgenomen in de bezonningsstudie behorende bij dit bestemmingsplan kan naar onze mening voldoende worden beoordeeld en afgewogen of bij de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling voor wat betreft het aspect bezonning een goed woon- en leefklimaat is geborgd.

<u>Parkeren</u>
Voor de uitleg hoe de parkeerberekening tot stand is gekomen verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 5'.

De loopafstand vanaf het plangebied naar de stationshal van Centraal station is minder dan 1000 meter. In de basis wordt in de directe omgeving van het plangebied voorzien in de parkeerbehoefte door het beschikbaar stellen van deelmobiliteit en extra fietsparkeerplaatsen. Zoals aangegeven in de reactie onder 'Zienswijze 5' gaat het maar om een deel van de basis capaciteitseis voor nieuwbouw van 63 parkeerplaatsen omdat de bestaande situatie hiervan af mag worden getrokken.

Daarnaast wordt nog bekeken of een deel van de parkeereis in de naastgelegen parkeergarage kan worden opgelost, maar omdat die beschikbaarheid (nog) niet aangetoond is maakt deze nu geen onderdeel uit van de juridische onderbouwing. Mogelijk dat in een later stadium (bij de aanvraag omgevingsvergunning) die beschikbaarheid wel voldoende kan worden aangetoond. In dat geval zal volgens beleidsregels tot 50 % van de parkeereis kunnen worden opgelost in die parkeergarage.

<u>Behoefte aan horeca ten opzichte van woningen</u>
We kiezen ervoor om op deze locatie functies te stapelen. Dit doen we door niet alleen woningen, maar ook een andere functie op de begane grond toe te voegen. Het nieuw te realiseren plein aan de Veilinghaven biedt kansen voor een gecombineerde functie die ook interactie heeft met het plein. In verband met de wenselijkheid van een levendige plint en functioneren van het toekomstige plein is het niet wenselijk om woningen toe te voegen in de plint. Naar aanleiding van de aangenomen Motie 104: "Sociaalmaatschappelijke voorziening aan de Veilingstraat" is in de definitieve bouwenvelop opgenomen dat wordt ingezet op een sociaal maatschappelijke voorziening van gemiddeld minimaal 100 m^2, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie (op de totale circa 350 m^2).

Bij de invulling hiervan worden de bewoners uit de omgeving intensief betrokken. Voor het commerciële deel is horeca hier denkbaar ook vanwege de sociale controle en de gunstige ligging aan de Veilinghaven (bezonning). We stellen ons hier horeca voor die zich niet alleen richt op de avond, maar ook op ochtend en middag, zodat er de hele dag reuring is. Voor een nadere toelichting over de wensen voor de plint verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 19'.

<u>Hogere geluidswaarden bij voorwaardelijke verplichting</u>
Het klopt dat voor het mogelijk maken van een terras bij de ontwikkeling een binnenplanse afwijking is opgenomen. Dat betekent dat er in beginsel geen terras is toegestaan binnen het plangebied, tenzij hiervoor wordt aangetoond (bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning) dat de geluidsbelasting op de gevels van woningen bepaalde waarden niet overschrijdt. Daarvoor wordt gekeken naar de gevels van de omliggende woningen en de nieuw te bouwen woningen. Voor het bestemmingsplan is ook een dergelijk onderzoek uitgevoerd, om te kunnen beoordelen of het mogelijk is om bij realisatie een terras te verwezenlijken. Daarbij geldt wel dat dit dan bij de

omgevingsvergunning zelf moet worden aangetoond. De opname van het onderzoek in het bestemmingsplan is daarvoor onvoldoende.

Als wordt aangetoond dat de geluidsbelasting de waarden niet overschrijdt, dan is er voor wat betreft het aspect geluid afkomstig van een terras een goed woon- en leefklimaat geborgd. Daarbij mag – eveneens bij vergunning – een waarde van 5 dB(A) meer geluidsbelasting plaatsvinden, als aangetoond wordt dat de binnenwaarden niet meer dan 35 dB(A) bedraagt. Dit is echter afhankelijk van de geluidsisolatie van de gevel. Door dit enkel toe te staan wanneer de binnenwaarde voldoende laag is (en dus de geluidisolatie van de gevel voldoende is), wordt geborgd dat er ook met het bestaan van het terras sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Deze binnenplanse afwijkingsmogelijkheid is zowel in de toelichting als met een uitgevoerd geluidsonderzoek onderbouwd. Daarmee kunnen we niet meegaan in de stelling van indiener dat de mogelijkheid tot 5 dB(A) onvoldoende is gemotiveerd.

Windhinder
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'zienswijze 12'. Aanvullend op de reactie onder 'zienswijze 12' op de vraag waarom voor deze ontwikkeling geen maatregelen ter borging van het windklimaat zijn opgenomen is het volgende nader toegelicht.

Voor deze planlocatie en het omliggende gebied is gekeken naar de windklasses in relatie tot het beoogde gebruik. Uit de berekeningen daartoe is gekomen dat het windklimaat ter plaatse is overwegend goed is, windklasse A en B. Bij de westhoek ontstaat er een cornerstream die het windklimaat C geeft en deze reikt tot aan de gevel van de woningen van de bebouwing aan de overzijde van de Veilingstraat. Deze bebouwing heeft op die locatie echter buitenruimtes die afgesloten zijn met balustrades, waardoor het windklimaat daar B zal zijn. Dit betekent dat daarmee ook het minimaal geaccepteerde windklimaat wordt bereikt. Bij de zuidhoek van de ontwikkeling geldt ook windklasse C, maar daar zijn ter plaatse geen windgevoelige functies aanwezig en is C een acceptabel windniveau. Alleen bij de hoeken van de zuidwestgevel zijn zeer lokaal door de cornerstreams windklimaat D aanwezig. Bij cornerstreams is altijd een zeer lokale verhoging van het windklimaat te verwachten en het betreffen een zeer klein oppervlak, waardoor er geen sprake is van windgevaar of een slecht windklimaat. De eventuele maatregelen, zoals genoemd in het bij dit bestemmingsplan toegevoegde windhinderonderzoek (bijlage 21 van de toelichting van het bestemmingsplan), zien dan ook op een eventuele verbetering van een al goed windklimaat. Doordat er geen sprake is van een slecht windklimaat is het dan ook niet noodzakelijk om de voorgestelde maatregelen door middel van een voorwaardelijke verplichting te borgen. Het windklimaat staat een goede ruimtelijke ordening en daarmee de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling niet in de weg.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze worden de wijziging aangebracht die in paragraaf 2.3.3.4 en paragraaf 2.3.1.2 zijn aangegeven.

Zienswijze 21
Indiener is het niet eens met de plannen. Indiener is vreest dat het gebouw het zonlicht in zijn appartement blokkeert waardoor de zonnepanelen geen rendement meer maken en waardoor het kouder wordt in zijn appartement waardoor de kosten voor warmte en elektriciteit zullen stijgen. Daarnaast is indiener bang dat de VVE-kosten zullen stijgen.

Ook is de indiener bang voor geluidsoverlast van sociale huurwoningen (meer geluid, verkeersdrukte en uitstoot/stank). Ook verwacht indiener minder privacy. Zijn enige raam dat open kan is namelijk gericht naar Veilingstraat 10. Daarbij vreest indiener voor de gevolgen van het bouwverkeer op zijn appartement in de zin van scheuren in de muren en plafonds en voor geluidsoverlast en stof tijdens het bouwproces.

Tot slot is indiener bang dat alle bovengenoemde zaken zorgen voor een waardedaling van zijn appartement. Indiener is bang dat er geen compensatie plaats gaat vinden voor energie, ziekte, scheuren, geluid, mentale gezondheid en de waarde van het appartement. Indiener wil graag de vredigheid van de buurt behouden.

Reactie
Bouwhoogte in relatie tot zonnepanelen
Wij begrijpen de zorgen over de zonnepanelen en de zoninstraling in relatie tot de beoogde ontwikkeling. Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is rekening gehouden met de aanwezigheid van zonnepanelen en is er in het bezonningsonderzoek (bijlage 22 van de toelichting van het bestemmingsplan) berekend wat de zoninstraling op het dak van het Cresendo woongebouw en de afname als gevolg van de ontwikkeling zal zijn. Deze berekening is beschreven in hoofdstuk 8 van het onderzoek en visueel inzichtelijk gemaakt in bijlage III-1 van datzelfde onderzoek. In het bezonningsonderzoek is gekeken naar de zoninstraling op de zonnepanelen van het woongebouw aan de Veilingstraat 1 tot en met 175. Daarbij is inzichtelijk gemaakt wat de zoninstraling is in de huidige situatie, bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan (model 1) en de ontwikkeling zoals beoogd is met dit bestemmingsplan (model 2).

Dit is in het bezonningsonderzoek betrokken om te kunnen beoordelen of de nieuwbouw een negatief effect heeft op de jaarlijkse energieopwekking. Hieruit blijkt dat bij de realisatie van de nieuwbouw een afname van zoninstraling van 2,4% kan optreden. Deze afname treedt vooral op bij lage zonnestanden, in de wintermaanden. Hoewel wij begrijpen dat elk verlies van zoninstraling ongewenst is, is hier sprake van een minimale afname. Wij zien hier dan ook geen onevenredige benadeling in die ertoe leidt dat afgezien moet worden van de ontwikkeling.

Hogere stookkosten en energieverbruik
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'zienswijze 12'.

Meer verkeersdrukte door toevoeging van woningen
Wij begrijpen dat indiener zich druk maakt over de toename van verkeersdruk in de wijk, als gevolg van de toevoeging van 110 sociale huurwoningen. Voor de afweging of bij de realisatie van dit project sprake is van een goede ruimtelijke ordening, wordt ook bekeken of de omliggende straten van het plangebied en de wijk een toename van verkeersbewegingen aan kan. Een nieuwe ontwikkeling kan immers een bepaalde verkeersgeneratie opleveren. Deze verkeersgeneratie wordt op etmaalbasis vergeleken met de situatie van de bestaande functie. In de huidige situatie bevindt zich er een detailhandel functie (kringloop), waar bezoekers kunnen komen en sprake is van opslag. Vanuit de berekeningen volgt dat er per etmaal sprake is van een lagere verkeersgeneratie dan berekend voor de bestaande functie. Daarnaast is op de maatgevende momenten (tijdens de ochtendspits en de avondspits) bekeken of de ontwikkeling tot problemen gaat leiden in het verkeersnetwerk. De verkeersgeneratie tijdens een ochtendspitsuur bedraagt 7 voertuigen en het avondspitsuur bedraagt 14 voertuigen. Deze aantallen zijn beoordeeld als voldoende op te vangen in het huidige verkeersnetwerk. Dit zal op basis van deze gegevens niet leiden tot een terugslag in de wijk. De gegevens van de verkeersgeneratie zijn te herleiden uit de parkeerberekeningen welke zijn opgenomen in de bijlage 3. Alleen aan de rand van de wijk bij de Croeselaan zal er sprake zijn van een toename van verkeer, bij de parkeergarage van de Heycopstraat. Deze wegen zijn echter geschikt om de groei van dit bestemmingsverkeer op te vangen. Wij kunnen dan ook niet meegaan in de stelling van indiener dat de ontwikkeling zal leiden tot files in de wijk.

Bij de exploitatie van een horecagelegenheid zal er op bepaalde momenten inderdaad een aan- en afvoer van goederen moeten plaatsvinden. Leveranciers moeten bij het laden en lossen wel voldoen aan wet- en regelgeving die erop gericht is om overlast te voorkomen. Voor de woonomgeving zijn daarom maximale piekniveaus toegestaan bij laden en lossen in de bewoonde omgeving. Het laden en lossen bij horeca vindt beperkt plaats en doorgaans alleen overdag. Dit leidt over het algemeen niet tot overlastsituaties.

Aantasting van privacy
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'zienswijze 11'.

Overlast voor sloop- en bouwwerkzaamheden
Wij begrijpen dat indiener zich zorgen maakt over geluiden en vervuiling als gevolg van de diverse bouwwerkzaamheden. Overlast door bouwwerkzaamheden zijn echter onvermijdelijk. Dat betekent niet dat er daarmee onbeperkt overlast veroorzaakt mag worden. Voor een nadere reactie op het overlast als gevolg van de sloop- en bouwwerkzaamheden verwijzen wij u naar het kopje 'Trillingen, geluid en stof door bouwwerkzaamheden' onder 'zienswijze 5'.

Waardedaling van de woning
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'zienswijze 11'.

Compensatie voor overlast
Hoewel het verzoek voor compensatie voor overlast begrijpelijk is, staat hier geen vorm van compensatie tegenover. Bij binnenstedelijke ontwikkelingen komen de nodige bouwwerkzaamheden kijken en overlast in de vorm van geluid of stof is daarbij onvermijdelijk. Dat betekent zoals eerder aangegeven niet dat deze overlast onbeperkt mag zijn. Als er feitelijke schade aan uw woning ontstaat door deze sloop- of bouwwerkzaamheden, dan is de bouwer hiervoor aansprakelijk. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'zienswijze 5'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 22
De zienswijze is ingediend namens 98 bewoners door diens vertegenwoordiging. Hierna te noemen: indiener.

Bouwhoogte en -massa
Allereerst kan indiener zich niet vinden in de voorgenomen bouwhoogte en -massa. Indiener vreest dat deze tot een aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal leiden. Daartoe brengt indiener naar voren dat in het verleden de afweging is gemaakt om een maximale bouwhoogte van 25 meter aan te houden, vanuit de gedachte dat een hoger gebouw op deze plaats een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat zou maken. Ook is volgens indiener toentertijd een maximum van 25 meter opgenomen in het kader van het voorkomen van de zichtbaarheid van de bebouwing vanuit de oude dichterswijk en de Croeselaan. De voorgenomen bebouwing is zelfs 12 meter hoger. Daarbij geeft indiener aan dat de maximale bouwhoogte in strijd is met de hoogbouwvisie. Het accent betreft meer dan het dubbele van de omliggende bebouwing en ligt op een overgang tussen in de Hoogbouwvisie genoemde Binnentuin Hoog en Binnentuin Laag. Voor een dergelijke overgang is extra voorzichtigheid geboden en hier is ten onrechte bij het ontwerpbestemmingsplan geen aandacht aan besteed. Waarom dit accent passend is wordt volgens indiener niet goed gemotiveerd in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Daarbij brengt indiener naar voren dat het aangehouden peil gerekend is vanaf de Voorsterbeeklaan en de bebouwing nog eens 1,30 meter hoger dan de bestaande bebouwing zal komen te liggen. Indiener kan zich niet vinden in de afwijking van de Hoogbouwvisie, nu deze niet passend is in de wijk en dit de ruimtelijke kwaliteit onevenredig zal aantasten. Er zijn volgens indiener geen zwaarwegende redenen tot afwijking van de Hoogebouwvisie en dringt aan om conform 4:84 Awb te handelen conform de beleidsregels.

Ten aanzien van de bouwmassa brengt indiener naar voren dat voor de realisatie van 110 appartementen het voor de leefbaarheid noodzakelijk is om een groot en log gebouw te realiseren. Dit past niet in de wijk, waar veel speelse bebouwing met een open structuur is gesitueerd met een veelal ruime setting. Het gebouw zal afbreuk doen aan de ontwikkelde architectuur van de omgeving en is buitenproportioneel. Daarbij vraagt indiener zich af of voor de bouwmassa niet naar wat passend is gekeken, maar naar hoeveel woningen nodig zijn om het project rendabel te maken. De woningdichtheid binnen het plangebied ligt hoger dan de eerdere ontwikkelingen op het

Soepfabriekterrein en is volgens indiener dan ook niet in verhouding tot de rest van de wijk. Daarbij geeft indiener aan dat bij de vergelijking van de modellen tussen 25 meter en 37 meter het voorgehouden is dat er minder nadelen uit het model met 37 meter volgen, terwijl in het bestemmingsplan niet is uitgewerkt waarom de belangen voor het vergroten van de massa de negatieve gevolgen zou rechtvaardigen. Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt onvoldoende concreet hoeveel groter het plan daadwerkelijk wordt.

Bezonning en schaduwwerking
Als gevolg van de ontwikkeling wordt de bezonning van de woningen dusdanig verminderd dat er niet langer sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de bezonningsstudie is geen rekening gehouden met de aanwezige balkons en verspringingen in de gevel of het feit dat de woningen geen doorzonwoningen zijn maar slechts één raam in de woonkamer hebben. Dit is ook de zijde van de ontwikkeling. Een aantal woningen haalt als gevolg van de ontwikkeling de eisen uit de lichte TNO-norm niet.
Daarbij is het onderzoek niet juist uitgevoerd, omdat de afname van bezonning op 21 oktober niet in beeld is gebracht. Bij de lichte TNO-norm wordt juist gekeken naar de afname van bezonning in de periode van 19 februari tot 21 oktober. Daarbij is niet expliciet gemaakt wat de afname van bezonning per woning is, nu er enkel is gekeken naar een gemiddelde afname op een bepaalde gevel. Ook ontbreekt een motivering waarom hier de lichte TNO-norm wordt aangehouden, in plaats van de strenge TNO-norm. Omdat de woningen op het zuiden georiënteerd zijn, had dit wel voor de hand gelegen. De bezonningsstudie is gericht op zonverlies op de gevel en de tuinen niet meegenomen. Ook vreest voor verlies van kostbare avondzon.
Door de ontwikkeling loopt men opbrengsten van zonnepanelen mis. Deze zonnepanelen zijn in serie geschakeld, waardoor al één schaduw ervoor zorgt dat de opbrengst van alle panelen tot het niveau van het beschaduwde paneel terugvalt. Indiener geeft ook aan door het verlies van zon natuurlijke warmte te zullen gaan missen, waardoor stook- en energiekosten omhoog zullen gaan.
Volgens indiener is er onterecht geen onderzoek verricht naar de geluidgevolgen van het extra verkeer van het project op de bestaande woningen. Voor de nieuwe woningen is wel onderzoek gedaan, aan de hand waarvan een Besluit Hogere Waarde is verleend. Indiener is bang dat het project gaat werken als een klankkast. Vooral de bewoners van woonschepen maken zich zorgen, aangezien deze woningen extra gevoelig zijn voor geluidsoverlast. Aan dat aan deze aspecten had aandacht besteed moeten worden bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan.

Windhinder
Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan is naar windhinder voor de bestaande bebouwing in het plangebied. Uit het windhinder onderzoek dat wél gedaan is voor de nieuwbouw blijkt dat er in de Veilingstraat een pluim ontstaat vanwege een cornerstream uit de Westhoek. Indiener vreest hier last van te kunnen krijgen, aangezien er balkons van woningen van indiener liggen binnen deze zone.
Door de verstening van de omgeving, in samenhang bezien met eerdere verstening, brengt dit een onaanvaardbare mate van hittestress met zich. Er is geen hitte-analyse uitgevoerd om dit in beeld te brengen. Indiener is van mening dat hiernaar gekeken moet worden en dat daarbij naar de cumulatieve effecten moeten worden bezien.
Daarbij vraagt indiener om een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor de realisatie van groenvoorzieningen. Hoewel deze wel zijn beschreven in het bestemmingsplan, zijn deze namelijk niet in de regels geborgd. Er kan een minimaal aantal vierkante meters groen als voorwaardelijke verplichting bij de omgevingsvergunning opgenomen worden, zoals eerder door de Raad van State aan de orde is geweest. Daarbij zou het ten goede komen aan de leefbaarheid van de buurt als de groenvoorzieningen openbaar toegankelijk zouden zijn. Ook wijst indiener op de aanwezige kabels en leidingen in het gebied, die mogelijk in de weg staan aan het planten van bomen die groot kunnen worden.

Parkeren en verkeer
Indiener vreest voor parkeeroverlast. In de parkeeronderbouwing bij het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgegaan van een reductie van 37% van het aantal benodigde parkeerplaatsen, door gebruik te maken van deelauto's. In het ontwerpbestemmingsplan is niet geborgd dat de deelauto's

gedurende een bepaalde periode beschikbaar worden gesteld voor bewoners en andere gebruikers en ook dat er geen verplichting bestaat om van de deelauto's gebruik te maken. Indiener wijst erop dat uit een uitspraak van De Afdeling (ECLI:NL:RVS:2021:2403) volgt dat dit betekent dat het bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid en niet berust op een deugdelijke motivering. Indiener vindt dan de experimentele lage parkeernorm van de Merwedekanaalzone te gemakkelijk vertaald is naar dit plan en merkt daarbij op dat de aanpak uit de Merwedekanaalzone nog allerminst bewezen is, waardoor terughoudendheid noodzakelijk is bij het vertalen van deze parkeernorm naar verdichtingsopgaven op andere plekken in de stad.
In de toelichting van het bestemmingsplan is onvoldoende duidelijk hoe de parkeerberekening voor de ontwikkeling tot stand is gekomen. Ook is onzichtbaar hoe groot of waardoor de overmaat aan parkeerplekken in de Heycopgarage is en waarom deze structureel gebruikt kan worden. Indiener maakt zich niet alleen zorgen over parkeeroverlast door auto's, maar ook door fietsen. Met veel woningen toevoegen zal er ook meer fietsparkeren komen en dit zal de druk op de omgeving doen toenemen.

Vrees voor de verkeersveiligheid in de wijk. De nieuwe woningen zullen verkeersbewegingen veroorzaken. Indiener is bang voor een verergering van sluipverkeer en voor de veiligheid van fietsers. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid.

Coalitieakkoord
Het bevreemdt indiener dat het ontwerpbestemmingsplan niet in lijn is met het coalitieakkoord 2022 – 2026 van de gemeente Utrecht. Uit het coalitieakkoord volgt dat groei op zichzelf geen doel is en leefbaarheid en kwaliteit voorop moet staan. Met deze ontwikkeling zal de wijk uit balans raken en is geen sprake meer van een gezonde verhouding tussen bestaande (lage) bebouwing. Er moet daarvoor juist aangesloten worden bij de omgeving. Daarnaast geeft de ontwikkeling ruimte aan sociale woningen van 50 m^2, terwijl in het coalitieakkoord juist het uitgangspunt 65 m^2 is.

Welstand
Het ontwerpbestemmingsplan is in strijd met de Welstandsnota. De classificatie van de gemeente voor de ontwikkeling als welstandsniveau 'respect' is niet gemotiveerd. Het hoogteaccent van de ontwikkeling zorgt namelijk voor verdeeldheid tussen de bebouwing, en niet voor samenhang en structuur.

Privacy
Indiener vreest aantasting van privacy. Door de ontwikkeling komen enkele balkons van de nieuwe woningen zo dicht op balkons van al bestaande woningen, dat bewoners elkaar woordelijk zullen kunnen verstaan. Ook extra zorgen over vier woningen uit het plan, die bij het einde van parkeergarage Heycop gerealiseerd zullen worden. Deze vier woningen liggen te dicht op al bestaande woningen en indiener verzoekt dan ook om de zonering uit het nog geldende bestemmingsplan te respecteren en deze vier woningen uit het plan te verwijderen.

Planschade
Indiener meent dat voor planschade aangehouden drempelpercentage van 4% hier niet aangehouden kan worden, zoals in lijn met de Omgevingswet is. Omdat dit bestemmingsplan nog onder de wetgeving van de Wet ruimtelijke ordening valt, zou dit 2% moeten zijn.

Groene invulling
Indieners merken voorts op dat de samenhang met dit bestemmingsplan en het Ringpark ontbreekt. Dit park is essentieel voor het gezonde woon- en leefklimaat en de planlocatie loopt niet verder dan de stoep, waardoor de groene invulling niet geborgd is. Indieners verzoeken de realisatie van het ringpark te verzekeren in het bestemmingsplan.

Invulling van de plint
Indiener kan zich niet vinden in de horeca invulling van de plint. Er zijn al vier horecagelegenheden in het gebied en indiener vreest voor geluidsoverlast van het terras, rondslingerend afval en hangjongeren. Een maatschappelijke voorziening is hier passender.

Reactie
Maximale bouwhoogte
eerdere afweging over de bouwhoogte
Het klopt dat in het verleden is gesproken over de vormgeving van een ontwikkeling op de locatie van het voorliggende plan. De betreffende locatie was namelijk al eerder aangewezen als plek waar verdichting mogelijk was. Destijds werd hier een accent in de wijk met twaalf bouwlagen voorzien. Na discussie in de gemeenteraad is in het aangepaste stedenbouwkundig plan op de kop van de Veilinghaven een woongebouw opgenomen met 8 lagen (waarvan 7 woonlagen). Waarna door de raad verzocht is om dit te wijzigen naar maximaal zes bouwlagen, maar wel met behoud van het aantal voorziene woningen. Ambtelijk is hierin geadviseerd dat de gevolgen, van een toren met 12 lagen, voor bezonning beperkt zijn, waarbij slechts een beperkt aantal woningen een afname van bezonning zouden ervaren. De keuze om het plan (in de wijzigingsbevoegdheid) alsnog om te zetten naar zes bouwlagen was een politieke afweging van dat moment.
Voor de totstandkoming van dit bestemmingsplan is een uitgebreide ruimtelijke afweging gemaakt, waarbij de belangen van omwonenden zijn meegenomen. Hoewel wij de verwijzing naar in het verleden gemaakte afwegingen kunnen begrijpen, is voor deze ontwikkeling een nieuwe integrale afweging gemaakt Daarbij is ook gekeken naar de mogelijkheid zoals destijds was opgenomen in de wijzigingsbevoegdheid, waar een maximale bouwhoogte van 25 meter in was opgenomen. Uit de afweging is juist gebleken dat door de bebouwing op de wijze zoals nu voorligt de situeren, er juist een beter woon- en leefklimaat wordt geborgd dan bij de eerdere afwegingen het geval zou zijn geweest. Zo is bijvoorbeeld weliswaar sprake van een hoogteaccent, maar deze is verder van de bestaande bebouwing af gesitueerd. Ook wordt de bebouwing die direct tegenover de woningen aan de Veilingstraat beoogd wordt, geen 25 meter hoog meer, maar 16 meter.
Dat in het verleden een andere afweging is gemaakt ten aanzien van de bebouwing kan niet afdoen aan integrale afweging die is gemaakt voor het (huidige) voorliggende plan, welke ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad. Dit geldt temeer nu ook bijvoorbeeld in beeld is gebracht wat de gevolgen zouden zijn voor bezonning, als wel aan de wijzigingsbevoegdheid in het voorgaande plan zou zijn vastgehouden. Wij zien hierin dan ook geen reden om af te zien van de voorgenomen ontwikkeling.

In strijd met de Hoogbouwvisie
Wij verwijzen indieners naar de reactie onder 'Zienswijze 17', onder het kopje 'In strijd met de Hoogbouwvisie'.

Peilhoogte in verband met de bouwhoogte
Wij verwijzen indieners naar de reactie onder 'Zienswijze 5', onder het kopje 'Peilhoogte in verband met de bouwhoogte'.

Hoogte - passend bij de omliggende bebouwing
Wij verwijzen indieners naar de reactie onder 'Zienswijze 2' voor zover de zienswijze betrekking heeft op de hoogte en passendheid in de wijk.

Bezonning
Het klopt dat in het bezonningsonderzoek staat beschreven dat er voor een klein deel van de gevel, op geveldeel 1, niet aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. Voor een oppervlakte van 15 m^2 is sprake van een dusdanige afname van bezonning dat daar niet aan de lichte TNO-norm wordt voldaan. In de bezonningsstudie is de conclusie dat er geen woningen achter de geveldelen liggen waar de bezonning niet voldoet en dat daarmee alsnog, voor zover het de woningen betreft, wel aan de TNO-norm voldoet. Indiener geeft echter aan dat er wel al vanaf de begane grond wordt gewoond.

Van belang voor dit stuk is dat de woningen bij die locatie hoger liggen dan het maaiveld. De bezonningsstudie houdt rekening met het verschil in maaiveld, waardoor de woning aan de begane grond ongeveer 1,5 meter boven het maaiveld ligt. De bezonningsstudie heeft de bezonningsduur over de gehele gevel berekend, vanaf het maaiveld. Daarmee is dus ook het stuk onder de vloer van

de begane grond woningen meegenomen. Het deel waar de TNO-norm niet gehaald wordt, zoals zichtbaar is in de visualisatie van figuur 5.1 van de bezonningsstudie, ligt daarmee voor het overgrote deel onder de woning. Omdat de woning hoger gelegen is en de gevel ook lager reikt dan alleen het vloerniveau, kan er aldus wel voldaan worden aan de TNO-norm voor de woningen. Daarbij is het goed om te vermelden dat het voldoen aan de TNO-norm geen harde drempel is voor de beoordeling of er wel of niet sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Oriëntatie van woningen en beschaduwing door balkons
Indiener brengt naar voren dat geen rekening is gehouden met het feit dat de woningen aan de Veilingstraat geen doorzonwoningen zijn. In het bezonningsonderzoek is echter wel rekening gehouden met de oriëntatie van de bestaande woningen aan de Veilingstraat. In de berekening van de TNO-norm mogen de bezonningsduur van de voor- en achtergevel bij elkaar opgeteld worden. In de bezonningsstudie voor deze ontwikkeling zijn vanwege de oriëntatie van de woningen (de voorgenomen bebouwing staat in ZW-NO richting) alleen de op het zuiden-oosten georiënteerde gevels meegenomen.

Ten aanzien van de beschaduwing door balkons verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 20'.

Bezonning per geveldeel
Voor de bezonningsstudie is software gebruikt (modelleer programma Rhinoceros 7, in combinatie met bezonningssimulatiesoftware 'Ladybug' versie 1.1.0 (2021)) waarmee gevels en daken van woningen als geheel kunnen worden doorgerekend. Voor elke gevel kan daarmee bezonningstijden en bezonningsduur nauwkeurig worden berekend, met een dichtheid van één bij één meter. Om het effect van de nieuwbouw op de bestaande woningen te beoordelen, zijn de te beoordelen gebouwen verdeeld in segmenten.

Hoewel wij de verwarring van indiener begrijpen dat alleen is gekeken naar gevels als geheel, is dat niet het geval. Voor elk geveldeel wordt de gemiddelde bezonningsduur per gevel en de minimale bezonningsduur per geveldeel weergegeven. Dat is ook inzichtelijk in de visuele weergave van het bezonningsonderzoek, zoals opgenomen in paragraaf 5.1. Daar is bijvoorbeeld visueel inzichtelijk gemaakt waar wat het aantal uren aan zonlicht op de gevels van de Veilingstraat is met een kleurverloop in grijstinten. Dit verloop is niet per geveldeel weergegeven maar juist met een nauwkeurige berekening die laat zien dat de ontwikkeling niet op elk gevel of dakdeel eenzelfde invloed heeft. Daarbij is op basis van de berekening ook inzichtelijk gemaakt waar kritieke punten in het plan liggen. Binnen de geveldelen zijn verschillen mogelijk. Zo kan één deel van de gevel vrijwel geen belemmering ervaren, terwijl een ander deel dan juist wel beschaduwing ondervindt. De minimale bezonning op de gevel, zoals opgenomen in tabel 5.2 van het bezonningsonderzoek, gaat dan ook niet in op de gehele gevel, maar op de meest belemmerde gevel. Het gaat dan om het deel van het geveldeel segment dat meer belemmering ervaart dan een ander deel van het geveldeel segment. Deze resultaten staan in de rechterkolom van tabel 5.2. De hoeveelheid bezonningsuren op deze meest ongunstige geveldelen kunnen zeer lokaal voorkomen. Hierdoor kunnen deze resultaten een scheef beeld geven van de optredende beschaduwing. Het gemiddeld aantal bezonningsuren per gevel geeft een beter beeld over het effect van de nieuwbouwplannen op de bezonning op de gevels van de naastgelegen woningen.
Hoewel er dus zoals indieners aangeven niet is uitgeschreven wat de effecten per individuele woning zijn, is er wel degelijk verder gekeken dan alleen een gemiddelde bezonningstoename of -afname.

Hoewel indieners aangeven dat niet alle woningen die effecten ondervinden van de ontwikkeling zijn meegenomen in de bezonningsstudie, is niet aangegeven om welke woningen dit zou gaan. In de bezonningsstudie is naar een groot aantal woningen rondom de ontwikkeling gekeken, waarbij bijvoorbeeld ook geveldelen meegenomen zijn waar helemaal geen zon (ook in de huidige situatie) op komt te vallen. De beoordeelde gevels liggen dan ook aan verschillende straten en hoeken vanaf de ontwikkeling. Wij kunnen ons er dan ook niet in vinden dat het bezonningsonderzoek onjuist is uitgevoerd.

Lichte TNO-norm
Voor dit project heeft de beoordeling plaatsgevonden op basis van de lichte TNO-norm. Hoewel er geen wettelijke eisen zijn voor bezonning van woningen of andere bouwwerken, wordt meestal de lichte TNO-norm gehanteerd. Daarbij wordt gekeken naar of er ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober kan plaatsvinden. Dat deze bezonning moest plaatsvinden in het midden van het raam in de woonkamer stamt uit een tijd (ca. 1960) waar de software nog onvoldoende ontwikkeld was om grote geveloppervlakten tegelijkertijd te kunnen uitrekenen. Met de huidige software kan namelijk de bezonningsduur op een heel gevelvlak worden berekend, in plaats van per handmatig geplaatst rekenpunt. In de huidige praktijk wordt veelal gemeten op het buitengeveloppervlak, wat een voldoende representatief beeld heeft voor de hele gevel. In de bezonningsstudie is de datum van 21 oktober niet beschreven, omdat de bezonningsstand op 21 oktober gelijk is aan 19 februari en daarmee al inzichtelijk is gemaakt.

Gelet op de stedelijke omgeving waar de planlocatie ligt, hanteren we hier dan ook de lichte TNO-norm als uitgangspunt. Dit gebeurt ook bij andere projecten in Utrecht. Dat heeft mede te maken met het feit dat het in stedelijk gebied moeilijk is om vermindering van zon- en daglicht te vermijden, terwijl er wel een verdichtingsopgave ligt. In stedelijk gebied met een verdichtingsopgave zal er dan ook sneller sprake zijn van een toename van beschaduwing dan in het buitengebied het geval is.

Zoals hierboven aangegeven is bij de toepassing van de lichte TNO-norm gekeken naar de bezonningsduur op de gevels van omliggende woningen. De eventuele bezonningsduurafname in tuinen is daar niet in betrokken, omdat dit geen onderdeel is van dat toetsingskader. Bij de toepassing van de TNO-norm wordt bij het voldoen namelijk juist geacht dat sprake is van een geborgd goed woon- en leefklimaat. Dat indieners het verlies van zon in de tuinen als niet wenselijk ervaren begrijpen wij, maar wij kunnen hierin geen aanleiding zien dat dit verlies onevenredig is en er daarmee niet langer sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Zonnepanelen en stijging van energiekosten
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 21', ten aanzien van bezonning op de zonnepanelen. Voor zover de zienswijze van indiener ziet op een toename van stookkosten verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12'.

Aanvullend hierop klopt het dat in het bezonningsonderzoek geen rekening is gehouden met de wijze van installatie of schakeling van de bestaande zonnepanelen. De opbrengst van zonnepanelen is namelijk afhankelijk van verschillende factoren, zoals de leeftijd van de panelen, de oriëntatie van de panelen en eventuele schakeling. Gelet op de geringe afname van 2,4% op de zoninstraling op de zonnepanelen zien wij hier voor indiener ook geen onevenredige benadeling in die ertoe leidt dat afgezien moet worden van de ontwikkeling.

Afweging van belangen
Wij betreuren het dat indieners het gevoel hebben gekregen dat de belangen niet meegenomen zijn bij de voorbereiding van het bestemmingsplan. Bij de totstandkoming van een bestemmingsplan wordt dan ook gekeken of de beoogde ontwikkeling geen onevenredige afbreuk doet aan de woon- en leefomgeving. Of sprake is van een goede ruimtelijke ordening is afhankelijk van veel belangen die tegen elkaar afgewogen worden. Zo is de toevoeging van woningen een belang, maar ook het woon- en leefklimaat van de bewoners van de al bestaande bebouwing. De gemeente Utrecht heeft de ambitie om binnen de stadsgrenzen te groeien. Door het toevoegen van goede en betaalbare woningen in de sociale woningvoorraad zorgen we voor een meer gemengde wijk. Het is begrijpelijk dat een verandering van de omgeving, negatieve gevoelens oproept. Zeker als sprake is van verlies van bezonning. Tegelijkertijd staan wij voor een verdichtingsopgave in de stad. De locatie leent zich goed voor verdichting en met de ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan de kwalitatieve en duurzame groei van de stad. Bij de ontwikkeling wordt nog steeds voldaan aan de lichte TNO-norm, waarmee er ook geen sprake is van een slecht woon- en leefklimaat op dit aspect. Dat deze

afweging niet in lijn is met de wensen van indieners betreuren wij, maar dat maakt niet dat er aan diens belangen voorbij is gegaan.

Geluidsonderzoek
Het klopt dat er voor deze locatie een besluit hogere waarde noodzakelijk is. Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting door wegverkeer op de Croeselaan op de gevels van panden maximaal 50 dB bedraagt. Daarmee wordt de voorkeursgrenswaarde met 2 dB overschreden. Bij stedelijk gebied mogen, op basis van artikel 83 van de Wet geluidhinder, woningen worden gerealiseerd met een hogere geluidsbelasting door wegverkeer. Deze hogere belasting mag maximaal oplopen tot 63 dB. Het besluit hogere waarde strekt niet tot bescherming van bestaande omwonenden maar voor de nieuwe bewoners van het te bouwen appartementengebouw. Op grond van artikel 76 lid 3 van de Wet geluidhinder hoeven bestaande geluidsgevoelige bestemmingen (zoals woningen) in de zone van bestaande wegen niet getoetst te worden. Het voorliggende bestemmingsplan is getoetst aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder en de bestaande woningen zijn daar niet onterecht niet in betrokken.

Ten aanzien van de reflectie van geluid als gevolg van de ontwikkeling verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12'. Verder was op de locatie al reeds bebouwing aanwezig. Deze bebouwing stond al op dermate korte afstand van de weg dat maatgevende van de direct omliggende wegen om het plangebied reflectie op "lage hoogte" plaats vindt. Enkel het feit dat er hoger gebouwd wordt zorgt in deze configuratie namelijk niet voor significant meer geluid. Dit in combinatie met het feit dat er geen sprake is van een verkeersaantrekkende werking is reden geweest om geen nader onderzoek te (laten) doen ten behoeve van de woonboten nabij het plangebied, omdat voldoende aannemelijk is dat er geen sprake is van significant negatieve effecten.

Windhinderonderzoek
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12'. Aanvullend daarop lichten wij graag het volgende toe.

Waar indieners stellen dat dit onderzoek alleen voor de nieuwe bewoners is opgesteld, is dit onjuist. Dit onderzoek is niet alleen ten behoeve van de nieuwe bewoners van de bebouwing uitgevoerd, maar ziet ook op de bestaande bebouwing en omgeving. De beoordeling ziet op het windklimaat rondom de beoogde bebouwing en beperkt zich daarbij niet tot de plangrenzen van het voorliggende bestemmingsplan. Uit het onderzoek blijkt dat er in en rondom het plangebied geen windgevaar zal optreden. Het windklimaat zal op het maaiveld op de meeste plekken goed zijn voor doorlopen of zelfs slenteren. Rondom het beoogde gebouw zal het windklimaat overwegend goed zijn (klasse A, goed windklimaat voor alle functies) en op de Veilingstraat zal het windklimaat overwegend klasse B (goed voor doorlopen en slenteren en matig voor langdurig zitten) zijn.

Op een enkele plek is sprake van een lagere klasse. Zo is er in een pluim langst de westelijke hoek een zogenaamde 'cornerstream'. Deze is zeer lokaal en klein en levert door de beperkte oppervlakte geen windgevaar op. Deze cornerstream loopt voor een deel tot de overzijde van de straat, waar ook buitenruimtes van indieners aanwezig zijn. Doordat deze buitenruimtes echter afgeschermd zijn, is achter deze balustrades een beter windklimaat. De buitenruimtes van indieners zijn juist beschreven en meegenomen in het onderzoek ten aanzien van de windklimaten ter plaatse. De belangen van indieners zijn op dit aspect dan ook zeker wel meegenomen en uit het onderzoek volgt ook duidelijk dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat.

Hittestress
Wij begrijpen dat indiener zich zorgen maakt om hittestress in de omgeving van het plangebied. Voor deze ontwikkeling is sprake van een afname van het totale, verharde oppervlakte ten opzichte van de huidige situatie. De 'voetafdruk' van de bebouwing wordt al beduidend kleiner als gekeken wordt naar het bebouwde oppervlak binnen het plangebied. In de huidige situatie zijn er geen bomen aanwezig, alleen enkele struiken. Met de ontwikkeling worden juist bomen en groen

toegevoegd langs de Veilingstraat, op het aan te leggen plein en in de binnentuin van de beoogde bebouwing. Daarnaast zal een groen dak worden aangelegd die naast mogelijkheden voor waterberging en energieopwekking zorgt voor een verkoelend effect. Dit betekent dat dus meer koele plekken in het plangebied worden gerealiseerd, die grotendeels ook openbaar toegankelijk zijn. Er wordt ook verbinding gemaakt met het groen in de directe omgeving, waardoor de betekenis van het groen voor verkoeling in de buurt toeneemt. Bovendien wordt de nieuwbouw zelf zo ontworpen dat er sprake is van een gezond binnenklimaat, met maatregelen om de temperatuuroverschrijding in juli te beperken.

Hoewel de toename van groen niet in de regels als zodanig geborgd is, wordt hier wel op getoetst bij de beoordeling van de ontwerpen van de bebouwing en de openbare ruimte (inrichtingsplan). Daarbij is het relevant dat het bebouwingsoppervlak binnen het plangebied is beperkt door middel van het bouwvlak. Zo is de initiatiefnemer verplicht om de openbare ruimte op te leveren in overeenstemming met het door de Commissie beheer, inrichting, gebruik (BInG) goedgekeurde inrichtingsplan op te leveren. Dit is een verplichting die de initiatiefnemer op zich heeft genomen als onderdeel van de anterieure overeenkomst. In dat inrichtingsplan worden de groene ambities van het project en het principe van 'Groen, tenzij' nader uitgewerkt. Daarmee ligt er een contractuele verplichting tot uitvoering bij de initiatiefnemer en is de gemeente betrokken bij de invulling van het gebied.
Ten aanzien van de bomen in het plangebied is in deze fase bekend dat hier bomen van de tweede orde (grootte) met een smalle kroon worden beoogd. Het streven voor deze locatie is wel om hier een inheemse soort bomen te plaatsen. Welke bomen dit precies zullen worden en hoeveel is een aspect dat in het inrichtingsplan wordt uitgewerkt. In de bestaande situatie zijn kabels en leidingen en restanten van leidingen aanwezig. Voor de nieuwbouw en herinrichting moeten kabels en leidingen worden verlegd. Hierdoor kan rekening gehouden worden met de plaatsen waar groen wordt toegevoegd, zodat er geen conflict is tussen kabels/leidingen met bomen. Ook zijn er mogelijkheden om zowel kabels en leidingen als bomen bij elkaar te laten bestaan.

Gelet op de afname van bebouwing en de toevoeging van groen, zowel in de openbare ruimte als op de ontwikkeling zelf, is hier geen sprake van een toename van hittestress. Hoewel wij de zorgen van indiener begrijpen dat er sprake kan zijn van een toename van hittestress, zal dat bij deze ontwikkeling niet aan de orde zijn en is aan hittestress-analyse niet noodzakelijk. Het is duidelijk dat in de nieuwe situatie meer koele plekken en meer (buurt)groen komen. Dit betekent een afname van de huidige hittestress in warme droge perioden.

<u>Parkeeroverlast</u>
Voor de uitleg van de parkeerberekening verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 5'. De berekening is ook als bijlage in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen. De onderbouwing toont aan dat de parkeerbehoefte van de Veilingstraat op te lossen is in de openbare ruimte. Daarbij wordt gekeken naar de parkeervraag van de bestaande functie en de beoogde functies. Een nieuwe ontwikkeling hoeft alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte die daaruit volgt. In dit geval wordt de parkeerbehoefte voor bewoners volledig voorzien door de inzet van deelauto's en extra fietsparkeerplaatsen. Bewoners van de nieuwe ontwikkeling komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning voor het openbare gebied. Er is daardoor nagenoeg geen sprake van een toename van de parkeerdruk.

Indiener stelt dat de bewoners auto's zullen bezitten maar dat is in het centrum van Utrecht lang niet altijd het geval. Bewoners zullen voor zij er komen wonen op de hoogte zijn of er een mogelijkheid is om een particuliere auto te parkeren in een nabijgelegen garage. Indien dit niet het geval is zullen zij gebruik kunnen maken van alternatieven als het OV, de fiets en deelmobiliteit. Vooraf is in ieder geval al bekend dat er geen parkeervergunningen op straat beschikbaar zijn voor bewoners van de nieuwbouwontwikkeling aan de Veilingstraat.

In artikel 7 lid 1 onder I van de regels van het bestemmingsplan bepaald dat er alleen een omgevingsvergunning voor bouwen mag worden verleend, als vaststaat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. In deze situatie, waarin er geen parkeerplaatsen binnen het

plangebied worden gerealiseerd, maakt het Utrechts parkeerbeleid het mogelijk om met de inzet van deze deelauto's in de parkeerbehoefte te voorzien. In de toelichting is aangegeven op welke wijze voldaan kan worden aan die verplichting. Ook is aangegeven dat er wordt onderzocht of het gebruik van parkeerplaatsen in een nabijgelegen garage een mogelijkheid is maar dat deze op dit moment nog niet kan worden aangetoond. Door de voorwaardelijke verplichting dat een omgevingsvergunning voor het bouwen alleen mag worden verleend als wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid, is met dit bestemmingsplan geborgd dat de parkeeroplossing en indien nodig ook de inzet van deelmobiliteit dan moet worden aangetoond en gemotiveerd. In diverse uitspraken, van latere datum dan de in de zienswijze aangehaalde uitspraak, is aangegeven dat deelmobiliteit op deze wijze geborgd kan worden via de voorwaardelijke verplichting en de omgevingsvergunning.

Het oplossen van de volledige parkeerbehoefte in de openbare ruimte heeft niet de voorkeur, gelet op de wens om de openbare ruimte te vergroenen. Het heeft de voorkeur om een deel van de parkeereis op te vangen in de naastgelegen parkeergarage 'Parkhaven'. Om vast te stellen of er plekken in de naastgelegen garage beschikbaar zijn voor de Veilingstraat, wordt het gebruik van de parkeergarage sinds 1 april 2024 gemonitord door de eigenaar. Gemeld is dat de eerste monitoringsuitslagen lijken aan te tonen dat er een substantieel deel van de parkeerplaatsen voor bezoekers niet gebruikt wordt. Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor de Veilingstraat kan daarom waarschijnlijk definitief worden aangetoond dat deze plekken beschikbaar zijn en dat de eigenaar ze beschikbaar stelt. In dat geval kan in overeenstemming met beleidsregel maximaal 50% van de parkeereis in de garage worden geregeld. Omdat die beschikbaarheid nu (nog) niet aangetoond is maakt deze nu geen onderdeel uit van de juridische onderbouwing.

Door het aanbieden van andere vormen van mobiliteit zoals deelauto's wordt juist gestimuleerd dat de bewoners andere vormen van mobiliteit gaan gebruiken dan een eigen auto. Daarbij krijgen de nieuwe bewoners geen parkeervergunning voor het parkeren in het openbare gebied en ligt de planlocatie dichtbij het centraal station van Utrecht, een verstedelijkingsknooppunt, wat betekent dat er gebruik kan worden gemaakt van een goed OV-netwerk. Ten onrechte wordt overigens verwezen naar de ambitieuze parkeernorm van de Merwedekanaalzone. De Veilingstraat ligt dicht bij het centrum waar standaard al een lage parkeernorm (a2) geldt. De ontwikkeling aan de Veilingstraat is geen maatwerklocatie zoals Merwede en er wordt conform het standaardparkeerbeleid van Gemeente Utrecht voorzien in de parkeerbehoefte.

<u>Overlast door fietsparkeren</u>
Het fietsparkeren voor bewoners en hun bezoekers wordt inpandig gerealiseerd. Daarnaast worden voor bezoekers van overige functies voldoende fietsparkeerplaatsen in de openbare ruimte van het projectgebied aangelegd. Overlast voor de omgeving is hierdoor niet te verwachten.

<u>Verkeersdruk</u>
In het ontwerpbestemmingsplan is wel degelijk ingegaan op de verwachte verkeersdruk. De verwachting is dat de verkeersgeneratie vergelijkbaar is op basis van ervaringscijfers. Wanneer de verkeersgeneratie op basis van crow-kencijfers wordt vergeleken dan is de verkeersgeneratie hoger dan die van de nieuwbouwontwikkeling. Er is dus geen extra verkeerdruk te verwachten als gevolg van de ontwikkeling Veilingstraat. Voor een nadere toelichting op de verkeersdruk als gevolg van de ontwikkeling verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 21'.

<u>Coalitieakkoord</u>
Het klopt dat de voorgenomen ontwikkeling niet volledig in lijn met het Coalitieakkoord 2022 - 2026. Voor het project Veilingstraat 10 is namelijk in 2020 al een intentiedocument opgesteld waarbij in januari 2022 door het college van burgemeester en wethouder de programmatische uitgangspunten voor dit project zijn vastgesteld. Hierdoor zijn de uitgangspunten van het Coalitieakkoord 2022 - 2026 niet van toepassing op het project. Dat laat echter onverlet dat in het project wel aansluiting is gevonden bij het huidige coalitieakkoord. Zo draagt het plan juist wel bij aan een gezonde en duurzame groei van Utrecht en levert het plan een bijdrage aan het verminderen van het nijpende woningtekort in de regio. Dit geldt temeer nu in het project sociale

huurwoningen zijn voorzien. De beoogde woningen hebben een gemiddelde grootte van ongeveer 65 m², waarbij een gemiddelde natuurlijk ook bestaat uit grotere en kleinere woningen. Ook de gecombineerde plint voor een levendige invulling, de binnenstedelijke verdichting en de vergroening van het gebied sluiten goed aan bij de ambities van het nu geldende coalitieakkoord.

In strijd met de welstandsnota
Deze locatie is aangeduid met het beleidsniveau 'respect'. Dat betekent dat gekeken moet worden naar de samenhang en structuur van het stedelijke beeld staat voorop, dat er respect is voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm en dat nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties mogelijk zijn. Voor dit project is – los van het hoogte accent – juist aansluiting gezocht bij de bestaande bebouwing. Zo heeft de bebouwing in de omgeving tussen de drie (Croeselaan) en vijf (Veilingstraat/Veilinghavenkade) bouwlagen. Er is juist bewust gekozen om de beoogde nieuwbouw hierop aan te laten sluiten, door de bebouwing (los van het hoogte accent) grotendeels uit drie- en vijf bouwlagen te laten bestaan. Zo heeft de bebouwing aan de zijde van de Veilingstraat, tegenover de bestaande bebouwing, aansluitend een maximale bouwhoogte van 16 meter, wat gelijk staat aan 5 bouwlagen. De bebouwing richting de Croeselaan heeft een maximale bebouwingshoogte van 10 meter, wat bestaat uit drie bouwlagen.

Het hoogteaccent dat afwijkend is van de omliggende bebouwing is juist een bijzonder accent dat de bijzondere locatie in de hoek aan de Veilinghaven markeert. Deze locatie is stedenbouwkundig gezien bijzonder, omdat op deze hoek de zichtlijnen van de Twellosebeeklaan, Veilinghavenkade en Veilingstraat samen komen. Doordat de nieuwbouw aan de Veilinghavenkade terug ligt, ten opzichte van de huidige bebouwing, ontstaat er een plek met een bijzonder uitzicht op het water en maakt het een connectie via de Twellobeekselaan met het oude Veilinggebouw, dat ook een stedenbouwkundig accent in de Dichterswijk is. Door een hoogteaccent wordt deze bijzondere locatie in de Dichterswijk geaccentueerd en wordt de herkenbaarheid en de identiteit van de wijk vergroot. De herkenbaarheid en versterking van de kwaliteit van de omgeving en de openbare ruimte past bijvoorbeeld juist binnen het beleidsniveau 'respect'. Daarbij geeft het beleidsniveau 'respect' niet aan dat nieuwe bebouwing identiek moet zijn aan de al bestaande bebouwing.

Daarbij is het relevant om het toetsingsmoment van de welstandsnota kort toe te lichten. In het kader van een aanvraag van een omgevingsvergunning wordt het aspect 'redelijke eisen van welstand' beoordeeld. In deze fase van de ontwikkeling wordt er weliswaar een bestemmingsplan opgesteld, maar deze procedure vindt niet gecoördineerd plaats met een aanvraag van een omgevingsvergunning. Er is dan ook nog geen aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de beoogde nieuwbouw aan de Veilinghaven ingediend.

Aantasting van privacy
Wij verwijzen indiener voor het aspect privacy in relatie tot de uitpandige balkons naar de reactie onder 'Zienswijze 11', onder het kopje 'Verlies van privacy'. In aanvulling daarop ten aanzien van de vier woningen waar indiener naar verwijst delen wij graag het volgende mee. In overleg met een aantal bewoners aan de Croeselaan is het ontwerp van de bebouwing aangepast om zodoende de privacy te verbeteren. Zo zijn onder andere de positie van de balkons en de gevelopeningen aangepast. Een beschrijving van de wijziging is te vinden in paragraaf 2.3.1.1 van dit vaststellingsrapport.

Planschade
Het klopt dat voor dit project juridisch gezien nog sprake kan zijn van planschade, zoals bedoeld onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is planschade opgegaan in de term nadeelcompensatie. Omdat dit bestemmingsplan al voor de datum van 1 januari 2024 als ontwerp ter inzage heeft gelegen, geldt hier overgangsrecht en valt een verzoek tot planschade over dit plan onder het 'oude' recht.

Onder de Omgevingswet is een percentage van 4% vastgesteld voor het normaal maatschappelijk risico. Bij de beoordeling van een planschadeverzoek is op grond van de Wro in ieder geval een normaal maatschappelijk risico van 2% verondersteld, maar dit is niet zoals in de Omgevingswet

vastgesteld. Zo kan de omvang van het normaal maatschappelijk risico oplopen tot 5%. Zo speelt bijvoorbeeld voorzienbaarheid of de mate waarin een ontwikkeling in een gevoerd ruimtelijk beleid past een rol in de vraag of een hoger percentage moet worden aangehouden voor het normaal maatschappelijk risico. Ten behoeve van het bestemmingsplan is een risico-analyse uitgevoerd, maar pas bij een planschadeverzoek wordt een concrete beoordeling van het geval uitgevoerd waarop ook een besluit wordt genomen waartegen beroep kan worden ingediend. Meer informatie hierover vindt u op Product - Planschade, schadevergoeding aanvragen - Online loket (utrecht.nl). Met een planschadeverzoek zijn wel kosten gemoeid.

Ringpark
Met de initiatiefnemer is afgesproken dat zij in afstemming met de gemeente de aansluiting van de private buitenruimte en het plein aanleggen en opnemen in het inrichtingsplan, zoals onder het kopje "Hittestress" is toegelicht. Het plein en de aansluiting rondom de nieuwbouw tot aan de stoep valt binnen het bouwplan en zullen aangelegd worden door de initiatiefnemer.

De vergroening van het beoogde plein en deel van de Veilingstraat draagt bij aan het rondje Ringpark. Doordat het gebouw aan de Veilingstraat terug ligt ten opzichte van de huidige bebouwing wordt de straat breder en komt er extra ruimte voor bomen en vergroening en daarmee wordt het Ringpark versterkt. Ook is er in het voortraject overleg geweest met het Ringpark en zullen we bij de uitwerking van het inrichtingsplan in overleg met het Ringpark kijken welke aanvullende vergroening vanuit het Ringpark mogelijk is. Indien het Ringpark ervoor kiest om op deze locatie hun beschikbare budget in te zetten zal er gekeken worden of deze werkzaamheden meegenomen kunnen worden, zodat we werk met werk kunnen maken.

Invulling van de plint
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 19'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze is de wijziging als beschreven in paragraaf 2.3.2.2 aangebracht.

Zienswijze 23

Indiener geeft aan dat in het voortraject van deze ontwikkeling bewoners zich niet gehoord en slechts geïnformeerd voelen. Volgens indiener is hier geen sprake van een 'eenvoudige' bouwvlekontwikkeling, omdat er meerdere eigenaren waren. Daarbij is er geen sprake van een eenvoudige ontwikkeling gelet op de ligging van de planlocatie, de cultuurhistorie en geschiedenis van de wijk, de verkeerssituatie, parkeren, de vele parkeergarages, het toegenomen sluipverkeer en de vele beleidsambities. Indiener is dan ook van mening dat er onvoldoende aandacht wordt gegeven aan de omgeving en de heersende belangen.

Indiener geeft aan dat er geen bezwaar is tegen de functiewijziging naar wonen en begrijpt dat de woningnood hoog is, maar het mag niet ten koste gaan van de belangen van het woon- en leefklimaat van de bewoners en andere omwonenden. Indiener is van mening dat er een flinke aanpassing van de beoogde ontwikkeling noodzakelijk is.

Bouwhoogte en -massa
Allereerst kan indiener zich niet vinden in de voorgenomen bouwhoogte en -massa. Indiener vreest dat deze tot een aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal leiden. Daartoe brengt indiener naar voren dat in het verleden de afweging is gemaakt om een maximale bouwhoogte van 25 meter aan te houden, vanuit de gedachte dat een hoger gebouw op deze plaats een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat zou maken. Ook is volgens indiener toentertijd een maximum van 25 meter opgenomen in het kader van het voorkomen van de zichtbaarheid van de bebouwing vanuit de oude dichterswijk en de Croeselaan. Deze bouwhoogte was zowel in 2001 als 2013 aangehouden in de wijzigingsbevoegdheid. De voorgenomen bebouwing is zelfs 12 meter hoger. Daarbij geeft indiener aan dat de maximale bouwhoogte in strijd is met de hoogbouwvisie. Het accent betreft meer dan het dubbele van de omliggende bebouwing en ligt op een overgang tussen

in de Hoogbouwvisie genoemde Binnentuin Hoog en Binnentuin Laag. Voor een dergelijke overgang is extra voorzichtigheid geboden. Waarom dit accent passend is wordt volgens indiener niet goed gemotiveerd in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan. Daarbij brengt indiener naar voren dat het aangehouden peil gerekend is vanaf de Voorsterbeeklaan, terwijl dit de Veilinghavekade zou moeten zijn en de bebouwing nog eens 1,30 meter hoger dan de bestaande bebouwing zal komen te liggen. Indiener kan zich niet vinden in de afwijking van de Hoogbouwvisie, nu deze niet passend is in de wijk en dit de ruimtelijke kwaliteit onevenredig zal aantasten. De locatie leent zich volgens indiener enkel voor een accent op buurtniveau en dringt aan om conform 4:84 Awb te handelen conform de beleidsregels.
Ten aanzien van de bouwmassa brengt indiener naar voren dat voor de realisatie van 110 appartementen het voor de leefbaarheid noodzakelijk is om een groot en log gebouw te realiseren. Dit past niet in de wijk, waar veel speelse bebouwing met een open structuur is gesitueerd met een veelal ruime setting. Het gebouw zal afbreuk doen aan de ontwikkelde architectuur van de omgeving en is buitenproportioneel. Daarbij vraagt indiener zich af of voor de bouwmassa niet naar wat passend is gekeken, maar naar hoeveel woningen nodig zijn om het project rendabel te maken. De woningdichtheid binnen het plangebied is volgens indiener dan ook niet in verhouding tot de rest van de wijk.

Bezonning
Ten aanzien van bezonning brengt indiener naar voren dat als gevolg van de ontwikkeling de bezonning van de woningen dusdanig verminderd wordt, dat er niet langer sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Een aantal woningen haalt als gevolg van de ontwikkeling de eisen uit de lichte TNO-norm niet en in de studie is opgenomen dat de woningen van de Croeselaan 221 t/m 247, waar de woning van indiener ook onder valt, nauwelijks tot geen impact heeft. In de bezonningsstudie is geen rekening gehouden met het feit dat de woningen geen doorzonwoningen zijn maar op het zuiden georiënteerd zijn. Ook is er geen rekening gehouden met de uitstekende balkons die aan de nieuwbouwontwikkeling worden gesitueerd, terwijl deze wel tot extra schaduwwerking zullen leiden. Ook is geen rekening gehouden met de aanwezigheid van de balkons aan de Croeselaan, die eveneens schaduw met zich brengen.

Daarbij brengt indiener naar voren dat het onderzoek niet juist is uitgevoerd, omdat de afname van bezonning op 21 oktober niet in beeld is gebracht en het geveldeel te groot is om een specifiek beeld van de afname van bezonning voor specifieke woningen te krijgen. Bij de lichte TNO-norm wordt juist gekeken naar de afname van bezonning in de periode van 19 februari tot 21 oktober. Daarbij is niet expliciet gemaakt wat de afname van bezonning per woning is, nu er enkel is gekeken naar een gemiddelde afname op een bepaalde gevel en dit een groot oppervlak betreft. Ook ontbreekt volgens indiener een motivering waarom hier de lichte TNO-norm wordt aangehouden, in plaats van de strenge TNO-norm. Indiener draagt hiertoe aan dat omdat de woningen op het zuiden georiënteerd zijn, dit wel voor de hand had gelegen.
Ook geeft indiener aan dat hij door de ontwikkeling opbrengsten van zonnepanelen mis zal lopen. Deze zonnepanelen zijn in serie geschakeld, waardoor al één schaduw ervoor zorgt dat de opbrengst van alle panelen tot het niveau van het beschaduwde paneel terugvalt. Indiener geeft ook aan door het verlies van zon natuurlijke warmte te zullen gaan missen, waardoor stook- en energiekosten omhoog zullen gaan.

Gelet op de eerdere afwegingen voor bezonning bij ontwikkelingen op deze locatie is het voor indiener onnavolgbaar waarom het aspect bezonning nu wel een ruimtelijk aanvaardbaar is. Volgens indiener is hierdoor geen blijk gegeven van een gedegen afweging van alle betrokken belangen.

Akoestiek
Volgens indiener is er onterecht geen onderzoek verricht naar de geluidsgevolgen van het project op de bestaande woningen. Indiener vreest dat de voorgenomen bouwontwikkeling als gevolg van de hoogte ervan als een klankkast fungeert waardoor geluid voor bewoners van bestaande woningen wordt versterkt. Door de aard van de woningen (inclusief ventilatieroosters) zijn de woningen volgens indiener extra gevoelig voor geluid. Volgens indiener kunnen de geluiden leiden

tot stress en verstoring van de slaap. Indiener verwacht dat het akoestische klimaat en daarmee de gezondheid van bewoners in de Veilingstraat door de voorgenomen ontwikkeling niet wordt verbeterd wat niet in lijn is met 'gezond stedelijk leven' zoals door de gemeente wordt verkondigd.

Windhinder
Indiener is van mening dat onterecht geen windonderzoek heeft plaatsgevonden voor de bestaande bebouwing in het plangebied. Uit het windhinder onderzoek dat wél gedaan is voor de nieuwbouw blijkt dat er in de Veilingstraat een pluim ontstaat vanwege een cornerstream uit de Westhoek. Waar de nieuwe woningen hiertegen beschermd worden, is dat niet het geval voor de bestaande woningen. Daarbij is indiener van mening dat onterecht geen windonderzoek heeft plaatsgevonden naar de windstromen voor de poort. Indiener vreest het opnieuw vallen van het plafond uit de grote poort aan de Veilingstraat, door de wind op de gevel.

Hittestress
Ten aanzien van hittestress brengt indiener naar voren dat door de verstening van de omgeving, in samenhang bezien met eerdere verstening, een onaanvaardbare mate van hittestress met zich zal brengen. Er is geen hitte-analyse uitgevoerd om dit in beeld te brengen. Indiener is van mening dat hier naar gekeken moet worden en dat daarbij naar de cumulatieve effecten moeten worden bezien. Daarbij vraagt indiener om een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor de realisatie van groenvoorzieningen. Hoewel deze wel zijn beschreven in het bestemmingsplan, zijn deze namelijk niet in de regels geborgd. Daarvoor geven ze aan dat een minimaal aantal vierkante meters groen als voorwaardelijke verplichting bij de omgevingsvergunning opgenomen kan worden, zoals eerder door de Raad van State aan de orde is geweest. Daarbij zou het ten goede komen aan de leefbaarheid van de buurt als de groenvoorzieningen openbaar toegankelijk zouden zijn. Daarbij volgt volgens indiener uit onderzoek dat bewoners van sociale huur een groot beslag leggen op de openbare ruimte.

Parkeren
Indiener geeft in de zienswijze aan dat hij vreest voor parkeeroverlast. In de parkeeronderbouwing bij het ontwerpbestemmingsplan wordt uitgegaan van een reductie van 37% van het aantal benodigde parkeerplaatsen, door gebruik te maken van deelauto's. Indieners geven aan dat echter niet in het ontwerpbestemmingsplan geborgd is dat de deelauto's gedurende een bepaalde periode beschikbaar worden gesteld voor bewoners en andere gebruikers en ook dat er geen verplichting bestaat om van de deelauto's gebruik te maken. Indieners wijzen erop dat uit een uitspraak van De Afdeling (ECLI:NL:RVS:2021:2403) volgt dat dit betekent dat het bestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid en niet berust op een deugdelijke motivering.
Indiener brengt ook naar voren dat naast autoparkeren, hij zich ook zorgen maakt over fietsparkeren. Met veel woningen toevoegen zal er ook meer fietsparkeren komen en dit zal de druk op de omgeving doen toenemen. Hier is onvoldoende aandacht aan besteed in het bestemmingsplan.

Verkeersdruk
Indiener vreest voor de verkeersveiligheid in de wijk. De nieuwe woningen zullen verkeersbewegingen veroorzaken. Indiener geeft aan bang te zijn voor een verergering van sluipverkeer en voor de veiligheid van fietsers. Het zal volgens indiener in deze straten ook steeds drukker worden met fietsverkeer door de verschillende ontwikkelingen om deze locatie heen en het mobiliteitsbeleid. Indiener vindt dat er onvoldoende onderzoek is gedaan naar de verkeersveiligheid.

Coalitieakkoord
Het bevreemdt indieners dat het ontwerpbestemmingsplan niet in lijn is met het coalitieakkoord 2022 – 2026 van de gemeente Utrecht. Uit het coalitieakkoord volgt dat groei op zichzelf geen doel is en leefbaarheid en kwaliteit voorop moet staan. Met deze ontwikkeling zal de wijk uit balans raken en is geen sprake meer van een gezonde verhouding tussen bestaande (lage) bebouwing. Volgens indiener moet er een integraal onderzoek plaatsvinden voor de ruimtelijke inpasbaarheid op deze locatie. Daarnaast geeft de ontwikkeling ruimte aan sociale woningen van 50 m^2, terwijl in

het coalitieakkoord juist het uitgangspunt 65 m^2 is. Indiener is van mening dat het opstellen van dit bestemmingsplan dan ook niet zorgvuldig is gedaan.

Welstand
Indiener stelt zich op het standpunt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de Welstandsnota. Indiener geeft aan dat de classificatie van de gemeente voor de ontwikkeling als welstandsniveau 'respect' niet is gemotiveerd en het hoogteaccent van de ontwikkeling zorgt voor verdeeldheid tussen de bebouwing, en niet bijdraagt aan samenhang en structuur van het stedelijk gebied. De toren zal het beeld met 'respect' voor de straatwanden aan de Croeselaan aantasten. De ontwikkeling voorziet niet in een zachte overgang en staat in de weg aan het zicht tussen Veilinghaven en de Croeselaan.

Privacy
Indiener vreest ook voor een aantasting van zijn privacy. Door de ontwikkeling komen enkele balkons van de nieuwe woningen zo dicht op balkons van al bestaande woningen, dat bewoners elkaar woordelijk zullen kunnen verstaan.

Invulling van de plint
Tot slot brengt indiener naar voren dat hij zich niet kan vinden in de horeca invulling van de plint. Er zijn al vier horecagelegenheden in het gebied en er wordt gevreesd voor geluidsoverlast van het terras, rondslingerend afval en hangjongeren. Een maatschappelijke voorziening is hier passender.

Reactie
Gelet op de grotendeels identieke inhoud van deze zienswijze als zienswijze 22, verwijzen wij indiener naar de beantwoording daarvan naar de reactie onder 'Zienswijze 22'. Voor zover indiener een aanvulling heeft gedaan op zienswijze 22 volgt hieronder een reactie.

Ongehoord en slecht geïnformeerd
Wij betreuren het dat indiener zich niet gehoord of geïnformeerd voelt bij de planontwikkeling. Voor de totstandkoming van het bestemmingsplan is in de voorfase een participatietraject uitgevoerd. Zo zijn er informatiebrieven verstuurd, is er een inloopbijeenkomst georganiseerd en zijn er zowel live als online gesprekken gevoerd. Daarbij heeft de initiatiefnemer na de vaststelling van het intentiedocument (wat voorafgaat aan de bouwenvelop) nieuwsbrieven verstuurd met de oproep aan mensen om aan te geven wat men belangrijk vindt. Ook is gesproken met twee VVE's, stichting Ringpark en de bewoners van de omliggende historische schepen. Bij de fase van de bouwenvelop is eveneens een inspraak moment geweest, waar op het ontwerp van de bouwenvelop gereageerd kon worden. Ongeveer 1.500 huishoudens zijn daarvoor door middel van een nieuwsbrief geïnformeerd. In deze fase was een inloopbijeenkomst georganiseerd. Bij het ontwerpbestemmingsplan heeft bij het ontwerp de mogelijkheid open gestaan voor het indienen van een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan. Wij zijn dan ook van mening dat de bewoners in de wijk wel degelijk over het traject zijn geïnformeerd en dat er voldoende uitvraag is gedaan naar de wensen van omwonenden. Dat de uitkomst anders is dan indiener had gehoopt, betekent niet dat daarmee voorbij gegaan is aan diens inspraakmogelijkheden.

Afname van bezonning
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 18', voor zover de zienswijze ziet op het bezonningsonderzoek over geveldeel 7. Ten aanzien van de beschaduwing door balkons verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 20'.

We constateren dat indiener verwijst naar het bezonningsonderzoek voor geveldelen waar hij niet zelf woonachtig is. De bezonningsafname voor de woning van indiener zal minimaal zijn, gelet op de afstand van de woning tot de ontwikkeling. Op de geveldelen waar indiener naar verwijst is volgens het bezonningsonderzoek wel sprake van een afname van bezonning. Deze woningen ervaren de grootste afname in bezonning als gevolg van de ontwikkeling. Op een zeer klein deel wordt in de winter de lichte TNO-norm van twee uur net niet behaald. Deze bezonningsafname betreft echter een lokale verslechtering ter plaatse van de gevel waar geen ramen gesitueerd zijn

maar enkel een voordeur. Voor het overige deel van de geveldelen 5 en 6 blijft de lichte TNO-norm worden voldaan en is er in de winter gemiddeld 3,5 uur en in de zomer 5,5 uur aan bezonning op de gevels. De afname op deze plek zal dan ook nagenoeg geen gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat ter plaatse.

Akoestiek
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12, onder het kopje 'Lawaai door echo'. Aanvullend daarop begrijpen wij de frustratie van indiener op geluidsoverlast van mensen in de nabijheid van de woningen. Het betreft hier echter een hoog stedelijk gebied, waar verblijven in de openbare ruimte, wonen en levendigheid samen komen. Woon- en leefgeluiden horen bij een dergelijke omgeving. Indien u overlast ervaart als gevolg van de al gevestigde horecavoorziening aan de Veilingstraat, dan kunt u hier een melding van doen. Voor het beoogde terras in het plangebied is een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid opgenomen waarmee moet worden aangetoond dat de geluidsbelasting van het terras de genoemde waarden niet overschrijdt. Daarmee wordt geborgd dat er met het bestaan van het terras ook sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat. Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 20' bij het kopje 'Hogere geluidswaarden bij voorwaardelijke verplichting'.

Windhinder op de poort
Voor de totstandkoming van het bestemmingsplan is een windhinderonderzoek uitgevoerd. Daarbij wordt gekeken naar het windklimaat op het maaiveld en wordt er een beoordeling aan gegeven volgens de NEN 8100:2006 norm. Binnen het plangebied is er voor het overgrote deel sprake van een goed windklimaat. Aan de zijde van de bestaande woningen aan de Veilingstraat varieert het windklimaat van A tot C. Voor het ontstaan van windgevaar waarbij schade zou kunnen ontstaan, zou sprake moeten zijn van een windklimaat van E. Daar is volgens het windonderzoek op geen enkele locatie sprake van. Daarbij is op de locatie van de poort, waar de zorgen van indieners zich specifiek op richten, juist sprake van overwegend windklasse A. Dit is inzichtelijk gemaakt in Figuur 5.1 van het windhinderonderzoek. De beoogde bebouwing staat iets verder terug dan de situering van de poort en de windpluim die lokaal zorgt voor een verslechtering van het windklimaat beweegt zich niet in een rechte lijn richting de gevel van de bestaande woningen. Deze draait juist af om de hoek van de beoogde bebouwing. Hoewel wij de zorgen voor schade begrijpen, biedt het windhinderonderzoek zoals opgenomen bij het voorliggende bestemmingsplan juist goed inzicht in het te verwachten windklimaat rondom de bebouwing en zal het windklimaat niet leiden tot schade aan de bestaande bebouwing.

Verkeersdruk
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 21', ten aanzien van de verkeersdrukte in de wijk.

Zorgvuldige voorbereiding
Wij betreuren de mening van indiener dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid en ondeugdelijk is gemotiveerd voor de ruimtelijke inpasbaarheid van de ontwikkeling. Voor de totstandkoming van een bestemmingsplan wordt niet alleen gekeken naar de ontwikkeling zelf, maar ook naar de omliggende omgeving. Daarbij moet er algeheel sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening, wil een bestemmingsplan door de raad vastgesteld kunnen worden. Of sprake is van een goede ruimtelijke ordening is afhankelijk van veel belangen die tegen elkaar afgewogen worden. Daarvoor worden verschillende aspecten ook in kaart gebracht door middel van onderzoeken. Voor de ruimtelijke inpasbaarheid is de stedenbouwkundige afweging van groot belang. Daarin wordt namelijk gekeken hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de omliggende omgeving en wat de ontwikkeling daar al dan niet in kan toevoegen. Deze afwegingen zijn ook opgenomen in het bestemmingsplan, in hoofdstuk 4, paragraaf 4.1.3 van de toelichting. Zo wordt daar bijvoorbeeld toegelicht waarom hier een accent passend is en in hoeverre de ontwikkeling aan sluit bij de bestaande bebouwing. De betekenis van deze locatie in de wijk wordt ook beschreven en benadrukt waarom hier juist een herkenbaarheid en identiteit aan toegevoegd kan worden.

Wij kunnen ons daarom ook niet vinden in de stelling van indiener dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd. In paragraaf 4.1.3 is wel aanvullend de uitgebreidere onderbouwing opgenomen zoals deze ook al in de bouwenvelop was besloten. Deze aanvulling is ook opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 24

Indieners vrezen voor de invloed van de ontwikkeling op de zonnepanelen op het dak van het Crescendo gebouw en de mogelijke windhinder en daardoor veroorzaakte schade aan de poort van de Veilingstraat naar de binnentuin van dat gebouw.

Ten aanzien van de zonnepanelen brengen indieners naar voren dat door de ontwikkeling de 146 geschakelde zonnepanelen zullen afnemen in opbrengst. Deze panelen zijn zodanig gesitueerd dat er geen schaduw op valt en door de schakeling zal de gehele opbrengt teruglopen als er meer schaduw op één paneel zal vallen. Hier is geen rekening mee gehouden in het bestemmingsplan.

Ten aanzien van de windhinder brengen indieners naar voren dat zij als gevolg van een bouwhoogte van 37 meter windhinder krijgen. De zorgen bestaan vooral ten aanzien van windhinder bij de poort wat ook de hoofdingang is tot de woningen. In het verleden heeft volgens indiener al eens schade plaatsgevonden door de windsituatie. Volgens indiener is er geen onderzoek geweest naar het windklimaat dat kan gaan ontstaan voor de bewoners van de bestaande bebouwing als gevolg van de ontwikkeling die wordt voorzien in het plan.

Reactie

Bezonning op zonnepanelen
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 21', onder het kopje 'Bouwhoogte in relatie tot de zonnepanelen'.

Aanvullend hierop klopt het dat in het bezonningsonderzoek geen rekening is gehouden met de wijze van installatie of schakeling van de bestaande zonnepanelen. De opbrengst van zonnepanelen is namelijk afhankelijk van verschillende factoren, zoals de leeftijd van de panelen, de oriëntatie van de panelen en eventuele schakeling. Gelet op de geringe afname van 2,4% op de zoninstraling op de zonnepanelen zien wij hier voor indiener ook geen onevenredige benadeling in die ertoe leidt dat afgezien moet worden van de ontwikkeling.

Windhinder op de poort
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 23', onder het kopje 'Windhinder op de poort'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 25

Indiener is het niet eens met de bouwhoogte. De bouwlocatie is te mooi voor zodanige nieuwbouw en hoogbouw past niet aan de historische haven. Indiener verzoekt de nieuwbouw aan te passen aan de bouwhoogte van naastgelegen appartementen.

Reactie
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 26

Indiener geeft aan niet tegen de komst van een nieuwbouwproject te zijn waarbij de woningen toekomen aan de sociale huurvoorraad, maar indiener heeft wel bedenkingen bij de voorgestelde bouwhoogte van 37 meter en de betrokken belangen van omwonenden. Indiener heeft deze bedenkingen ook eerder kenbaar gemaakt bij een inloopbijeenkomst.

Voor indiener is het niet duidelijk waarom gekozen is voor een maximale bouwhoogte van 37 meter, terwijl eerder in 2001 en 2013 gekozen was om een maximale bouwhoogte van 25 meter aan te houden. Deze bouwhoogte kon volgens indiener slechts middels een afwijkingsbevoegdheid worden toegestaan met zwaarwegende belangen. De bouwhoogte van 37 meter leidt tot een verdrievoudiging ten opzichte van het huidige bestemmingsplan. Ten opzichte van de afwijkingsbevoegdheid (max 25 meter) zou het een toename van 50% betekenen.

Ten aanzien van bezonning brengt indiener naar voren dat hij zich niet kan vinden in de beoordeling met segmenten. De woning van indiener is in het betreffende segment de woning die het dichtst bij de planlocatie ligt en dan ook meer schaduwwerking zal ondervinden dan andere woningen in het segment. Daarbij volgt uit het bezonningsonderzoek dat de woning van indiener 0:00 uur zon heeft op de maatgevende dag van 19 februari, maar dat indiener op 9 januari 2024 wel degelijk een uur zon op de gevel had. Daarbij wijst indiener op discrepanties in de tabellen van het bezonningsonderzoek die niet met elkaar overeenkomen en brengt indiener naar voren dat er ten onrechte alleen naar de gevel is gekeken en niet naar de bezonning op de rest van het perceel. Daarbij kan indiener zich niet vinden in de passage dat het effect van de nieuwbouw op de bezonningssituatie van de woningen minimaal is. De woning van indiener bevindt zich op nog geen 50 meter van de beoogde planlocatie en zullen er wel degelijk nadelige gevolgen worden ondervonden van een gebouw met een hoogte van 37 meter. Volgens indiener worden de laatste zonuren in de winterperiode hem ontnomen wat leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indiener verzoekt om een rapport waarin de bezonning per woning is onderzocht in plaats van per segment.

Indiener maakt zich zorgen over parkeerproblemen, nu in de parkeerberekening gebruik is gemaakt van extra fietsparkeerplekken en vier deelautoparkeerplekken om minder parkeerplekken te hoeven te realiseren. Volgens indiener wordt in het bestemmingsplan onvoldoende gemotiveerd hoe het gebruik van deelauto's wordt gestimuleerd en op welke wijze deelauto's beschikbaar worden gesteld. Volgens indiener zal dit leiden tot een onzeker situatie wat betreft parkeerplekken, te meer omdat er al sprake is van parkeerproblematiek. Volgens indiener leiden 20 parkeerplekken op eigen terrein voor een complex met 110 sociale huurwoningen (inclusief andere functies) tot parkeeroverlast in een wijk waar al parkeerproblematiek bestaat.

Indiener is dan ook van mening dat het ontwerpbestemmingsplan niet zorgvuldig is voorbereid en geen deugdelijke motivering heeft voor zowel de bezonning- als de parkeernorm. De onduidelijkheid met betrekking tot het gebruik van de deelauto’s zorgt daarbij volgens indiener voor rechtsonzekerheid.

Reactie
Bouwhoogte
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder ‘Zienswijze 22’, onder het kopje ‘Bouwhoogte, eerdere afweging over bouwhoogte’.

Bezonning per geveldeel
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 22’, onder het kopje ‘Bezonning per geveldeel’.

Parkeren
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 5 voor de uitleg en onderbouwing van de parkeerberekening. Daarbij verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 22, onder het kopje 'Parkeeroverlast' ten aanzien van het gebruik van deelmobiliteit'.

Voorbereiding van het bestemmingsplan
Wij betreuren de mening van indiener dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid en ondeugdelijk is gemotiveerd in de aspecten bezonning en parkeren. Voor de voorbereiding van dit bestemmingsplan is echter een zeer gedetailleerd bezonningsonderzoek uitgevoerd, zodat voor de omliggende woningen goed in kaart kan worden gebracht of er al dan niet sprake is van een afname van bezonning. Dit is in beeld gebracht op basis van geveldelen, waarbij ook in beeld is gebracht wat de afname van bezonning zou zijn voor de meest geraakte woning (zie minimale bezonning in tabellen 5.2 en 6.2 van het bezonningsonderzoek). Daarbij is eveneens gekeken naar de zoninstraling op de zonnepanelen op de tegenovergelegen bebouwing.
Ten aanzien van het aspect parkeren is de berekening verbeterd en geactualiseerd. De onderbouwing hiervoor is gewijzigd en opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan, in paragraaf 4.2. De wijziging hiervan vindt u in paragraaf 2.3.4.1 van dit vaststellingsrapport. De onderbouwing is onverminderd in lijn met de Beleidsregels parkeernormen 2021 gemeente Utrecht en het rechtens verkregen niveau. De parkeerberekeningen die op hiervoor gemaakt zijn, zijn ook onderdeel van het bestemmingsplan, als bijlagen 3 en 4 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Wij kunnen ons daarom ook niet vinden in de stelling van indiener dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 27
Volgens indiener zijn de voorliggende plannen in strijd met het huidige bestemmingsplan en met de hoogbouwvisie uit 2005. Een bouwhoogte van 37 meter wijkt significant af van de bebouwing in de naaste omgeving van het plangebied, met slechts 3 tot 5 bouwlagen. Volgens indiener zal de zichtlijn op de Dom van Utrecht worden weggenomen en worden bij de realisatie van de afwijkende ontwikkelingsplannen de belangen van de bewoners aan de Parkhaven ernstig worden geschaad.

Reactie
Ten aanzien van strijd met de Hoogbouwvisie verwijzen wij u naar het kopje 'In strijd met de hoogbouwvisie' onder 'zienswijze 17'. Voor een reactie op de zichtlijnen op de Domtoren verwijzen wij u naar het kopje 'Zichtlijnen op de Domtoren' van zienswijze 17.

Belangen worden geschaad
Voor de totstandkoming van een bestemmingsplan wordt niet alleen gekeken naar de ontwikkeling zelf, maar ook naar de omliggende omgeving. Daarbij moet er algeheel sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening, wil een bestemmingsplan door de raad vastgesteld kunnen worden. Of sprake is van een goede ruimtelijke ordening is afhankelijk van veel belangen die tegen elkaar afgewogen worden. Zo is de toevoeging van woningen een belang, maar ook het woon- en leefklimaat van de bewoners van de al bestaande bebouwing. Ook voor de totstandkoming van dit bestemmingsplan worden alle betrokken belangen tegen elkaar afgewogen. Dat deze afweging niet in lijn is met de wensen van omwonenden betreuren wij, maar dat maakt niet dat er aan diens belangen voorbij wordt gegaan. Gelet op de belangenafweging die voor deze ontwikkeling heeft plaatsgevonden zijn wij dan ook niet van mening dat de belangen van indiener en de bewoners van Parkhaven onevenredig worden benadeeld als gevolg van de ontwikkeling.

Conclusie

Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 28

Volgens indiener is het plan suggestief. De belangen van de inwoners worden volgens hem onvoldoende meegewogen. Zo worden de belangen gemarginaliseerd ten opzichte van het algemeen belang.

Belangenafweging

Volgens indiener is het plan niet zorgvuldig voorbereid. Volgens indiener heeft er geen goede analyse plaatsgevonden van de ligging van de locatie en de betekenis ervan voor de directe omgeving, de buurt (Parkhaven) en de wijk. Volgens indiener is niet goed gekeken naar de gevolgen van de bebouwingsmogelijkheden. Indiener noemt hierbij de kwaliteit van het gebouw, ruimtelijke opbouw van het plan, de lucht tussen de bouwblokken, de ruimte die boven het water hangt, het feit dat het gebouw diep de wijk indringt en de gevolgen voor de historische haven. Volgens indiener is er geen zicht meer mogelijk naar de planlocatie en dit geldt vooral voor fietsers en wandelaars. Er is volgens indiener niet goed gekeken naar de omgeving van de Croeselaan en de effecten daarop. Er is volgens indiener niet naar de context gekeken. Als voorbeeld noemt indiener de historie van het gebied, afspraken met de Dichterswijk, cultuurhistorie (erfgoed en identiteit van de wijk) en verkeer. Volgens indiener is er nauwelijks bewijs dat de belangen van de inwoners zijn meegenomen.

Zorgvuldige voorbereiding van het bestemmingsplan

Indiener is van mening dat de zorgen en zienwijzen van inwoners niet worden meegenomen bij de belangenafweging. In het kader van participatie bestrijdt indiener het niveau ‘raadplegen’ (UPP 2) omdat het niet om een eenvoudige ontwikkeling zou gaan. Volgens indiener gaat het om een plan met meer eigenaren (Royco en Borent), zijn bij het plan gronden van ‘derde’ partij betrokken en maatschappelijk gevoelig in de buurt. Hiermee zou ook het hele proces verkeerd zijn uitgevoerd. Samenvattingen over de participatie zijn volgens indiener gekleurd.

Ruimtelijke kwaliteit en bouwhoogte

Volgens indiener verslechtert met het bouwplan de ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en stedenbouwkundige situatie. Dit onder meer door de ligging van het bouwvlak die zou zorgen voor minder openbare ruimte voor voetgangers en de verslechtering van de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie. De verslechtering van de overzichtelijkheid komt volgens indiener door minder goed zicht bij de T-splitsing (overgang rechte stuk Veilingstraat/hoek Fruitstraat/bocht Veilingstraat). Volgens indiener is de bouwhoogte van 38 meter onwenselijk en in strijd met de hoogbouwvisie en in strijd met eerdere afspraken om de hoogte te verminderen in verband met zicht vanaf de Croeselaan. Indiener is van mening dat een maximumhoogte van 25 meter zou moeten worden toegepast. Volgens indiener wordt ten onrechte bij het bepalen van de hoogte van het maaiveld uitgegaan van het verhoogde maaiveld aan de havenzijde in plaats van het oorspronkelijke maaiveld van de Dichterswijk (dat 1,30 m lager ligt).

Indiener vreest voor verstoring van de menselijke maat in de Dichterswijk. Volgens indiener vindt er geen goede aansluiting of integratie met de wijk plaats. Het bouwplan zou belemmerend werken en problemen met zich brengen ten aanzien van verkeer (onoverzichtelijkheid en weinig loopruimte in de bocht), het ontbreken van visuele binding met de haven en ten aanzien van een toename van geluidsreflectie door twee keer zulke hoge wanden. Indiener merkt op dat appartementen aan de noordzijde ventilatierooster hebben waardoor deze woningen extra last kunnen hebben van geluid.

De ruimtelijke kwaliteit wordt volgens indiener niet verhoogd. De verhoging van het gebouw leidt volgens indiener tot niet wenselijke zichtbaarheid vanuit de oude dichterswijk en vanaf de centrale historische as van de wijk en leidt volgens indiener ook tot een grotere barrièrewerking. Het gebouw heeft volgens indiener een plompe opzet (beeld- en architectonische kwaliteit) en straalt ziellоosheid uit. Het maritieme erfgoed in de historische haven wordt omgeven door gebouwen die

niets meer met die historie van doen hebben. Volgens indiener is het accent te hoog en dit past niet bij de accenten in Parkhaven die over het algemeen klein zijn.

Zicht- en looplijnen
Volgens indiener wordt door de voorgenomen bouwontwikkeling de zichtlijn Veilingstraat dichtgezet. Het zicht op de Croeselaan wordt hierdoor minder. Vanaf de Croeselaan wordt het zicht op de Veilingstraat ook minder. Het ontwerpbestemmingsplan belemmert volgens indiener de volgende zichtlijnen: zichtlijn Twellosebeeklaan-Veilinghavengebouw, de zichtlijn Veilingstraat (vanaf oostzijde Croeselaan) naar de haven, zichtlijn over water vanaf groen (met name oever zuidzijde havenmond) en zichtlijn poort aan oostzijde (in U-vorming blok) dat verbinding legt met Veilinghavenkade zuid. Volgens indiener belemmert het plan zicht op de poort van het appartementsgebouw aan de Veilingstraat en belemmert ook de looplijnen vanaf de Twellosebeeklaan naar het oostelijk voetpad. Volgens indiener worden afstanden van en naar bushaltes, het station en het centrum onnodig verlengd door het grote bouwvlak. Volgens indiener is de verplichte rooilijn zeer ongewenst. Volgens indiener loopt het voetpad dood. Volgens indiener kunnen door het nieuwe gebouw voetgangers minder makkelijk bij de bushalte aan de Croeselaan ter hoogte van de Veilingstraat komen.

Planschade
Indiener is van mening dat hij in aanmerking komt voor planschade omdat hij 'een aantal zaken' niet heeft kunnen voorzien. Hij noemt hierbij de hoogte van het gebouw en de vergroting van het bouwvlak.

Schaduwvorming
Indiener is bang door de hoogte van het gebouw meer schaduw te zullen ondervinden. Volgens indiener is het naar voren plaatsen van het bouwvlak en de grootte van het bouwvlak reden voor meer schaduw en is dit strijdig met de gewekte verwachtingen op basis van het stedenbouwkundig plan, de hoge ruimtelijke kwaliteit en de wijzigingsbevoegdheden. Indiener verwacht ook dat zijn stookkosten zullen toenemen door een afname van zonneschijn in zijn woning.

Berekening bouwmogelijkheden
Indiener heeft een berekening bijgevoegd waaruit zou moeten blijken dat op basis van het ontwerpplan de bouwmogelijkheid met 50% (in kubieke meters) is gestegen ten opzichte van de bouwmogelijkheid op basis van de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan van 2001. Wat het doel en de conclusie van deze berekening is wordt niet duidelijk uit de zienswijze.

Akoestisch onderzoek
Volgens indiener is de cumulatie van geluid van het aangrenzende terras van Beers & Barrels niet meegenomen. Volgens indiener is aanvullend akoestisch onderzoek nodig. Indiener is het niet eens met de stelling uit de toelichting dat er op het terras van Beers & Barrels na 23:00 geen horeca-activiteiten meer plaatsvinden. Volgens indiener is dit wel het geval. Volgens indiener is er sprake van verkeerde veronderstellingen in het geluidsonderzoek (afstanden tot bron van geluid en beoordeling van situatie in de praktijk). Volgens indiener is er hierdoor geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Aanmeldnotitie mer
Indiener is het ermee oneens dat er geen mer-procedure is doorlopen. Indiener draagt hiervoor de volgende argumenten aan. Indiener is het er niet mee eens dat er voldoende beschikbare parkeercapaciteit is. Hij vreest voor een toenemende druk zowel ten aanzien van gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer en voor de daar bijkomende parkeeroverlast. Daarnaast is indiener het oneens met de stelling dat er geen sprake is van verslechtering van het woon- en leefklimaat ten aanzien van de in de omgeving aanwezig zijnde milieugevoelige functies. Volgens indiener verhuizen de hinderlijke activiteiten (aan- en afvoer en lawaai) van de kant van de Croeselaan naar de kant van de Veilinghaven. Ten derde verwijst indiener naar lawaai van het terras zoals in voorgaande alinea reeds uiteengezet.

Cultuurhistorie
Volgens indiener wordt onterecht alleen naar de planlocatie gekeken. Ook de omgeving dient volgens hem te worden bezien. Volgens indiener moeten ook de facetten van historische (steden)bouwkunde en historische geografie worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren. Volgens indiener moet er breder onderzoek komen naar het erfgoed en de cultuurhistorie van de plek en de betekenis van de plek voor de omgeving.

Windhinder
Volgens indiener is bij het onderzoek naar Windhinder de poort in het gebouw (Crescendo) niet meegenomen. Volgens indiener zijn in het onderzoek de balkons niet meegenomen en ook niet het feit dat ramen in nissen liggen.

Bezonningsstudie
Volgens indiener is gewerkt met gemiddelden en ondervinden de woningen boven de poort en de horecagelegenheid meer nadeel van de 37 meter hoge toren. Volgens indiener zijn de 1,7m buiten het volume uitstekende balkons niet meegenomen in de bezonningsstudie terwijl deze wel voor extra schaduw kunnen zorgen.

Geluid wegverkeer van auto's
Volgens indiener wordt er gerekend met een verkeerstoename van 0,5% per jaar. Volgens indiener is dat een onderschatting en moet er ook rekening worden gehouden met een toename van fietsverkeer, fatbikes met bijkomend rolgeluid en toename van leveranciers. Volgens indiener is bij de modellering van de gebouwen voor het geluidsonderzoek ten onrechte gewerkt met een percentage van 80%. Dit percentage is in normale situaties voorgeschreven maar volgens indiener is er geen sprake van een normale situatie. Dit volgens indiener onder meer door de al aanwezige galm in de straat en een glasvliesgevel van cc 6 meter hoog.

Stedenbouwkundig
Volgens indiener getuigt het plan van weinig kennis en gevoeligheid naar de omgeving. Het te bouwen gebouw is te groot op zo'n locatie die een verbindende plek is naar de rest van de wijk. Volgens indiener is er geen sprake van een goede ruimtelijke ordening. Het gebouw maakt de groene as van de Twelloosebeeklaan niet op correcte wijze af en negeert de hoofdopzet door een buitenproportioneel volume. Volgens indiener worden de redelijke bezonningscondities genegeerd en wordt het gebouw op een afstand van slechts 4 meter van de kopgevel van een nieuw appartementengebouw geplaatst en dekt daarmee meer dan de helft van die kopgevel af. Volgens indiener is het L-vormig bouwblok niet reëel gelet op feit dat het hoogteaccent beredeneerd is vanuit zichtlijn over het water vanaf de Van Zijstweg; vanaf waar nauwelijks zicht is. Indiener is van mening dat er geen sprake is van een samenhangend ontwerp. Volgens indiener is het gebouw een rommeltje met weinig verfijnde verhoudingen. Ook vindt indiener de architectuur te generiek.

Woonprogramma
Volgens indiener is de dichterswijk al volgebouwd. Dit kan niet ineens veranderen en er is al veel sociale huur volgens indiener. Volgens indiener is de plek aan de haven niet de meest logische, voor sociale huur. Volgens indiener is het beter hier een mix van midden- en duurdere categorie huur en koopwoningen neer te zetten.

Reactie
Voorbereiding en belangenafweging bestemmingsplan
Voor de totstandkoming van een bestemmingsplan worden belangen van zowel de bestaande wijk als die van de ontwikkeling in beeld gebracht. Daarbij wordt gekeken naar de effecten die de ontwikkeling al dan niet met zich mee kan brengen en hoe dit zich verhoudt met de belangen die hier dan spelen. Zo wordt gekeken of de beoogde ontwikkeling geen onevenredige afbreuk doet aan de woon- en leefomgeving. Dit geldt zowel voor bestaande als voor de nieuwe bewoners. Deze afweging ligt ten grondslag aan de vraag of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Waar indiener van mening is dat niet of onvoldoende gekeken is naar aspecten zoals het ruimtelijk

ontwerp, de stedenbouwkundige structuur, verkeer, bezonning en historie, is juist een uitvoerige beschrijving van de afwegingen opgenomen in het bestemmingsplan. Voor de ruimtelijke inpasbaarheid is de stedenbouwkundige afweging van groot belang. Daarin wordt namelijk gekeken hoe de ontwikkeling zich verhoudt tot de omliggende omgeving en wat de ontwikkeling daar al dan niet in kan toevoegen. Deze afwegingen zijn ook opgenomen in het bestemmingsplan, in hoofdstuk 4, paragraaf 4.1.3 van de toelichting. Zo wordt daar bijvoorbeeld toegelicht waarom hier een accent passend is en in hoeverre de ontwikkeling aan sluit bij de bestaande bebouwing. De betekenis van deze locatie in de wijk wordt ook beschreven en benadrukt waarom hier juist een herkenbaarheid en identiteit aan toegevoegd kan worden. In paragraaf 4.1.3 is aanvullend de uitgebreidere onderbouwing opgenomen zoals deze ook al in de bouwenvelop was besloten. Deze aanvulling is ook opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Daarbij liggen verschillende onderzoeken aan het bestemmingsplan ten grondslag, op basis waarvan eveneens kan worden beoordeeld of voor die aspecten een goed woon- en leefklimaat kan worden geborgd bij de ontwikkeling. Deze onderzoeken zijn ook opgenomen in de bijlagen van het bestemmingsplan en beschreven in hoofdstuk 5 van de toelichting van het bestemmingsplan. In dat hoofdstuk is dan ook per onderwerp beschreven waarom voor dat specifieke aspect geen belemmering wordt gezien bij de voorbereiding van het bestemmingsplan.

Wij zijn dan ook van mening dat bij de voorbereiding van dit bestemmingsplan voldoende is gekeken naar de effecten van de beoogde ontwikkeling op het omliggende gebied, wijk en stad. Bij het in beeld brengen van de effecten en de belangen die bij deze ontwikkeling spelen, is een afweging gemaakt. Dat deze afweging niet in lijn is met de wensen van indiener betreuren wij, maar dat maakt niet dat er aan diens belangen voorbij is gegaan. Wij kunnen ons daarom ook niet vinden in de stelling van indiener dat het bestemmingsplan onzorgvuldig is voorbereid en dat er geen sprake is van een zorgvuldige belangenafweging.

<u>UPP</u>
We betreuren dat het gevoel bij indiener is ontstaan dat er niet wordt geluisterd. Voor de totstandkoming van dit bestemmingsplan worden alle betrokken belangen tegen elkaar afgewogen. Bij binnenstedelijke ontwikkelingen is het niet altijd mogelijk om bij een complexe opgaven om naast alle opgaven waar we als stad voor staan, aan alle andere belangen te voldoen. Bij ingewikkeldere plannen en gebiedsontwikkelingen gebruiken we het Utrechts planproces (UPP). Het UPP is een soort stappenplan om van idee tot realisatie te komen. Hierin staat onder andere welke bestuurlijke stappen er nodig zijn, en op welke manier er inspraak is.

Het initiatief betreft 1 gebouw/gebouwcombinatie met 1 eigenaar (Initiatiefnemer), met beperkt openbaar gebied (plein en aansluiting rondom gebouw op de openbare ruimte) en past daardoor binnen de criteria van het UPP-proces dat hoort bij een Bouwvlekontwikkeling (UPP-2). De voormalige Royco locatie (Heycop locatie) is door een andere initiatiefnemer (eigenaar), ook volgens UPP-2, ontwikkeld. Deze locatie is reeds gebouwd en opgeleverd en zijn alle bestuurlijke stappen en mogelijkheden tot inspraak genomen.

Het UPP wordt gebruikt om zoveel mogelijk op eenzelfde manier te werken en te zorgen dat iedereen kan zien hoe we dat doen. Toch blijft elk project maatwerk en wordt per stap bekeken wat nodig is. In aanvulling op het reguliere UPP-2-proces is bij elke besluit wat het College heeft genomen bij dit initiatief ook de Raad geïnformeerd middels een raadsbrief, zodat de Raad vanaf het begin is meegenomen in de planontwikkeling.

<u>Bouwhoogte, loop- en zichtlijnen en cultuurhistorie</u>
Ten aanzien van de hoogte en bijzondere ligging van de voorgenomen ontwikkeling verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'. Ten aanzien van strijd met de Hoogbouwvisie verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 17'. Ten aanzien van het peilniveau dat moet worden aangehouden voor de bebouwing verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 5'.

Waar indiener naar voren brengt dat de ontwikkeling zichtlijnen zal beperken, zijn wij juist van mening dat deze wel degelijk samenkomen bij de ontwikkeling. Op de hoek komen namelijk de zichtlijnen van de Twellosebeeklaan, Veilinghavenkade en Veilingstraat samen. De beoogde bebouwing ligt ook verder terug dan in de huidige situatie het geval is. Dit geldt voor zowel de Veilingstraat als voor de connectie met de Twellosebeeklaan. De beoogde nieuwbouw steekt aan de zijde van de Veilinghavenkade ongeveer drie meter naar voren ten opzichte van de voorgevel van de naastgelegen bebouwing aan de Twellosebeeklaan. De verspringing zorgt ervoor dat de groene laan niet 'wegloopt' in het te realiseren plein. Daarbij blijft de gewenste zichtlijn tussen het oude veilinggebouw en de gouden poort ook mogelijk. Ook loopt het voetpad aan de oostzijde van de Twellosebeeklaan niet dood, maar komt in verbinding te staan met het plein.

Voor de totstandkoming van een bestemmingsplan wordt niet alleen gekeken naar de planlocatie zelf, maar ook naar de locatie waarbinnen het plangebied ligt. Ook voor dit bestemmingsplan is de blik dan ook niet beperkt tot sec het plangebied. Er is wel degelijk aansluiting gezocht bij de wijk, zoals in de aspecten van bebouwingshoogte en de opzet van de wijk. In het bestemmingsplan wordt dan ook juist beschreven hoe deze ontwikkeling bijdraagt aan het bestaande karakter van de wijk en met welke afwegingen de ontwikkeling in connectie wordt gebracht met andere accenten en zichtlijnen in de wijk. Daarbij is het bestaande gebouw geen beschermd monument. Al in het verleden is voor deze locatie beoogd om hier woningbouw te situeren.

In de voorbereiding van het bestemmingsplan is gekeken naar de geschiedenis van het gebied en de planlocatie specifiek. Voor een nadere aanvulling hierop verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 4'. Dat indiener van mening is dat hier onvoldoende naar gekeken is betreuren wij, maar wij kunnen hier niet in meegaan. De bijzondere plek in de Dichterswijk wordt namelijk juist in de afwegingen meegenomen waarom de ontwikkeling op deze manier vormgegeven moet worden. Het gebied wat voorheen zich kenmerkte als veilinggebied is inmiddels getransformeerd tot een woongebied. Op deze locatie komt juist het sluitstuk van Parkhaven, waarmee deze transformatie in de wijk ook afgerond is. Dat de vormgeving van deze transformatie in het verleden anders beoogd werd, doet daar niet aan af. Met nieuw beleid en nieuwe inzichten ten opzichte van het verleden is voor deze ontwikkeling het voorliggende bestemmingsplan opgesteld. Er is dan ook geen aanleiding tot het doen van een onderzoek naar de cultuurhistorie van de betreffende planlocatie.

<u>Ruimtelijke kwaliteit</u>
In tegenstelling tot wat indiener naar voren brengt, draagt de ontwikkeling bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied in de directe nabijheid. Bij deze ontwikkeling wordt juist een verbetering aangebracht doordat de bebouwing niet meer langs de hele Veilingstraat komt en dat er een plein aan de kant van de haven en groen in de straat wordt toegevoegd. De gevel aan de Veilingstraat komt meer naar achteren te liggen dan in de huidige situatie het geval is en door de gelaagde opbouw van de bebouwing ligt het hoogteaccent ook niet direct aan de zijde van de bestaande woningen aan de Veilingstraat. Met het verbreden van de straat komt er juist meer ruimte in het gebied voor het verblijven of voor doorgaand verkeer. Wij kunnen ons dan ook niet vinden in de stelling van indiener dat door het toevoegen van hoge bebouwing er een minder overzichtelijke straat ontstaat met minder ruimte.

<u>Uitstraling van de ontwikkeling bebouwing</u>
De daadwerkelijke uitstraling van de bebouwing wordt nog beoordeeld aan de hand van de eisen van redelijke welstand. Er is nog geen aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de nieuwbouw aan de Veilingstraat 10 ingediend. Het is jammer wanneer niet iedereen het uiterlijk van de nieuwbouw mooi vindt. Indiener is van mening dat de bebouwing te plomp wordt en een zielloze uitstraling krijgt. Tegelijkertijd speelt 'smaak' hierbij een grote rol. Daarom heeft de gemeente Utrecht ervoor gekozen om welstand door een onafhankelijke commissie te laten beoordelen, waarin deskundigen zitten op het gebied van de gebouwde omgeving. Wanneer de commissie positief adviseert, dan wordt dit advies in principe overgenomen.

Hoe een accent er precies uit moet komen te zien is afhankelijk van de omstandigheden van het geval en waar deze zich bevindt. Het is maatwerk. Daarbij geldt wel dat accenten altijd moeten passen in de context van de wijk of buurt. Accenten binnen een wijk hoeven niet gelijk te zijn in vorm, hoogte of functie. Dat andere accenten in Parkhaven een lagere bouwhoogte hebben betekent dan ook niet dat daarmee het accent voor deze plek ook tot die betreffende bouwhoogte is beperkt.

Geluidsoverlast door reflectie
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12'.

Waardedaling van de woning
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 11'. Aanvullend daarop is het iedereen altijd aan te raden om *de planologische mogelijkheden te controleren alvorens over te gaan tot de koop van een woning. De op dat moment geldende plannen zijn echter geen garantie voor de toekomst. Daarnaast is het altijd mogelijk om in afwijking van een geldend bestemmingsplan een omgevingsvergunning aan te vragen voor een ontwikkeling die niet binnen het geldende bestemmingsplan past. Wij hebben begrip voor het standpunt van indiener dat hij zich goed heeft laten informeren en bij de aankoop uitging van impressies, maar kunnen hier niet aan tegemoet komen door af te zien van de voorliggende ontwikkeling.*

Bezonning
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 11' met in aanvulling daarop de reactie onder 'Zienswijze 22' voor aanvullende informatie over het bezonningsonderzoek. Daarbij verdient het opmerking dat de woning van indiener zich bevindt in een geveldeel waar de ontwikkeling geen invloed heeft op bezonning. Ten aanzien van de door indiener aangedragen stijging van stookkosten verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12'.

Bezonning in relatie tot balkons
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'zienswijze 20'.

Akoestisch onderzoek
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 20', onder het kopje "Hogere geluidswaarden bij voorwaardelijke verplichting' voor zover de zienswijze ziet op mogelijke geluidsoverlast van het beoogde terras. Wij begrijpen de frustratie van indiener dat het al bestaande terras, dat buiten het plangebied ligt en geen onderdeel is van deze ontwikkeling, overlast kan veroorzaken als deze buiten zijn openingstijden opereert of geluidsoverlast veroorzaakt. Dit heeft echter geen betrekking op het terras zoals dit beoogd wordt bij de ontwikkeling. Een horecabedrijf moet voldoen aan de geluidseisen en andere regels die daarvoor gelden. Bij overlast of het vermoeden dat de horecaonderneming zich niet aan de openingstijden of maximale geluidsproductie houdt, dan kan indiener daarvoor een melding doen. Dit kunt u doen via de volgende link: Melding | Gemeente Utrecht

Aanmeldnotitie m.e.r.
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 9'. Aanvullend daarop kunnen wij ons niet vinden in de mening van indiener dat ten onrechte is uitgegaan van de onderliggende rapporten bij de aanmeldnotitie. In het kader van een zorgvuldige voorbereiding en het borgen van een goede ruimtelijke ordening worden onderzoeken namelijk wel degelijk gecontroleerd op inhoud en kwaliteit. De aanmeldnotitie ligt hier in het verlengde van.

Windhinder op de poort
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 24'.

Geluid wegverkeer van auto's
Het geluidsonderzoek van het wegverkeer ziet op het geluid van auto's, bussen en vrachtverkeer. Hiervoor is gebruik gemaakt van het vigerende verkeersmodel van de gemeente Utrecht met peiljaar 2030. Aangezien de Wet geluidhinder voorschrijft dat het geluidonderzoek betrekking moet hebben op de situatie na 10 jaar heeft een correctie plaatsgevonden op de prognose voor 2030. Voor de

groei van het autoverkeer na 2030 is inderdaad, zoals gebruikelijk in dit deel van de stad, uitgegaan van 0,5% per jaar.
De indiener geeft verder aan dat het geluidsonderzoek ten onrechte uit zou gaan van een percentage van 80%. Dit percentage betreft de mate van reflectie die optreedt bijvoorbeeld via een ander gebouw. Een reflectiefactor van 80% komt overeen met een circa 1 dB verzwakking van het gereflecteerde geluid ten opzichte van het invallende geluid. In de reguliere geluidonderzoeken, dus ook in hoogstedelijk gebied, wordt hier altijd vanuit gegaan omdat er immers energieverlies en verstrooiing optreedt als geluid invalt op een hard oppervlak. Er zijn in dit geval geen bijzondere omstandigheden die aanleiding zijn om afwijkende factor dan gebruikelijk te hanteren.

Stedenbouwkundige afweging
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 2'. In aanvulling daarop delen wij indiener het volgende mede. Waar indiener aangeeft dat de groene laan niet juist wordt afgemaakt in de beoogde ontwikkeling, kunnen wij ons daar niet in vinden. De verbinding tussen de Heycopstraat en Veilinghaven, de groene laan, wordt met deze ontwikkeling juist afgerond door deze aan te laten sluiten op het te realiseren plein. De beoogde nieuwbouw steekt aan de zijde van de Veilinghavenkade ongeveer drie meter naar voren ten opzichte van de voorgevel van de naastgelegen bebouwing aan de Twellosebeeklaan. De verspringing zorgt er voor dat de groene laan niet 'wegloopt' in het te realiseren plein. De gewenste zichtlijn tussen het oude veilinggebouw en de gouden poort blijft dan ook mogelijk. Dat indiener een keuze onjuist vindt betreuren wij, maar het is geen reden om af te zien van de ontwikkeling.

Woonprogramma aan de Veilinghaven
Voor de locatie waar dit bestemmingsplan op ziet is al ruime tijd woningbouw voorzien. Het voornemen om op deze locatie woningbouw te situeren speelt namelijk al sinds 1997. Deze locatie vormt juist het sluitstuk van de gebiedsontwikkeling van Parkhaven, maar deze kon lange tijd nog niet gerealiseerd worden. De mogelijkheid voor woningbouw was dan ook voorzien in de bestemmingsplannen, al was dit in de vorm van een wijzigingsbevoegdheid. Doordat de soepfabriek (locatie naastgelegen nieuwbouw Heycop) nog in gebruik was, was het niet mogelijk om de locatie Veillingstraat 10 (voormalig Borent locatie) te ontwikkelen. De voormalige soepfabriek had namelijk een hindercirkel die gold, die in de weg stond aan de herontwikkeling van het gebied eromheen. Nu deze is vertrokken is het mogelijk om het gehele gebied tot een aantrekkelijk woongebied te herontwikkelen en Parkhaven af te maken.

Voor de vraag waarom hier is gekozen voor het toevoegen van sociale woningbouw willen wij indiener verwijzen naar de reactie onder 'Zienswijze 6'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Zienswijze 29
Indiener kan zich niet vinden in de bouwhoogte van het project. Indiener vreest hierdoor voor zeven uur minder zon. Zo vreest indiener dat in de slaapkamer en op het terras geen zon meer komt, terwijl dit in de huidige situatie nog wel het geval is. Ook brengt indiener naar voren dat de binnentuin nog vochtiger zal worden en dat er schimmel en betonrot in het gebouw zal optreden. Daarbij brengt indiener naar voren dat de zonnepanelen minder op zullen leveren en dat de stookkosten zullen toenemen.

Ten aanzien van de invulling van de ontwikkeling geeft indiener aan dat gevreesd wordt voor geluidsoverlast vanaf het terras, omdat voor de ventilatie de roosters open moeten en daar veel geluid doorheen kan komen. In de huidige situatie ervaart indiener daar al veel geluidsoverlast van. Ook vraagt indiener welke bomen er geplant gaan worden, omdat sommige bomen grote wortels hebben en deze onder de straat en de woningen kunnen groeien.

Indiener brengt ook naar voren dat de ontwikkeling een waardedaling van de woning met zich zal brengen en dat de bouw van de ontwikkeling tot schade aan de woning en het complex waar de woning zich in bevindt zal leiden.

Reactie
Bezonningsafname als gevolg van de bouwhoogte
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 11'. In aanvulling daarop willen wij benadrukken dat indiener als gevolg van de ontwikkeling geen bezonningsurenverlies heeft van zeven uur, zoals in de zienswijze wordt aangegeven. Geveldeel 1, waar de woning van indiener onder valt, zal volgens het bezonningsonderzoek inderdaad minder bezonningsuren op de gevel krijgen. In de winter (19 februari) zal hier sprake zijn van een afname van bezonningsuren, dit volgt ook uit tabel 5.2 van het bezonningsonderzoek. Gelet op die tabel zou er in de winterperiode een maximale afname van bezonningduren zijn van 2 uur en 33 minuten, uitgaande van het meest kritische punt op de gevel. Het meest kritische punt op de gevel is het stuk wat het meest belemmerd wordt in het kader van bezonning. In de zomerperiode (21 juni) is geen verlies aan bezonningsuren voorzien. Uit het onderzoek volgt dat de woningen in geveldeel 1, waar de woning van indiener onderdeel van is, nog steeds voldoen aan de lichte TNO-norm. Slechts voor een klein deel wordt in dat geveldeel niet voldaan aan de TNO-norm, maar dit betreft een deel van de gevel waar geen woningen achter gesitueerd zijn. Dit heeft te maken met het feit dat de woningen op die locatie hoger liggen dan het maaiveld en in de bezonningsstudie de bezonningsduur over de gehele gevel is berekend, vanaf het maaiveld. Daarmee is dus ook het stuk onder de vloer van de begane grond woningen meegenomen. Voor een nadere toelichting op dit aspect verwijzen wij indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 22'. In de reactie onder 'Zienswijze 22' vindt indiener eveneens een uitleg over hoe bezonning over de gehele gevel is berekend en niet slechts vanaf de vensterbank.

Hoewel wij begrijpen dat hier geen enkel verlies aan bezonning gewenst is, hopen wij deze zorg hiermee wel weg te nemen.

Toename van stookkosten
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 12'.

Opbrengst van zonnepanelen.
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 24'.

Vocht in de bestaande bebouwing
Indiener maakt zich zorgen dat de hoogte van het gebouw zal leiden tot meer vocht in de bestaande bebouwing aan de Veilingstraat komt en daarmee dat er als gevolg van de ontwikkeling betonrot op zal treden.
In het bezonningsonderzoek is niet alleen gekeken naar bezonning op de gevel van omliggende bebouwing, maar ook is gekeken naar de slagschaduw die kan optreden als gevolg van de beoogde bebouwing. In bijlage II-2 is visueel inzichtelijk gemaakt hoe de schaduw als gevolg van de beoogde ontwikkeling zich door het jaar heen over de omliggende omgeving beweegt. Hiervoor zijn vier peildata gebruikt, namelijk 21 december, 21 maart, 21 juni en 21 september. Uit deze visualisatie volgt dat in de winter (21 december) het hoogte accent in de ochtend meer schaduw op een deel van het gebouw en de daarachterliggende tuin zal veroorzaken dan in de huidige situatie het geval is. In de lente (21 maart) bereikt de schaduw van het hoogteaccent de bebouwing enkel in de vroege ochtend en is er nauwelijks sprake van beschaduwing in de tuin als gevolg van de bebouwing. Uit de visualisatie blijkt dat voor de overige twee data er geen sprake is van schaduw op de noordzijde van het gebouw of de daar liggende tuin als gevolg van de beoogde bebouwing. Uit de visualisatie blijkt juist dat de bestaande bebouwing zelf aan de Veilingstraat gedurende het hele jaar voor beschaduwing in de tuin zorgt.
Hoewel wij begrijpen dat indiener zich zorgen maakt over vocht in de bestaande bebouwing en de achterliggende tuin als gevolg van de beoogde ontwikkeling, blijkt uit het bezonningsonderzoek dat deze ontwikkeling hier geen aanleiding toe geeft.

<u>Geluidsoverlast van het terras</u>
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 22', onder het kopje 'Hogere geluidswaarden bij voorwaardelijke verplichting'.

<u>Bomen in het plangebied</u>
Het soort bomen dat in het plangebied wordt voorzien is in de fase van het bestemmingsplan nog niet uitgekristalliseerd. Dit komt pas aan de orde bij de fase van de omgevingsvergunning. In deze fase is alleen bekend dat hier bomen van de tweede orde (grootte) met een smalle kroon worden beoogd. Het streven voor deze locatie is wel om hier een inheemse soort bomen te plaatsen. Welke bomen dit precies zullen worden en hoeveel is een aspect dat in het inrichtingsplan wordt uitgewerkt. Daarin wordt de inrichting van de buitenruimte en de openbare ruimte gedetailleerd uitgewerkt. Hierin worden de keuzes voor beplanting, bestrating, straatmeubilair en verkeerskundige maatregelen beschreven.

<u>Waardedaling van de woning</u>
Wij verwijzen indiener naar de reactie onder 'Zienswijze 11', onder het kopje 'waarde van de woning'.

Conclusie
Op grond van deze zienswijze wordt geen wijziging aangebracht.

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

Vastgesteld, december 2023



Chw bestemmingsplan
Veilingstraat 10, Dichterswijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 3

Artikel 1 Begrippen 3
Artikel 2 Wijze van meten 10

Hoofdstuk 2 Functies 12

Artikel 3 Groen 12
Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied 12
Artikel 5 Wonen 13

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen 16

Artikel 6 Inleidende regels over het bouwen en het slopen 16
Artikel 7 Bijzondere regels over bouwen 16
Artikel 8 Bouwen is toegestaan 16
Artikel 9 Bouwen met vergunning 17
Artikel 10 Bouwen is niet toegestaan 18

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken 19

Artikel 11 Activiteiten die niet zijn toegestaan 19
Artikel 12 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte 19
Artikel 13 Detailhandel en bezorging 21
Artikel 14 Bedrijfsactiviteiten 21
Artikel 15 Additionele horeca 21
Artikel 16 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca 21
Artikel 17 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten 22

Hoofdstuk 5 Grondwerk 23

Artikel 18 Vergunning in verband met de bescherming van een functie 23
Artikel 19 Bescherming van archeologische waarden 23

Hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna 25

Artikel 20 Aantasten van bomen of andere houtopstanden 25

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotregels 27

Artikel 21 Overgangsrecht 27
Artikel 22 Slotregel 27

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 Aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur die de locatie aanwijst als werkingsgebied van een regel.

1.2 Aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.3 Accommodatie

Een ruimte of complex van ruimten waarin een bezoeker tegen betaling tijdelijk kan overnachten.

1.4 Additionele horeca

Horeca-activiteiten, die passend, aanvullend en ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan.

1.5 Afhaalzaak

Een winkel waar in hoofdzaak kant en klare maaltijden, kleine etenswaren, alcoholvrije drank en consumptie-ijs te koop zijn. De waren worden niet in de winkel gegeten of gedronken. Een afhaalzaak is een specifieke vorm van detailhandel.

1.6 Antenne-installatie

Installatie bestaande uit een antenne, een antennedrager, de bedrading en de al dan niet in een of meer techniekkasten opgenomen apparatuur, met de daarbij behorende bevestigingsconstructie.

1.7 Antennedrager

Antennemast of andere constructie bedoeld voor de bevestiging van een antenne.

1.8 Archeologisch onderzoek

Onderzoek verricht door of namens een bedrijf dat beschikt over het in artikel 1, eerste lid, van de Erfgoedwet, bedoelde certificaat.

1.9 Archeologische verwachtingswaarde

De aan een gebied toegekende waarde in verband met de waarschijnlijk in dat gebied voorkomende historische overblijfselen in de bodem.

1.10 Atelier

Werkplaats in het bijzonder voor kunstenaars waarbij tevens kunstwerken tentoongesteld en verkocht kunnen worden.

1.11 Bebouwing

Eén of meer bouwwerken.

1.12 Bebouwingspercentage

Het met een aanduiding of in de regels aangegeven percentage, dat aangeeft hoeveel van een bouwperceel ten hoogste mag worden bebouwd met gebouwen en bijbehorende bouwwerken.

1.13 Bed-and-breakfast

Het tegen betaling verstrekken van logies met ontbijt binnen de woning of de bedrijfswoning.

1.14 Bedrijf

Een onderneming waarbij het accent ligt op het maken, bewerken, herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop of levering van ter plaatse gemaakte, bewerkte of herstelde goederen, of van goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

1.15 Bedrijf-aan-huis

Beroep of bedrijf dat in een woning of een daarbij bijhorend bouwwerk wordt uitgeoefend.

1.16 Bedrijfswoning

Een woning die bij een bedrijf hoort en die is bedoeld voor een werknemer die bij het bedrijf woont in verband met het noodzakelijke beheer van het bedrijf.

1.17 Belhuis

Een onderneming die diensten aanbiedt op het gebied van telecommunicatie, zoals telefoon- en internetverbindingen.

1.18 Besluit Hogere waarde

Besluit waarin de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting op grond van de Wet geluidhinder is vastgesteld.

1.19 Bestaand

1. Bestaand gebruik: het feitelijke of vergunde gebruik van de gronden en bouwwerken op moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan; daaronder valt niet het gebruik dat al in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.
2. Bestaande bouwwerken: bouwwerken die op het tijdstip van het ter inzage leggen van het ontwerp van het bestemmingsplan:
   a. bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of de Woningwet zijn gebouwd;
   b. nog kunnen worden gebouwd krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht of een bouwvergunning op grond van de Woningwet.

1.20 Bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.21 Bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij horende bijlagen. Zie ook: Plan.

1.22 Bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.23 Bevi-inrichting

Een inrichting als bedoeld in artikel 2, eerste lid, van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

1.24 Bezorgdienst

Vorm van een distributiebedrijf dat elektronisch geplaatste en afgerekende bestellingen van, meestal dagelijkse, consumentengoederen bij de klant thuisbezorgt, waarbij het bedrijf vaak een korte tijd tussen de bestelling en de bezorging van de goederen aanbiedt.

1.25 Bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aangebouwd gebouw, of ander bouwwerk, met een dak (bron: Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

1.26 Bijzondere bouwlaag

a. Een bouwlaag die aan de voorzijde of eventueel aan de achterzijde een hellend dakvlak heeft en voor het overige deel plat is afgedekt, dan wel;
b. Een ten opzichte van de voorgevel terugliggende bouwlaag.

1.27 Bouwen

Het plaatsen, oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.28 Bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.29 Bouwlaag

Een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of nagenoeg gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van een onderbouw, een kap en een bijzondere bouwlaag.

1.30 Bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.31 Bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.32 Bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.33 Buurtactiviteit

Activiteit voor en door bewoners uit de omgeving van de locatie waar de activiteit plaatsvindt met een verwaarloosbare planologische uitstraling op de omgeving, zoals activiteiten van bewonersorganisaties, het verenigingsleven, ouderen- en jongerenwerk, huiswerkbegeleiding, muziekles, burendag, kaartclubs en scouting. Hieronder worden in ieder geval niet verstaan kinderdagverblijven, buitenschoolse opvang, religieuze voorzieningen, voorzieningen voor verslavingszorg of vergelijkbare maatschappelijke voorzieningen of een horeca-activiteit van de Lijst met Horeca activiteiten.

1.34 Consumentenvuurwerk

Consumentenvuurwerk als bedoeld in artikel 1.1.1 van Vuurwerkbesluit.

1.35 Creatieve bedrijven

Bedrijven die zich hoofdzakelijk richten op:

- creatieve zakelijke dienstverlening: reclame en grafische bedrijven, architecten, industriële ontwerpers;
- multimedia: bedrijven die in hoofdzaak producten maken of diensten verlenen op het gebied van beeld, geluid, gaming en tekst met gebruikmaking van radio, televisie, computer, internet,

mobiele telefonie, print en evenementen;
- toegepaste kunsten: audiovisuele en fotografiebedrijven, dienstverlenende bedrijven tbv de kunsten, mode en interieurbedrijven;
- autonome kunsten: zoals beeldend kunstenaar, muzikanten, theatermakers.

1.36 Culturele voorzieningen

Voorzieningen gericht op kunst, ontspanning, vrijetijdsbesteding en vermaak, zoals theaters, bioscopen, musea, ateliers en muziekcentra.

1.37 Cultuurhistorische waarde

De aan een bouwwerk of gebied toegekende waarde in verband met historische kenmerken.

1.38 Dakopbouw

Het direct onder het dak liggende deel van een hoofdgebouw, waarin zich een of meer verblijfsruimten bevinden en dat zich bouwkundig van de ondergelegen bouwlagen onderscheidt, bijvoorbeeld door de constructie, de vorm of door de terug liggende voorgevel.

1.39 Detailhandel

Het bedrijfsmatig verkopen van consumentengoederen in een winkel.

1.40 Detailhandel in keukens en sanitair

Een detailhandelsbedrijf waarbij bedrijfsmatig keukens en sanitair, alsmede inbouwapparatuur ter verkoop worden aangeboden alsmede benodigdheden en gereedschappen voor de plaatsing, aanleg, reparatie of onderhoud worden aangeboden en waarbij de overdekte verkoopvloeroppervlakte tenminste 1.000 m^2 bedraagt.

1.41 Detailhandel in volumineuze goederen

Een detailhandelsbedrijf te onderscheiden in de volgende categorieën:

a. detailhandel in volumineuze goederen, als auto's, keukens, badkamers, boten, motoren, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en daarmee rechtstreeks samenhangende artikelen, zoals accessoires, onderhoudsmiddelen, onderdelen of materialen;
b. grootschalige detailhandel in recreatie-, en sport- en vrije tijdsartikelen;
c. tuincentra;
d. grootschalige meubeldetailhandel inclusief woninginrichting en stoffering;
e. bouwmarkten.

1.42 Dienstverlening

Het bedrijfsmatig verlenen van een dienst of van hulp aan een klant, bijvoorbeeld door een kapper, een stomerij of wasserette, een pedicure, een bankfiliaal, een reisbureau of een uitzendbureau.

1.43 Eigen toegang

De officiële ingang van een woning, wat blijkt uit de volgende kenmerken:

- de ingang heeft een huisnummer dat de gemeente aan die ingang heeft toegekend en
- de ingang is bereikbaar vanaf de straat of vanuit een gemeenschappelijke hal.

1.44 Evenementen

Georganiseerde, publieke, bijzondere gebeurtenissen.

1.45 Functie

Een onderscheidend kenmerk van een locatie waaruit blijkt voor welke activiteiten de locatie bedoeld of geschikt is; functie in de zin van artikel 4.2 van de Omgevingswet; bestemming als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening.

1.46 Gebouw

Een bouwwerk dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.47 Groen

Park, plantsoen, berm of erf waar planten en bomen groeien of kunnen groeien; oppervlaktewater.

1.48 Grondwerk

Activiteit die het verstoren van de bodem of de daarop aanwezige beplanting tot gevolg kunnen hebben zoals graven, ploegen, ophogen, het aanbrengen of verwijderen van verharding, het leggen van leidingen, het dempen van oppervlaktewater of het aanbrengen van drainage, funderingen, constructies of apparatuur in de bodem; activiteit in de zin van artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

1.49 Hoofdgebouw

Een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen of gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken.

1.50 Hoogteaccent

Een incidenteel en rank gebouw of een beperkt onderdeel van een gebouw, met een afwijkende bouwhoogte naar boven ten opzichte van de direct omliggende bebouwing, dat dient als markering of oriëntatiepunt van een plek in een wijk of buurt.

1.51 Horeca

Het bedrijfsmatig verstrekken van drank of etenswaren voor gebruik ter plaatse of het exploiteren van zaalaccommodatie.

1.52 Inwoning

Het wonen in een woonruimte die deel uitmaakt van een woning waarin een ander huishouden woont.

1.53 Kaart

De digitale weergave van het grondgebied van de gemeente dat bij een bestemmingsplan hoort, waarop de locaties en aanduidingen die in de regels worden genoemd zijn ingetekend op een topografische ondergrond, met uitzondering van locaties of aanduidingen die voor het hele grondgebied van dat bestemmingsplan gelden.

1.54 Kantoor

Een gebouw of een gedeelte van een gebouw voor het bedrijfsmatig verrichten van administratieve werkzaamheden.

1.55 Kantoorruimte

Een gebouw of ruimte waarin hoofdzakelijk werkzaamheden worden verricht aan een bureauopstelling, in combinatie met vergaderruimten; de werkzaamheden zijn onder meer:

a. administratieve en beleidsmatige werkzaamheden en alle daarmee gelijk te stellen bureaugebonden activiteiten;
b. commerciële, creatieve en technische bureaugebonden werkzaamheden, inclusief callcenter, desktop-publishing en softwareproductie;
c. werkzaamheden aan desktop, laptop, CAD-CAM-apparatuur;
d. zakelijke ontvangst van externen, vergaderingen en presentaties, ondergeschikt aan de hoofdfunctie van de onderneming;
e. entree en receptiehal;
f. interne en externe opleidingen, workshops, seminars en congressen in zaalruimten in het gebouw van een onderneming worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie;
g. functies binnen een kantoorhoudend bedrijf die behoren bij het normale kantorengebruik zoals

een postkamer, interne serverruimte en interne archiefruimte, worden beschouwd als onderdeel van de kantoorruimte.

1.56 Kap

Een gesloten en hellend of gedeeltelijk hellend dak.

1.57 Kelder

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat geheel onder het peil ligt.

1.58 Kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen

Voorzieningen ten behoeve van recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, vissen, zwemmen, kanoën en natuurobservatie in de vorm van bijvoorbeeld aanlegsteigers, picknickplaatsen, observatiepunten, informatieborden en banken.

1.59 Landschapswaarde

Waarden in landschappelijk-esthetische geomorfologische zin.

1.60 Lijst van bedrijfsactiviteiten

Lijst die een onderverdeling van bedrijfsactiviteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op de omgeving. De lijst maakt deel uit van de regels.

1.61 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst die deel uitmaakt van deze regels, waarin bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen die passen op een locatie met woningen.

1.62 Lijst van horeca-activiteiten

Lijst die een onderverdeling van horeca-activiteiten aangeeft. De onderverdeling is gemaakt op basis van de te verwachten invloed van een activiteit op een nabij gelegen of omringende woonomgeving. De lijst maakt deel uit van de regels.

1.63 Lintbebouwing

Een lange rij vrijstaande huizen of andere hoofdgebouwen langs een weg. De gebouwen staan vergeleken met andere stedelijke bebouwing ver van elkaar af. De weg is meestal een uitvalsroute, een landelijke weg of een weg die naast een rivier of kanaal ligt of was vroeger zo'n weg. Bepalend voor het bebouwingsbeeld van deze wegen is de ruimte tussen de hoofdgebouwen met doorzichten naar het achterliggende landschap. Voorbeelden in Utrecht: de Gageldijk, de Koningsweg, de Zandweg, de Thematerweg, de Meerndijk, de Nedereindseweg.

1.64 Logies verstrekken

Ruimte of complex van ruimten die tegen betaling voor een periode voor overnachtingen worden aangeboden. Er zijn verschillende vormen van accommodatie, bijvoorbeeld hotel voor kort verblijf, middellang zakelijk verblijf (“short stay”), de woning of een deel van de woning aanbieden als accommodatie (particuliere vakantieverhuur, bed-and-breakfast).

1.65 Maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen voor welzijn, volksgezondheid, religie, onderwijs, openbare orde en veiligheid en daarmee gelijk te stellen sectoren.

1.66 Nutsvoorzieningen

Voorzieningen zoals transformatorhuisjes en andere bouwwerken voor het leveren van gas, elektriciteit of internettoegang, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

1.67 Omgevingsvergunning

Een vergunning als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; na inwerkingtreding van de Omgevingswet: een vergunning als bedoeld in artikel 5.1 van de Omgevingswet.

1.68 Omzetting (van een woning)

Zelfstandige woonruimte, of een deel daarvan, in gebruik geven of laten geven als onzelfstandige woonruimte. Ook het in stand laten van het gebruik van zelfstandige woonruimte als onzelfstandige woonruimte valt onder het begrip omzetting.

1.69 Onderbouw

Een kelder of een souterrain.

1.70 Onzelfstandige woonruimte

Woonruimte die niet voldoet aan de begripsbepaling zelfstandige woonruimte.

1.71 Particuliere vakantieverhuur

Incidentele verhuur van een woning voor een korte periode aan toeristen of aan andere bezoekers van de gemeente door de eigenaar-bewoner, die tijdens de verhuur meestal niet in de woning aanwezig is.

1.72 Peil

1. Voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang grenst aan de weg: de hoogte van de kruin van de weg.
2. Voor andere gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.
3. Voor gebouwen die grenzen aan een dijk: de hoogte van de kruin van de dijk ter plaatse van het bouwwerk.

1.73 Plan

Het bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk van de gemeente Utrecht met identificatienummer NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA01.

1.74 Platte afdekking

Een horizontaal vlak ter afdekking van een gebouw of bijzondere bouwlaag.

1.75 Publieksfunctie

Functie die publiek aantrekt, zoals buurtvoorzieningen, horeca, cultuur of vermaak.

1.76 Seksinrichting

Een voor klanten toegankelijke ruimte of meerdere besloten ruimten in elkaars nabijheid, waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof dit bedrijfsmatig is, seksuele handelingen, al dan niet met een sekswerker, tegen vergoeding worden verricht.

1.77 Shishalounge

Een shishalounge is een bedrijfsgebouw met een ruimte waar een waterpijp gerookt kan worden. Als daarbij een drankje en een hapje wordt aangeboden, dan is het een horecabedrijf.

1.78 Souterrain

Het doorlopende gedeelte van een gebouw, dat door op gelijke of vrijwel gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen wordt begrensd en dat maximaal 1,2 m boven het (straat)peil is gelegen.

1.79 Vergunning

De omgevingsvergunning van artikel 2.1, lid 1, onder b of c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht; na inwerkingtreding van de Omgevingswet: de omgevingsvergunning van artikel 5.1, lid 1, onder a, van de Omgevingswet. *

1.80 Voorgevelrooilijn

Een lijn die wordt bepaald door de naar het openbaar toegankelijk gebied, zoals de weg, openbaar groen of water, gekeerde gevel of het verlengde daarvan, van een hoofdgebouw.

1.81 Wgh- inrichting

Bedrijf zoals bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken.

1.82 Winkel

Een pand waar de activiteit detailhandel plaatsvindt.

1.83 Woning

Het complex van ruimten dat een zelfstandige woonruimte vormt, bedoeld voor de permanente huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

1.84 Woningvorming

Een woning verbouwen tot twee of meer woningen of het zodanig inrichten, gebruiken of laten gebruiken van een deel van de woning dat er feitelijk twee of meer woningen ontstaan. Ook het in stand laten van de verbouwing of inrichting of het gebruik van de extra woning valt onder het begrip woningvorming. Dat een extra woning is ontstaan, kan in ieder geval opgemaakt worden uit de aanwezigheid van een keuken in die nieuwe woning.

1.85 Woonlaag

Een bouwlaag die voor bewoning is bestemd.

1.86 Woonruimte

Besloten ruimte die, al dan niet tezamen met één of meer andere ruimten, bestemd of geschikt is voor de bewoning door één huishouden.

1.87 Zelfstandige woonruimte

Woonruimte die een eigen toegang heeft en die door één huishouden kan worden bewoond zonder daarbij afhankelijk te zijn van wezenlijke voorzieningen, zoals een badruimte, een toilet en een keuken buiten de woonruimte.

1.88 Zendmast

Een bouwwerk, geen gebouw zijnde, waarop antenne-installaties worden geplaatst.

1.89 Zorgwoning

Woning voor een bewoner die aantoonbaar en vaker dan dagelijks langdurige, professionele zorg, toezicht of begeleiding nodig heeft, zoals zorg die geboden wordt op grond van de Wet langdurige zorg of zorg in de vorm van beschermd wonen (artikel 1.1.1 van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015).

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van de regels worden onderstaande regels over het meten en berekenen gebruikt.

2.1 Hoogte- en dieptematen

1. De hoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan het hoogste punt van het

gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.
2. De goothoogte van een bouwwerk: de afstand vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.
3. De hoogte van een kap: de afstand vanaf de bovenkant van de goot, de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel tot het hoogste punt van de kap.
4. Verticale bouwdiepte: vanaf het peil tot aan het laagste punt van een ondergronds bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals funderingen of heipalen. Als de vloer het laagste punt is dan geldt de onderkant van de vloer.

2.2 Dakhelling

De hoek die het dakvlak maakt ten opzichte van het horizontale vlak.

2.3 Oppervlakte

1. De oppervlakte van een bouwwerk: de oppervlakte, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.
2. Bruto vloeroppervlakte (b.v.o.): het totaal van de binnen een gebouw beschikbare vloeroppervlakte van alle verdiepingen, inclusief kelders en souterrains.
3. Verkoopvloeroppervlakte (v.v.o.): de totale oppervlakte van de voor publiek toegankelijke en zichtbare winkelruimte, inclusief de etalageruimte en de ruimte achter de toonbank.
4. Bedrijfsvloeroppervlakte: de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf, met inbegrip van de magazijnen en overige dienstruimten. Gebouwde, ondergrondse of half verdiept gelegen, parkeervoorzieningen worden hierbij niet meegeteld.
5. De gebruiksoppervlakte van woonruimte: met toepassing van de norm NEN 2580.

2.4 Inhoud

De inhoud van een bouwwerk: de inhoud, gemeten tussen

- de onderzijde van de begane grondvloer,
- de buitenzijde van de gevels, het hart van de scheidsmuren en
- de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Groen

3.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Groen zijn bedoeld voor groen met de daarbij behorende voorzieningen, vergroting van de leefbaarheid en een gezond leefklimaat, water en speel- en verblijfsplekken. Locaties met de functie Groen zijn ook bedoeld voor groen dat een gezond leefklimaat voor flora en fauna vergroot, de biodiversiteit stimuleert en voedsel en schuilgelegenheid biedt aan dieren.

3.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van groenvoorzieningen, voet- en fietspaden, onbebouwde fietsparkeervoorzieningen, bruggen, duikers en faunapassages, geluidwerende voorzieningen, veldjes voor het uitlaten van honden, watergangen, waterpartijen, ontmoetingsplaatsen al dan niet met zitbanken of speeltoestellen, kunstobjecten.

3.3 Bouwen op deze locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:
   a. Het een bouwwerk, geen gebouw zijnde is.
   b. De maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde niet meer dan 3 meter bedraagt, met uitzondering van erf- en perceelsafscheidingen, die niet hoger mogen zijn dan 1 meter.
   c. In afwijking van de regel onder 2 sub b, bedraagt de bouwhoogte van een speelvoorziening niet meer dan 4 meter.
   d. De regel onder 2 sub b geldt niet voor `bouwwerken, geen gebouw zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

3.4 Gebouwen

Gebouwen zijn niet toegestaan.

3.5 Specifieke bouwregel

Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - balkons' zijn voor de woningen uit de naastgelegen functie Wonen balkons toegestaan met een diepte van maximaal 1,7 meter, gemeten vanaf de gevel, waarbij de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het bouwdeel tot aan het aansluitende afgewerkte maaiveld, minimaal 2,6 meter is.

3.6 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. Het aanleggen van parkeervoorzieningen voor motorvoertuigen.
2. Het aanleggen van ontsluitingswegen voor aangrenzende functies (bestemmingen).
3. het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening.
4. Activiteiten die bomen aantasten.
5. Activiteiten die de biodiversiteit aantasten, met uitzondering van gebruik van het groen dat op een locatie normaal is.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

4.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Verkeer - Verblijfsgebied zijn bedoeld voor verblijf in de openbare ruimte, langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer, groen en water, en de bijbehorende voorzieningen.

4.2 Activiteiten die bij de functie passen

Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals het aanleggen, gebruiken en in stand houden van rijwegen, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, parkeerplaatsen, standplaatsen, kleine gebouwde parkeervoorzieningen voor fietsen, geluidwerende voorzieningen, nutsvoorzieningen, speelvoorzieningen en kunstobjecten.

4.3 Activiteiten die niet mogen

De volgende activiteiten zijn in ieder geval verboden:

1. Het houden van evenementen die niet voldoen aan de eisen van de Algemene Plaatselijke Verordening.
2. Activiteiten die bomen aantasten.
3. Het plaatsen en gebruiken van horecaterrassen.

4.4 Afwijken van de gebruiksregels

1. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van de regel in lid 4.3 onder 3 voor het realiseren van een terras behorend bij een naastgelegen horecagelegenheid, als wordt aangetoond dat het langtijdgemiddelde geluidniveau van het geluid dat op het terras veroorzaakt wordt op de gevels van geluidsgevoelige functies niet meer bedraagt dan 55 dB(A) voor de dagperiode (7-19 uur), 50 dB(A) voor de avondperiode (19-23 uur) en 45 dB(A) voor de nachtperiode (23-7 uur).
2. Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning met 5 dB(A) naar boven afwijken van de regel onder 1 voor het realiseren van een terras behorende bij de naastgelegen horecagelegenheid, als wordt aangetoond dat de binnenwaarde niet meer bedraagt dan 35 dB(A) etmaalwaarde.

4.5 Bouwen op de locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

4.5.1 Gebouwen

1. De oppervlakte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 6 m^2 per gebouw.
2. De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 2 meter.

4.5.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

1. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde mag niet meer bedragen dan 3 meter.
2. De regel onder 1 geldt niet voor bouwwerken, geen gebouw zijnde ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.
3. In afwijking van de regel onder sub 1 is het toegestaan om ter plaatse van de functie 'Verkeer - Verblijfsgebied' maximaal één kunstwerk in de vorm van een vakwerkspant boogconstructie te plaatsen met een maximale bouwhoogte van 12 meter.

4.5.3 Specifieke bouwregel

Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding 'specifieke bouwaanduiding - balkons' zijn voor de woningen uit de naastgelegen functie Wonen balkons toegestaan met een diepte van maximaal 1,7 meter, gemeten vanaf de gevel, waarbij de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het bouwdeel tot aan het aansluitende afgewerkte maaiveld, minimaal 2,6 meter is.

4.5.4 Specifieke gebruiksregel

Ter plaatse van de specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeren uitgesloten' zijn parkeerplaatsen voor auto's niet toegestaan.

Artikel 5 Wonen

5.1 Doel van de functie

Locaties met de functie Wonen zijn bedoeld voor woningen met de daarbij horende voorzieningen.

5.2 Activiteiten die bij de functie passen

Binnen de locatie met de functie 'Wonen' zijn maximaal 110 woningen toegestaan. Activiteiten die passen bij het doel zijn toegestaan, zoals

1. De activiteiten die passen in een woning;

2. Het aanleggen, gebruiken en in stand houden van tuinen, erven, parkeervoorzieningen, waterberging, toegangspaden, ontsluitingswegen;
3. Binnen de functieaanduiding 'maatschappelijk' is het uitsluitend toegestaan om in de eerste bouwlaag voorzieningen ten behoeve van boven en naastgelegen woningen, maatschappelijke voorzieningen en een horeca-vestiging, en in de tweede bouwlaag woningen, voorzieningen ten behoeve van de boven en naastgelegen woningen, maatschappelijke voorzieningen en horeca te realiseren, met inachtneming van de onderstaande voorwaarden:
   a. De maatschappelijke voorzieningen bedragen maximaal 100 m^2 bruto vloeroppervlakte;
   b. de maatschappelijke voorzieningen, al dan niet in combinatie met een horeca-vestiging, hebben een maximale bruto vloeroppervlakte van 350 m^2;
   c. De horecavestiging heeft maximaal de categorie D1, D2 of D3, zoals opgenomen in de Lijst van horeca-activiteiten en bedraagt maximaal 280 m^2 bruto vloeroppervlak.

5.3 Specifieke gebruiksbepaling

5.3.1 Maatschappelijke voorzieningen

1. Onder maatschappelijke voorzieningen, zoals opgenomen in lid 5.2 sub 3, wordt in afwijking van artikel 1 onder 1.65 geval niet verstaan:
   a. onderwijs;
   b. buitenschoolse opvang;
   c. religie.

5.3.2 Wijzigen van gebruik, alleen met vergunning

1. Het woningbouwsegment waartoe de woningen na het oprichten overeenkomstig de omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.5 toe behoren mag na oprichting niet wijzigen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen alleen een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regel onder lid 5.3.2 sub 1 als, met behulp van een berekening als bedoeld in artikel 4 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht, vaststaat dat de capaciteitseis voor het totaal aantal parkeerplaatsen voor de totale beoogde ontwikkeling zoals bedoeld in lid 5.2 het aantal van 63 autoparkeerplaatsen niet overschrijdt. Deze berekening ziet op het aantal parkeerplaatsen nog voor aftrek vanwege de bestaande bouw uit artikel 5 en de reductiemogelijkheden uit artikel 7 van de genoemde beleidsregel en sluit deze ook niet uit.

5.4 Bouwen op locatie, alleen met vergunning

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning te bouwen.
2. Burgemeester en wethouders verlenen een omgevingsvergunning alleen, als het beoogde bouwwerk aan de onderstaande voorwaarden voldoet:

5.4.1 Gebouwen

1. Gebouwen zijn uitsluitend binnen het bouwvlak toegestaan.
2. De bouwhoogte van het hoofdgebouw mag niet meer bedragen dan aangegeven in de aanduiding 'Maximum bouwhoogte (m)'.
3. Voor het gebouw ten behoeve van de functie 'Wonen' wordt de bouwhoogte, zoals opgenomen in de aanduiding 'Maximum bouwhoogte (m)', gemeten vanaf het Normaal Amsterdams Peil (NAP) + 3.45 meter.

5.4.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde

1. De hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen, met uitzondering van erf- en perceelafscheidingen die achter de voorgevelrooilijn niet meer dan 2 meter hoog en voor of op de voorgevelrooilijn niet meer dan 1 meter hoog mogen zijn.
2. In afwijking van de regel onder 1 mag de bouwhoogte van palen en masten niet meer dan 6 meter bedragen.
3. Bestaande bouwwerken, geen gebouw zijnde, die afwijken van de regels onder 1 en 2 mogen worden gehandhaafd of vernieuwd, maar de afwijkingen mogen niet worden vergroot.

5.4.3 Specifieke bouwregel

Voor zover geen bestemmingsgrens wordt overschreden zijn balkons toegestaan met een diepte van maximaal 1,7 meter, gemeten vanaf de gevel, waarbij de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het bouwdeel tot aan het aansluitende afgewerkte maaiveld, minimaal 2,6 meter is.

5.5 Aanvulling voorwaardelijke verplichting parkeren

In aanvulling op artikel 7 verlenen burgemeester en wethouders alleen een omgevingsvergunning voor het bouwen als vaststaat, met behulp van een berekening als bedoeld in artikel 4 van de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht', dat de capaciteitseis het totaal aantal parkeerplaatsen voor de totale beoogde ontwikkeling zoals bedoeld in lid 5.2 het aantal van 63 autoparkeerplaatsen niet overschrijdt. Deze berekening ziet op het aantal parkeerplaatsen nog voor de aftrek vanwege bestaande bouw uit artikel 5 en de toepassing van reductiemogelijkheden uit artikel 7 van de genoemde beleidsregel en sluit deze ook niet uit.

Hoofdstuk 3 Bouwen en slopen

Artikel 6 Inleidende regels over het bouwen en het slopen

6.1 Werking van de regels in dit hoofdstuk

Regels in dit hoofdstuk blijven buiten toepassing voor zover zij niet te verenigen zijn met een regel over de toegewezen functie, met uitzondering van de regel in artikel 7, lid 7.2, die altijd van toepassing is.

6.2 Nieuwe bouwwerken

Het bouwen is alleen toegestaan als de activiteit bouwen past bij het doel van de functie en als ook de activiteit of activiteiten waar het bouwwerk voor gebouwd wordt passen bij het doel van de functie.

6.3 Bestaande bouwwerken

1. Bouwwerken die legaal zijn gebouwd, zijn in overeenstemming met de regels die dit plan over de activiteit bouwen stelt.
2. Bouwwerken of voorzieningen die zijn gebouwd of aangebracht om te voldoen aan een voorwaarde van een regel over een functie die op een locatie geldt, mogen niet worden gesloopt, verwijderd of veranderd, als daardoor niet meer aan die voorwaarde wordt voldaan.

6.4 Voorbereiding van de bouw: peil aangeven, rooilijnen uitzetten

De bouw van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend mag in ieder geval niet beginnen, voordat het bevoegde gezag of zijn vertegenwoordiger:

- het straatpeil heeft aangegeven en
- de rooilijnen en bouwgrenzen op het bouwterrein heeft uitgezet of
- heeft vastgesteld dat het aangeven van het straatpeil of het uitzetten van rooilijnen niet nodig is.

Artikel 7 Bijzondere regels over bouwen

7.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren

1. Een vergunning voor het bouwen wordt alleen verleend, als vast staat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.
2. De regel onder 1 is niet van toepassing op het bouwen van bijbehorende bouwwerken, dakopbouwen of dakterrassen.
3. Burgemeester en wethouders stellen aan de hand van de 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht' en de 'Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht' of de beleidsregels die daarvoor in de plaats zijn getreden vast of aan de regel onder 1 wordt voldaan.

7.2 Woningvorming en omzetting

Het verbouwen, vervangen of vergroten van een woning die de vorming van een extra woning of de omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte tot gevolg heeft is alleen toegestaan als de eigenaar van de woning voldoet aan artikel 12, lid 12.3.

Artikel 8 Bouwen is toegestaan

8.1 Vergunningvrij bouwen

Op grond van dit plan is voor het bouwen geen vergunning nodig:

1. als wettelijk bepaald is dat een bouwactiviteit niet hoeft te voldoen aan de regels van het bestemmingsplan;
2. als de locatie niet is aangeduid als 'overige zone - omgevingskwaliteit' en
   a. als het bouwwerk op grond van de volgende leden van dit artikel is toegestaan of
   b. als in de regels over de toegewezen functie regels over het bouwen zijn opgenomen en het bouwen in overeenstemming is met die regels en met de regels in dit hoofdstuk.

8.2 Gevallen waarin het overschrijden van de bouwgrens is toegestaan

1. Een bouwgrens die geen bestemmingsgrens is mag, ongeacht de aanduidingen en regels over maatvoering en situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's, en afdaken of andere ondergeschikte bouwdelen.
2. De regel onder 1 geldt niet als daarbij gebouwd wordt op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

8.3 Bijbehorend bouwwerk dat aan een openbaar gebied grenst

1. Een bijbehorend bouwwerk bij een woning dat niet voldoet aan de bepaling in artikel 2, onderdeel 3, onder c, van Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht, maar wel voldoet aan de overige bepalingen van dat onderdeel, mag gebouwd worden, als het openbaar toegankelijke gebied een deel van een binnenterrein is dat aan alle zijden omgeven is door hoofdgebouwen.
2. Voor de toepassing van de regel onder 1 wordt de versie van het Besluit omgevingsrecht gebruikt die geldt op de datum van vaststelling van dit plan.

8.4 Bouwen in de openbare ruimte

In de openbare ruimte is, als de toegewezen functies zich daartegen niet verzetten en de verkeersveiligheid, de waterveiligheid en de veiligheid van personen die in de openbare ruimte verblijven niet worden aangetast, het bouwen van de volgende voorzieningen toegestaan:

1. sport- of speeltoestellen die niet hoger zijn dan 4 meter en die uitsluitend functioneren met behulp van de zwaartekracht of de fysieke kracht van de mens;
2. geluidwerende voorzieningen en
3. kunstobjecten.

Artikel 9 Bouwen met vergunning

9.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen voor het afwijken van de regels die op een locatie gelden en daarbij toestaan dat een bouw- en bestemmingsgrens, ongeacht de aanduidingen en regels over die functies of over de maatvoering en de situering, met maximaal 1,5 meter overschreden worden door:
   a. bij gebouwen horende trappenhuizen, entreeportalen, veranda's;
   b. andere ondergeschikte bouwdelen, zoals bij gebouwen horende stoepen, stoeptreden, hellingbanen;
   c. balkons, erkers en afdaken, als de vrije hoogte, gemeten van de onderzijde van het overschrijdende bouwdeel tot aan het aansluitende, afgewerkte maaiveld minimaal 2,2 meter bedraagt.
2. Burgemeester en wethouders verlenen de onder 1 bedoelde vergunning niet als:
   a. de overschrijding niet te verenigen is met het doel van de functie of
   b. de overschrijding onevenredige hinder voor aangrenzende percelen tot gevolg heeft of
   c. op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om te bouwen.

9.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels

Burgemeester en wethouders kunnen, voor zover geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen, een vergunning verlenen voor:

1. het afwijken van hoogtematen en bebouwingspercentages met maximaal 10% van deze maten en percentages, voor zover de afwijking niet leidt tot een extra bouwlaag;
2. het afwijken van de regels voor het plaatsen van vlucht- of noodtrappen;
3. het overschrijden van de maximale bouwhoogte van gebouwen met maximaal 1,5 meter voor het plaatsen van hekwerken of borstweringen voor dakterrassen op een locatie zonder de aanduiding 'overige zone - bouwen';
4. het afwijken van de regels voor het bouwen met een geringe afwijking van de plaats en richting van de bestemmingsgrenzen, als dit noodzakelijk is in verband met onnauwkeurigheden ten opzichte van de feitelijke situatie of in gevallen waar een rationele verkaveling van de gronden een kleine afwijking vraagt;
5. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, voor een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
6. het afwijken van de regels over de hoogte van bouwwerken voor een bouwhoogte van

sirenemasten of masten voor mobiel dataverkeer toestaan tot maximaal 30 meter.

9.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van artikel 8, lid 8.1, een tijdelijke vergunning verlenen voor het vergroten van een bijgebouw voor mantelzorg, ongeacht de gezamenlijke oppervlakte van aanbouwen en bijgebouwen, voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is en geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende woonpercelen veroorzaakt. Zodra de vergunning vervalt, moet de vergroting ongedaan gemaakt worden voor zover die in strijd is met artikel 8, lid 8.1.

9.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is

1. Burgemeester en wethouders kunnen een vergunning verlenen om af te wijken van een regel die een locatie in verband met een functie beschermt door de activiteit bouwen te verbieden, als het bouwwerk past bij het doel van de andere aan de locatie toegewezen functies en het doel van de beschermde functie niet doorkruist.
2. De vergunning wordt geweigerd, als het bouwen of het bouwwerk, gezien het belang van de te beschermen functie, schade of gevaar kan veroorzaken of als het te bouwen bouwwerk bij wet als kwetsbaar of zeer kwetsbaar object is aangewezen.
3. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de te beschermen functie bij het besluit over de vergunning.
4. Burgemeester en wethouders kunnen, om schade uit te sluiten of om gevaar te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 10 Bouwen is niet toegestaan

Het bouwen van andere bouwwerken dan de bouwwerken die op grond van de artikelen 6 tot en met 9 toegestaan zijn, is verboden.

Hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken

Artikel 11 Activiteiten die niet zijn toegestaan

11.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies

Activiteiten die niet passen bij het in de regels beschreven doel van een functie die aan een locatie is toegewezen, gelezen met toepassing van artikel 12, zijn verboden.

11.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen

1. De volgende activiteiten zijn verboden:
   a. het plaatsen, laten plaatsen of geplaatst houden van een onderkomen op een sta- of ligplaats op onbebouwde locaties;
   b. bedrijfsmatige seksactiviteiten;
   c. zelfstandige horeca-activiteiten, belhuizen en afhaalzaken;
   d. het aanbieden van logies;
   e. het permanent bewonen van stacaravans en recreatiewoningen;
   f. het kamperen op onbebouwde gronden;
   g. het wonen in vrijstaande bijbehorende bouwwerken;
   h. het opslaan van goederen voor de voorgevelrooilijn;
   i. het opslaan van goederen in de openbare ruimte, anders dan opslag die hoort bij een aan de openbare ruimte toegewezen functie;
   j. het opslaan van voertuigen, vliegtuigen, boten of onderdelen daarvan op onbebouwde locaties;
   k. het storten of het opslaan van puin en afvalstoffen op onbebouwde locaties, met uitzondering van het voor korte tijd opslaan van huishoudelijk tuinafval.
2. Het verbod onder 1 geldt niet voor locaties met een functie die de activiteit expliciet toestaat.

Artikel 12 Activiteiten in de woning, nieuwe woonruimte

12.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

1. Locaties waar op grond van de toegewezen functie de activiteit wonen is toegestaan, zijn voor zover het die activiteit betreft uitsluitend bedoeld voor het wonen in een woning.
2. Als de regels over een functie expliciet andere vormen van wonen toestaan, zoals het wonen in onzelfstandige woonruimtes of in zorgwoningen, dan:
   a. blijft de regel onder 1 buiten toepassing, als de regels over de functie uitsluitend die andere vormen toestaan, en anders
   b. wordt het onder 1 genoemde doel aangevuld met die vormen van wonen.
3. De regels over de aantallen, het type of de aard van woningen of woonruimtes die in verband met het doel van de functie wonen op een locatie gelden, blijven onverminderd van toepassing.

12.2 Algemene regels over wonen

1. De activiteit wonen is alleen toegestaan op locaties met de functie wonen.
2. In één woning woont slechts één huishouden.
3. Voor de toepassing voor deze regels worden de volgende situaties ook gezien als één huishouden:
   a. een eigenaar die als hoofdbewoner kamers verhuurt aan maximaal twee personen (hospitaregeling);
   b. een huishouden dat mantelzorg verleent, waarbij de ontvanger van mantelzorg in de woning woont of in een gebouw dat bij de woning hoort.
4. In afwijking van de regel onder 1 mag een bedrijfswoning, een woonboot en een woonwagen als woning gebruikt worden.
5. In afwijking van de regel onder 2 mogen meerdere huishoudens in een woning wonen, wanneer voldaan wordt aan één van de volgende voorwaarden:
   a. de eigenaar van de woning verhuurt de woning aan maximaal drie huishoudens en deze huishoudens bestaan gezamenlijk uit maximaal 3 volwassenen, ontvangers van mantelzorg niet meegerekend,
   b. de eigenaar van de woning heeft een vergunning of een schriftelijke toestemming van

burgemeester en wethouders die het gebruik van die woonruimte als onzelfstandige woonruimte toestaat,
   c. de eigenaar van de woning beschikt over een gedoogverklaring en de onzelfstandige bewoning heeft sinds het ontvangen van die verklaring onafgebroken plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang of
   d. de eigenaar kan aannemelijk kan maken dat de onzelfstandige bewoning voor 1 mei 1975 bestond en sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden in maximaal diezelfde omvang.

12.3 Woningvorming en omzetting

1. Het is verboden om zelfstandige woonruimte in onzelfstandige woonruimte om te zetten of om een woning zo te veranderen dat er een extra woning ontstaat.
2. Het is verboden om een bijbehorend bouwwerk te gebruiken of in te richten als woning.
3. Burgemeester en wethouders kunnen afwijken van de regel onder 1 om woningvorming of omzetting toe te staan, als na toepassing van de algemene leefbaarheidstoets en de fysieke leefbaarheidseisen uit de de 'Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht' blijkt dat kwalitatief goede onzelfstandige woonruimten of woningen ontstaan en er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
   a. het woon- en leefmilieu;
   b. de privacy van omwonenden;
   c. de verkeers- of parkeersituatie;
   d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende percelen.

12.4 Bedrijf-aan-huis

1. Een bedrijf-aan-huis, met uitzondering van een bed-and-breakfast, voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. het bedrijf-aan-huis past in een woonomgeving, wat onder meer blijkt uit het feit dat de activiteiten geen bijzondere verkeersbewegingen of parkeerdruk veroorzaken in vergelijking tot een normaal gebruik van de woning;
   b. het totale vloeroppervlak van het bedrijf-aan-huis, de som van de oppervlaktes die bij de toepassing van de regels onder c, d en e gebruikt worden, bedraagt maximaal 60 m^2;
   c. het bedrijf-aan-huis gebruikt maximaal een derde deel van het bruto vloeroppervlak van de woning of de bedrijfswoning;
   d. het bijbehorend bouwwerk dat voor een bedrijf-aan-huis wordt gebruikt staat vrij, waarbij het bedrijf-aan-huis maximaal 40 m^2 van het bruto vloeroppervlak van het bijbehorend bouwwerk gebruikt;
   e. in afwijking van de regel onder d kan een bedrijf-aan-huis maximaal 60 m^2 bruto vloeroppervlak van een bijbehorend bouwwerk gebruiken, als het bruto vloeroppervlak van het bijbehorende bouwwerk groter is dan 100 m^2;
   f. de bedrijfsactiviteiten worden binnen verricht;
   g. de bedrijfsactiviteiten bestaan uit de uitoefening van een beroep of uit activiteiten van een bedrijf in de categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving
2. In afwijking van de regel onder 1g, kunnen burgemeester en wethouders een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangegeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in categorie B2 van de Beschrijving van het plangebied, als die activiteit geen of een beperkte invloed op de omgeving heeft, vergelijkbaar met activiteiten die vallen onder de categorie A of B1 van deze lijst.

12.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

1. In afwijking van de regel in artikel 11, lid 11.2, onder 1d, is het aanbieden van logies in een woning toegestaan in de vorm van een bed-and-breakfast, als die voldoet aan de volgende voorwaarden:
   a. de bed-and-breakfast wordt gedreven door de hoofdbewoner of door een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner;
   b. de hoofdbewoner houdt minimaal 50% van de woning in gebruik voor zijn huishouden en
   c. de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner is in de woning aanwezig als er gasten zijn.
2. In afwijking van de regel in artikel 11, lid 11.2, onder 1d, mag een hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner logies in een woning aanbieden in de vorm van particuliere vakantieverhuur onder volgende voorwaarden:
   a. het aantal nachten verhuur bedraagt per kalenderjaar niet meer dan 60 nachten en
   b. per nacht biedt een woning onderdak aan maximaal 6 personen, of, als het kadastraal woonoppervlak van de woning groter is dan 200 m^2 b.v.o., aan maximaal 8 personen.

Artikel 13 Detailhandel en bezorging

13.1 Kenmerken van detailhandel

Alleen in panden met de functie Detailhandel of met een functie die detailhandelsactiviteiten toestaat is de activiteit detailhandel toegestaan, met uitzondering van afhaalzaken, waarbij de activiteit aan de volgende kenmerken voldoet:

1. de aard en inrichting van de winkel is afgestemd op de verkoop ter plaatse;
2. goederen worden in hoofdzaak verkocht in de winkel;
3. de klant kan in de winkel kiezen welke goederen hij wil kopen;
4. de winkel is geen bezorgdienst of distributiebedrijf, wat blijkt uit het aanbod, zoals het aanbod van een bepaald assortiment of uit de aard van de winkel, zoals bij een supermarkt of warenhuis.

13.2 Bezorging van goederen

1. Bezorging van goederen is een onderdeel van de activiteit detailhandel als aan de voorwaarden wordt voldaan:
   a. de activiteiten van de detailhandelsvestiging zijn in overeenstemming met het vorige lid;
   b. de bezorging vindt in hoofdzaak plaats nadat de klant in de winkel zijn waren heeft gekocht.
2. Onderdeel 1b is niet van toepassing als vanwege maatregelen van het Rijk de verkoop in het winkelpand tijdelijk niet mogelijk is.

Artikel 14 Bedrijfsactiviteiten

14.1 Bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie

Burgemeester en wethouders kunnen, in afwijking van de maximale bedrijfscategorie die een functie toestaat, een vergunning verlenen voor andere dan de op de lijst aangeven activiteiten, waaronder bedrijfsactiviteiten in een hogere categorie, als de invloed van die activiteit op de omgeving vergelijkbaar is met activiteiten die binnen de functie passen.

14.2 Kantoren die bij een bedrijf horen

Aan de bedrijfsactiviteiten ondergeschikte en daarmee samenhangende kantoorruimte is onder de volgende voorwaarden toegestaan:

1. de oppervlakte van de kantoorruimte per bedrijf is maximaal 30% van de totale bruto vloeroppervlakte;
2. de oppervlakte van de kantoorruimte mag maximaal 2.000 m^2 per bedrijf bedragen.

Artikel 15 Additionele horeca

Additionele horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de additionele horeca vindt plaats in een gebouw dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor een van de volgende activiteiten: zelfstandige kantoren, bedrijven, maatschappelijke diensten, culturele en sociaal-culturele activiteiten, sport en recreatie;
2. het deel van het gebouw voor de additionele horeca is alleen open tijdens de openingstijden van de genoemde hoofdactiviteit en staat alleen ten dienste van de hoofdactiviteit; verhuur of het anderszins in gebruik geven van deze ruimte aan derden voor feesten of andere bijeenkomsten is niet toegestaan;
3. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.200 m^2 is het deel voor additionele horeca niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
4. bij een gebouw met een bruto vloeroppervlak van 1.200 m^2 of groter is het deel voor additionele horeca niet groter dan 25% van het bruto vloeroppervlak;
5. de additionele horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van het gebouw met de hoofdactiviteit.

Artikel 16 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

16.1 Voorwaarden voor ondersteunende horeca in een winkel

Ondersteunende horeca is als ondergeschikte activiteit toegestaan in een winkel, onder de volgende voorwaarden:

1. verkoop van artikelen in de winkel is de hoofdactiviteit;

2. de horeca-activiteit vindt plaats in één deel van de winkel;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een horecadeel in de winkel is;
4. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het horecadeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak van 350 tot 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 300 m^2;
6. bij een winkel met een bruto vloeroppervlak boven 1.500 m^2 is het horecadeel niet groter dan 20% van het bruto vloeroppervlak;
7. de horecaruimte is alleen bereikbaar via de ingang van de winkel;
8. de winkel heeft een toilet voor bezoekers.

16.2 Voorwaarden voor ondersteunende verkoop in een horecabedrijf

In een horecabedrijf is winkelverkoop als ondergeschikte activiteit toegestaan, onder de volgende voorwaarden:

1. de horeca-activiteit is de hoofdactiviteit;
2. de winkel-activiteit vindt plaats in één deel van het horecabedrijf;
3. vanaf de straat is niet zichtbaar dat er een winkeldeel in het horecabedrijf is;
4. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak van maximaal 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 40% van het bruto vloeroppervlak, tot een maximum van 100 m^2;
5. bij een horecabedrijf met een bruto vloeroppervlak boven 350 m^2 is het winkeldeel niet groter dan 30% van het bruto vloeroppervlak;
6. het winkeldeel is alleen bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf.

16.3 Gevelbankjes bij ondersteunende horeca of bij horeca met ondersteunende verkoop

Een winkel met ondersteunende horeca of een horecabedrijf met ondersteunende verkoop mag een of meer gevelbankjes plaatsen, als die aan de volgende regels voldoen:

1. een gevelbankje staat op een locatie met de functie 'Verkeer', 'Verkeer - verblijfsgebied' of of met een functie die een winkel toestaat;
2. gevelbankjes worden niet gebruikt als horecaterras;
3. op een locatie met de functie 'Verkeer' of 'Verkeer - verblijfsgebied' ontstaat er geen hinder voor verkeer, waarbij in ieder geval minimaal 1,5 meter voor passerende voetgangers beschikbaar blijft, gerekend van een gevelbankje;
4. de totale breedte van de gevelbankjes bij een winkel of een horecabedrijf bedraagt maximaal 4 meter;
5. het gevelbankje steekt maximaal 0,6 meter uit, gerekend vanaf de gevel van de winkel;
6. gevelbankjes worden weggehaald of opgeklapt als de winkel gesloten is, in ieder geval uiterlijk om 22.00 uur.

Artikel 17 Kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten

17.1 Werking van dit artikel

Dit artikel is alleen van toepassing op kruisingen van verkeersinfrastructuur of water met andere verkeersinfrastructuur of met water, waarbij de toegewezen functie, een andere functie doorkruist, wat onder meer blijkt uit het feit dat ter plaatse van de kruising aan weerszijden diezelfde andere functie is toegewezen.

17.2 Activiteitenregeling bij kruisingen

Op de locatie van de kruising zijn naast de activiteiten die bij de toegewezen functie horen ook de activiteiten toegestaan die bij de functie horen die gekruist wordt.

Hoofdstuk 5 Grondwerk

Artikel 18 Vergunning in verband met de bescherming van een functie

18.1 Grondwerk dat niet is toegestaan

Het volgende grondwerk is niet toegestaan op een locatie die in verband met een functie beschermd is met een verbod om grondwerk te verrichten:

1. het wijzigen van het maaiveldniveau door afgraven of ophogen;
2. het aanbrengen van gesloten oppervlakteverhardingen;
3. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
4. het verrichten van graafwerkzaamheden (zoals ten behoeve van rioleringen, kabels, leidingen en drainage);
5. het planten of rooien van bomen of van andere diep wortelende planten;
6. het aanleggen van oppervlaktewater, het verbreden of het dempen van bestaand oppervlaktewater.

18.2 Vergunning voor afwijken

1. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van de regel in lid 18.1 een vergunning voor het verrichten van grondwerk verlenen, als het grondwerk, gezien het belang van de beschermde functie, geen onevenredige schade of gevaar kan veroorzaken.
2. Burgemeester en wethouders betrekken het advies van de beheerder van de beschermde functie bij het besluit over de vergunning.

18.3 Vergunningvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen, om onevenredige schade uit te sluiten of om onveilige situaties te voorkomen, voorschriften aan de vergunning verbinden.

Artikel 19 Bescherming van archeologischewaarden

19.1 Grondwerk waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is

Met inachtneming van artikel 18 is het volgende grondwerk toegestaan:

1. grondwerk dat wordt verricht op een locatie die niet is aangeduid als een archeologische verwachtingszone en die niet is aangewezen als archeologisch monument;
2. in gevallen waarin het grondwerk in omvang en diepte binnen een bestaande bodemverstoring plaatsvindt:
   a. grondwerk dat normaal onderhoud en beheer betreft, zoals onderhouds- en vervangingswerkzaamheden van bestaande bestratingen en beplantingen en werkzaamheden binnen bestaande tracés van kabels en leidingen;
   b. grondwerk dat samenhangt met vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
3. grondwerk dat nodig is voor archeologisch onderzoek;
4. grondwerk dat in overeenstemming met de wettelijke voorschriften al in uitvoering is op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit plan.

19.2 Grondwerk zonder vergunning in verband met de zone archeologische verwachtingswaarde

Met inachtneming van artikel 18 en lid 19.3 mag het volgende grondwerk op een locatie binnen een zone met een archeologische verwachtingswaarde zonder vergunning uitgevoerd worden, voor zover de activiteit aan de op de locatie geldende voorwaarden voldoet:

1. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 2' onder de voorwaarde dat het grondwerk geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
2. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 3' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 30 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
3. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 4' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 100 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;

4. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 5' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 500 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 30 cm onder het maaiveld;
5. op een locatie met de aanduiding 'overige zone - archeologische verwachting - 6' onder de voorwaarde dat het grondwerk een oppervlakte van maximaal 5000 m^2 verstoort en geen verstoring veroorzaakt dieper dan 50 cm onder het maaiveld.

19.3 Regels over het bepalen van de omvang van het grondwerk en van de zone

1. Als de verstoring in meer dan één zone valt, geldt voor de toepassing van lid 19.2 de zone die de minste verstoring toestaat.
2. Bij een gefaseerde uitvoering van een project waarvoor grondwerk nodig is, is voor het bepalen van de verstoring de totale verstoring (oppervlakte en/of diepte) van het gehele project bepalend.

19.4 Vergunning in verband met de archeologische waarde

1. Op een locatie met een van de in lid 19.2 genoemde aanduidingen is het verboden om zonder vergunning grondwerk te verrichten, behalve als de activiteit op grond van lid 19.1 of lid 19.2 is toegestaan.
2. De vergunning wordt verleend, als is gebleken dat het grondwerk geen directe of indirecte gevolgen heeft voor het archeologische erfgoed of als er maatregelen zijn getroffen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden.
3. De vergunning wordt geweigerd als op voorhand zeker is dat de vergunning die op grond van artikel 18 voor het grondwerk nodig is niet verleend kan worden.
4. Bij de aanvraag voor een vergunning als bedoeld onder 1 wordt een deskundigenrapport overlegd dat goedgekeurd is door of namens het bevoegd gezag, als zo'n rapport over de gevolgen van het grondwerk op de archeologische waarde nodig is voor een goede beoordeling van de aanvraag.
5. Aan de vergunning als bedoeld onder 1 kunnen in ieder geval de volgende voorschriften worden verbonden:
    a. de verplichting tot het treffen van maatregelen waardoor de archeologische resten in de bodem worden behouden;
    b. de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek;
    c. de verplichting om het grondwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

Hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna

Artikel 20 Aantasten van bomen of andere houtopstanden

20.1 Vergunningplicht

1. Het is verboden zonder vergunning een houtopstand te vellen, zoals het kappen van een of meer bomen.
2. Het verbod geldt niet in de volgende gevallen:
   a. het kappen van een boom met een diameter kleiner dan 15 centimeter, gemeten op 1,30 meter boven het maaiveld;
   b. het kappen van een boom jonger dan 50 jaar:
      - op een kadastraal perceel van 300 m^2 of kleiner; of
      - die in een tuin staat op een huurperceel die inclusief tuin kleiner is dan 300 m^2;
   c. het periodiek vellen van hakhout voor het uitvoeren van regulier onderhoud;
   d. het periodiek knotten of kandelaberen als cultuurmaatregel bij daarvoor geschikte boomsoorten;
   e. bomen die moeten worden gekapt op grond van de Plantgezondheidswet of vanwege een aanschrijving op grond van artikel 4:12 van de Algemene Plaatselijke Verordening;
   f. bomen die moeten worden gekapt vanwege een aanschrijving van het college.
3. Voor tijdelijke natuur, botanische tuinen en bosplantsoenen kan het college een vergunning met de strekking van een jaarvergunning verlenen, waardoor het verbod onder 1 niet geldt voor het afzonderlijk vellen van houtopstanden.

20.2 Beoordeling van de aanvraag

Burgemeester en wethouders kunnen de vergunning weigeren:

1. als de Utrechtse hoofdbomenstructuur onevenredig wordt geschaad;
2. als een van de volgende waarden onevenredig worden geschaad:
   a. de ecologische waarde van een houtopstand,
   b. de cultuurhistorische waarde van een houtopstand,
   c. de ruimtelijke waarde van een houtopstand,
   d. de milieuwaarde of
   e. de boomwaarde.

20.3 Vergunningvoorschriften algemeen

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 20.2 voorschriften aan de vergunning verbinden.

20.4 Vergunningvoorschriften over vervanging ("herplantplicht")

1. Bij vergunningvoorschrift wordt in ieder geval bepaald dat herplant:
   a. binnen 14 maanden vanaf het moment dat de kapvergunning is verleend voor bomen die op de gemeentelijke vellijst staan, of in het geval van langlopende of complexe projecten, of bij andere bomen die niet op de gemeentelijke vellijst staan, binnen een door burgemeester en wethouders op te leggen termijn;
   b. volgens de door het bevoegd gezag te geven aanwijzingen plaatsvindt;
   c. op of zeer nabij de kaplocatie plaatsvindt;
   d. en binnen twee weken na voltooiing gereed wordt gemeld door vergunninghouder bij burgemeester en wethouders met een melding die een dagtekening en locatie van de herplant bevat.
2. Bij het bepalen van een locatie voor herplant wordt de volgende volgorde aangehouden:
   a. herplant op locatie;
   b. herplant dichtbij locatie; en
   c. herplant elders.
3. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan, in afwijking van onderdeel 1, worden bepaald dat de gevelde houtopstand financieel wordt gecompenseerd.
4. Bij vergunningvoorschrift, bedoeld in onderdeel 1, kan de locatie en wijze van herplant, vervanging bij niet-geslaagde herplant, worden bepaald.
5. De regels onder 1 tot en met 3 gelden niet in geval van tijdelijke natuur, botanische tuinen,

bosplantsoenen en er een door burgemeester en wethouders goedgekeurd beheerplan is van de aanvrager.

20.5 Indieningseisen voor een vergunning

De aanvrager levert bij de aanvraag de volgende gegevens aan:

1. een identificatie met een nummer en de locatie van iedere te vellen houtopstand op een kaart, foto of tekening;
2. de soort houtopstand;
3. de locatie van de houtopstand op het voor-, zij- dan wel achtererf;
4. de diameter in centimeters van de te vellen bomen of struiken, gemeten op 1,30 meter vanaf het maaiveld;
5. een overzicht van de houtopstanden die als vervanging worden herplant en de locatie waar deze worden herplant en, als de locatie niet op of dichtbij de locatie ligt, een motivering waarom een andere locatie elders nodig is;
6. in plaats van de gegevens onder 5, als vervanging niet mogelijk is, een motivering waarom vervanging alleen in de vorm van een financiële compensatie kan plaatsvinden.

20.6 Bebouwingscontour

De geometrische begrenzing van de bebouwingscontour houtkap, bedoeld in artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving, waarbinnen de regels over houtopstanden van het Besluit activiteiten leefomgeving niet van toepassing zijn, is aangeduid met 'overige zone - bebouwingscontour houtkap'.

20.7 Herplantplicht zonder vergunning

1. Indien een houtopstand, waarop het verbod tot vellen als bedoeld in lid 20.1 van toepassing is, zonder vergunning is geveld, dan wel op andere wijze teniet is gegaan, kunnen burgemeester en wethouders aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevond danwel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen zo snel mogelijk maar in ieder geval binnen 14 maanden te herbeplanten.
2. Wordt een verplichting als bedoeld onder 1 opgelegd, dan kan daarbij tevens worden bepaald binnen welke termijn na de herbeplanting en op welke wijze niet-geslaagde beplanting moet worden vervangen.
3. Indien een houtopstand waarop het verbod tot het vellen als bedoeld in lid 20.1 van toepassing is, door uitvoering van werkzaamheden, in het voortbestaan ernstig wordt bedreigd, kunnen burgemeester en wethouders aan de zakelijk gerechtigde van de grond waarop zich de houtopstand bevindt dan wel aan degene die uit anderen hoofde tot het treffen van voorzieningen bevoegd is, de verplichting opleggen om overeenkomstig de door hen te geven aanwijzingen binnen een door hen te stellen termijn voorzieningen te treffen, waardoor die bedreiging wordt weggenomen.
4. Degene aan wie een verplichting als bedoeld onder 1, 2 of 3 is opgelegd, alsmede aan diens rechtsopvolger, is verplicht daaraan te voldoen.

20.8 Overgangsrecht

De bepalingen van afdeling 4.3 van de Algemene plaatselijke verordening, zoals deze luidden voorafgaand aan de inwerkingtreding dit bestemmingsplan, zijn van toepassing op:

1. besluiten en de daaraan verbonden voorschriften die zijn verleend voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
2. aanvragen om vergunning die zijn ingediend voorafgaand aan de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan, maar die na inwerkingtreding worden afgehandeld.

Hoofdstuk 7 Overgangs- en slotregels

Artikel 21 Overgangsrecht

21.1 Overgangsrecht bouwwerken

1. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, of dat gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.
2. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van het eerste lid een vergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10%.
3. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

21.2 Overgangsrecht gebruik

1. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
2. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
3. Als het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na het tijdstip van vaststelling van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
4. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 22 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

regels van het bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

Vastgesteld, december 2023



Chw bestemmingsplan
Veilingstraat 10, Dichterswijk

Inhoudsopgave

Bijlagen regels 3

Bijlage 1 Lijst van bedrijfsactiviteiten 4

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 23

Bijlage 3 Lijst van horeca-activiteiten 26

Bijlagen regels

Bijlage 1 Lijst van bedrijfsactiviteiten

Lijst van Bedrijfsactiviteiten

Verklaring gebruikte afkortingen

-	niet van toepassing/niet relevant
<	kleiner dan
>	groter dan
=	gelijk aan
cat.	categorie
e.d.	en dergelijke
i.e.	inwonereenheden
kl.	klasse
n.e.g.	niet elders genoemd
o.c.	opslagcapaciteit
p.c.	productiecapaciteit
p.o.	productieoppervlak
b.o.	bedrijfsoppervlak
v.c.	verwerkingscapaciteit
u	uur
d	dag
w	week
j	jaar
B	bodemverontreiniging
L	luchtverontreiniging
R	risico (Besluit externe veiligheid inrichting mogelijk van toepassing)
V	vuurwerkbesluit van toepassing
Z	zonering op basis van Wet geluidhinder
G	goederenvervoer
P	personenvervoer
C	continu
D	divers

Indices verkeersaantrekkende werking

1.	potentieel geringe verkeersaantrekkende werking
2.	potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking
3.	potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
15	10, 11	-													
15	10, 11	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN												
151	101, 102	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:												
151	101, 102	1	- slachterijen en pluimveeslachterijen	100	0	100	C		50	R	100	D	3.2	2	
151	101	2	- vetsmelterijen	700	0	100	C		30		700		5.2	2	
151	101	3	- bewerkingsinrichting van darmen en vleesafval	300	0	100	C		50	R	300		4.2	2	
151	101	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. > 1000 m²	100	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
151	101	5	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 1000 m²	50	0	50	C		30		50		3.1	1	
151	101	6	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken: p.o. <= 200 m²	30	0	50			10		50		3.1	1	
151	101, 102	7	- loonslachterijen	50	0	50			10		50		3.1	1	
151	108	8	- vervaardiging van snacks en vervaardiging van kant-en-klaar-maaltijden met p.o. < 2.000 m²	50	0	50			10		50		3.1	2	
152	102	0	Visverwerkingsbedrijven:												
152	102	1	- drogen	700	100	200	C		30		700		5.2	2	
152	102	2	- conserveren	200	0	100	C		30		200		4.1	2	
152	102	3	- roken	300	0	50	C		0		300		4.2	1	
152	102	4	- verwerken anderszins: p.o.> 1000 m²	300	10	50	C		30		300	D	4.2	2	
152	102	5	- verwerken anderszins: p.o. <= 1000 m²	100	10	50			30		100		3.2	1	
152	102	6	- verwerken anderszins: p.o. <= 300 m²	50	10	30			10		50		3.1	1	
1531	1031	0	Aardappelprodukten fabrieken:												
1531	1031	1	- vervaardiging van aardappelproducten	300	30	200	C		50	R	300		4.2	2	
1531	1031	2	- vervaardiging van snacks met p.o. < 2.000 m²	50	10	50			50	R	50		3.1	1	
1532, 1533	1032, 1039	0	Groente- en fruitconservenfabrieken:												
1532, 1533	1032, 1039	1	- jam	50	10	100	C		10		100		3.2	1	
1532, 1533	1032, 1039	2	- groente algemeen	50	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	3	- met koolsoorten	100	10	100	C		10		100		3.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	4	- met drogerijen	300	10	200	C		30		300		4.2	2	
1532, 1533	1032, 1039	5	- met uienconservering (zoutinleggerij)	300	10	100	C		10		300		4.2	2	
1541	104101	0	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1541	104101	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	30	100	C		30	R	200		4.1	3	
1541	104101	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	50	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1542	104102	0	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten:												
1542	104102	1	- p.c. < 250.000 t/j	200	10	100	C		100	R	200		4.1	3	
1542	104102	2	- p.c. >= 250.000 t/j	300	10	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS									INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1543	1042	0	Margarinefabrieken:												
1543	1042	1	- p.c. < 250.000 t/j	100	10	200	C		30	R	200		4.1	3	
1543	1042	2	- p.c. >= 250.000 t/j	200	10	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	0	Zuivelprodukten fabrieken:												
1551	1051	1	- gedroogde produkten, p.c. >= 1,5 t/u	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	2	- geconcentreerde produkten, verdamp. cap. >=20 t/u	200	30	500	C	Z	50	R	500		5.1	3	
1551	1051	3	- melkprodukten fabrieken v.c. < 55.000 t/j	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1551	1051	4	- melkprodukten fabrieken v.c. >= 55.000 t/j	100	0	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1551	1051	5	- overige zuivelprodukten fabrieken	50	50	300	C		50	R	300		4.2	3	
1552	1052	1	Consumptie-ijsfabrieken: p.o. > 200 m²	50	0	100	C		50	R	100		3.2	2	
1552	1052	2	- consumptie-ijsfabrieken: p.o. <= 200 m²	10	0	30			0		30		2	1	
1561	1061	0	Meelfabrieken:												
1561	1061	1	- p.c. >= 500 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	2	
1561	1061	2	- p.c. < 500 t/u	100	50	200	C		50	R	200		4.1	2	
1561	1061		Grutterswarenfabrieken	50	100	200	C		50		200	D	4.1	2	
1562	1062	0	Zetmeelfabrieken:												
1562	1062	1	- p.c. < 10 t/u	200	50	200	C		30	R	200		4.1	1	
1562	1062	2	- p.c. >= 10 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
1571	1091	0	Veevoerfabrieken:												
1571	1091	1	- destructiebedrijven	700	30	200	C		50		700	D	5.2	3	
1571	1091	2	- beender-, veren-, vis-, en vleesmeelfabriek	700	100	100	C		30	R	700	D	5.2	3	
1571	1091	3	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. < 10 t/u water	300	100	200	C		30		300		4.2	2	
1571	1091	4	- drogerijen (gras, pulp, groenvoeder, veevoeder) cap. >= 10 t/u water	700	200	300	C	Z	50		700		5.2	3	
1571	1091	5	- mengvoeder, p.c. < 100 t/u	200	50	200	C		30		200		4.1	3	
1571	1091	6	- mengvoeder, p.c. >= 100 t/u	300	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	3	
1572	1092		Vervaardiging van voer voor huisdieren	200	100	200	C		30		200		4.1	2	
1581	1071	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen:												
1581	1071	1	- v.c. < 7500 kg meel/week, bij gebruik van charge-ovens	30	10	30	C		10		30		2	1	
1581	1071	2	- v.c. >= 7500 kg meel/week	100	30	100	C		30		100		3.2	2	
1582	1072		Banket, biscuit- en koekfabrieken	100	10	100	C		30		100		3.2	2	
1583	1081	0	Suikerfabrieken:												
1583	1081	1	- v.c. < 2.500 t/j	500	100	300	C		100	R	500		5.1	2	
1583	1081	2	- v.c. >= 2.500 t/j	1000	200	700	C	Z	200	R	1000		5.3	3	
1584	10821	0	Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:												
1584	10821	1	- Cacao- en chocoladefabrieken: p.o. > 2.000 m²	500	50	100			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
1584	10821	2	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 2.000 m²	100	30	50			30		100		3.2	2	
1584	10821	3	- cacao- en chocoladefabrieken vervaardigen van chocoladewerken met p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1584	10821	4	- Suikerwerkfabrieken met suiker branden	300	30	50			30	R	300		4.2	2	
1584	10821	5	- Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. > 200 m²	100	30	50			30	R	100		3.2	2	
1584	10821	6	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden: p.o. <= 200 m²	30	10	30			10		30		2	1	
1585	1073		Deegwarenfabrieken	50	30	10			10		50		3.1	2	
1586	1083	0	Koffiebranderijen en theepakkerijen:												
1586	1083	1	- koffiebranderijen	500	30	200	C		10		500	D	5.1	2	
1586	1083	2	- theepakkerijen	100	10	30			10		100		3.2	2	
1587	108401		Vervaardiging van azijn, specerijen en kruiden	200	30	50			10		200		4.1	2	
1589	1089		Vervaardiging van overige voedingsmiddelen	200	30	50			30		200	D	4.1	2	
1589.1	1089		Bakkerijgrondstoffenfabrieken	200	50	50			50	R	200		4.1	2	
1589.2	1089	0	Soep- en soeparomafabrieken:												
1589.2	1089	1	- zonder poederdrogen	100	10	50			10		100		3.2	2	
1589.2	1089	2	- met poederdrogen	300	50	50			50	R	300		4.2	2	
1589.2	1089		Bakmeel- en puddingpoederfabrieken	200	50	50			30		200		4.1	2	
1591	110101		Destilleerderijen en likeurstokerijen	300	30	200	C		30		300		4.2	2	
1592	110102	0	Vervaardiging van ethylalcohol door gisting:												
1592	110102	1	- p.c. < 5.000 t/j	200	30	200	C		30	R	200		4.1	1	
1592	110102	2	- p.c. >= 5.000 t/j	300	50	300	C		50	R	300		4.2	2	
1593 t/m 1595	1102 t/m 1104		Vervaardiging van wijn, cider e.d.	10	0	30	C		0		30		2	1	
1596	1105		Bierbrouwerijen	300	30	100	C		50	R	300		4.2	2	
1597	1106		Mouterijen	300	50	100	C		30		300		4.2	2	
1598	1107		Mineraalwater- en frisdrankfabrieken	10	0	100			50	R	100		3.2	3	
16	12	-													
16	12	-	VERWERKING VAN TABAK												
160	120		Tabakverwerkende industrie	200	30	50	C		30		200		4.1	2	
17	13	-													
17	13	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL												
171	131		Bewerken en spinnen van textielvezels	10	50	100			30		100		3.2	2	
172	132	0	Weven van textiel:												
172	132	1	- aantal weefgetouwen < 50	10	10	100			0		100		3.2	2	
172	132	2	- aantal weefgetouwen >= 50	10	30	300		Z	50		300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
173	133		Textielveredelingsbedrijven	50	0	50			10		50		3.1	2	
174, 175	139		Vervaardiging van textielwaren	10	0	50			10		50		3.1	1	
1751	1393		Tapijt-, kokos- en vloermattenfabrieken	100	30	200			10		200		4.1	2	
176, 177	139, 143		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	0	10	50			10		50		3.1	1	
18	14	-													
18	14	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT												
181	141		Vervaardiging kleding van leer	30	0	50			0		50		3.1	1	
182	141		Vervaardiging van kleding en -toebehoren (excl. van leer)	10	10	30			10		30		2	2	
183	142, 151		Bereiden en verven van bont; vervaardiging van artikelen van bont	50	10	10			10		50		3.1	1	
19	19	-													
19	15	-	VERVAARDIGING VAN LEER EN LEDERWAREN (EXCL. KLEDING)												
191	151,152		Lederfabrieken	300	30	100			10		300		4.2	2	
192	151		Lederwarenfabrieken (excl. kleding en schoeisel)	50	10	30			10		50	D	3.1	2	
193	152		Schoenenfabrieken	50	10	50			10		50		3.1	2	
20		-													
20	16	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK E.D.												
2010.1	16101		Houtzagerijen	0	50	100			50	R	100		3.2	2	
2010.2	16102	0	Houtconserveringsbedrijven:												
2010.2	16102	1	- met creosootolie	200	30	50			10		200		4.1	2	
2010.2	16102	2	- met zoutoplossingen	10	30	50			10		50		3.1	2	
202	1621		Fineer- en plaatmaterialenfabrieken	100	30	100			10		100		3.2	3	
203, 204, 205	162	0	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout	0	30	100			0		100		3.2	2	
203, 204, 205	162	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m2	0	30	50			0		50		3.1	1	
205	162902		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	10	10	30			0		30		2	1	
21	17	-													
21	17	-	VERVAARDIGING VAN PAPIER, KARTON EN PAPIER- EN KARTONWAREN												
2111	1711		Vervaardiging van pulp	200	100	200	C		50	R	200		4.1	3	
2112	1712	0	Papier- en kartonfabrieken:												
2112	1712	1	- p.c. < 3 t/u	50	30	50	C		30	R	50		3.1	1	
2112	1712	2	- p.c. 3 - 15 t/u	100	50	200	C	Z	50	R	200		4.1	2	
2112	1712	3	- p.c. >= 15 t/u	200	100	300	C	Z	100	R	300		4.2	3	
212	172		Papier- en kartonwarenfabrieken	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	
2121.2	17212	0	Golfkartonfabrieken:												
2121.2	17212	1	- p.c. < 3 t/u	30	30	100	C		30	R	100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2121.2	17212	2	- p.c. >= 3 t/u	50	30	200	C	Z	30	R	200		4.1	2	
22	58	-													
22	58	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUKTIE VAN OPGENOMEN MEDIA												
2222	1812		Drukkerijen (vlak- en rotatie-diepdrukkerijen)	30	0	100			10		100		3.2	3	
2222.6	18129		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	10	0	30			0		30		2	1	
2223	1814	A	Grafische afwerking	0	0	10			0		10		1	1	
2223	1814	B	Binderijen	30	0	30			0		30		2	2	
2224	1813		Grafische reproduktie en zetten	30	0	10			10		30		2	2	
2225	1814		Overige grafische aktiviteiten	30	0	30			10		30	D	2	2	
223	182		Reproduktiebedrijven opgenomen media	0	0	10			0		10		1	1	
23	19	-													
23	19	-	AARDOLIE-/STEENKOOLVERWERK. IND.; BEWERKING SPLIJT-/KWEEKSTOFFEN												
231	191		Cokesfabrieken	1000	700	1000	C	Z	100	R	1000		5.3	2	
2320.1	19201		Aardolieraffinaderijen	1500	100	1500	C	Z	1500	R	1500		6	3	
2320.2	19202	A	Smeeroliën- en vettenfabrieken	50	0	100			30	R	100		3.2	2	
2320.2	19202	B	Recyclingbedrijven voor afgewerkte olie	300	0	100			50	R	300		4.2	2	
2320.2	19202	C	Aardolieproduktenfabrieken n.e.g.	300	0	200			50	R	300	D	4.2	2	
233	201, 212, 244		Splijt- en kweekstoffenbewerkingsbedrijven	10	10	100			1500		1500	D	6	1	
24	20	-													
24	20	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUKTEN												
2411	2011	0	Vervaardiging van industriële gassen:												
2411	2011	1	- luchtscheidingsinstallatie v.c. >= 10 t/d lucht	10	0	700	C	Z	100	R	700		5.2	3	
2411	2011	2	- overige gassenfabrieken, niet explosief	100	0	500	C		100	R	500		5.1	3	
2411	2011	3	- overige gassenfabrieken, explosief	100	0	500	C		300	R	500		5.1	3	
2412	2012		Kleur- en verfstoffenfabrieken	200	0	200	C		200	R	200	D	4.1	3	
2413	2012	0	Anorg. chemische grondstoffenfabrieken:												
2413	2012	1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	100	30	300	C		300	R	300	D	4.2	2	
2413	2012	2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	50	500	C		700	R	700	D	5.2	3	
2414.1	20141	A0	Organ. chemische grondstoffenfabrieken:												
2414.1	20141	A1	- niet vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	300	10	200	C		300	R	300	D	4.2	2	
2414.1	20141	A2	- vallend onder "post-Seveso-richtlijn"	1000	30	500	C		700	R	1000	D	5.3	2	
2414.1	20141	B0	Methanolfabrieken:												
2414.1	20141	B1	- p.c. < 100.000 t/j	100	0	200	C		100	R	200		4.1	2	
2414.1	20141	B2	- p.c. >= 100.000 t/j	200	0	300	C	Z	200	R	300		4.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2414.2	20149	0	Vetzuren en alkanolenfabrieken (niet synth.):												
2414.2	20149	1	- p.c. < 50.000 t/j	300	0	200	C		100	R	300		4.2	2	
2414.2	20149	2	- p.c. >= 50.000 t/j	500	0	300	C	Z	200	R	500		5.1	3	
2415	2015		Kunstmeststoffenfabrieken	500	300	500	C		500	R	500		5.1	3	
2416	2016		Kunstharsenfabrieken e.d.	700	30	300	C		500	R	700		5.2	3	
242	202	0	Landbouwchemicaliënfabrieken:												
242	202	1	- fabricage	300	50	100	C		1000	R	1000		5.3	3	
242	202	2	- formulering en afvullen	100	10	30	C		500	R	500	D	5.1	2	
243	203		Verf, lak en vernisfabrieken	300	30	200	C		300	R	300	D	4.2	3	
2441	2110	0	Farmaceutische grondstoffenfabrieken:												
2441	2110	1	- p.c. < 1.000 t/j	200	10	200	C		300	R	300		4.2	1	
2441	2110	2	- p.c. >= 1.000 t/j	300	10	300	C		500	R	500		5.1	2	
2442	2120	0	Farmaceutische produktenfabrieken:												
2442	2120	1	- formulering en afvullen geneesmiddelen	50	10	50			50	R	50		3.1	2	
2442	2120	2	- verbandmiddelenfabrieken	10	10	30			10		30		2	2	
2451	2041		Zeep-, was- en reinigingsmiddelenfabrieken	300	100	200	C		100	R	300		4.2	3	
2452	2042		Parfumerie- en cosmeticafabrieken	300	30	50	C		50	R	300		4.2	2	
2461	2051		Kruit-, vuurwerk-, en springstoffenfabrieken	30	10	50			1000	V	1000		5.3	1	
2462	2052	0	Lijm- en plakmiddelenfabrieken:												
2462	2052	1	- zonder dierlijke grondstoffen	100	10	100			50		100		3.2	3	
2462	2052	2	- met dierlijke grondstoffen	500	30	100			50		500		5.1	3	
2464	205902		Fotochemische produktenfabrieken	50	10	100			50	R	100		3.2	3	
2466	205903	A	Chemische kantoorbenodigdhedenfabrieken	50	10	50			50	R	50		3.1	3	
2466	205903	B	Overige chemische produktenfabrieken n.e.g.	200	30	100	C		200	R	200	D	4.1	2	
247	2060		Kunstmatige synthetische garen- en vezelfabrieken	300	30	300	C		200	R	300		4.2	3	
25	22	-													
25	22	-	VERVAARDIGING VAN PRODUKTEN VAN RUBBER EN KUNSTSTOF												
2511	221101		Rubberbandenfabrieken	300	50	300	C		100	R	300		4.2	2	
2512	221102	0	Loopvlakvernieuwingsbedrijven:												
2512	221102	1	- vloeropp. < 100 m2	50	10	30			30		50		3.1	1	
2512	221102	2	- vloeropp. >= 100 m2	200	50	100			50	R	200		4.1	2	
2513	2219		Rubber-artikelenfabrieken	100	10	50			50	R	100	D	3.2	1	
252	222	0	Kunststofverwerkende bedrijven:												
252	222	1	- zonder fenolharsen	200	50	100			100	R	200		4.1	2	
252	222	2	- met fenolharsen	300	50	100			200	R	300		4.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
252	222	3	- productie van verpakkingsmateriaal en assemblage van kunststofbouwmaterialen	50	30	50			30		50		3.1	2	
26	23	-													
26	23	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUKTEN												
261	231	0	Glasfabrieken:												
261	231	1	- glas en glasprodukten, p.c. < 5.000 t/j	30	30	100			30		100		3.2	1	
261	231	2	- glas en glasprodukten, p.c. >= 5.000 t/j	30	100	300	C	Z	50	R	300		4.2	2	
261	231	3	- glaswol en glasvezels, p.c.< 5.000 t/j	300	100	100			30		300		4.2	1	
261	231	4	- glaswol en glasvezels, p.c. >= 5.000 t/j	500	200	300	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2615	231		Glasbewerkingsbedrijven	10	30	50			10		50		3.1	1	
262, 263	232, 234	0	Aardewerkfabrieken:												
262, 263	232, 234	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	10	10	30			10		30		2	1	
262, 263	232, 234	2	- vermogen elektrische ovens totaal >= 40 kW	30	50	100			30		100		3.2	2	
264	233	A	Baksteen en baksteenelementenfabrieken	30	200	200			30		200		4.1	2	
264	233	B	Dakpannenfabrieken	50	200	200			100	R	200		4.1	2	
2651	2351	0	Cementfabrieken:												
2651	2351	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	300	500	C		30	R	500		5.1	2	
2651	2351	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	500	1000	C	Z	50	R	1000		5.3	3	
2652	235201	0	Kalkfabrieken:												
2652	235201	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2652	235201	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2653	235202	0	Gipsfabrieken:												
2653	235202	1	- p.c. < 100.000 t/j	30	200	200			30	R	200		4.1	2	
2653	235202	2	- p.c. >= 100.000 t/j	50	500	300		Z	50	R	500		5.1	3	
2661.1	23611	0	Betonwarenfabrieken:												
2661.1	23611	1	- zonder persen, triltafels en bekistingtrille	10	100	200			30		200		4.1	2	
2661.1	23611	2	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. < 100 t/d	10	100	300			30		300		4.2	2	
2661.1	23611	3	- met persen, triltafels of bekistingtrillers, p.c. >= 100 t/d	30	200	700		Z	30		700		5.2	3	
2661.2	23612	0	Kalkzandsteenfabrieken:												
2661.2	23612	1	- p.c. < 100.000 t/j	10	50	100			30		100		3.2	2	
2661.2	23612	2	- p.c. >= 100.000 t/j	30	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2662	2362		Mineraalgebonden bouwplatenfabrieken	50	50	100			30		100		3.2	2	
2663, 2664	2363, 2364	0	Betonmortelcentrales:												
2663, 2664	2363, 2364	1	- p.c. < 100 t/u	10	50	100			10		100		3.2	3	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2663, 2664	2363, 2364	2	- p.c. >= 100 t/u	30	200	300		Z	10		300		4.2	3	
2665, 2666	2365, 2369	0	Vervaardiging van produkten van beton, (vezel)cement en gips:												
2665, 2666	2365, 2369	1	- p.c. < 100 t/d	10	50	100			50	R	100		3.2	2	
2665, 2666	2365, 2369	2	- p.c. >= 100 t/d	30	200	300		Z	200	R	300		4.2	3	
267	237	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:												
267	237	1	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. > 2.000 m²	10	30	100			0		100	D	3.2	1	
267	237	2	- zonder breken, zeven en drogen: p.o. <= 2.000 m²	10	30	50			0		50		3.1	1	
267	237	3	- met breken, zeven of drogen, v.c. < 100.000 t/j	10	100	300			10		300		4.2	1	
267	237	4	- met breken, zeven of drogen, v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700		Z	10		700		5.2	2	
2681	2391		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
2682	2399	A0	Bitumineuze materialenfabrieken:												
2682	2399	A1	- p.c. < 100 t/u	300	100	100			30		300		4.2	3	
2682	2399	A2	- p.c. >= 100 t/u	500	200	200		Z	50		500		5.1	3	
2682	2399	B0	Isolatiematerialenfabrieken (excl. glaswol):												
2682	2399	B1	- steenwol, p.c. >= 5.000 t/j	100	200	300	C	Z	30		300		4.2	2	
2682	2399	B2	- overige isolatiematerialen	200	100	100	C		50		200		4.1	2	
2682	2399	C	Minerale produktenfabrieken n.e.g.	50	50	100			50		100	D	3.2	2	
2682	2399	D0	Asfaltcentrales: p.c.< 100 ton/uur	100	50	200			30		200		4.1	3	
2682	2399	D1	- asfaltcentrales, p.c. >= 100 ton/uur	200	100	300		Z	50		300		4.2	3	
27	24	-													
27	24	-	VERVAARDIGING VAN METALEN												
271	241	0	Ruwijzer- en staalfabrieken:												
271	241	1	- p.c. < 1.000 t/j	700	500	700			200	R	700		5.2	2	
271	241	2	- p.c. >= 1.000 t/j	1500	1000	1500	C	Z	300	R	1500		6	3	
272	245	0	IJzeren- en stalenbuizenfabrieken:												
272	245	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	500			30		500		5.1	2	
272	245	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	1000		Z	50	R	1000		5.3	3	
273	243	0	Draadtrekkerijen, koudbandwalserijen en profielzetterijen:												
273	243	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	300			30		300		4.2	2	
273	243	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	50	700		Z	50	R	700		5.2	3	
274	244	A0	Non-ferro-metaalfabrieken:												
274	244	A1	- p.c. < 1.000 t/j	100	100	300			30	R	300		4.2	1	
274	244	A2	- p.c. >= 1.000 t/j	200	300	700		Z	50	R	700		5.2	2	
274	244	B0	Non-ferro-metaalwalserijen, -trekkerijen e.d.:												
274	244	B1	- p.o. < 2.000 m2	50	50	500			50	R	500		5.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
274	244	B2	- p.o. >= 2.000 m2	200	100	1000		Z	100	R	1000		5.3	3	
2751, 2752	2451, 2452	0	IJzer- en staalgieterijen/ -smelterijen:												
2751, 2752	2451, 2452	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2751, 2752	2451, 2452	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
2753, 2754	2453, 2454	0	Non-ferro-metaalgieterijen/ -smelterijen:												
2753, 2754	2453, 2454	1	- p.c. < 4.000 t/j	100	50	300	C		30	R	300		4.2	1	
2753, 2754	2453, 2454	2	- p.c. >= 4.000 t/j	200	100	500	C	Z	50	R	500		5.1	2	
28	25	-													
28	25, 31	-	VERVAARD. EN REPARATIE VAN PRODUKTEN VAN METAAL (EXCL. MACH./TRANSPORTMIDD.)												
281	251, 331	0	Constructiewerkplaatsen												
281	251, 331	1	- gesloten gebouw	30	30	100			30		100		3.2	2	
281	251, 331	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
281	251, 331	2	- in open lucht, p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
281	251, 331	3	- in open lucht, p.o. >= 2.000 m2	50	200	300		Z	30		300		4.2	3	
2821	2529, 3311	0	Tank- en reservoirbouwbedrijven:												
2821	2529, 3311	1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	300			30	R	300		4.2	2	
2821	2529, 3311	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	50	R	500		5.1	3	
2822, 2830	2521, 2530, 3311		Vervaardiging van verwarmingsketels, radiatoren en stoomketels	30	30	200			30		200		4.1	2	
284	255, 331	A	Stamp-, pers-, dieptrek- en forceerbedrijven	10	30	200			30		200		4.1	1	
284	255, 331	B	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d.	50	30	100			30		100	D	3.2	2	
284	255, 331	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen e.d., p.o. < 200 m2	30	30	50			10		50	D	3.1	1	
2851	2561, 3311	0	Metaaloppervlaktebehandelingsbedrijven:												
2851	2561, 3311	1	- algemeen	50	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	10	- stralen	30	200	200			30		200	D	4.1	2	
2851	2561, 3311	11	- metaalharden	30	50	100			50		100	D	3.2	1	
2851	2561, 3311	12	- lakspuiten en moffelen	100	30	100			50	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	2	- scoperen (opspuiten van zink)	50	50	100			30	R	100	D	3.2	2	
2851	2561, 3311	3	- thermisch verzinken	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	4	- thermisch vertinnen	100	50	100			50		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	5	- mechanische oppervlaktebehandeling (slijpen, polijsten)	30	50	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	6	- anodiseren, eloxeren	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	7	- chemische oppervlaktebehandeling	50	10	100			30		100		3.2	2	
2851	2561, 3311	8	- emailleren	100	50	100			50	R	100		3.2	1	
2851	2561, 3311	9	- galvaniseren (vernikkelen, verchromen, verzinken, verkoperen ed)	30	30	100			50		100		3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
2852	2562, 3311	1	Overige metaalbewerkende industrie	10	30	100			30		100	D	3.2	1	
2852	2562, 3311	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. <200m2	10	30	50			10		50	D	3.1	1	
287	259, 331	A0	Grofsmederijen, anker- en kettingfabrieken:												
287	259, 331	A1	- p.o. < 2.000 m2	30	50	200			30		200		4.1	2	
287	259, 331	A2	- p.o. >= 2.000 m2	50	100	500		Z	30		500		5.1	3	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.	30	30	100			30		100		3.2	2	
287	259, 331	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. <200 m2	30	30	50			10		50		3.1	1	
29	27, 28, 33	-													
29	27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN												
29	27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:												
29	27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
29	27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200			30		200	D	4.1	3	
29	28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30		300	D	4.2	3	
30	26, 28, 33	-													
30	26, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS												
30	26, 28, 33	A	Kantoormachines- en computerfabrieken incl. reparatie	30	10	30			10		30		2	1	
31	26, 27, 33	-													
31	26, 27, 33	-	VERVAARDIGING VAN OVER. ELEKTR. MACHINES, APPARATEN EN BENODIGDH.												
311	271, 331		Elektromotoren- en generatorenfabrieken incl. reparatie	200	30	30			50		200		4.1	1	
312	271, 273		Schakel- en installatiemateriaalfabrieken	200	10	30			50		200		4.1	1	
313	273		Elektrische draad- en kabelfabrieken	100	10	200			100	R	200	D	4.1	2	
314	272		Accumulatoren- en batterijenfabrieken	100	30	100			50		100		3.2	2	
315	274		Lampenfabrieken	200	30	30			300	R	300		4.2	2	
316	293		Elektrotechnische industrie n.e.g.	30	10	30			10		30		2	1	
3162	2790		Koolelektrodenfabrieken	1500	300	1000	C	Z	200	R	1500		6	2	
32	26, 33	-													
32	26, 33	-	VERVAARDIGING VAN AUDIO-, VIDEO-, TELECOM-APPARATEN EN - BENODIGDH.												
321 t/m 323	261, 263, 264, 331		Vervaardiging van audio-, video- en telecom-apparatuur e.d. incl. reparatie	30	0	50			30		50	D	3.1	2	
3210	2612		Fabrieken voor gedrukte bedrading	50	10	50			30		50		3.1	1	
33	26, 32, 33	-													
33	26, 32, 33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
33	26, 32, 33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten e.d. incl. reparatie	30	0	30			0		30		2	1	
34	29	-													
34	29		VERVAARDIGING VAN AUTO'S, AANHANGWAGENS EN OPLEGGERS												
341	291	0	Autofabrieken en assemblagebedrijven												
341	291	1	- p.o. < 10.000 m2	100	10	200	C		30	R	200	D	4.1	3	
341	291	2	- p.o. >= 10.000 m2	200	30	300		Z	50	R	300		4.2	3	
3420.1	29201		Carrosseriefabrieken	100	10	200			30	R	200		4.1	2	
3420.2	29202		Aanhangwagen- en opleggerfabrieken	30	10	200			30		200		4.1	2	
343	293		Auto-onderdelenfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
35	30	-													
35	30	-	VERVAARDIGING VAN TRANSPORTMIDDELEN (EXCL. AUTO'S, AANHANGWAGENS)												
351	301, 3315	0	Scheepsbouw- en reparatiebedrijven:												
351	301, 3315	1	- houten schepen	30	30	50			10		50		3.1	2	
351	301, 3315	2	- kunststof schepen	100	50	100			50	R	100		3.2	2	
351	301, 3315	3	- metalen schepen < 25 m	50	100	200			30		200		4.1	2	
351	301, 3315	4	- metalen schepen >= 25m en/of proefdraaien motoren >= 1 MW	100	100	500	C	Z	50		500		5.1	2	
3511	3831		Scheepssloperijen	100	200	700			100	R	700		5.2	2	
352	302, 317	0	Wagonbouw- en spoorwegwerkplaatsen:												
352	302, 317	1	- algemeen	50	30	100			30		100		3.2	2	
352	302, 317	2	- met proefdraaien van verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300		Z	30	R	300		4.2	2	
353	303, 3316	0	Vliegtuigbouw en -reparatiebedrijven:												
353	303, 3316	1	- zonder proefdraaien motoren	50	30	200			30		200		4.1	2	
353	303, 3316	2	- met proefdraaien motoren	100	30	1000		Z	100	R	1000		5.3	2	
354	309		Rijwiel- en motorrijwielfabrieken	30	10	100			30	R	100		3.2	2	
355	3099		Transportmiddelenindustrie n.e.g.	30	30	100			30		100	D	3.2	2	
36	31	-													
36	31	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.												
361	310	1	Meubelfabrieken	50	50	100			30		100	D	3.2	2	
361	9524	2	Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m2	0	10	10			0		10		1	1	
362	321		Fabricage van munten, sieraden e.d.	30	10	10			10		30		2	1	
363	322		Muziekinstrumentenfabrieken	30	10	30			10		30		2	2	
364	323		Sportartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	
365	324		Speelgoedartikelenfabrieken	30	10	50			30		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
3663.2	32999		Vervaardiging van overige goederen n.e.g.	30	10	50			30		50	D	3.1	2	
37	38	-													
37	38	-	VOORBEREIDING TOT RECYCLING												
371	383201		Metaal- en autoschredders	30	100	500		Z	30		500		5.1	2	
372	383202	A0	Puinbrekerijen en -malerijen:												
372	383202	A1	- v.c. < 100.000 t/j	30	100	300			10		300		4.2	2	
372	383202	A2	- v.c. >= 100.000 t/j	30	200	700			10		700		5.2	3	
372	383202	B	Rubberregeneratiebedrijven	300	50	100			50	R	300		4.2	2	
372	383202	C	Afvalscheidingsinstallaties	200	200	300	C		50		300		4.2	3	
40	35	-													
40	35	-	PRODUKTIE EN DISTRIB. VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER												
40	35	A0	Elektriciteitsproduktiebedrijven (electrisch vermogen >= 50 MWe)												
40	35	A1	- kolengestookt (incl. meestook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth	100	700	700	C	Z	200		700		5.2	2	
40	35	A2	- oliegestookt, thermisch vermogen > 75 MWth	100	100	500	C	Z	100		500		5.1	2	
40	35	A3	- gasgestookt (incl. bijstook biomassa), thermisch vermogen > 75 MWth,in	100	100	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	A4	- kerncentrales met koeltorens	10	10	500	C		1500		1500	D	6	1	
40	35	A5	- warmte-kracht-installaties (gas), thermisch vermogen > 75 MWth	30	30	500	C	Z	100	R	500		5.1	1	
40	35	B0	bio-energieinstallaties electrisch vermogen < 50 MWe:												
40	35	B1	- covergisting, verbranding en vergassing van mest, slib, GFT en reststromen voedingsindustrie	100	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	B2	- vergisting, verbranding en vergassing van overige biomassa	50	50	100			30	R	100		3.2	2	
40	35	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:												
40	35	C1	- < 10 MVA	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	C2	- 10 - 100 MVA	0	0	50	C		30		50		3.1	1	
40	35	C3	- 100 - 200 MVA	0	0	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	C4	- 200 - 1000 MVA	0	0	300	C	Z	50		300		4.2	1	
40	35	C5	- >= 1000 MVA	0	0	500	C	Z	50		500		5.1	1	
40	35	D0	Gasdistributiebedrijven:												
40	35	D1	- gascompressorstations vermogen < 100 MW	0	0	300	C		100		300		4.2	1	
40	35	D2	- gascompressorstations vermogen >= 100 MW	0	0	500	C		200	R	500		5.1	1	
40	35	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinst. Cat. A	0	0	10	C		10		10		1	1	
40	35	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), cat. B en C	0	0	30	C		10		30		2	1	
40	35	D5	- gasontvang- en -verdeelstations, cat. D	0	0	50	C		50	R	50		3.1	1	
40	35	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
40	35	E1	- stadsverwarming	30	10	100	C		50		100		3.2	1	
40	35	E2	- blokverwarming	10	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	-													
41	36	-	WINNING EN DITRIBUTIE VAN WATER												
41	36	A0	Waterwinning-/ bereiding- bedrijven:												
41	36	A1	- met chloorgas	50	0	50	C		1000	R	1000	D	5.3	1	
41	36	A2	- bereiding met chloorbleekloog e.d. en/of straling	10	0	50	C		30		50		3.1	1	
41	36	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:												
41	36	B1	- < 1 MW	0	0	30	C		10		30		2	1	
41	36	B2	- 1 - 15 MW	0	0	100	C		10		100		3.2	1	
41	36	B3	- >= 15 MW	0	0	300	C		10		300		4.2	1	
45	41, 42, 43	-													
45	41, 42, 43	-	BOUWNIJVERHEID												
45	41, 42, 43	0	Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m²	10	30	100			10		100		3.2	2	
45	41, 42, 43	1	- bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	2	Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o. > 1000 m²	10	30	50			10		50		3.1	2	
45	41, 42, 43	3	- aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
50	45, 47	-													
50	45, 47	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS												
501, 502, 504	451, 452, 454		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
501	451		Handel in vrachtauto's (incl. import en reparatie)	10	10	100			10		100		3.2	2	
5020.4	45204	A	Autoplaatwerkerijen	10	30	100			10		100		3.2	1	
5020.4	45204	B	Autobeklederijen	0	0	10			10		10		1	1	
5020.4	45204	C	Autospuitinrichtingen	50	30	30			30	R	50		3.1	1	
5020.5	45205		Autowasserijen	10	0	30			0		30		2	3	
503, 504	453		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	0	0	30			10		30		2	1	
51	46	-													
51	46	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING												
5121	4621	0	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
5121	4621	1	Grth in akkerbouwprodukten en veevoeders met een verwerkingscapaciteit van 500 ton/uur of meer	100	100	300		Z	50	R	300		4.2	2	
5122	4622		Grth in bloemen en planten	10	10	30			0		30		2	2	
5123	4623		Grth in levende dieren	50	10	100	C		0		100		3.2	2	
5124	4624		Grth in huiden, vellen en leder	50	0	30			0		50		3.1	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
5125, 5131	46217, 4631		Grth in ruwe tabak, groenten, fruit en consumptie-aardappelen	30	10	30			50	R	50		3.1	2	
5132, 5133	4632, 4633		Grth in vlees, vleeswaren, zuivelprodukten, eieren, spijsoliën	10	0	30			50	R	50		3.1	2	
5134	4634		Grth in dranken	0	0	30			0		30		2	2	
5135	4635		Grth in tabaksprodukten	10	0	30			0		30		2	2	
5136	4636		Grth in suiker, chocolade en suikerwerk	10	10	30			0		30		2	2	
5137	4637		Grth in koffie, thee, cacao en specerijen	30	10	30			0		30		2	2	
5138, 5139	4638, 4639		Grth in overige voedings- en genotmiddelen	10	10	30			10		30		2	2	
514	464, 46733		Grth in overige consumentenartikelen	10	10	30			10		30		2	2	
5148.7	46499	0	Grth in vuurwerk en munitie:												
5148.7	46499	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	10	0	30			10	V	30		2	2	
5148.7	46499	2	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag 10 tot 50 ton	10	0	30			50	V	50		3.1	2	
5148.7	46499	5	- munitie	0	0	30			30		30		2	2	
5151.1	46711	0	Grth in vaste brandstoffen:												
5151.1	46711	1	- klein, lokaal verzorgingsgebied	10	50	50			30		50		3.1	2	
5151.1	46711	2	- kolenterminal, opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
5151.2	46712	0	Grth in vloeibare en gasvormige brandstoffen:												
5151.2	46712	1	- vloeistoffen, o.c. < 100.000 m3	50	0	50			200	R	200	D	4.1	2	
5151.2	46712	2	- vloeistoffen, o.c. >= 100.000 m3	100	0	50			500	R	500	D	5.1	2	
5151.2	46712	3	- tot vloeistof verdichte gassen	50	0	50			300	R	300	D	4.2	2	
5151.3	46713		Grth minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)	100	0	30			50		100		3.2	2	
5152.1	46721	0	Grth in metaalertsen:												
5152.1	46721	1	- opslag opp. < 2.000 m2	30	300	300			10		300		4.2	3	
5152.1	46721	2	- opslag opp. >= 2.000 m2	50	500	700		Z	10		700		5.2	3	
5152.2 /.3	46722, 46723		Grth in metalen en -halffabrikaten	0	10	100			10		100		3.2	2	
5153	4673	0	Grth in hout en bouwmaterialen:												
5153	4673	1	- algemeen: b.o. > 2000 m²	0	10	50			10		50		3.1	2	
5153	4673	2	- algemeen: b.o. <= 2000 m²	0	10	30			10		30		2	1	
5153.4	46735	4	zand en grind:												
5153.4	46735	5	- algemeen: b.o. > 200 m²	0	30	100			0		100		3.2	2	
5153.4	46735	6	- algemeen: b.o. <= 200 m²	0	10	30			0		30		2	1	
5154	4674	0	Grth in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:												
5154	4674	1	- algemeen: b.o. > 2.000 m²	0	0	50			10		50		3.1	2	
5154	4674	2	- algemeen: b.o. < = 2.000 m²	0	0	30			0		30		2	1	
5155.1	46751		Grth in chemische produkten	50	10	30			100	R	100	D	3.2	2	
5155.2	46752		Grth in kunstmeststoffen	30	30	30			30	R	30		2	1	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
5156	4676		Grth in overige intermediaire goederen	10	10	30			10		30		2	2	
5157	4677	0	Autosloperijen: b.o. > 1000 m²	10	30	100			30		100		3.2	2	
5157	4677	1	- autosloperijen: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2	
5157.2/3	4677	0	Overige groothandel in afval en schroot: b.o. > 1000 m²	10	30	100			10		100	D	3.2	2	
5157.2/3	4677	1	- overige groothandel in afval en schroot: b.o. <= 1000 m²	10	10	50			10		50		3.1	2	
518	466	0	Grth in machines en apparaten:												
518	466	1	- machines voor de bouwnijverheid	0	10	100			10		100		3.2	2	
518	466	2	- overige	0	10	50			0		50		3.1	2	
519	466, 469		Overige grth (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden e.d.	0	0	30			0		30		2	2	
60	49	-													
60	49	-	VERVOER OVER LAND												
601	491, 492	0	Spoorwegen:												
601	491, 492	1	- stations	0	0	100	C		50	R	100	D	3.2	3	
601	491, 492	2	- rangeerterreinen, overslagstations (zonder rangeerheuvel)	30	30	300	C		300	R	300	D	4.2	3	
6021.1	493		Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100	C		0		100	D	3.2	2	
6022	493		Taxibedrijven	0	0	30	C		0		30		2	2	
6023	493		Touringcarbedrijven	10	0	100	C		0		100		3.2	2	
6024	494	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks): b.o. > 1000 m²	0	0	100	C		30		100		3.2	3	
6024	494	1	- Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) b.o. <= 1000 m²	0	0	50	C		30		50		3.1	2	
603	495		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	0	0	30	C		10		30	D	2	1	
63	52	-													
63	52	-	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER												
6311.1	52241	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. zeeschepen:												
6311.1	52241	1	- containers	0	10	500	C		100	R	500		5.1	3	
6311.1	52241	2	- stukgoederen	0	30	300	C		100	R	300	D	4.2	3	
6311.1	52241	3	- ertsen, mineralen e.d., opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	1000	C	Z	50		1000		5.3	3	
6311.1	52241	4	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	500	C	Z	100	R	500		5.1	3	
6311.1	52241	5	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	700	700	C	Z	100		700		5.2	3	
6311.1	52241	6	- olie, LPG, e.d.	300	0	100	C		1000	R	1000		5.3	2	
6311.1	52241	7	- tankercleaning	300	10	100	C		200	R	300		4.2	1	
6311.2	52242	0	Laad-, los- en overslagbedrijven t.b.v. binnenvaart:												
6311.2	52242	1	- containers	0	10	300			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	10	- tankercleaning	300	10	100			200	R	300		4.2	1	
6311.2	52242	2	- stukgoederen	0	10	100			50	R	100	D	3.2	2	

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
6311.2	52242	3	- ertsen, mineralen, e.d., opslagopp. < 2.000 m²	30	200	300			30		300		4.2	2	
6311.2	52242	4	- ersten, mineralen, e.d., opslagopp. >= 2.000 m²	50	500	700		Z	50		700		5.2	3	
6311.2	52242	5	- granen of meelsoorten , v.c. < 500 t/u	50	300	200			50	R	300		4.2	2	
6311.2	52242	6	- granen of meelsoorten, v.c. >= 500 t/u	100	500	300		Z	100	R	500		5.1	3	
6311.2	52242	7	- steenkool, opslagopp. < 2.000 m2	50	300	300			50		300		4.2	2	
6311.2	52242	8	- steenkool, opslagopp. >= 2.000 m2	50	500	500		Z	100		500		5.1	3	
6311.2	52242	9	- olie, LPG, e.d.	100	0	50			700	R	700		5.2	2	
6312	52102, 52109	A	Distributiecentra, pak- en koelhuizen	30	10	50	C		50	R	50	D	3.1	2	
6312	52109	B	Opslaggebouwen (verhuur opslagruimte)	0	0	30	C		10		30		2	2	
6321	5221	1	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	10	0	30	C		0		30		2	3	
6321	5221	2	Stalling van vrachtwagens (met koelinstallaties)	10	0	100	C		30		100		3.2	2	
64	64	-													
64	53	-	POST EN TELECOMMUNICATIE												
641	531, 532		Post- en koeriersdiensten	0	0	30	C		0		30		2	2	
642	61	A	Telecommunicatiebedrijven	0	0	10	C		0		10		1	1	
642	61	B0	zendinstallaties:												
642	61	B1	- LG en MG, zendervermogen < 100 kW (bij groter vermogen: onderzoek!)	0	0	0	C		100		100		3.2	1	
642	61	B2	- FM en TV	0	0	0	C		10		10		1	1	
642	61	B3	- GSM en UMTS-steunzenders (indien bouwvergunningplichtig)	0	0	0	C		10		10		1	1	
71	77	-													
71	77	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN												
711	7711		Personenautoverhuurbedrijven	10	0	30			10		30		2	2	
712	7712, 7739		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (excl. personenauto's)	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
713	773		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	10	0	50			10		50	D	3.1	2	
714	772		Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	10	10	30			10		30	D	2	2	
72	62	-													
72	62	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE												
72	58, 63	B	Datacentra	0	0	30	C		0		30		2	1	
747	812		Reinigingsbedrijven voor gebouwen	50	10	30			30		50	D	3.1	1	
7481.3	74203		Foto- en filmontwikkelcentrales	10	0	30	C		10		30		2	2	
7484.3	82991		Veilingen voor landbouw- en visserijprodukten	50	30	200	C		50	R	200		4.1	3	
90	37, 38, 39	-													
90	37, 38, 39	-	MILIEUDIENSTVERLENING												
9001	3700	A0	RWZI's en gierverwerkingsinricht., met afdekking voorbezinktanks:												

SBI-1993	SBI-2008		OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS										INDICES	
-	-	nummer		GEUR	STOF	GELUID			GEVAAR		GROOTSTE AFSTAND		CATEGORIE	VERKEER	
9001	3700	A1	- < 100.000 i.e.	200	10	100	C		10		200		4.1	2	
9001	3700	A2	- 100.000 - 300.000 i.e.	300	10	200	C	Z	10		300		4.2	2	
9001	3700	A3	- >= 300.000 i.e.	500	10	300	C	Z	10		500		5.1	3	
9001	3700	B	rioolgemalen	30	0	10	C		0		30		2	1	
9002.1	381	A	Vuilophaal-, straatreinigingsbedrijven e.d.	50	30	50			10		50		3.1	2	
9002.1	381	B	Gemeentewerven (afval-inzameldepots)	30	30	50			30	R	50		3.1	2	
9002.1	381	C	Vuiloverslagstations	200	200	300			30		300		4.2	3	
9002.2	382	A0	Afvalverwerkingsbedrijven:												
9002.2	382	A1	- mestverwerking/korrelfabrieken	500	10	100	C		10		500		5.1	3	
9002.2	382	A2	- kabelbranderijen	100	50	30			10		100		3.2	1	
9002.2	382	A3	- verwerking radio-actief afval	0	10	200	C		1500		1500		6	1	
9002.2	382	A4	- pathogeen afvalverbranding (voor ziekenhuizen)	50	10	30			10		50		3.1	1	
9002.2	382	A5	- oplosmiddelterugwinning	100	0	10			30	R	100	D	3.2	1	
9002.2	382	A6	- afvalverbrandingsinrichtingen, thermisch vermogen > 75 MW	300	200	300	C	Z	50		300	D	4.2	3	
9002.2	382	A7	- verwerking fotochemisch en galvano-afval	10	10	30			30	R	30		2	1	
9002.2	382	B	Vuilstortplaatsen	300	200	300			10		300		4.2	3	
9002.2	382	C0	Composteerbedrijven:												
9002.2	382	C1	- niet-belucht v.c. < 5.000 ton/jr	300	100	50			10		300		4.2	2	
9002.2	382	C2	- niet-belucht v.c. 5.000 tot 20.000 ton/jr	700	300	100			30		700		5.2	2	
9002.2	382	C3	- belucht v.c. < 20.000 ton/jr	100	100	100			10		100		3.2	2	
9002.2	382	C4	- belucht v.c. > 20.000 ton/jr	200	200	100			30		200		4.1	3	
9002.2	382	C5	- GFT in gesloten gebouw	200	50	100			100	R	200		4.1	3	

Bijlage 2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Inhoud

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving 1
B. Verklaring van de afkortingen en tekens.....2

A. Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

OMSCHRIJVING	SBI-CODE 2008	nr	SBI-CODE 1993	CATEGORIE
Ambachtelijke voedselbereiding				
Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m²	1052	2	1552	**B1**
Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 7.500 kg meel/week	1071	1	1581	**B1**
Verwerking cacaobonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	10821	0	1584	
– cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m²	10821	3	1584	**B1**
– suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m²	10821	6	1584	**B1**
Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	1102 t/m 1104		1593 t/m 1595	**B1**
Ambachtelijke bierbrouwerij				**B2**
Ambachtelijke koffiebranderij				**B2**
Ateliers en werkplaatsen				
Vervaardiging van textielwaren	139		174, 175	**B2**
Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	139, 143		176, 177	**B2**
Vervaardiging kleding van leer, schoenmaker	141		181	**B2**
Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m²	162	1	203, 204, 205	**B2**
Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	162902		205	**B1**
Glasbewerkingsbedrijven	231		2615	**B2**
Aardewerkfabrieken met vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	232, 234	1	262, 263	**B1**
Natuursteenbewerkingsbedrijven:	237	0	267	
- zonder breken, zeven en drogen indien p.o. < 2.000 m²	237	2	267	**B2**
Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	2391		2681	**B2**
Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m²	255, 331	B1	284	**B2**
Kleinschalige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m²	2562, 3311	1a	2852	**B2**
Kantoormachines- en computerfabrieken, inclusief reparaties	26, 28, 33	A	30	**B1**
Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke, inclusief reparaties	26, 32, 33	A	33	**B1**
Meubelstoffeerderijen b.o. < 200 m²	9524	2	361	**A**
Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	321		362	**B1**
Muziekinstrumentenfabrieken	322		363	**B1**
Sociale werkvoorziening	32991		3663.1	**B1**
Aannemersbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m²	41, 42, 43	3	45	**B1**
Autobeklederijen	45204	B	5020.4	**A**

Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	952		527	**A**
Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	451, 452, 454		501, 502, 504	**B1**
Grafische bedrijven				
Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	18129		2222.6	**B1**
Grafische afwerking	1814	A	2223	**A**
Binderijen	1814	B	2223	**B1**
Grafische reproductie en zetten	1813		2224	**B1**
Overige grafische activiteiten	1814		2225	**B1**
Reproductiebedrijven opgenomen media	182		223	**A**
Nutsvoorzieningen en -bedrijven				
Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen < 10 MVA	35	C1	40	**B1**
Gasdistributiebedrijven: - reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	35	D3	40	**A**
- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	35	D4	40	**B1**
Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt - blokverwarming	35	E2	40	**B1**
Waterdistributiebedrijven met pompvermogen < 1 MW	36	B1	41	**B1**
Vervoer en leveringen over land				
Taxibedrijven	493		6022	**B1**
Post- bezorg- en koeriersdiensten	531, 532		641	**C**
Catering				**C**
Overige bedrijven				
Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	62	A	72	**A**
Plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. < 500 m²	016	4	014	**B1**

B. Verklaring van de afkortingen en tekens

-	niet van toepassing of niet relevant	o.c.	opslagcapaciteit
<	kleiner dan	p.c.	productiecapaciteit
>	groter	p.o.	productieoppervlak
=	gelijk aan	b.o.	bedrijfsoppervlak
cat.	categorie	v.c.	verwerkingscapaciteit
e.d.	en dergelijke	u	uur
kl.	klasse	d	dag
n.e.g.	niet elders vermeld	w	week
		j	jaar

Bijlage 3 Lijst van horeca-activiteiten

Lijst van Horeca-activiteiten

De horeca categorieën en de hinderprofielen naar hun invloed op het woon- en leefklimaat.

Type	Globale beschrijving activiteiten	Hinderprofiel
Lichte horeca (Categorie D2)	Daghoreca waarbij de bedrijfsactiviteit is gericht op het al dan niet ter plaatse verstrekken van etenswaren en dranken en is gebonden aan de openingstijden zoals die gelden voor detailhandel, conform de winkeltijdenwet en de gemeentelijke regelgeving aangaande winkeltijden.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt.
Lichte horeca plus (Categorie D3)	Dag- en avondhoreca voor consumptie ter plaatse, waarbij de sluitingstijd om 23.00 uur is.	**Weinig hinder verwacht** Horeca die zich richt op verstrekken van eten en drinken gedurende de dag en/of avond en daarmee weinig overlast veroorzaakt. Doordat deze een uur later sluit dan de normale lichte horeca (D2) is de overlast groter dan normale lichte horeca.
Middelzware horeca (Categorie D1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden, en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. Geen activiteiten na restauranttijden*.	**Enige hinder verwacht** Enige hinder door piek van komende bezoekers aan het begin van de avond. Gaande bezoekers vertrekken in het algemeen gespreid aan het eind van de avond.
Snelle horeca (Categorie C)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van (al dan niet voor consumptie ter plaatse) bereide kleine etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholvrije dranken. Geen actieve bediening aan tafel, het eten kan snel bereid worden en de gast verblijft gemiddeld 30 minuten in deze horecagelegenheid.	**Hinder verwacht** Hinder door hoge frequentie van komende en gaande gasten en klanten (afhaal) inclusief verkeers- en parkeerbewegingen. Buiten het centrum en doorgaande wegen neemt overlast in de nacht af door lagere frequentie van bezoekers.
Zware horeca (Categorie B)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor consumptie ter plaatse, al dan niet met als nevenactiviteit het verstrekken van maaltijden. Mogelijkheid tot dansen in het weekend.	**Hinder verwacht** Hinder door hogere frequentie van komende en gaande bezoekers, ook 's nachts. Door consumptie van alcohol kan overlast hoger zijn dan snelle horeca.
Grootschalige zware horeca (Categorie A2)	Een horecabedrijf dat voorziet in zaalverhuur voor grootschalige, besloten feesten, zoals bruiloften. Al dan niet met muziek, verstrekking van dranken en etenswaren.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief verkeersbewegingen en (fiets)parkeren met veel dynamiek, ook de nachtelijke uren.
Grootschalige zware horeca (Categorie A1)	Een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het bedrijfsmatig ten gehore brengen van muziek en het geven van gelegenheid tot dansbeoefening, al dan niet met levende muziek en al dan niet met de verstrekking van dranken en kleine etenswaren, alsmede de verstrekking van dranken ter plaatse, al dan niet met levende muziek en al dan niet met kleine etenswaren. Het accent ligt op het ten gehore brengen van muziek en het gelegenheid geven tot dansen.	**Veel hinder verwacht** Grote aantallen van bezoekers, inclusief (fiets)parkeren met veel dynamiek, vooral in de nachtelijke uren.

* Met uitzondering van eventuele vergunde vrijstelling voor Vermaakjes (zie toelichting).

Toelichting bij de Lijst van horeca-activiteiten

Waterpijpen (shisha)

In toenemende mate wordt er in horeca-inrichtingen gelegenheid geboden om waterpijp te roken. Voor sommige horecaondernemingen is dit een zelfstandige en/of de belangrijkste activiteit geworden. Omdat de aanloop van bezoekers op dergelijke inrichtingen effect heeft op het woon- en leefklimaat, kan deze activiteit alleen onder categorie Zware Horeca (B) worden uitgevoerd en valt deze niet onder een eventuele vergunde vrijstelling voor vermaak.
Specifiek aandachtspunt bij het roken van waterpijp verdient de ventilatie van de ruimte in verband met het ontstaan van koolmonoxide (CO) als gevolg van de onvolledige verbranding van de kooltjes.

Beperkte extra activiteiten voor restaurants met aandacht voor de buurt ('Vermaakjes')

Het komt voor dat restauranthouders speciale activiteiten willen organiseren, die verder gaan dan het verstrekken van eten en drinken. Bijvoorbeeld door het aanbieden van entertainmentactiviteiten, zoals een optreden van een muziekgroep of een DJ. Hiervoor is ruimte voor ondernemers in de middelzware horeca, zonder dat het woon- en leefklimaat hierdoor wordt aangetast. Soms zal dit moeten worden aangetoond met een akoestisch onderzoek. Ondernemers die actief rekening houden met hun omgeving en waarvan geen klachten van bekend zijn, komen voor deze mogelijkheid in aanmerking. Om dit te waarborgen gelden de volgende randvoorwaarden:

1. In beginsel kan er voor 4 dagen per jaar een vergunning voor vermaak activiteiten worden gegeven.
2. Deze vergunning moet vooraf worden aangevraagd. Bij de aanvraag dient een plan te worden ingediend, waarin wordt aangegeven:
    a. Voor welke dag(en) deze vergunning wordt aangevraagd.
    b. Dat er met de buurt is gecommuniceerd en op welke wijze dit is gebeurd. De buurt betreft in ieder geval: de drie naastgelegen panden aan beide zijden van het horecabedrijf, de direct aansluitende achtergelegen panden en het direct aan de voorzijde gelegen pand en de drie panden aan weerszijde daarvan, tenzij de afstand meer is dan 50 meter.
    c. Op welke wijze de buurt op de dag zelf direct contact kan opnemen met de aanvrager en/of leidinggevende over mogelijke overlast.
    d. Dat er tegelijkertijd of binnen een te korte periode binnen een buurt niet dusdanig veel vergunningen worden verleend, waardoor de woon- en leefbaarheid wordt aangetast.

Bij aangeven van overlast door omwonenden kan de vergunning worden ingetrokken. De vergunning betreft nadrukkelijk een mogelijkheid voor het uitvoeren van extra activiteiten en niet voor overschrijding van de geluidsnormen. Voor dit laatste kan ook nu al voor twee keer per jaar een aparte vergunning worden aangevraagd.

Additionele Horeca

Bij additionele horeca gaat het om horeca-activiteiten die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie die ter plaatse is toegestaan. Deze additionele activiteiten worden juridisch-planologisch gezien niet onder de afzonderlijke functie 'horeca' geschaard, maar gerekend tot de bestemming van de hoofdfunctie van de instelling (sociaal-culturele/culturele/maatschappelijke/ sport/recreatieve doeleinden). Hiermee worden onder meer bedoeld de kantines bij buurthuizen, scholen en sportfaciliteiten, of horecavoorzieningen bij musea en dergelijke. Bij additionele horeca gaat het erom dat:

1. De uitstraling van deze horeca moet passen bij de hoofdfunctie. Passend betekent dat deze horeca hoort bij de hoofdfunctie en open is tijdens de openingstijden van de hoofdfunctie. Daarbij is het niet toegestaan dat de additionele horecaruimte wordt verhuurd of anderszins in gebruik wordt gegeven aan derden ten behoeve van feesten en andere partijen.

2. De horecagelegenheid moet ondergeschikt zijn aan en aanvullend zijn op de hoofdfunctie en moet de hoofdfunctie ondersteunen. Aanvullend wil zeggen dat de additionele horeca de kwaliteit van de hoofdfunctie vergroot of completeert. Ondergeschikt betekent dat er duidelijk sprake is van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, waarbij een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte van de hoofdfunctie als absoluut maximum geldt. Dit maximum geldt voor kleinschalige functies; voor grootschalige functies kan door de gemeente een maximumomvang in m^2 worden vastgesteld. Er moet duidelijk sprake zijn van een waarneembare ondergeschiktheid van de horecafunctie, qua vloeroppervlak, inzet van personeel en onderdeel van de begroting.
3. De horeca niet zelfstandig mag worden uitgeoefend of toegankelijk is los van de hoofdfunctie. Wanneer er sprake is van zelfstandige toegankelijkheid of van uitoefening los van de hoofdfunctie is er geen directe relatie meer met de hoofdfunctie, maar gaat het om zelfstandige horeca-activiteiten. Deze vallen dan onder één van de horecacategorieën.

In een algemene regel is in bestemmingsplannen geregeld bij welke functies additionele horeca is toegestaan en welke voorwaarden daarbij gelden.
Zo is duidelijk dat er bij die functies kantines, bedrijfsrestaurants en dergelijke zijn toegestaan. Als voldaan wordt aan de criteria, past deze vorm van horeca binnen de hoofdfunctie.

Detailhandel met ondersteunende horeca

In de detailhandel is er een groeiende behoefte aan mengmogelijkheden van allerlei functies en ondersteunende horeca. Vooral bij ondernemers die vanuit een bijzonder of onderscheidend winkelconcept willen ondernemen. Dat is van belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de detailhandelsstructuur, die door onder meer internetverkoop sterk onder druk staat. Het is belangrijk te vermelden dat de Drank en Horecawet detailhandel met alcohol uitsluit.
Ondergeschikte horeca is toegestaan onder de volgende randvoorwaarden:

1. De horeca is ondergeschikt aan de andere verkopen. De winkel is de belangrijkste activiteit – ook qua omzet – en de horeca-activiteit is bijzaak.
2. De winkelbestemming verandert niet; het ziet er bijvoorbeeld niet uit als een cafetaria. De winkel wordt ook niet verhuurd voor feesten, partijen enzovoorts.
3. De horecaruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m^2) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m^2 tot 1000 m^2) van het netto vloeroppervlak van de winkel in beslag. Tot het netto vloeroppervlak wordt het deel van de winkel gerekend, dat voor het publiek toegankelijk is. Ruimten voor opslag, privégebruik, toiletten of buitenruimten tellen niet mee. De ruimte achter de toonbank valt niet onder de winkelruimte.
4. De horecaruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van de winkel. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
5. Het horecagedeelte in de winkel moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie – binnen één winkelpand – waarbij het horecagedeelte is opgedeeld in verschillende horecahoekjes – is niet toegestaan.
6. Er mag geen reclame voor het horecagedeelte worden gemaakt. Dit betekent geen posters met bijvoorbeeld 'Broodje bal' of 'Turkse pizza' op het raam, geen reclamebord op straat en geen vermelding op maaltijdbezorgsites.
7. De regelgeving voor winkeltijden is leidend. Er vindt geen verkoop plaats (inclusief bezorgen) buiten de normale winkeltijden. De horecagelegenheid in de winkel mag niet langer open zijn dan de winkel.
8. De winkel en de horeca-activiteit worden door dezelfde ondernemer geëxploiteerd.
9. Er is geen geluidsoverlast. Alleen zachte achtergrondmuziek is toegestaan. Livemuziek is verboden.
10. Er moet een toilet voor bezoekers aanwezig zijn.

11. Het Activiteitenbesluit milieubeheer is van toepassing. Zo is bijvoorbeeld een goede afzuiginstallatie nodig voor het bakken, en bij gebruik van bestek en servies dat moet worden afgewassen, is een vetafscheider vereist.
12. Voor winkels boven de 1.000 m² bvo geldt dat een ondersteunende horecafunctie kan worden toegestaan op maximaal 20% van het bebouwd oppervlak.

Ondersteunende verkoop in horecazaken

Naast een sterkere detailhandelsstructuur door ondersteunende horeca in winkels, kan het voorzieningenniveau ook stijgen door ondersteunende verkoop in horecabedrijven toe te staan. Op deze manier ontstaat een gelijk speelveld voor detailhandel en horeca. De Drank en Horecawet sluit verkoop in combinatie met het schenken van alcohol uit.
Ondersteunende verkoop in horecazaken is toegestaan onder de volgende voorwaarden:

1. De verkoopruimte neemt maximaal 40% (bij bedrijven tot 250 m²) of maximaal 30% (bij bedrijven vanaf 250 m² tot 1.000 m²) van het netto vloeroppervlak van het horecabedrijf in beslag.
2. Geen ter plaatse en vers bereide etenswaren (dus geen afhaalzaakfunctie).
3. De winkelruimte is uitsluitend bereikbaar via de ingang van het horecabedrijf. Een hoekje met tafels en stoelen mag. Een aparte ingang mag niet.
4. Het winkelgedeelte in het horecabedrijf moet een aaneengesloten gedeelte zijn. Fragmentatie, waarbij het winkelgedeelte is opgedeeld in verschillende hoekjes, is niet toegestaan.
5. Er mag geen reclame voor het winkelgedeelte worden gemaakt.

Afhaalzaken

Afhaalzaken – zonder horeca – zijn een bijzondere vorm van detailhandel. In die zin vallen ze buiten de scoop van het horecakader. Door gebleken kans op hinder zoals afval en parkeerproblemen – is hier wel een exploitatievergunning voor nodig. Van de in de lijst opgenomen horecacategorieën kennen alleen snelle horeca (C) en lichte horeca (D2) afhaalmogelijkheden. Vanwege de kans op overlast zoals afval, zijn gevelbankjes bij afhaalzaken niet toegestaan.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

Vastgesteld, december 2023



Chw bestemmingsplan
Veilingstraat 10, Dichterswijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding 7

1.1 Aanleiding en doelstelling 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Geldende plannen 8
1.4 Juridische aspecten 9
1.5 Leeswijzer 12

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders 13

2.1 Rijksbeleid 13
2.2 Provinciaal en regionaal beleid 17
2.3 Gemeentelijk beleid 22
2.4 Conclusie 36

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie 37

3.1 Inleiding 37
3.2 Beschrijving van het plangebied 37
3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied 39
3.4 Conclusie 40

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 41

4.1 Projectbeschrijving 41
4.2 Verkeer en openbare ruimte 43

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden 49

5.1 Inleiding 49
5.2 Milieueffectrapportage 49
5.3 Bedrijven en milieuzonering 49
5.4 Geluidhinder 50
5.5 Trillingen 52
5.6 Geur 52
5.7 Externe veiligheid 52
5.8 Ontplofbare Oorlogsresten 53
5.9 Luchtkwaliteit 54
5.10 Bodem 55
5.11 Natuurbescherming 56
5.12 Bomen 59
5.13 Water en klimaatadaptatie 60
5.14 Archeologie 69
5.15 Kabels en leidingen 72
5.16 Kwaliteit van de leefomgeving 72
5.17 Gezond stedelijk leven 75
5.18 Toegankelijkheid 76
5.19 Circulaire economie 77
5.20 Energie 78
5.21 Conclusie 79

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 81

6.1 Economische uitvoerbaarheid 81
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 82

6.3 Handhaving 83

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting 85

7.1 Structuur van de regels 85
7.2 Inleidende regels (hoofdstuk 1 van de regels) 85
7.3 Functies (hoofdstuk 2 van de regels) 85
7.4 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels) 87
7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels) 92
7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels) 101
7.7 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels) 102
7.8 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels) 107
7.9 Bijlagen bij de regels 108

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Aanleiding

De eigenaar van de opstallen van de voormalige Bo-Rent locatie, gelegen aan de veilingstraat, Ten Brinke Grondexploitatie B.V. wil de huidige bebouwing vervangen door een nieuwbouw appartementencomplex. Het initiatief gaat over de ontwikkeling van een appartementencomplex met maximaal 110 sociale huurappartementen, waarbij de volledige woningvoorraad toekomt aan de sociale sector. In het appartementencomplex komen appartementen met een grootte tussen de 50 en ongeveer 70 m^2.

Dit bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de verouderde bedrijfslocatie mogelijk. De herontwikkeling van de Veilingstraat 10 draagt bij aan de Utrechtse binnenstedelijke verdichtingsopgave en aan de ambitie uit de woonvisie om de balans in de sociale huurwoningvoorraad in de stad te verbeteren. Met de herontwikkeling wordt de gebiedsontwikkeling van Parkhaven afgerond. Daarbij ontstaat er tussen het nieuw aan te leggen plein aan de Veilingstraat en het Heycopplein aan de andere zijde van het Heycop-terrein een verbinding via de groene laan van het Heycop-terrein.

Op 1 januari 2024 gaat de Omgevingswet de Wet ruimtelijke ordening vervangen. Als voorbereiding op de Omgevingswet brengt de gemeente eenheid in de algemene regels van bestemmingsplannen. Dat zijn regels die niet speciaal voor één functie (bestemming) gelden. Ze zijn meestal in de hoofdstukken 3 en 4 van bestemmingsplannen te vinden. In het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht dat voor vrijwel de hele gemeente gaat gelden, staan nieuwe algemene regels die in de plaats komen van algemene regels die per bestemmingsplan gelden. De regels van het bestemmingsplan Algemene regels Utrecht zijn ook aan dit bestemmingsplan toegevoegd. De toelichting van die regels is te vinden in hoofdstuk 7.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het perceel dat kadastraal bekend is als gemeente Catharijne, sectie D, nummer 8564 en een gedeelte van 10998, wat gemeentegrond betreft. Het plangebied ligt tegen het centrum van Utrecht aan. Het plangebied wordt begrensd door de Veilingstraat aan de noordzijde, de Croeselaan aan de oorstzijde en de Veilinghavenkade aan de westzijde. Aan de zuidzijde van het plangebied bevindt zich de Heycopontwikkeling, welke in aanbouw is en voorziet in 416 woningen van 4 en 5 bouwlagen hoog en een ondergrondse parkeergarage met groen dak. In 2023 zijn de eerste woningen hiervan opgeleverd.



Afbeelding 1.2: Begrenzing plangebied

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich voornamelijk woonfuncties. Het gebouw Cresendo, welke aan de Veilingstraat ligt, telt vijf bouwlagen en is bestemd met een gemengde functie. Zo bevindt zich op de begane grond een horecagelegenheid. Aan de Croeselaan ligt met name drielaagse bebouwing uit de jaren '20, afgewisseld met enkele vierlaagse gebouwen op de hoek. Daarnaast vindt men aan de westzijde van het plangebied een aantal historische schepen in de Veilinghaven. In de nabijheid van het plangebied zijn de ontwikkelgebieden Merwedekanaalzone en Beurskwartier gelegen, waar woningbouw met hoge dichtheid is gepland.

1.3 Geldende plannen

Dit bestemmingsplan vervangt voor de locatie van het plangebied de volgende bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan	**Vastgesteld door Raad**	**Onherroepelijk**
Actualisering diverse gebieden	31 oktober 2013	Ja
Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht	2 februari 2023	

Het plangebied is onderdeel van het bestemmingsplan 'Actualisering diverse gebieden', vastgesteld op 31 oktober 2013. Volgens dit bestemmingsplan wordt qua bouwmogelijkheden en gebruiksmogelijkheden uitgegaan van bedrijvigheid in de categorie A en B1 en daaraan ondergeschikte en samenhangende kantoorruimte. Een deel van het perceel heeft een maximale bouwhoogte van 12 meter, en een klein stuk heeft een maximale bouwhoogte van 4 meter. Daarnaast mogen bij deze bestemming behorende verkeers-, parkeer- en groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, water, tuinen, erven en terreinen worden aangelegd en zijn wegen, fiets- en voetpaden toegestaan.

Naast de bestemming 'bedijf' kent de kavel een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie', een gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - straalpad' en de gebiedsaanduidingen 'Wro-zone - wijzigingsgebied 3' en Wro-zone - wijzigingsgebied 4'. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming en vrijstelling van de archeologische waarden en verwachting. De voor 'Vrijwaringszone - straalpad' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor een straalverbinding. De gebiedsaanduidingen Wro-zone - wijzigingsgebied 3 en 4 bieden de mogelijkheid om onder voorwaarden de bestemming ter plaatse van de aanduidingen te wijzigen in

respectievelijk de bestemmingen 'Verkeer en verblijf' en 'Wonen', Verkeer en verblijf' en 'Maatschappelijk'.

De woonfunctie, het bebouwingsoppervlak en de situering ervan, de maatschappelijke functie, mogelijk in combinatie met een horecafunctie in de plint en de bouwhoogte waarin dit plan voorziet wijkt af van dit bestemmingsplan of de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheden.

1.4 Juridische aspecten

1.4.1 Wettelijke grondslag

1.4.1.1 Wet ruimtelijke ordening, besluit ruimtelijke ordening

Artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om bestemmingsplannen vast te stellen. Deze bevoegdheid is in hoofdstuk 3 van die wet en in het Besluit ruimtelijke ordening verder beschreven en ingekaderd. Er zijn ook nog andere wetten met bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen, zoals de Wet geluidhinder. Artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening maakt het mogelijk dat een bestemmingsplan ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening regels kan bevatten waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Bij het toetsen van een bouwaanvraag aan het bestemmingsplan zal onderzocht worden of de aanvraag voldoet aan deze voorwaarden.
Dit plan maakt gebruik van de mogelijkheid om beleidsregels te gebruiken bij de onderwerpen:

- parkeergelegenheid realiseren;
- splitsen en omzetten van woningen;
- transformeren naar woningen in de wijken Binnenstad, Wilhelminapark, Buiten Wittevrouwen; en
- particuliere vakantieverhuur.

1.4.1.2 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet wordt met regelmaat gewijzigd. Sinds de wijziging van 28 oktober 2016 beschikt de gemeente Utrecht juridisch gezien over één bestemmingsplan voor het gehele grondgebied, verder 'het bestemmingsplan van Utrecht' genoemd. Dat bestemmingsplan kan in zijn geheel of gedeeltelijk gewijzigd worden.

Als dit plan onherroepelijk wordt, gaat het op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet automatisch deel uitmaken van het bestemmingsplan van Utrecht.

Op grond van artikel 7c van het hierboven genoemde Besluit kunnen onder andere regels in het bestemmingsplan worden opgenomen over het behouden of maken van een veilige en gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit. In de vakliteratuur spreekt men van 'een bestemmingsplan met verbrede reikwijdte'. Met 'verbreed' wordt dan bedoeld: niet alleen 'een goede ruimtelijke ordening' (bestemmingsplan), maar ook andere aspecten van de fysieke leefomgeving. Met het opnemen van regels over het kappen van een boom is dit plan ook "breder" dan een gewoon bestemmingsplan.

1.4.2 Vooruitlopen op de Omgevingswet

1.4.2.1 Voorbereiding omgevingsplan, Crisis- en herstelwet

De gemeente Utrecht is opgenomen in artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Daardoor mag de gemeente de experimenteerbepalingen uit artikel 7c van dat besluit gebruiken. Dit plan maakt beperkt gebruik van die mogelijkheid.

Artikel 7c geeft de gemeenteraad de bevoegdheid om in een bestemmingsplan een verbod op te nemen om zonder vergunning een bepaalde activiteit te verrichten. Die bevoegdheid, vergelijkbaar met die van de toekomstige Omgevingswet, is een verruiming van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. In dit plan wordt hiervan gebruik gemaakt in de gevallen die:

1. planologisch aanvaardbaar zijn, als de initiatiefnemer aan bepaalde voorwaarden voldoet, en
2. waarbij het van belang is dat de gemeente het initiatief vooraf toetst.

Een toets vooraf is bijvoorbeeld wenselijk, als de regel een open norm bevat, zoals "het straatbeeld mag niet worden aangetast". De vergunningprocedure geeft aan burgemeester en wethouders de mogelijkheid om de norm door deskundigen te laten toetsen, zoals een stedenbouwkundige of de commissie ruimtelijke kwaliteit, of om beleidsregels vast te stellen die de norm concreet maken.

1.4.2.2 Korte schets van de Omgevingswet

De Omgevingswet vraagt, onder meer, om een integrale benadering van de leefomgeving, gericht op een doelmatig beheer en ontwikkeling van de 'fysieke leefomgeving' (in dit plan kortweg 'de leefomgeving' genoemd). De gemeente krijgt meer ruimte om zelf te besluiten wat in een gebied het belangrijkst is. Verder wil de wet het aantal regels verminderen, ervoor zorgen dat de regels makkelijker te vinden en te begrijpen zijn en dat de procedures korter zijn. Om dat te bereiken bundelt de Omgevingswet zo'n 26 wetten in één wet en 100 Algemene maatregelen van bestuur (verder: AMvB; een AMvB is een besluit van de regering dat ook wettelijke regels bevat) in 4 AMvB's. Vervolgens zijn provincies en gemeenten aan zet. De gemeenten moeten al hun bestemmingsplannen overhevelen naar één omgevingsplan. In het omgevingsplan moeten ook de regels over de leefomgeving worden opgenomen die nu nog in verordeningen staan, zoals regels uit de Apv over het kappen van een boom.

De Omgevingswet gaat over de leefomgeving, dus niet alleen over de ruimtelijke ordening, maar ook over milieuthema's en archeologie en over andere onderwerpen waar activiteiten bij horen die gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving, zoals windenergie of het beheersen van de gevolgen van de klimaatverandering. Die verbreding, van ruimtelijke ordening naar leefomgeving, geldt ook voor het omgevingsplan.

1.4.2.3 Nieuw in dit plan

Het omgevingsplan krijgt het karakter van een verordening die regels stelt over activiteiten die effect kunnen hebben op de leefomgeving. Die verandering vraagt om nieuwe, andere regels. Dit plan is een eerste stap naar het omgevingsplan. De regeling van dit plan heeft namelijk een structuur die het overzetten van de regels naar het omgevingsplan dat bij de invoering van de Omgevingswet de bestemmingsplannen zal vervangen makkelijker maakt. De algemene regels in de hoofdstukken 3, 4, 5 en 6 kunnen bij de invoering van de Omgevingswet vrijwel ongewijzigd worden overgezet naar het omgevingsplan.

Dit plan maakt een scherper onderscheid tussen regels die direct verband houden met een bepaalde functie (bestemming) en regels die over een activiteit gaan die ook in andere functies (bestemmingen) denkbaar is. De regels over de activiteit 'bouwen' zijn bijvoorbeeld niet meer in het artikel over de functie geregeld. Het maakt voor het bouwen zelf niet uit of de functie Wonen of Industrie is. Uit het feit dat een locatie de functie Wonen heeft volgt bijvoorbeeld niet dat je maximaal 12 meter hoog mag bouwen. Een regel met een maximum bouwhoogte kan wel nodig zijn om aan te sluiten op de hoogte van de bebouwing in de omgeving of om te voorkomen dat woonruimtes ontstaan die niet goed zijn voor de gezondheid, bijvoorbeeld omdat er boven die hoogte te veel verkeerslawaai is.

Door de nieuwe opzet zijn er veel minder regels nodig. Het systeem van de Omgevingswet biedt die mogelijkheid. Als iemand een activiteit wil ondernemen die niet in strijd is met de wet, maar wel in strijd is met het omgevingsplan, dan kan hij of zij een vergunning aanvragen om toestemming voor die activiteit te vragen. Een verbod in het omgevingsplan, zoals 'het is verboden om hoofdgebouwen te bouwen', heeft dus geen absoluut karakter. Maar het zal duidelijk zijn dat de gemeente geen vergunning zal verlenen voor het bouwen van een huis midden op de openbare weg en wel voor de vervanging van een afgebrand huis.

1.4.2.4 Nieuwe termen

De Omgevingswet gebruikt nieuwe termen. Een 'bestemming' wordt in die wet 'functie' genoemd en 'gebruik' is straks een 'activiteit'. Om te oefenen met de nieuwe termen en om er alvast aan te wennen, zijn deze termen al gebruikt in de regels. De term 'functie' betekent in dit plan: bestemming, gebruiksdoel; de term 'locaties' betekent hetzelfde als 'gronden' in het bestemmingsplan. 'Activiteit' kan doen, maar ook laten doen of nalaten betekenen.
De Omgevingswet hanteert ook de term 'fysieke leefomgeving'. In dit plan spreken we van 'leefomgeving'.

De term 'omgevingsvergunning' is in dit plan vervangen door 'vergunning', als het gaat om de omgevingsvergunning die de gemeente op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en straks op grond van de Omgevingswet kan vragen. De regels van het plan zouden de formele term moeten hanteren, bijvoorbeeld "omgevingsvergunning voor de activiteit zoals bedoeld in artikel 2.1, lid 1, onder b" of "omgevingsvergunning voor de omgevingsplanactiviteit". Via artikel 1.67 heeft de eenvoudige term 'vergunning' wel die formele lading gekregen.

Dit plan bevat verder kapregels uit de Apv. Ook de regels voor de bescherming van de archeologische waarden zijn opgenomen, omdat de gemeente de bestemmingsplanregels en de regels uit de Verordening op de archeologische monumentenzorg voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet wil samenvoegen tot één regeling en de archeologische vergunning wil onderbrengen onder het systeem van de Wabo en de Omgevingswet.

1.4.3 Afwijken van het bestemmingsplan

Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan met een vergunning afgeweken worden van de regels van het bestemmingsplan. De Wabo geeft in artikel 2.12 drie methodes voor het verlenen van de vergunning om te mogen afwijken:

1. de reguliere procedure voor het afwijken op grond van regels die in het bestemmingsplan zelf staan (Wet ruimtelijke ordening) en voor de vergunning voor een activiteit die op grond van de regels vergunbaar is (Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet);
2. de reguliere procedure voor het afwijken voor een activiteit die valt onder een categorie van de lijst van artikel 4 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
3. als het bovenstaande niet van toepassing is: er moet een ruimtelijke onderbouwing gemaakt worden en de uniforme, openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht wordt gevolgd.

Het is dus altijd mogelijk om een vergunning aan te vragen om van regels van het bestemmingsplan af te mogen wijken. Onder de Omgevingswet blijft deze systematiek min of meer gehandhaafd, waarbij het volgen van de reguliere vergunningprocedure, het uitgangspunt is.

Er is een duidelijk verschil tussen methode 1 enerzijds en de methodes 2 en 3 anderzijds. Bij de vergunningverlening volgens methode 1 toetst het college van burgemeester en wethouders de aanvraag alleen aan de regels van het bestemmingsplan. Als de aanvraag past, wordt de vergunning verleend. Het college bekijkt dus niet of de aanvraag voldoet aan de Wet ruimtelijke ordening, omdat de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan die toets al gedaan heeft. Bij de methodes 2 en 3 is dat anders en zal het college uitgebreider onderzoeken of het afwijken wel wenselijk is. Hieronder wordt dit met een voorbeeld verduidelijkt.

Bij het opstellen van de regels van dit plan is rekening gehouden met de afwijkingsmogelijkheid onder 1 en met de andere methodes van afwijking.
De regels verbieden veel activiteiten die tot verandering van de leefomgeving kunnen leiden, omdat dit plan in de eerste plaats wil zorgen voor een goed beheer van het plangebied. De regels verbieden bijvoorbeeld het zonder vergunning bouwen van hoofdgebouwen op locaties met de aanduiding 'overige zone - Omgevingskwaliteit'. Het idee hierachter is dat alle hoofdgebouwen die in die zone gebouwd mochten worden al gebouwd zijn en dat er geen plaats is voor nieuwe hoofdgebouwen. Maar het kan zijn dat een gebouw afbrandt of dat de eigenaar een gebouw wil vervangen. De regels van het plan bieden voor zo'n geval de mogelijkheid om een vergunning aan te vragen: de hierboven beschreven methode 1 wordt dan gevolgd. Dat is logisch, omdat bij vervanging van een hoofdgebouw niet hoeft te worden getoetst of het gebouw planologisch aanvaardbaar is.

Het kan ook zijn dat de eigenaar van een schoolgebouw een hotel wil vestigen in die school. Het plan staat dat niet toe, maar via methode 2 kan toch een vergunning verleend worden. Of er komt een plan om een bedrijf af te breken voor het bouwen van een flat, wat vergund kan worden met de derde methode. Bij dit soort initiatieven geeft het plan geen antwoord op de vraag of de ontwikkeling past in de omgeving. Dan moet de gemeente bijvoorbeeld onderzoeken of het initiatief in het gemeentelijke beleid past, in het eerste voorbeeld in ieder geval in het hotelbeleid en het verkeersbeleid. Het belang van het initiatief wordt uiteindelijk afgewogen tegen alle andere belangen die in het geding zijn, waaronder uiteraard de belangen van omwonenden. En de gemeente toetst natuurlijk ook of zo'n initiatief voldoet aan de wet en aan de verordening van de provincie.

1.4.4 Vergunningvrij bouwen

In sommige gevallen is voor het bouwen geen omgevingsvergunning nodig. Dat geldt bijvoorbeeld voor het bouwen van bijgebouwen (schuurtjes) of aanbouwen achter of naast een huis die voldoen aan de wettelijke regels. Op internet kunt u de toelichting vinden in de publicatie van de regeling voor het vergunningvrij bouwen (Staatsblad 2014, nr. 333, pdf-versie, pagina 34 en verder).

Ook met de toelichting van de rijksoverheid is de regeling voor het vergunningvrij bouwen nogal ingewikkeld. Er zijn bouwwerken die volledig vergunningvrij zijn (de lijst van artikel 2 van Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht (Bor)) en die vergunningvrij zijn, als het bouwwerk past in de regels van het bestemmingsplan (de lijst van artikel 3 van die bijlage).

In schema ziet het er als volgt uit:

	bouwvergunning technische toets	*toets aan planologie (bestemmingsplan)*
Lijst artikel 2, Bijlage II, Bor	nee	*nee*
Lijst artikel 3, Bijlage II, Bor	nee	ja

Andere bouwactiviteit	ja	ja

Voor de duidelijkheid:

- uit de tabel blijkt dat een volledig vergunningvrije bouwactiviteit ook mag, als het bestemmingsplan die activiteit verbiedt;
  voorbeeld: iemand bouwt een aanbouw achter de oorspronkelijke achtergevel van zijn huis die minder dan 4 meter diep is en lager dan 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 2, onderdeel 3a, van Bijlage II bij het Bor, ook al is de bouwactiviteit in strijd met het bestemmingsplan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan en die past in artikel 3 van Bijlage II van het Bor is ook vergunningvrij;
  voorbeeld: de gemeente bouwt een schommel in een groenstrook met een hoogte van 3 meter - dat mag zonder vergunning op grond van artikel 3, onderdeel 4 van Bijlage II van het Bor, omdat het past binnen de regels (artikel 8, lid 8.4, onder b) van dit plan;
- een bouwactiviteit die past in het bestemmingsplan moet in andere gevallen wel aan de wettelijke, technische eisen voldoen en ook aan de bouwverordening van de gemeente;

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de beschrijving van de relevante beleidskaders. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bestaande situatie. Onder andere de ruimtelijke structuur, de historische ontwikkeling van het gebied en de beschrijving van de aanwezige functies worden hier beschreven. In hoofdstuk 4, de planbeschrijving, worden de mogelijkheden die het plan biedt aan de toekomstige ontwikkelingen beschreven. De diverse noodzakelijke onderzoeken ten aanzien van bijvoorbeeld milieuaspecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Hoofdstuk 6 gaat in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 komt de juridische toelichting op de planregels aan bod.

Hoofdstuk 2 Relevante beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI bevat een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

De gemeente Utrecht kan vooral aan de volgende nationale belangen een bijdrage leveren:

1. bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
3. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
4. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
5. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
6. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
7. beperken van klimaatverandering;
8. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
9. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
10. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater;
11. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
12. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
13. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.

De NOVI benoemt vier prioriteiten
De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten:

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen;
3. zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's;
4. stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Omgevingsinclusieve benadering
Centraal in de te maken belangenafwegingen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving in zijn volledige omvang (boven- en ondergrond). Hierbij wordt aangesloten bij de integrale opvatting van het begrip fysieke leefomgeving uit de Omgevingswet en wordt de noodzaak van een integrale afweging benadrukt. Het belangrijkste spanningsveld in die afwegingen is het spanningsveld tussen beschermen en ontwikkelen.

Een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving houdt in, dat ontwikkeling van de leefomgeving samen gaat met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit. Veiligheid, gezondheid en duurzaamheid zijn basale randvoorwaarden voor alle maatschappelijke activiteiten zoals bedrijfsmatige activiteiten, de energietransitie en de woningbouw.

Afwegingsprincipes
Beschermen en ontwikkelen gaan niet altijd en overal samen (en zijn soms onverenigbaar), maar ze kunnen elkaar ook versterken. Om dit afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies. Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik

van onze ruimte.
2. Kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal. De optimale balans tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere.
3. Afwentelen wordt voorkomen. Het is van belang dat de leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie inwoners, zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

Plangebied
Dit bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van de verouderde bedrijfsbebouwing aan de Veilingstraat mogelijk. De herontwikkeling van de locatie Veilingstraat 10 draagt bij aan de Utrechtse binnenstedelijke verdichtingsopgave en aan de ambitie voor 'Gezond stedelijk leven' door de bouw van maximaal 110 woningen en daarbij een verbetering van de openbare ruimte. Hiermee worden waardevolle landschappen rondom de stad gespaard. In het project wordt ook ingezet op effectief ruimtegebruik, door woningbouw boven een gecombineerde plint met een sociaal maatschappelijke voorziening en zo mogelijk daarbij commerciële invulling te situeren. In samenhang met de realisatie van het plein zal de herontwikkeling zorgen voor een groot stuk openbare ruimte dat aansluit op de groene doorloop naar het Heycop-terrein. Door de plint en het te realiseren plein zal er een meer open, groene en levendige uitstraling aan het gebied worden gegeven, wat leidt tot een verbetering van de fysieke leefomgeving.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) (2012) en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) (2012)

In de Wet ruimtelijke ordening zijn de besluitmogelijkheden van gemeenten begrensd om nationale belangen te borgen of te beschermen. Wanneer namelijk nationale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kan een algemene maatregel van bestuur (AMvB) regels stellen over de inhoud van een bestemmingsplan. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, oftewel de AMvB Ruimte) zijn nationale belangen beschreven die om bescherming van het Rijk vragen, zoals bijvoorbeeld de 'erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde'. Voor deze belangen is het Rijk namelijk verantwoordelijk. Verder zijn in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) nadere regels opgenomen voor onder andere militaire terreinen, radarverstoringsgebieden, reserveringen voor spoor en wegen en buisleidingen. Buiten deze belangen hebben decentrale overheden, zoals de gemeente Utrecht, beleidsruimte.

Plangebied

De ontwikkeling van dit bestemmingsplan valt niet binnen één van de projecten of onderwerpen die zijn aangewezen in het Barro. Dit geldt ook voor het Rarro. Er zijn vanuit het Barro en het Rarro geen specifieke randvoorwaarden voor dit plan.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (2017)

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is in 2012 vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat overheden een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van het bestemmingsplan moeten motiveren. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt.

Het doel van de motivering op grond van de Ladder is een zorgvuldige afweging bij ruimtelijke besluiten die zorgt voor zuinig ruimtegebruik en tegengaan van overprogrammering en leegstand. Het besluit voldoet hiermee aan een goede ruimtelijke ordening.

De toetsing aan de Ladder kan bij het opnemen van uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan, doorschuiven naar de fase van de vaststelling van het uitwerkings- of wijzigingsplan.

Een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt moet een motivering bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Wanneer het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet het bestemmingsplan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De Ladder is kaderstellend voor alle juridisch verbindende ruimtelijke besluiten van de decentrale overheden, waaronder de bestemmingsplannen van de gemeente Utrecht.

Beschrijving behoefte
De behoefte is kort gezegd het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd. De Ladder bepaalt niet voor welk gebied de behoefte in beeld moet worden gebracht. De uitkomst van de beoordeling van de behoefte moet in de plantoelichting worden vermeld. Naast een

kwantitatieve beoordeling vindt ook een kwalitatieve beoordeling plaats.

Beschrijving behoefte buiten het bestaand stedelijk gebied
Wanneer de beoogde ontwikkeling niet kan plaatsvinden binnen het stedelijk gebied door bijvoorbeeld het toepassen van een andere bestemming van een gebied, herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden moet een motivering worden opgenomen waarom dit niet mogelijk is. Het bestaande stedelijk gebied kan worden gedefinieerd als het bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, en de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur. De provincie Utrecht heeft in de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening de afbakening van het bestaand stedelijk gebied vastgelegd.

Gebiedsontwikkeling per regio (betekenis voor Utrecht)
Het kabinet heeft voor 9 regio's in Nederland opgaven van nationaal belang uitgewerkt. Het gaat hierbij om doelen die voor Rijk en regio van belang zijn. Voor Utrecht geldt daarbij dat Utrecht belangrijk is als het gaat om de verbinding van autowegen, spoorwegen en vaarwegen. Station Utrecht Centraal heeft daarbij een centrale rol. Ook speelt de regio Utrecht een belangrijke rol bij de verdere ontwikkeling van de topsector Life Sciences.

Plangebied
Dit plan bestaat uit een herontwikkeling in bestaand stedelijk gebied, aangezien sprake is van sloop\nieuwbouw van bestaande objecten (voormalige bedrijfsbebouwing). De ontwikkeling wordt begrensd door de Heycopontwikkeling aan de zuidzijde, de Veilingstraat aan de noordzijde, de Croeselaan aan de oostzijde en de Veilinghavenkade aan de westkant. De beoogde ontwikkeling bestaat uit het realiseren van maximaal 110 appartementen, allen in de sociale huursector. Voor de beoogde woningen wordt het parkeren opgelost in de nabijgelegen ontwikkeling 'Heycop'.

Het onderhavige bestemmingsplan maakt de toevoeging van maximaal 110 woningen mogelijk. Volgens vaste jurisprudentie is er vanaf de ontwikkeling van 12 woningen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling die getoetst moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Dit bestemmingsplan is daarmee 'ladderplichtig'.

Daarnaast maakt het plan 350 m^2 bruto vloeroppervlak aan een maatschappelijke voorziening, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie. Voor deze commerciële functie gaat de voorkeur uit naar een horecafunctie. Deze functies worden in de nieuwe bebouwing mogelijk gemaakt, ter plaatse van een specifiek aangeduide locatie en binnen die aangeduide locatie uitsluitend ter plaatse van de eerste twee bouwlagen.

De parkeerplaatsen die worden voorzien zijn ondergeschikt aan de overige functies en zijn daarmee niet ladderplichtig.

Beschrijving behoefte

Kwantitatieve behoefte

Het woonbeleid van de gemeente Utrecht met daarin de speerpunten en ambities is vastgesteld in de woonvisie (2019). Op korte termijn zijn 5 speerpunten benoemd:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie; We gebruiken de groei van de stad en stimuleren onze partners om de bouwproductie hoog te houden. Daarmee werken naar de streefpercentages voor de lange termijn en gemengde wijken.
- Meer gemengde wijken; De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming; We willen dat er meer woningaanbod (vrij)komt. Bouwen van kwalitatief goede woningen in de middencategorie en het sociale segment, onder andere via gemengde projecten, en slimme woonruimteverdeling zorgen voor de toename van verhuisketens (betere doorstroming).
- Een (t)huis voor iedereen; We streven naar een passend woningaanbod voor alle (toekomstige) inwoners van Utrecht. We zorgen binnen een redelijke termijn voor huisvesting voor Utrechters die onze hulp het hardst nodig hebben.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid; We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

In wijken met een homogene woningvoorraad en een oververtegenwoordiging van sociale huurwoningen vraagt de gemeente corporaties via het huurprijsbeleid te differentiëren binnen het sociale segment, zodat kwetsbaren minder geconcentreerd worden gehuisvest. Het gericht inzetten van het huurbeleid, zoals bijvoorbeeld het tweehuren beleid, door de corporaties is hiervoor een mogelijkheid. De gemeente betrekt hierbij ook andere (zorg)partners en zoeken naar mogelijkheden om combinaties aan te gaan. Naast een inhaalslag in de middencategorie ziet de gemeente een

grote vraag naar woningen in het sociale segment. Ook in dit segment laat de gemeente het woningaanbod groeien.

Bevolkingsprognose

Op 1 januari 2023 telde de gemeente Utrecht bijna 368.000 inwoners. Utrecht verwacht dat het inwonersaantal de periode tot 2040 zal groeien naar 472.767.

Woondeal regio Utrecht

Zestien gemeenten in de regio Utrecht hebben in 2019 met het Rijk en de Provincie een Woondeal voor Utrecht gesloten. In 2022 is de Woondeal geactualiseerd. De Deal heeft als belangrijkste doel: de woningbouwproductie versnellen, de betaalbaarheid vergroten en excessen aanpakken. Er ligt een grote opgave voor extra woningen tot 2030; die opgave wil de regio Utrecht bereiken met de Woondeal Utrecht.

Het uitgangspunt is dat de regio wilt groeien in balans: alle functies die een regio nodig heeft (woningen, werkgelegenheid, maatschappelijke voorzieningen, natuur, groen, mobiliteit, energie) moeten meegroeien met het aantal inwoners. Een integrale aanpak waarbij het niet alleen gaat om stenen stapelen, maar om leefgemeenschappen bouwen. Zo wordt er gezorgd voor een gezonde, duurzame leefomgeving in de steden, dorpen en wijken. De regio kiest voor verdichting en het primair bouwen bij OV-knooppunten. Door hier te bouwen wordt wonen gecombineerd met werken en bereikbaarheid en blijft er ruimte voor de energietransitie en groene kwaliteit.

Kwalitatieve behoefte

In het Meerjaren perspectief van gemeente Utrecht (2023) is opgenomen dat de 'harde' plancapaciteit (volgens definitie gemeente) voor 32% bestaat uit zelfstandige sociale huurwoningen waarvan 6% zelfstandige studenteneenheden en 26% reguliere sociale huurwoningen. Dat er een kleine stijging zien in het percentage reguliere sociale huur in de plancapaciteit is positief, maar gegeven het streven deze voorraad richting 2040 op peil te houden (35%), nog niet voldoende.

Op basis van de ambities uit de Woonvisie zal er aldus extra ingezet moeten worden op (onder andere) het sociale huursegment De beoogde ontwikkeling voorziet in 100% zelfstandige woningen in de categorie sociale huur. Gelet op het bestaande tekort aan woningen in deze sector kan aldus gesproken worden van een kwalitatieve behoefte naar woningen in de sociale huursector.

Conclusie

Om de herontwikkeling aan de Veilingstraat 10 mogelijk te maken is de ladder voor duurzame verstedelijking onderbouwd.

In de periode van 2017 tot 2040 moeten er 104.000 woningen worden bijgebouwd in de regio Utrecht (16 gemeenten) om het bestaande tekort niet verder op te laten lopen. In de harde planvoorraad wordt het beoogde percentage sociale huur (35%) nog niet gehaald. De woningbouwopgave voor sociale huurwoningen in de gemeente Utrecht bestaat voor tweederde uit appartementen. Er is dus een kwalitatieve behoefte naar woningen in de sociale huursector.

De herontwikkeling voldoet aan de principes van de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2.1.4 Structuurvisie Ondergrond

In 2018 hebben de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Economische Zaken en Klimaat de Structuurvisie Ondergrond opgesteld.

De Structuurvisie Ondergrond gaat over de nationale belangen van de drinkwatervoorziening en de energievoorziening, en de weging van beide belangen ten opzichte van elkaar. Het gaat bijvoorbeeld over grondwaterwinning, gaswinning, geothermie en het opslaan van CO2. Deze Structuurvisie beoogt duidelijkheid te verschaffen over de mogelijke combinatie van grondwaterwinning en mijnbouwactiviteiten en tegelijkertijd beide belangen in voldoende mate te dienen. Dat betekent dat er steeds gezocht is naar de balans tussen enerzijds het beschermen van het grondwater voor de toekomstige drinkwatervoorziening en anderzijds het benutten van de ondergrond voor de - transitie naar een duurzame - energievoorziening. In de structuurvisie wordt aangegeven waar activiteiten in de ondergrond ruimtelijk uitgesloten of gecombineerd kunnen worden, nog voorafgaand aan een concreet initiatief.

Plangebied

Het plan ligt niet binnen een beschermingszone voor grondwater. Het plan voorziet niet in activiteiten die een negatieve invloed kunnen hebben op de grondwaterwinning of op de drinkwatervoorziening.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

PROVINCIAAL

2.2.1 Provinciale Omgevingsvisie en Interim Omgevingsverordening

Op 10 maart 2021 stelden Provinciale Staten de Omgevingsvisie en de Interim Omgevingsverordening vast. Beiden zijn in werking getreden op 1 april 2021. De Interim Omgevingsverordening is nodig omdat de Omgevingsverordening alleen onder de Omgevingswet in werking kan treden. Met de Interim Omgevingsverordening kunnen plannen en ambities eerder vormgegeven worden. De Omgevingsverordening treedt tegelijk met de Omgevingswet in werking.

In de Omgevingsvisie staat hoe de provincie er in 2050 uitziet. De Omgevingsvisie geeft richting aan de toekomstige en fysieke leefomgeving. Dit is alles op, boven en onder de grond en inclusief de sociale aspecten zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. In de Interim Omgevingsverordening staan de regels en instructieregels die daarvoor nodig zijn. Provincie Utrecht geeft bij de onderstaande 7 thema's de provinciale belangen aan die verplichtingen met zich meebrengen. Dat geeft al een doorkijk naar deze instructieregels.

Om voor te sorteren op de toekomst richt de Omgevingsvisie zich op een aantal ontwikkelingen:

- extra woningen die gebouwd moeten worden;
- toename van werkgelegenheid;
- toename van verkeer;
- energietransitie;
- klimaatverandering;
- verandering in de landbouw;
- versterking van natuur en recreatief groen.

Provincie Utrecht vindt het daarbij belangrijk om de bestaande kwaliteiten te behouden, te versterken en in balans te laten zijn met deze ontwikkelingen. De ruimte voor ontwikkelingen is beperkt, terwijl de vraag naar ruimte groot is.

Uitwerking beleid in 7 thema's
De Omgevingswet staat voor een goede balans tussen het benutten en beschermen van de fysieke leefomgeving en voor het mogelijk maken van lokale afwegingen als een veilige en gezonde leefomgeving daarbij gebaat is. Het beleid voor de gezonde en veilige leefomgeving is beschreven in 7 thema's.

1. Stad en land gezond
   Dit thema gaat over milieu, gezondheid, recreatie en toerisme. Provincie Utrecht wil graag voor de woon-, werk-, en leefgebieden bereiken dat deze gezond zijn en uitnodigen tot bewegen. In en rondom steden en dorpen moeten voldoende groene gebieden zijn om te recreëren.
2. Klimaatbestendig en waterrobuust
   Dit thema gaat over een duurzaam en robuust bodem- en watersysteem, een klimaatbestendige en waterveilige leefomgeving en een perspectief voor bodemdalingsgebieden. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er bescherming is tegen overstromingen, een tekort aan zoetwater of de gevolgen van extreem weer (wateroverlast en hitte).
3. Duurzame energie
   Dit thema gaat over het stimuleren van energiebesparing en het opwekken van duurzame energie uit wind, zon, bodem en water.
4. Vitale steden en dorpen
   Dit thema gaat over ruimte voor wonen en leven en ruimte voor werken en winkelen. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat nieuwe woningen en bedrijven vooral komen op plekken binnen de bebouwde kom. Ook is het belangrijk dat deze plekken goed bereikbaar zijn met trein, bus, tram en fiets. Prioritaire locaties voor grootschalige integrale ontwikkeling zijn onder meer Leidsche Rijn, Utrecht Centraal Station (Beurskwartier/Lombokplein en Merwedekanaalzone), Lunetten-Koningsweg en Utrecht Science Park/Rijnsweerd.
5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar
   Dit thema gaat over een goed bereikbare provincie, ontwikkeling bij knooppunten en optimalisatie van netwerken, wegen, OV en fiets. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat er nieuwe verbindingen voor openbaar vervoer en (snel)fietspaden komen tussen de woon-, werk-, en leefgebieden. Daarbij moet er beter gebruik gemaakt worden van bestaande wegen.
6. Levend landschap, erfgoed en cultuur
   Dit thema gaat over aantrekkelijke landschappen en een toegankelijke cultuur en waardevol erfgoed. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat veel mensen kunnen genieten van de landschappen, waterlinies, forten, kastelen en buitenplaatsen. Ook is belangrijk dat het cultuuraanbod (zoals festivals en musea) meegroeit met het aantal inwoners.

7. Toekomstbestendige natuur en landbouw
   Dit thema gaat over een robuuste natuur met hoge biodiversiteit en een duurzame landbouw. Provincie Utrecht wil graag bereiken dat de natuur wordt beschermd en nieuwe natuurgebieden worden aangelegd die elkaar verbinden. Verder worden boeren geholpen om een omslag te maken naar kringlooplandbouw.

Alle thema's moeten in samenhang bekeken worden. Dat betekent dat niet alles overal kan. Met het uitgangspunt slim combineren en concentreren kan de groei van inwoners en bedrijven en een gezonde leefomgeving in balans blijven. Het concentreren richt zich bijvoorbeeld op het bouwen van nieuwe woningen dichtbij stations en in steden en dorpskernen. Op die manier blijft er op andere plekken voldoende ruimte voor bewegen, groen, water en natuur.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingsverordening van de Provincie Utrecht in werking getreden. De Omgevingsverordening bevat onder andere instructieregels over taken en bevoegdheden van gemeenten en waterschappen. Op 1 maart is de eerste wijziging van deze omgevingsverordening vastgesteld.

De opbouw van de Omgevingsverordening ziet er als volgt uit:

- Er staan instructieregels over ontwikkelingen die met water te maken hebben in;
- Instructieregels die zien op grondwaterbeheer;
- Instructieregels ten aanzien van bereikbaarheid;
- Instructieregels die zien op windenergie, zonne-energie en biomassa;
- Instructieregels ten aanzien van Natuurnetwerk Nederland (NNN), Groene contour en Weidevogelkerngebieden;
- Instructieregels over werelderfgoed en kwaliteit van landschappen;
- Instructieregels over agrarische bedrijven;
- En instructieregels over stedelijke functies in stedelijk of landelijk gebied, recreatie en stiltegebieden.

Uitvoering
In drie regio's werkt Provincie Utrecht het beleid verder uit. De samenhang tussen de thematische ambities krijgt hier aandacht. Voor Utrecht is de regio U16 van belang. In deze uitwerking gaat het over de verstedelijkingsstrategie. De verwachting is dat er tot 2040 in de regio ongeveer 99.000 tot 125.000 extra woningen nodig zijn. Na 2040 tot 2050 is er verdere ruimte voor woningbouw onder meer over ontwikkelingen langs de A12 tussen knooppunten Lunetten en Oudenrijn en het benutten van bestaande OV-knooppunten in de regio.

Plangebied
Het plan betreft de realisatie van een woongebouw boven een gecombineerde plint met sociaal maatschappelijke en daarbij mogelijk commerciële functie binnen bestaand stedelijk gebied. Gezien de vraag naar woningen is de herontwikkeling van bedrijvigheid naar wonen op deze locatie wenselijk. De herontwikkeling dient als sluitstuk op de transformatie van bedrijvigheid naar wonen van de Dichterswijk. De ontwikkeling draagt dan ook bij aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en het woon- en leefklimaat.

Het plan past in de provinciale woningbouwopgave en voorziet in een binnenstedelijke ontwikkeling op korte afstand van een vervoersknooppunt. Daarbij wordt de openbare ruimte zoveel mogelijk onverhard en vergroend, wat bijdraagt aan een klimaatadaptieve stad. De herontwikkeling sluit aan bij het provinciaal beleid om de woningbehoefte binnen het bestaand stedelijk gebied op te lossen en het plan voldoet daarom aan de ambitie van de Omgevingsvisie.

2.2.2 Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling (2016)

Het Beleidskader Binnenstedelijke Ontwikkeling is in 2016 vastgesteld. Vanuit de centrale missie 'Utrecht Topregio' is het hoofddoel voor binnenstedelijke ontwikkeling: 'Blijvend aantrekkelijke steden en dorpen waar het goed wonen, werken en ontmoeten is'.

De drie hoofdambities voor binnenstedelijke ontwikkeling zijn:

- Een aanbod van stedelijke milieus passend bij de vraag. Waaronder het realiseren van een passend woningaanbod, het transformeren, revitaliseren of creëren van werklocaties en het in stand houden en creëren van aantrekkelijke centrumgebieden.
- Een toekomstbestendige binnenstedelijke kwaliteit. Waaronder het realiseren en versterken van een goede woonomgeving, het creëren van een aantrekkelijk vestigingsmilieu, energieneutrale nieuwbouw en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.
- Optimaal gebruik van de binnenstedelijke ruimte. Waaronder het realiseren van binnenstedelijke woningbouw, transformatie van bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties en beleefbaar

water en groen in het stedelijk gebied.

De focus bij binnenstedelijke ontwikkeling ligt op vastgoed en openbare ruimte. Van provinciale betrokkenheid bij binnenstedelijke ontwikkeling kan pas sprake zijn als een of meer van de stedelijke functies wonen, werken, winkelen aan de orde is. Bij wonen gaat het vooral om toevoeging van woningen om bij te dragen aan het wegwerken van het woningtekort, terwijl het bij werken en winkelen vooral gaat om transformeren, revitaliseren en herstructureren. Uitvoering vindt enerzijds plaats door 'verbinding in gebieden' en anderzijds door 'verbinding op thema'.

Plangebied

Een voormalige bedrijfslocatie wordt getransformeerd tot een goede woonomgeving met een gecombineerde plint met sociaal maatschappelijke en zo mogelijk daarbij commerciële voorzieningen in de plint. Door stapeling van functies en een ruimtelijk intensief programma wordt ruimte slim gebruikt en wordt een bijdrage geleverd aan een betere leefbaarheid en een gezonde binnenstedelijke leefkwaliteit.

2.2.3 Economische Visie 2020 - 2027 Focus op een vitale en duurzame economie

De provincie Utrecht wil het economische beleid de komende jaren focussen op een duurzame en vitale economie. Met het beleid wil de provincie de economie robuuster maken voor economische schokken en klaar maken voor toekomstige veranderingen. De economische visie is gericht op alle partijen in het economisch systeem: ondernemers, werknemers, kennisinstellingen, gemeenten, belangenorganisaties etc.

De missie van de economische visie is: "Economische ontwikkeling moet bijdragen aan het bereiken van maatschappelijke doelen en daarmee aan de brede welvaart. Specifiek gericht op economie werkt de provincie Utrecht aan een sterke competitieve duurzame economische structuur met aantrekkelijke en toekomstbestendige voorzieningen voor bedrijven en werknemers en maakt innovatieve ontwikkelingen op het gebied van gezond stedelijk leven en circulaire economie mogelijk". Om deze missie te kunnen realiseren werkt de provincie aan de volgende beleidsdoelen:

- het bedrijfsleven en werknemers zijn toegerust op de toekomst;
- het economisch profiel (gezond stedelijk leven) is sterk, competitief en zichtbaar;
- bedrijven en (kennis)instellingen zijn innovatief sterk;
- er zijn voldoende vestigingsmogelijkheden in aantal en kwaliteit.

In de economische visie zijn aan bovengenoemde beleidsdoelen meerjarendoelen en hoofdactiviteiten gekoppeld.

Plangebied
Het plangebied is door de ligging, tussen bestaande woningbouw en een ontwikkellocatie van woningbouw in de directe nabijheid van het plangebied, als bedrijfslocatie niet toekomstbestendig. Transformatie van bedrijvigheid naar wonen is daarmee passend en het dient als sluitstuk op de Heycop-ontwikkeling en daarmee de Parkhaven ontwikkeling. Daar komt bij dat in het hiervoor geldende bestemmingsplan al een wijzigingsbevoegdheid was opgenomen ten behoeve van een transformatie naar (onder andere) een woonfunctie. Hoewel van deze wijzigingsbevoegdheid destijds geen gebruik is gemaakt, laat dit ook goed zien dat woningbouw als sluitstuk op de ontwikkelingen van Parkhaven en Heycop passend is.

2.2.4 Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021

De provincie Utrecht legt het beleid op basis van de provinciale wettelijke taken voor bodem, water en milieu vast voor de periode 2016-2021 in het Bodem-, Water- en Milieuplan 2016-2021 (BWM-plan).

Het BWM-plan richt zich op vier belangrijke maatschappelijke opgaven, ook wel prioriteiten genoemd. De prioriteiten zijn: waterveiligheid en wateroverlast, schoon en voldoende oppervlaktewater, ondergrond en leefkwaliteit stedelijk gebied. Deze prioriteiten dragen rechtstreeks bij aan de kerntaken van de provincie (economische ontwikkeling, ruimtelijke ontwikkeling, natuur en landschap, bereikbaarheid en cultuurhistorisch erfgoed).

Naast prioriteiten heeft de provincie basiskwaliteiten benoemd voor het bodem-, water- en milieubeleid. Deze zijn bodemkwaliteit, waterkwaliteit, waterkwantiteit, lucht, geluid (inclusief geur en licht) en externe veiligheid. Deze zes basiskwaliteiten zijn voorwaardelijk voor het uitvoeren van de provinciale kerntaken en het realiseren van de ontwikkelopgaven en vormen een stevige basis voor een veilige, gezonde en duurzame woon-, werk- en leefomgeving. Aan de basiskwaliteiten liggen wettelijke normen ten grondslag waarmee de minimumkwaliteit bepaald is. Waar de basiskwaliteiten in bestaande situaties niet voldoen aan de eisen en wensen van het gebruik, biedt

het bodem-, water- en milieubeleid handvatten die het oplossen of verminderen van de problemen ondersteunen.

Plangebied
In hoofdstuk 5 wordt uitgebreid toegelicht hoe met de hierboven genoemde aspecten wordt omgegaan ten behoeve van de herontwikkeling.

2.2.5 Voor jong & altijd, Cultuur- en Erfgoedprogramma 2020-2023

In het cultuur- en erfgoedprogramma geeft de provincie haar rol op het gebied van cultuur vorm en inhoud. Het cultuur- en erfgoedprogramma is op 3 juni 2020 vastgesteld door Provinciale Staten van Utrecht. Het hoofddoel van het cultuur- en erfgoedbeleid van de provincie Utrecht is: bijdragen aan de toegankelijkheid van cultuur en de instandhouding van waardevol erfgoed, zodat bewoners en bezoekers van de provincie Utrecht hiervan kunnen leren en genieten.

Het cultuur- en erfgoedprogramma bevat twee beleidsdoelen:

A: Versterken van de culturele infrastructuur

- Cultuureducatie aanbieden
- Bibliothekennetwerk faciliteren
- Festivals laten floreren
- Het cultuurprofiel van Utrecht verstevigen

B: Behouden, benutten en beleven van cultureel erfgoed

- De kwaliteit van de leefomgeving versterken
- Monumenten duurzaam restaureren en gebruiken
- Utrechts erfgoed beheren en bekend maken

Plangebied

Het plangebied wordt niet gekenmerkt door hoge historische, dan wel monumentale waarden. Wel is het betreffende pand geinventariseerd voor industrieel erfgoed. Bij de afweging van de architectuur- en cultuurhistorische waarden is het pand weliswaar karakteristiek bevonden, maar niet van zodanige waarde dat deze is opgenomen in de selectie van beschermd industrieel erfgoed.

De huidige bebouwing betreft dan ook geen monumentaal pand en voor de herontwikkeling is sprake van sloop-nieuwbouw, aansluitend bij de ontwikkeling van het zuidelijker gelegen Heycop-terrein. Daarbij wordt wel onderzocht of delen van het gebouw te gebruiken zijn in de ontwikkeling, al dan niet in de openbare ruimte.

REGIONAAL

2.2.6 Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 (Eindbalans)

De essentie van de Ontwikkelingsvisie Noordvleugel Utrecht 2015-2030 is verdichting en kwaliteitsverbetering. Dit houdt in het vinden van een oplossing voor de spanning tussen de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken voor het groeiend aantal huishoudens en de behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijke- en economische ontwikkeling.

Woningbouw
Het woningbouwprogramma voor de periode 2015-2030 bedraagt in totaal 68.700 woningen, waarvan 15.000 in Almere zijn gepland. De Ontwikkelingsvisie concentreert de nieuwe woningbouw sterk in bestaand bebouwd gebied: 35.800 woningen zal in bebouwd gebied worden gerealiseerd en 32.900 woningen buiten bebouwd gebied. Nieuwbouw in bestaand gebied is mogelijk door verdichting in stadsdelen en herstructurering van verouderde locaties. De A12-zone en stationsgebied Amersfoort zijn projecten waar in de periode 2015-2030 door transformatie kan worden bijgedragen aan verdichting en kwaliteitsverbetering. De Noordvleugel Utrecht ziet goede mogelijkheden om de complexe binnenstedelijke opgave, waaronder de A12-zone en het stationsgebied van Amersfoort, als nieuw sleutelproject te definiëren.

Werklocaties
Voor bedrijventerreinen heeft de Noordvleugel Utrecht de uitbreidingsbehoefte voor de periode 2015-2030 berekend op 410 ha bruto. De regio heeft, in overleg met het Rijk, zich de ambitie gesteld om bestaande en nieuwe bedrijventerreinen tien procent intensiever te gebruiken dan nu het geval is. De intensivering zal vorm krijgen door toepassing van de SER-ladder. Daardoor is de planningsopgave tien procent lager: 410 in plaats van 455 ha. De realisatiemogelijkheden zijn echter beperkt: slechts voor 179 ha kan op eigen grondgebied worden ingevuld. Op korte termijn wordt bekeken hoe de vraagzijde zich ontwikkelt en welke mogelijkheden aan de aanbodzijde kunnen worden gevonden voor het ruimtetekort. Het beleid van de regionale overheden om de ontwikkeling van kantoren te concentreren op toplocaties die goed bereikbaar zijn, zal in hoofdlijnen worden voortgezet.

Voorwaarden
De woningbouw en de ontwikkeling van werklocaties dienen te voldoen aan de volgende randvoorwaarden voor het behoud van de kwaliteit van het gebied en voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling als geheel:

- als het mogelijk is om de grote binnenstedelijke opgave in de regio Utrecht tot stand te brengen, worden daarmee kosten van nieuwe weginfrastructuur beperkt.
- De groeiende binnenstedelijke bevolking is tegelijk een randvoorwaarde om het hoogwaardig openbaar vervoer rendabel te maken.
- Het buitengebied dient voldoende groene en watergebonden recreatiemogelijkheden te bieden.
- Het grootste deel van de nieuwe recreatiemogelijkheden zal dicht rond de steden moeten worden aangelegd.
- Daarnaast is er een sterke focus op de aanleg van stad-landverbindingen.
- Het Rijk hanteert voor nieuwbouwlocaties het richtgetal van 75 m^2 recreatief groen per woning. Bij een opgave van 65.500 woningen dient ongeveer 500 ha aan recreatief groen te worden gerealiseerd.
- Enkele gebieden komen niet of in beperkte mate voor uitleg in aanmerking. Met name aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht, in de veenweidegebieden, is de problematiek rondom water én bodemdaling complex.
- In de diepe droogmakerijen in of aan de westflank van de Noordvleugel Utrecht liggen urgente wateropgaven. Hier wordt gestreefd naar vernatting al dan niet in combinatie met functieverandering.

Plangebied

De herontwikkeling draagt bij aan de binnenstedelijke woningbouwontwikkeling en voorziet in de herstructurering van een verouderde bedrijfslocatie. Hierdoor wordt bijgedragen aan verdichting van de stad Utrecht en een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving

2.2.7 Waterbeheerprogramma 2022 - 2027: Stroomopwaarts, klimaatbestendig en duurzaam

Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden aan bescherming tegen onder andere overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem, het waterkwaliteitsniveau, het bevorderen van biodiversiteit en het zuiveren van afvalwater.

Het waterschap heeft haar ambities en visies over schoon en gezond water, duurzaamheid en een waterveilig en klimaatbestendig gebied vastgelegd in het Waterbeheerprogramma 2022-2027: Stroomopwaarts, klimaatbestendig en duurzaam. Elk zes jaar wordt dit document herzien. De vorige versie betrof de Waterkoers: 2016-2021.

Het waterschap wil transparant, doelmatig en effectief bijdragen aan gezond leven in een toekomstbestendig gebied. Klimaatadaptatie, de energietransitie, circulariteit, bodemdaling, droogte en biodiversiteit hebben allemaal een watercomponent. In de koers wordt gekozen om extra in te spannen om water een sturende rol te laten hebben in de ruimtelijke inrichting. Het waterschap wil die sturende rol invullen door aan te sluiten bij gebiedsallianties en andere regionale samenwerkingen waar ruimtelijke opgaven samenkomen en er gebiedsgerichte ontwikkeling plaatsvindt. Daarnaast wordt gericht op het zuiver en duurzaam voor de toekomst werken door onder andere extra inspanning te leveren op zuiveringen voor gezond oppervlaktewater en het sluiten van regionale water- en grondstofkringlopen.

Plangebied

Het plangebied betreft nu een grotendeels verhard bedrijventerrein. Door het woningbouwplan neemt de verharding af, waardoor het regenwater beter kan infiltreren en langer vastgehouden kan worden in het gebied. Dit komt de waterhuishouding van het gebied ten goede.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Coalitieakkoord 'Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat'

Op 1 juni 2022 is het coalitieakkoord gepresenteerd. In het coalitieakkoord staat aan welke onderwerpen de coalitiepartijen GroenLinks, D66, PvdA, Student&Starter en ChristenUnie de komende jaren in Utrecht willen werken. In Utrecht wordt gebouwd, gewerkt en geleefd. Het gaat goed met veel inwoners. Maar er zijn ook Utrechters die moeite hebben mee te komen in de maatschappij. De coalitiepartijen willen werken aan gelijke kansen, betaalbare woningen en het klimaat:

De groeiende ongelijkheid in de stad
De coalitiepartijen zetten een stap extra voor Utrechters die steun in de rug nodig hebben. De aandacht gaat vooral uit naar Utrechters bij wie het niet vanzelf goed gaat. Voor de doelen en maatregelen in het coalitieakkoord geldt het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen'. Sociale en ruimtelijke vraagstukken gaan hier hand in hand: een prettige en veilige leefomgeving met voldoende voorzieningen, goed onderwijs, een stage of baan en (mentale) gezondheid zijn hierbij allemaal belangrijk.

De grote woningnood
Met een sociaal volkshuisvestingsbeleid willen de coalitiepartijen ervoor zorgen dat mensen in onze stad kunnen blijven wonen of kunnen komen wonen. De coalitiepartijen vinden het belangrijk dat Utrecht een leefbare, betaalbare, duurzame en gezonde stad is en blijft. Groei is geen doel op zich, het moet duurzaam in balans zijn. Dat betekent dat er ruimte moet zijn voor zowel rust als reuring. Het houdt ook in dat woningen duurzaam, betaalbaar en van goede kwaliteit zijn. En het betekent ook dat er genoeg voorzieningen in de wijken zijn. Het grote tekort aan betaalbare woningen vergroot de ongelijkheid tussen mensen. Daarom grijpen de coalitiepartijen in bij grote ongelijkheid op de woningmarkt. Ook hier is extra aandacht voor groepen die niet automatisch de ruimte krijgen, zoals mensen met lage inkomens, studenten, daklozen, starters en oudere.

De klimaatcrisis
De coalitiepartijen kiezen voor stevige maatregelen om een bijdrage te leveren aan het aanpakken van de klimaatcrisis. De coalitiepartijen benutten alle mogelijkheden voor duurzame energieproductie binnen de Utrechtse gemeentegrenzen en gaan met bewoners en ondernemers ambitieus aan de slag met energiebesparing. Nieuwbouw is energiezuinig en klimaatadaptief en de coalitiepartijen gaan actief aan de slag met geothermie en aquathermie. De coalitiepartijen blijven investeren in lopen, fietsen, openbaar vervoer en elektrisch rijden om de brandstofmotor uit de stad te laten verdwijnen en om een bijdrage te leveren aan de wereldwijde klimaataanpak. De coalitiepartijen geven groen in de stad een flinke impuls en maken de openbare ruimte zoveel mogelijk publiek

toegankelijk. Rond de stad creëren de coalitiepartijen natuur en landschap van groter formaat met een combinatie van natuur, recreatie en energieproductie.

Naast deze 3 grote opdrachten zien de coalitiepartijen ook veel kansen voor Utrecht. Utrecht is een (veer)krachtige stad. Kennisinstituten, bedrijven en maatschappelijke organisaties die zich bezighouden met gezondheid voegen zich samen in onze stad en regio. Dit past heel goed bij het doel dat de gemeente Utrecht al jaren heeft: gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maken. Samenwerking met (maatschappelijke) partners op het thema gezondheid is één van de manieren om de grote uitdagingen van onze tijd aan te pakken.

Plangebied
Het plan draagt bij aan een gezonde en duurzame groei van Utrecht. Zo levert het plan een bijdrage aan het verminderen van het nijpende woningtekort in de regio, met name in de sociale huur sector. Zo vallen de te realiseren woningen voor 100% in het sociale huursegment. Daarbij is relevant dat deze betaalbare woningen bedoeld zijn voor ouderen en starters, waarmee aldus extra aandacht wordt gegeven aan deze groepen. Het aandeel sociale huurwoningen in de subbuurt Dichterswijk, Stadshaven is op 1 januari 2022 slechts 3 procent. Het aandeel sociale huurwoningen in Dichterswijk is ondervertegenwoordigd ten opzichte van de aangrenzende wijk Rivierenwijk en de gehele wijk Zuidwest. Met de oplevering van de aangrenzende Heycopontwikkeling wordt het percentage sociale huurwoningen ongeveer 12 procent. Dit ligt echter nog steeds ruim onder het gemiddelde van Utrecht met ongeveer 32 procent. Met de ontwikkeling worden woningen toegevoegd aan de woningvoorraad in de stad en wordt verder gewerkt naar de streefambitie van 35% sociale huurwoningen in 2040. Daarbij draagt de toevoeging van sociale huurwoningen ook bij aan het streven naar meer gemengde wijken, waar een mix van woonsegmenten te vinden zijn.

Daarnaast wordt deze ontwikkeling gepaard met een een gecombineerde plint met sociaal maatschappelijke en daarbij mogelijk een commerciële invulling, wat zorgt voor een levendige invulling van het woongebied, waarbij betaalbaar wonen en goede voorzieningen worden gecombineerd. Daarbij draagt het bij aan de opgave voor de gemeente om vooral binnenstedelijk te verdichten en te vergroenen. Waar het terrein in de huidige situatie volledig verhard is, zal bij de herontwikkeling een groene invulling worden gegeven aan het gebied rondom de bebouwing en een groen ingericht, openbaar toegankelijk plein worden gerealiseerd.

Het voorgestelde plan sluit aan bij de gemeentelijke ambities uit het coalitieakkoord.

2.3.2 Omgevingsvisie Utrecht

In de omgevingsvisie staat wat het gemeentelijke beleid is voor de 'fysieke leefomgeving'. Dit is de omgeving waarin we wonen, werken en recreëren. De ondergrond, de lucht en het water maken deel uit van de leefomgeving, maar ook de gebouwen, bestrating en planten. De omgevingsvisie bevat drie niveaus:

1. De koers: het beleid voor de lange termijn.
   Utrecht kiest voor een gezonde groei als koers voor de lange termijn. Utrecht groeit van een gemeente met 340.000 inwoners in 2016 naar ongeveer 455.000 inwoners in 2040. Daarom bouwen we de komende jaren duizenden woningen. Bij het bouwen van nieuwe woningen staan gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid voorop. De gemeente wil de woningen binnen het stedelijk gebied bouwen en daarbij flink investeren in de openbare ruimte en voorzieningen.
2. Thematisch beleid: het gemeentelijke beleid over een bepaald onderwerp.
   Het thematisch beleid, ook wel sectoraal beleid genoemd, beziet een bepaald aspect van de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld geluidhinder, verkeer of bodemkwaliteit. Deze aspecten vertegenwoordigen een belang dat door het gemeentebestuur wordt meegewogen, als het bestuur een besluit neemt over een activiteit die invloed kan hebben op de fysieke leefomgeving. Bij het bouwen van een nieuwe woonwijk, onderzoekt de gemeente of dat wel kan gezien de geluidhinder rond die woonwijk, of het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden en of de bodemgesteldheid het bouwen van woningen toelaat. De uitkomst van dat onderzoek kan bijvoorbeeld zijn dat de gemeente het bouwen niet gaat toestaan of onder bepaalde voorwaarden.
3. Gebiedsbeleid: beleid dat alleen in een bepaald gebied geldt.
   In gebiedsbeleid staat wat de gemeente in een gebied, wijk of buurt wil. De koers en het thematische beleid worden vertaald in beleid voor dat gebied, voor zover dat mogelijk is. Uit het gebiedsbeleid kan afgeleid worden welke veranderingen de gemeente wil toestaan en welke waarden in het gebied behouden moeten blijven.

De omgevingsvisie is digitaal te raadplegen via:
www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/beleid/omgevingsvisie/.

Niet alle gemeentelijke beleidskaders hebben betrekking op het plangebied. Hieronder worden daarom alleen de relevante beleidskaders nader toegelicht.

2.3.2.1 De koers

Het ruimtelijke beleid voor de langere termijn is vastgesteld in de Ruimtelijke Strategie 2040 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad' (hierna: RSU 2040). De RSU 2040 is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 juli 2022 in werking treedt. Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 juli 2022 in het omgevingsplan zullen worden vastgelegd. De RSU 2040 is op 15 juli 2021 vastgesteld en bevat uitgangspunten voor een gezonde groei en ontwikkeling van de stad tot 2040. In de strategie verbinden we belangrijke thema's met elkaar, zoals mobiliteit, economie, voorzieningen, wonen, energie, groen, sport en ontspanning en werk. Ook is beschreven hoe Utrecht zich kan ontwikkelen tot tien-minutenstad. Daarmee zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiezen we ervoor een stad te zijn waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht, de tien-minutenstad. Daarbij zijn twee hoofdstructuren leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling, voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt. Er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd.

We maken de keuze om de groei van de stad op een aantal plekken in de stad te concentreren, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd. Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel verschillende stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

De Merwedekanaalzone, het Jaarbeursterrein en Leidsche Rijn zijn gebieden waar komende jaren veel gebouwd wordt. Maar er wordt ook gebouwd op kleinere plekken, zoals bij de 2e Daalsedijk en het Kruisvaartterrein. Ook in de binnenstad, het stationsgebied, het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp is ruimte voor extra woningen, winkels en bedrijven. En voor cultuur en maatschappelijke instellingen.

Omdat er met de met de ambities van de RSU 2040 veel geld gemoeid gaat, is in de RSU 2040 ook een investeringsstrategie opgenomen. Daarnaast is een uitvoeringsstrategie opgesteld, waarin staat welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 ontwikkelt. Ook heeft de gemeenteraad op 12 maart 2020 het koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen vastgesteld. Hierin staan de ontwikkelopgaven voor scholen, sportplekken en andere maatschappelijke voorzieningen. Het document Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidbeleid 2019-2023 is ook onderdeel van de koers. Zie hiervoor paragraaf 2.3.2.2.7.

Plangebied

Het plan voor de Veilingstraat 10 draagt bij aan een gezonde en duurzame groei van de stad. In de woonvisie en de Ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) zijn passend, duurzaam en betaalbaar kunnen wonen belangrijke doelstellingen. Zo bevat het bouwplan woningen in combinatie met voorzieningen en wordt door de toegankelijkheid voor starters en ouderen ook de doorstroming bevorderd. Dit sluit ook goed aan bij het coalitieakkoord '2022-2026 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat', waarin doorstroming en passende woonvoorzieningen belangrijke punten in zijn. Ook wordt het plan gecomplementeerd met een groene invulling van de omgeving en een binnentuin.

2.3.2.2 Thematisch beleid

2.3.2.2.1 Wonen

Woonvisie Utrecht beter in balans

De woonvisie Utrecht beter in balans is op 18 juli 2019 vastgesteld door de gemeenteraad. In de woonvisie zijn de punten van het collegeakkoord verwerkt. Daarin streven we naar goede betaalbare duurzame woningen in gemengde wijken. De horizon voor de visie op de Utrechtse woningmarkt is 2040. Onze ambities vragen meerjarige inzet en meervoudig sturen. Vanuit die visie en aanpak zijn voor de korte termijn vijf speerpunten en bijbehorende activiteiten benoemd en uitgewerkt die we volgen en zo nodig tussentijds bijstellen. Voor de komende jaren zijn dat:

- Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie;
  We benutten de groei van onze stad om onze partners te stimuleren de bouwproductie hoog te houden om aan te sluiten op de gezamenlijke ambities. Daarmee werken we naar streefpercentages voor de lange termijn.
- Meer gemengde wijken;

De Utrechtse wijken krijgen meer een mix van woonsegmenten waar sociale huur tot duurdere koopwoningen zijn te vinden.
- Doorstroming;
  Gemengde projecten, verhuisketens en toename van kwalitatief goede woningen in de middencategorie zorgen voor een betere doorstroming.
- Een (t)huis voor iedereen;
  We streven naar een passend woningaanbod binnen een redelijke termijn voor alles (toekomstige) inwoners van Utrecht, ook voor de mensen die daar (tijdelijk) zelf niet in kunnen voorzien.
- Duurzaamheid en toekomstbestendigheid;
  We bouwen aan een duurzamere woningvoorraad en richten ons op thema's als energieneutraliteit en terugdringing gasaansluitingen.

Plangebied
Dit plan voorziet in de realisatie van maximaal 110 appartementen in het sociale huursegment. Het toevoegen van sociale huurwoningen draagt bij aan het streven uit de woonvisie om in Zuidwest in de Dichterswijk woningen toe te voegen voor mensen met een minder grote beurs, met name starters en ouderen. Dit draagt bij aan de het op peil brengen van de woningvoorraad uit sociale huurvoorraad. Zo is in de Dichterswijk slechts 3% sociale huur aanwezig, ten opzichte van de naastgelegen wijken. Met de ontwikkeling worden woningen toegevoegd aan de woningvoorraad in de stad en wordt verder gewerkt naar de streefambitie van 35% sociale huurwoningen in 2040. Daarbij draagt de toevoeging van sociale huurwoningen ook bij aan het streven naar meer gemengde wijken, waar een mix van woonsegmenten te vinden zijn.

Huisvestingsbeleid, woningvormingen omzetting
Het beleid voor het omzetten, onttrekken, samenvoegen, woningvormen en kadastraal splitsen van woningen is per 1 juli 2023 gewijzigd met de inwerkingtreding van de nieuwe Huisvestingsverordening gemeente Utrecht en de uitwerking hiervan in de Beleidsregel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht en de 'Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht'. Omdat er in Utrecht schaarste is in alle segmenten van de woningvoorraad en daarnaast de leefbaarheid in alle wijken onder druk staat, is in de Huisvestingsverordening de gehele woningvoorraad als vergunningplichtig aangewezen.

Omdat is gebleken dat ongereguleerde omzetting en vorming van woningen kan leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat, wordt daarnaast in lijn van het bestemmingsplan 'Chw bestemmingsplan algemene regels Utrecht in alle bestemmingsplannen een regeling opgenomen voor omzetting en woningvorming. In verband met een goede ruimtelijke ordening worden regels gesteld die zien op een goede kwaliteit van het woon- en leefklimaat. Deze regels werken aanvullend op het Bouwbesluit, waarin veiligheid en gezondheid geregeld zijn en op de regels in hoofdstuk 3 van de Huisvestingsverordening gemeente Utrecht die gaan over het beheer van een goede samenstelling van de woningvoorraad.

De 'Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht' ziet onder meer op het beoordelen van de gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Hierin zijn onder andere eisen opgenomen over de minimale omvang van woningen en is de verplichting opgenomen om de gevolgen van extra woningen of bewoners voor de bestaande situatie in beeld te brengen. De bestemmingsregeling kan daarom nauw aansluiten bij de wijze waarop het beleid over omzetting en woningvorming is neergelegd in deze nadere regel.

Plangebied
Het huisvestingsbeleid is in dit bestemmingsplan vervat in de bestemmingsplanregels onder artikel 12.3 van dit plan. Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat getoetst kan worden of de leefbaarheid gewaarborgd blijft.

Vitale stadswijken, functiemengingin woonwijken (2013)
In de notitie 'Vitale Stadswijken, functiemenging in woonwijken' is uitgewerkt hoe binnen de woonwijken met functiemenging om zal worden gaan. Het doel van de notitie is de beleidsrichting aan te geven en randvoorwaarden te scheppen voor het faciliteren van meer functiemenging in woonwijken en het bieden van een toetsingskader voor initiatieven in afwijking op het bestemmingsplan.

Plangebied
Op basis van de planregels (12.4) is het uitoefenen van een beroep of bedrijf aan huis toegestaan. Dit bevordert de vitaliteit en functiemenging binnen de wijk, maar wel onder voorwaarden en op een wijze die past bij een woonomgeving. In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf aan huis daar qua hinder bij passen.

Beleidskader Particuliere Vakantieverhuur (2018)

Op 8 maart 2018 heeft de gemeenteraad voor het tijdelijk verhuren van een woning aan toeristen het beleidskader Particuliere Vakantieverhuur vastgesteld. Het faciliteren van de groeiende behoefte aan tijdelijk verblijf van toeristen en andere doelgroepen in Utrecht is goed voor de Utrechtse economie en werkgelegenheid en past binnen de visie die we in de Ruimtelijke Strategie Utrecht hebben vastgelegd. Wel is het belangrijk dat hier grenzen aan worden gesteld om te voorkomen dat door de toename van de vraag naar en het aanbod van tijdelijk verblijf in Utrecht andere belangen onder druk komen te staan. Ten behoeve van de kleinschaligheid, veiligheid, gelijk speelveld en het voorkomen van klachten wordt de verhuur van een woning aan toeristen alleen onder voorwaarden toegestaan. Deze staan in de beleidsregels Particuliere Vakantieverhuur.

Plangebied
Op basis van de planregels (artikel 12.5) is het uitoefenen van een bed-en-breakfast aan huis toegestaan. Dit bevordert de vitaliteit en functiemenging in de wijk, maar wel onder voorwaarden en op een wijze die past bij een woonomgeving. Het aanbieden van logies in de woning heeft immers effect op de woningvoorraad en op de leefomgeving.

2.3.2.2.2 Werken

Bedrijventerreinen Strategie Utrecht 2012
Het bedrijventerreinenbeleid van de gemeente Utrecht is gericht op het bieden van toekomstgerichte bedrijfslocaties voor (zelfstandige) ondernemers en bedrijven in Utrecht. Voldoende en goede (niet louter mono-functionele) werklocaties zijn belangrijk voor het algemene vestigingsklimaat van de stad. Om de concurrentiekracht van en werkgelegenheid in onze stad op peil te houden, zijn goede werklocaties waaronder bedrijventerreinen onontbeerlijk.

De doelstelling van het bedrijventerreinenbeleid is om voldoende en toekomstbestendige werklocaties te bieden, die voldoen aan de wensen van hedendaagse en toekomstige ondernemers en daarmee een bijdrage te leveren aan de economische ontwikkeling van de stad.

Plangebied
De locatie ligt in een woongebied waarbij in het naastgelegen gebied eveneens nieuwe woningen in ontwikkeling zijn. Als bedrijvenlocatie heeft het plangebied geen toekomstperspectief. Transformatie naar woningbouw ligt daarom voor de hand.

Ontwikkelingskader detailhandel (2012) en Detailhandel Utrecht (2015)
Het Ontwikkelingskader detailhandel (2012) wordt gebruikt om de detailhandelsontwikkelingen te toetsen en beschrijft op hoofdlijnen de winkelstructuur in Utrecht, de verwachte marktontwikkelingen voor de komende jaren en hoe de gemeente daarmee de komende jaren wil omgaan.

Utrecht kent een zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur. Op basis van een strakke regie en planologie is de huidige winkelstructuur tot stand gekomen. Daarbij wordt uitgegaan van een ruimtelijke concentratie. De gemeente wil deze, daar waar mogelijk, ook behouden.

Detailhandel is een dynamische markt. De huidige marktomstandigheden en ontwikkelingen, waaronder de ontwikkeling van internetaankopen, beïnvloeden de behoefte aan fysieke winkels, ook in Utrecht. Maar Utrecht groeit en kent een achterstand in het winkelaanbod. Het ontwikkelingskader beschrijft de te verwachten ontwikkelingen en maakt inzichtelijk welke uitbreidingen en toevoegingen van winkelgebieden in Utrecht gepland zijn het komende decennium. Ook beschrijft het kader op hoofdlijnen hoe we als gemeente willen omgaan met detailhandel buiten winkelgebieden.

Internetwinkels in of bij woningen:
De vestiging van een webwinkel bij een woonhuis waar alleen een elektronische transactie tot stand komt en die dus verder geen ruimtelijke uitstraling als winkel heeft, kan worden aangemerkt als de uitoefening van een bedrijf aan huis en past binnen de woonbestemming. Het betreft hier de administratieve handeling die de bewoner aan huis verricht. Er mag geen sprake zijn van een toonzaal of afhaalmogelijkheid. Dit soort internetwinkels dient zich te vestigen op een locatie met een detailhandelsbestemming.

Sinds de vaststelling van het Utrechts detailhandelsbeleid in 2012 is de landelijke winkelmarkt verder gestagneerd. De positie van Utrecht ten opzichte van de landelijke ontwikkeling is gunstig door de groei van de bevolking in stad en regio en de relatieve aanbodachterstand die er (nog) is. Desondanks wordt ook Utrecht geconfronteerd met de veranderde winkelmarkt. Per wijk wordt ingegaan op de stand van zaken in de winkelgebieden en het bijbehorende beleid en de te nemen acties.

Plangebied
Er wordt geen nieuwe detailhandel toegevoegd aan het gebied. De vestiging van een webwinkel bij een woonhuis waar alleen een elektronische transactie tot stand komt en die dus verder geen

ruimtelijke uitstraling als winkel heeft, kan worden aangemerkt als de uitoefening van een bedrijf aan huis en past binnen de woonbestemming.

2.3.2.2.3 Natuur

GroenstructuurplanUtrecht 'Stad en land verbonden' en 'Actualisatie van Groenstructuurplan Utrecht'

De gemeente Utrecht wil het groen in de stad voor iedereen bereikbaar houden en de kwaliteit verbeteren. Grote groengebieden en belangrijke groene verbindingen wil de gemeente verder ontwikkelen, verbeteren en beschermen.

Groen maakt een stad leefbaar, mooi en het is goed voor het milieu. Woont u in Utrecht? Dan willen we bijvoorbeeld dat u een mooie fietstocht kunt maken langs een groene route. Of dat u kunt ontspannen in een mooi park. Veel groen is ook aantrekkelijk voor bezoekers van de stad.

In het groenstructuurplan Utrecht Stad en land verbonden is dit verwoord in 3 ambities:

- meer groen om de stad
- sneller naar buiten
- beter groen in de stad

Het groenstructuurplan van 2007 is bijgewerkt in de actualisatie groenstructuurplan Utrecht 2017 – 2030. Naast de 3 ambities ligt de nadruk meer op hoe we groen inzetten voor de gezonde stad. En hoe groen ons helpt om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. Dit plan is op 8 maart 2018 door de gemeenteraad vastgesteld.

De groei van de stad vraagt om het vastleggen van de plekken die we groen willen houden in en om de stad, zodat bij ontwikkelingen daar rekening mee gehouden kan worden en het groen zoveel mogelijk beschermd kan worden. Daarnaast vraagt de groei van het aantal inwoners in de stad om ontwikkeling van nieuw groen, goede recreatieve en groene verbindingen en het verbeteren van bestaand groen.

De groengebieden die we extra beschermen zijn geselecteerd op basis van ecologische, landschappelijke, recreatieve of cultuurhistorische kwaliteiten. Deze gebieden staan aangegeven op de kaart in het groenstructuurplan. Als in die gebieden plannen zijn waardoor groen verdwijnt, moet de gemeenteraad daar eerst over beslissen. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente concreet of deze in de groenstructuur ligt.

Plangebied

In de visie op de stedelijke groenstructuur Utrecht 2030 ligt het projectgebied niet aan de stedelijke groenstructuur of een ander aangewezen gebied volgens de Actualisatie groenstructuur 2017 - 2030. Door de verbreding van de Veilingstraat en het toevoegen van een openbaar plein ontstaat er wel meer ruimte voor groen. Bij de uitwerking van de herontwikkeling wordt aandacht besteed aan klimaat adaptieve maatregelen, zoals een groen binnengebied, waterdoorlatende verharding, groene daken voor zover daarvoor beschikbaar en infiltratiegebieden. Daarnaast wordt in het kader van het aansluiten op het 'Rondje Ringpark' ook groen toegevoegd. Daarmee wordt de kans op hittestress verminderd en de biodiversiteit verbeterd.

Bomenbeleid Utrecht (2009) aangevuld september 2018

De nota Bomenbeleid Utrecht is in 2009 vastgesteld. Hierop is een aanvulling gedaan op 27 september 2018 voor een herplantplicht. Een van de belangrijkste doelen van het Utrechtse bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur voor de stad te verbeteren en te ontwikkelen, gebaseerd op cultuurhistorische, ruimtelijke en ecologische uitgangspunten en milieu. Voor 2030 zet de gemeente in op het behoud en de ontwikkeling van de bomenstructuur. Dit zal gebeuren door twee beleidsdoelstellingen:

- Waar mogelijk ontbrekende bomen in de bomenstructuur aanvullen om zo een samenhangende structuur te creëren. Dat betekent bij de ruimtelijke plannen in de komende jaren bezien waar bomen kunnen worden toegevoegd om zo de bomenlanen en pleinen te completeren.
- De bomenstructuur verder verbeteren door extra zorg aan beheer en onderhoud te besteden. Dit kan resulteren in extra zorg bij aanplanting van bomen, bij groeiplaatsen van oudere bomen, bij de verzorging van de bomen in de jeugdfase en bij bomenziekten.

Sinds 1 januari 2007 kennen alle gemeentelijke ruimtelijke plannen in de stad een bomenparagraaf. De bomenparagraaf biedt vanaf het begin en in alle fasen van een planproces de mogelijkheid een belangenafweging te maken over de gevolgen van een ruimtelijk plan voor bomen.

Plangebied

In het plangebied zijn geen bomen aanwezig, waardoor er geen herplantplicht geldt. Er zijn enkel een aantal niet-beschermde struikgewassen rondom het huidige pand aanwezig. Desondanks worden er wel nieuwe bomen en groen in het openbaar gebied aangeplant

Nota Utrechtse soortenlijst (2018)
Op 7 juni 2018 heeft de gemeenteraad de Nota Utrechtse soortenlijst vastgesteld, ter bescherming en stimulering van de voor Utrecht belangrijke plant- en diersoorten en daarmee ter bevordering van de biodiversiteit in de stad. Onder de bescherming vallen 5 vogelsoorten, 3 vissoorten, 6 soorten wilde bijen, 40 plantensoorten en 10 paddenstoelsoorten. De Utrechtse soortenlijst wordt meegewogen bij de voorbereiding van gemeentelijke ruimtelijke plannen. Bij een gebiedsontwikkeling waarbij de gemeente Utrecht initiatiefnemer is moet naar de aanwezigheid van deze Utrechtse soorten onderzoek worden gedaan. Bij gebiedsontwikkelingen van derden wordt dringend geadviseerd om de Utrechtse soortenlijst bij de onderzoeken te betrekken.

Plangebied

Er is onderzoek gedaan naar de aanwezige diersoorten in het plangebied. Hierbij is ook de Utrechtse Soortenlijst betrokken. Uit het hiervoor uitgevoerde onderzoek volgt dat er geen dieren uit deze lijst worden beïnvloed door de werkzaamheden of de beoogde nieuwe situatie. In paragraaf 5.11 Natuurbescherming van deze toelichting zal nader in worden gegaan op de aanwezige plant- en diersoorten.

2.3.2.2.4 Bouwen

Hoogbouwvisie 'Waar wel en waar niet hoog bouwen in Utrecht' (2005)
De doelstelling van de hoogbouwvisie is het leveren van een toetsingskader voor hoogbouwplannen, door ten eerste na te gaan wat de mogelijke bijdrage is die hoogbouw kan leveren aan de ontwikkeling van Utrecht, en ten tweede door het geven van een visie op de meest (on)wenselijke locaties voor hoogbouw.

Voor de hoogbouwvisie is gewerkt met de volgende vaststaande uitgangspunten:

- hoogbouw wordt altijd in verhouding gezien met de omgeving;
- behoud van het kleinschalige karakter van stadswijken;
- de zichtlijnen op de Dom moeten behouden blijven;
- hoogbouw als middel om de stad beter zichtbaar en herkenbaar te maken. Utrecht wordt één stad met twee centra: het huidige centrum met stationsgebied en het toekomstige Centrum Leidsche Rijn. De kloof tussen de twee stadsdelen wordt in de toekomst gedicht door de zogeheten Centrale Zone, die ruwweg parallel loopt aan de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal.

In het Wensbeeld 2030 is de stad opgedeeld in een drietal categorieën:

a. De Binnentuinen: deze categorie bevat een subcategorie “laag” met een basis van 9 meter en een subcategorie “hoog” met een basis van 15 meter, beiden met de mogelijkheid tot incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte;
b. De Centrale Zone: de basismaat bedraagt in dit gebied 15 of 30 meter. Er zijn accenten tot in het dubbele van de omliggende bebouwingshoogte mogelijk. In een beperkt zoekgebied, kunnen incidentele accenten van 60 tot 80 meter worden geplaatst;
c. De Brandpunten: de maximale bouwhoogte bedraagt 90 meter, respectievelijk een niet gemaximaliseerde hoogte (Stationsgebied respectievelijk centrum Leidsche Rijn).

Plangebied
Voor het plangebied is in het Wensbeeld 2030 de zone Binnentuin - Hoog van toepssing. Deze zone heeft een basishoogte van 15, waarbij het is toegestaan om incidentele accenten tot (in principe) het dubbele van de omliggende bebouwing te realiseren.

Samenvattend is het beleid voor de binnentuinen:
• Vasthouden aan de bestaande gemiddelde hoogte van individuele wijk;
• Incidentele accenten toestaan van circa een verdubbeling van de gemiddelde hoogte;
• Maatwerk leveren ten aanzien van locatie en exacte hoogte.

De nieuwbouw sluit aan bij de 3- en 5-laagse bebouwing in de omliggende buurt. Zo heeft de nieuwbouw aan de Croeselaan drie bouwlagen (circa 10 meter) en de nieuwbouw aan de Veilingstraat 5 bouwlagen (circa 16 meter). Dit sluit ook goed aan bij de visie zoals opgenomen in de hoogbouwvisie. Daarbij heeft de nieuwbouw een bijzonder hoogteaccent, van maximaal 37 meter. Het accent is daarmee dus niet exact een verdubbeling (30 meter) van de basishoogte. Het toepassen van accenten is maatwerk en hangt af van de locatie. Er is gekozen om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten door het gebouw net iets hoger te maken, zodat het accent meer in verhouding is gebracht en minder plomp lijkt.

Welstandsnota Utrecht 'De schoonheid van Utrecht' (2004)
In de Welstandsnota Utrecht "De schoonheid van Utrecht", welke in juli 2004 is vastgesteld, is geformuleerd op welke wijze het welstandsbeleid van de gemeente Utrecht uitgevoerd zal worden. Dit betreft vanzelfsprekend de welstandstoetsing van vergunningplichtige bouwwerken en toetsing

op basis van de loketcriteria.

De nota, die verplicht is om welstandsbeleid te kunnen voeren, kent de volgende doelen:

- het plaatsen van de welstandsbeoordeling binnen een inhoudelijk, objectief kader waarmee de rechtszekerheid voor de initiatiefnemer wordt gediend;
- het verhogen van de kwaliteit van de welstandsadvisering;
- het vastleggen van efficiënte en transparante procedures voor de welstandszorg;
- het bieden van meer samenhang in het beleid dat zich richt op het uiterlijk van de stad.

Voor vergunningplichtige bouwwerken geldt het volgende:

- op basis van een gebiedsgerichte analyse per buurt of wijk worden in hoofdlijnen een ruimtelijke karakteristiek gegeven;
- ambities worden vertaald in beleidsniveaus per gebied; deze beleidsniveaus zijn: behoud, respect en open; de drie niveaus onderscheiden zich onderling in mate van vrijheid in omgaan met de bestaande structuur en architectuur;
- algemeen geldende beoordelingscriteria verschillen alleen per beleidsniveau en niet per gebied.

Plangebied
Het plangebied is aangeduid met het beleidsniveau 'respect'.

B. Respect
Essentiële eigenschappen van de aanwezige bebouwings- en omgevingskarakteristieken worden gerespecteerd. Dit betekent:

- samenhang en structuur van het stedelijke (en landelijke) beeld staat voorop;
- respect voor het kenmerkende bebouwingsbeeld met zijn architectonische verschijningsvorm;
- nieuwe interpretaties, veranderingen en transformaties zijn mogelijk.

De herontwikkeling past, gelet op de aansluiting bij de wijk en het bijzondere accent, goed bij het welstandsniveau 'respect'.

2.3.2.2.5 Erfgoed en cultuurhistorie

Archeologie
De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een gebiedsaanduiding voor archeologie op te nemen in het bestemmingsplan Chw Algemene regels Utrecht en in de daarop volgende Chw bestemmingsplannen. In deze gebiedsaanduiding is opgenomen dat de voor archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Hiermee wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met regels in het bestemmingsplan. Met de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Plangebied
In het bestemmingsplan is ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen de gebiedsaanduiding 'Archeologische waarde - 5' opgenomen. Omdat het plangebied valt binnen een gebied van middelhoge archeologische verwachting, is een archeologisch (bureau)onderzoek uitgevoerd. In aanvulling daarop is een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd. In paragraaf **5.14** van dit plan wordt verder ingegaan op de archeologie in het plangebied.

2.3.2.2.6 Verkeer en mobiliteit

Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht (2021)
De gemeenteraad heeft op 25 november 2021 de Parkeervisie Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht vastgesteld. Met de beleidsregels parkeernormen fiets en parkeernormen auto, die 1 februari 2022 in werking zijn getreden, bepaalt de gemeente de benodigde capaciteit van het (fiets)parkeren.

In de parkeervisie wordt een viertal doelen gesteld, ten behoeve van een gezonde, leefbare en bereikbare stad, die daarnaast ook verkeersveilig is en waar een goede luchtkwaliteit is.

Deze doelen zijn:

1. Bereikbaarheid van en binnen de stad;

2. Kwaliteitsslag openbare ruimte;
3. Stimuleren duurzame(re) vormen van mobiliteit;
4. Rechtvaardige verdeling van schaarse parkeerruimte.

De gemeente zet in op groei binnen de bestaande stad. Daardoor groeit ook de mobiliteit in de stad. Om leefbaarheid en bereikbaarheid te waarborgen, wil de gemeente het fietsgebruik stimuleren en het autogebruik niet verder laten toenemen. Om dit te kunnen bereiken is een gebiedsoverstijgende aanpak en een stadsbrede sturing nodig en moet gekeken worden naar een (her)verdeling en verspreiding van de bestaande parkeercapaciteit over de gehele stad. Dit is nieuw in de gemeentelijke aanpak, omdat tot nu toe met name buurtgericht, wijkgericht of ontwikkelingsgericht werd gekeken.

De nieuwe parkeervisie gaat in op de maatregelen die nodig zijn in de verschillende buurten in Utrecht en geeft aan wat nodig is om de stad bereikbaar te houden, fietsen te stimuleren en het autoverkeer, ondanks de groei van de stad, niet verder te laten toenemen. In het beleid wordt gestuurd op het aanwenden van andere mobiliteit (anders dan de auto), onder andere door het beperken van de mogelijkheid tot aanleg van reguliere particuliere parkeerplaatsen in betaald parkeergebied.

In zes modules, behorende bij de parkeervisie, werkt de gemeente de uitvoering van de parkeervisie verder uit. Op dit moment zijn twee van de zes modules vastgesteld: 'Parkeernormen' en 'Aanpak betaald parkeren'. De modules 'Parkeerhubs', 'Fietsparkeren', 'Aanpak parkeren openbare ruimte' en 'Parkeren en toegankelijkheid' worden op dit moment uitgewerkt. De beleidsregel parkeernormen fiets en beleidsregel parkeernormen auto zijn een uitwerking van de module 'parkeernormen'.

Utrecht wordt in de parkeervisie opgedeeld in verschillende parkeerzones. De parkeerzones verschillen van elkaar in bijvoorbeeld de hoogte van parkeernormen voor fiets en auto, de gehanteerde tarieven bij betaald parkeren of voorwaarden voor de uitgifte van parkeervergunningen. De gebiedsindeling wordt per zone (A, B of C) met de daarbij behorende normen op een kaart aangegeven.

In de module 'parkeernormen' wordt aangegeven hoe omgegaan moet worden met fiets- en autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen. Hierbij wordt ingegaan op:

- de aantallen parkeervoorzieningen die nodig zijn bij ontwikkelingen;
- de eisen voor de plek en kwaliteit;
- de mogelijke alternatieven voor parkeren bij ontwikkelingen en
- het meebetalen aan alternatieve vervoersmiddelen via een nieuw bereikbaarheidsfonds.

Daarnaast wordt aangegeven hoe ervoor gezorgd wordt dat de parkeervoorzieningen worden gebruikt zoals ze zijn bedoeld.

Plangebied
Het plangebied ligt de invloedsfeer van de nog te ontwikkelen Merwedekanaalzone. Bij het bepalen van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van het scenario betaald parkeren. In artikel 7.1 van de bestemmingsplanregels van dit plan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over parkeren. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op het parkeren in het plangebied.

Mobiliteitsplan 2040 (2021)
Het Mobiliteitsplan Utrecht 2040 (vastgesteld op 15 juli 2021) vervangt het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (uit 2016). Met het Mobiliteitsplan blijven we prioriteit geven aan duurzame vormen van vervoer: lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit om de groei van het autoverkeer in de stad te voorkomen, en met als belangrijkste uitgangspunten:

- Slim bestemmen: door de uitwerking van de verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsopgave nauw met elkaar te verbinden, zorgen we o.a. voor meer nabijheid, minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging;
- Anders reizen: door het stimuleren van thuiswerken en het reizen buiten de spits en het gebruik van deelmobiliteit verminderen we de drukte op het wegennet, op Utrecht Centraal en in het openbaar vervoer of spreiden we deze beter over de dag;
- Netwerken op orde (voetganger): door bij de (her)inrichting van gebieden en de (re)constructie van infrastructuur prioriteit te geven aan de voetganger in de A-zone, rondom knopen en de belangrijke bestemmingen, zorgen we ervoor dat lopen aantrekkelijk wordt en verblijven aangenaam;
- Netwerken op orde (fiets): met het Fietsnetwerk bieden we fietsers de keuze om hun bestemming via verschillende routes te bereiken. Zo zorgen we ervoor dat we de groei van het aantal fietsers faciliteren en de drukte spreiden en dat het voor iedereen aantrekkelijk is om te (blijven) fietsen;
- Netwerken op orde (OV): met het concept 'Wiel met Spaken' als ruggengraat van het

OV-netwerk, met allereerst een tramverbinding op de Waterlinielijn, de Merwedelijn en richting Papendorp, zorgen we ervoor dat de OV-bereikbaarheid van stad en regio verbetert en Utrecht CS en de routes naar dit station worden ontlast;
- Netwerken op orde (auto): met enkele aanpassingen in het Autonetwerk voor 2040 zorgen we ervoor dat noodzakelijk autoverkeer overal kan komen, maar dat de auto voor zo min mogelijk overlast in de wijken zorgt. We hanteren als principe: alle wegen 30 km/uur tenzij; voor verbindingswegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u;
- Netwerken op orde (multimodale reis): door een reeks P+R-locaties in de regio aan te bieden, zorgen we ervoor dat je gemakkelijk kunt overstappen op andere vormen van vervoer en de multimodale reis een onderdeel van het mobiliteitssysteem wordt;
- Slim parkeren: door bij ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit toe te voegen zorgen we ervoor dat de openbare ruimte minder gedomineerd wordt door geparkeerde auto's en dat minder rijdende auto's het stedelijk wegennet belasten;
- Slim sturen: door het toepassen van de prioritering bij de inrichting van kruisingen en de afstelling van verkeerslichten, het verkeersmanagement en waar nodig het weren van één of meerdere vervoerwijzen op een kruising, zorgen we voor een aantrekkelijke openbare ruimte en maken we groei van schone vervoermiddelen mogelijk die zo min mogelijk ruimte innemen;
- Slim sturen: door het weren van doorgaand autoverkeer met maatregelen ter plekke van de Catharijnesingel, het Ledig erf en het Utrecht Science Park bieden we meer ruimte voor langzaam verkeer en verbeteren we de kwaliteit om te verblijven. Daarnaast verleiden we automobilisten om zo lang mogelijk over de Ring te rijden, in plaats van binnendoor.

Plangebied
Volgens het Mobiliteitsplan 2040 is de Veilingstraat geen stedelijke verbindingsweg. Voor parkeren zal aan het geldende parkeerbeleid moeten worden voldaan en bewoners komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat of in de openbare ruimte. Het plangebied wordt daarbij ontwikkeld met het oog op gezonde en duurzame mobiliteit door het gebruik van de fiets te stimuleren. Daarmee is het plan in lijn met het Mobiliteitsplan 2040.

2.3.2.2.7 Gezond stedelijk leven

Nota Gezondheid voor iedereen – VolksgezondheidsbeleidUtrecht 2019-2023
De ambitie van de nota is dat mensen op een prettige, gezonde manier in de groeiende stad Utrecht kunnen wonen, werken en leven. Met de nota worden kansen benut door gezondheid te koppelen aan gebiedsontwikkeling, duurzaamheid, mobiliteit en sociale- en economische ontwikkelingen. In de nota is gezonde leefomgeving één van de 7 speerpunten. De ambitie is een gezonde leefomgeving voor elke Utrechter die zo is ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen.

Gezond leven is gemakkelijk
De openbare ruimte wordt zo ontworpen dat deze voor iedereen bespeelbaar is en uitnodigt om te bewegen, te sporten, te verblijven en te ontmoeten. De voetganger en de fietser krijgen vaker voorrang dan de auto en krijgen meer ruimte. Het openbaar vervoer wordt een aantrekkelijk alternatief door betere bus-, tram- en treinverbindingen. Nieuwe woonwijken worden zo ontworpen dat de auto minder nodig is. Door voorzieningen dichtbij en door ontmoetingsplekken wordt ontmoeting gefaciliteerd. Dit draagt bij aan de sociale cohesie in de buurt. Er wordt toegewerkt naar een omgeving waar Utrechters gemakkelijk voedselkeuzes kunnen maken die gezond zijn voor mens, dier en milieu.

De druk op de gezondheid is zo laag mogelijk
Er wordt gekozen om idealiter geen nieuwe woningen binnen 100 meter van een autosnelweg te realiseren. Ook wordt de markt uitgedaagd om bij nieuwe gebiedsontwikkelingen aan drukke binnenstedelijke wegen (> 10.000 motorvoertuigen per etmaal), met (innovatieve) maatregelen te komen die de gezondheidseffecten door luchtverontreiniging en geluidbelasting minimaliseren met behoud van een goed binnenmilieu en een prettige woon-en verblijfskwaliteit. Voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor luchtverontreiniging (ouderen, mensen met een zwakke gezondheid en kinderen van 0-18 jaar) wordt bij het bestemmen van nieuwbouw van voorzieningen (scholen, kinderopvang en woon(zorg)voorzieningen) bij drukke binnenstedelijke wegen (>10.000 motorvoertuigen per etmaal) een minimale afstand van 50 meter en bij autosnelwegen een minimale afstand van 300 meter aangehouden. Voor bestaande voorzieningen die renovatie, aanbouw of vervangende nieuwbouw nodig hebben, wordt onderzocht of een alternatieve locatie ruimtelijk en binnen de financiële kaders mogelijk is. Bij tijdelijke schoolgebouwen en noodlokalen wordt er ook naar gestreefd om aan het afstandscriterium te voldoen.

Er worden hogere lokale ambitiewaarden voor geluid gehanteerd dan de wettelijke grenswaarden namelijk 63 dB voor nieuwe situaties langs wegen en spoorwegen (dit is 5 dB lager dan de wettelijke grenswaarde). Ook worden stille plekken beschermd. In dit licht worden geen horecavoorzieningen toegestaan in stille hofjes en rustige woonstraten.

Bij bouwplannen moeten alle soorten woningen (sociale huur, midden huur, koopwoningen etc.) in het plan een vergelijkbare lucht- en geluidskwaliteit hebben. Nieuwe wegen, woningen en kantoren leiden niet tot een hogere druk op gezondheid door bijvoorbeeld een slechtere lucht- of geluidskwaliteit. Als dat toch zo is, dan compenseren we de extra druk door aanvullende maatregelen zoals een geluidsluwe zijde en extra groen.

Mensen voelen zich prettig
Een evenwichtige balans tussen wonen, werken en recreëren is belangrijk voor een gezonde leefomgeving. Zo is er ruimte voor groen, water en is er ruimte om te spelen, te ontmoeten en te bewegen. Dit betekent ook dat er voldoende ruimte is om te recreëren in de buurt. Er zijn voldoende (maatschappelijke) voorzieningen en er is aandacht voor diversiteit in functies van de openbare ruimte. De aanwezigheid van groen is goed voor de gezondheid van mensen, en voor de biodiversiteit in de stad. Groene ruimtes nodigen uit tot bewegen, zorgen voor verkoeling, zijn belangrijk als recreatieve (ontmoetings-) ruimte en absorberen geluid. Straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels worden zo groen mogelijk ingericht volgens het 'groen tenzij' principe. Elke Utrechter heeft de mogelijkheid om vanuit zijn woning een prettig ommetje te maken, want dat nodigt mensen uit tot meer bewegen en draagt bij aan ontmoeten.

Plangebied
In paragraaf 5.17 is op het gezond stedelijk leven ingegaan. In paragraaf 5.4 is ingegaan op de geluidssituatie en in paragraaf 5.9 is ingegaan op de luchtkwaliteit in het plangebied.

Geluidnota Utrecht 2014-2018 (2014)
De Geluidnota Utrecht 2014-2018 is op 11 februari 2014 vastgesteld. Dit beleid gaat over het beperken en minimaliseren van geluidhinder bij ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht.

De Geluidnota heeft betrekking op weg-, rail- en industrielawaai. Hiervoor is landelijke wet- en regelgeving van toepassing. Daarbinnen is echter ook ruimte voor gemeentelijke beleidsvrijheden. In de Geluidnota wordt aangegeven hoe hier mee wordt omgegaan.

De belangrijkste regels uit de Geluidnota zijn:

- nieuw te bestemmen woningen beschikken over een geluidsluwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch goede woningindeling;
- behoud van goed akoestisch woon- en leefklimaat in rustige woonwijken bij bestemmen van nieuwe woningen en bedrijven in elkaars nabijheid.

Ook onderwerpen, die meer algemeen onder het begrip "een goede ruimtelijke ordening" vallen, worden in de Geluidnota beschreven.

Plangebied
In paragraaf 5.4 Geluidhinder wordt uitgebreid toegelicht wat de geluidssituatie in en om het plangebied is.

Nota externe veiligheid (2007)
De Nota externe veiligheid, die in 2007 is vastgesteld, gaat in op het beleid van de gemeente Utrecht voor de beheersing van risico's als gevolg van het werken met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijf, productielocatie of kantoor) en het vervoer van gevaarlijke stoffen. De genoemde risico's zijn veiligheidsrisico's voor mensen die zich in de buurt van de inrichting of het transport bevinden.

De beleidskeuzes hebben betrekking op nieuwe situaties, waarin een risicobron zich vestigt of uitbreidt of een risico-ontvanger, zoals een woning, planologisch mogelijk wordt gemaakt. De randvoorwaarden en regels zijn vertaald in afstandseisen tussen risicobronnen (bedrijven, transportroutes (weg, spoorweg, vaarweg) of buisleidingen) en omgevingsobjecten. De gemeente Utrecht kiest ervoor om geen zwaardere veiligheidseisen op te leggen dan die vermeld staan in de risiconormering van de rijksoverheid. In sommige gevallen biedt de rijksregelgeving ruimte tot afwijken van de normering. In de Nota spreekt de gemeente zich uit om terughoudend om te gaan met de mogelijkheid tot afwijken.

Plangebied
Het plangebied ligt op ongeveer 300 meter van de spoorlijn Utrecht Centraal - Lunetten. Over deze spoorlijn vindt transport plaats met gevaarlijke stoffen. Daardoor vormt de spoorlijn een extern veiligheidsrisico voor de omgeving van het spoor. Gezien de relatief grote afstand legt dit risico geen beperkingen op voor de ontwikkeling van dit plan. In paragraaf 5.7 Externe veiligheid wordt verder ingegaan op het aspect externe veiligheid voor de herontwikkeling.

2.3.2.2.8 Bodem, ondergrond en water

Nota Bodembeheerplan 2017-2027 'Grondig Werken 4' (2017) en Aanvulling Nota Bodembeheerplan 2017-2027 beleid PFAS (2020)

In 2017 is de Nota Bodembeheer 2017-2027 'Grondig Werken 4' vastgesteld. De Nota bodembeheer 2012–2022 is met de voorliggende Nota bodembeheer 2017-2027 geactualiseerd. Utrecht groeit en er wordt zowel in de stad als aan de randen veel gebouwd. Door deze bouwinitiatieven kan de vraag naar bouwgrond periodiek groot zijn. We willen voorkomen dat deze bouwgrond van elders (vaak over lange afstand) wordt aangevoerd. De aanpak in de Nota Bodembeheer 2017 – 2027 zorgt ervoor dat de benodigde grond duurzaam uit de eigen en uit omliggende gemeenten in de regio kan komen, wat bijdraagt aan een gezonde verstedelijking en een circulaire economie. In 2020 is de Nota uitgebreid met een aanvullende nota over PFAS-stoffen.

Daarbij is de ambitie om maximaal voordeel te behalen voor mens en milieu, efficiënter te werken (goedkoper, kortere doorlooptijden) en werk met werk te maken. In de Nota bodembeheer staat hoe beschikbare vrijgekomen grond en baggerspecie op en in de landbodem van de gemeente Utrecht mag worden opgeslagen, hergebruikt of toegepast en welke regels en procedures hierbij gelden. De nota is bedoeld voor professionele partijen.

De gemeente Utrecht volgt zoveel mogelijk het algemene landelijke beleid zoals dat is opgenomen in het Besluit bodemkwaliteit. Dit landelijke beleid past echter niet in elke lokale situatie. De wetgever heeft het mogelijk gemaakt om lokaal beleid toe te staan. In Utrecht speelt, naast de grote vraag naar bouwgrond, mee dat gebiedseigen grond niet altijd kan worden hergebruikt en dat er te weinig hergebruiksmogelijkheden zijn. De lokale gebiedsgerichte invulling sluit aan bij de functie, kwaliteit en ontwikkelingen van een gebied. De nota is hierdoor ingedeeld in: gebiedsspecifiek beleid, ander gemeentelijk beleid en landelijk beleid.

Het gebiedsspecifieke beleid bestaat uit:

- een uitbreiding van het beheergebied en acceptatie van bodemkwaliteitskaarten uit omringende gemeenten;
- lokale maximale waarden op gebiedsniveau om zo gebruik te maken van de toegestane kwaliteit die past bij de bodemfunctie. Het betreft enkele wijken van Leidsche Rijn en de gemeentelijke hoofdwegen aan de oostzijde van de stad. Met deze lokale maximale waarden sluiten we aan bij de (toekomstige) woonfunctie van de wijken of industriefunctie van de hoofdwegen;
- lokale maximale waarden voor de stofgroepen polychloorbifenylen (PCB's) en organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB's) binnen bepaalde gebieden. Bij beide stofgroepen is met de lokale maximale waarden aangesloten bij de gebiedseigen kwaliteit;
- lokale maximale waarden voor het Noorderpark. Aangesloten is bij de gebiedseigen kwaliteit;
- een strengere eis met betrekking tot het gewichtspercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- lokale maximale waarden voor de stofgroep PFAS, waarbij de gehele gemeente als één zone wordt beschouwd. Deze waarden gelden voor de bovenste meter.

Ander gemeentelijk beleid bestaat uit:

- strengere onderzoekseisen bij bodemonderzoek en hergebruik van arseenhoudende veenlagen afkomstig van bodemlagen dieper dan 2 meter;
- een strengere eis met betrekking tot het volumepercentage bodemvreemd materiaal bij het toepassen van grond;
- regels voor het toepassen van grond met zichtbare asbestdeeltjes (dit is geen verplichting, maar een advies. De gemeente heeft hierin een voorbeeldfunctie en verplicht zichzelf wel) ;
- regels voor het toepassen van grond vanuit diepere bodemlagen;
- tijdelijke uitname van grond bij kabels- en leidingen cunetten (uitgravingen).
- Verminderde onderzoeksinspanning voor gebieden met een verhoogde kans op bestrijdingsmiddelen.

Landelijk beleid geldt voor alle andere gebieden en stoffen die niet onder het gebiedsspecifiek beleid of ander gemeentelijk beleid vallen.

Plangebied

Ten behoeve van de herontwikkeling is een deel van de bodem van het perceel onderzocht. De onderzoeksresultaten geven aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. Een volledig onderzoek kan pas worden uitgevoerd na de sloop van de bestaande opstallen en zal worden uitgevoerd voorafgaand aan de nieuwbouw. Aan de hand daarvan kan verder bepaald worden welke saneringsmaatregelen nodig zijn. In paragraaf 5.10 Bodem, wordt nader ingegaan op de bodemgesteldheid van het gebied.

Gebiedsplan Gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond (2016)

Het gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer beschrijft de invulling voor het verbeteren en beschermen van de grondwaterkwaliteit en het zorgvuldig benutten van de ondergrond voor bijvoorbeeld bodemenergie. Een groot gedeelte van de stad, met omvangrijke verontreinigingen in het grondwater, is aangewezen als grondwaterbeheergebied. In het beheergebied hoeft niet voor alle werkzaamheden waarbij grondwater onttrokken wordt een apart saneringsplan te worden gemaakt. Er kan worden deelgenomen aan het gebiedsplan, met een gebruikersbijdrage of een afkoopsom. Door te werken met het gebiedsplan kan de gemeente het grondwater in het omliggende schone gebied beter beschermen, want dat water wordt gebruikt voor drinkwater.

Plangebied

Veilingstraat 10 is gelegen binnen een (hoog-)dynamische zone. Deze zone betreft hoogstedelijk gebied waar zich een hoge concentratie aan vermengde grondwaterverontreinigingen in de ondergrond bevindt. De Biowasmachine is een concept waarbij warmte-koudeopslagsystemen onder binnenstad zorgen voor de ondergrondse verspreiding van vervuild grondwater. Hierdoor mengt het vervuild grondwater met van nature aanwezige bacteriën. Deze bacteriën worden extra gestimuleerd door de toevoeging van nutriënten en het verhogen van de watertemperatuur.

Dit plan betreft de realisatie van maximaal 110 sociale huurappartementen en draagt zelf niet direct bij aan grondwateronttrekking.

Plan Gemeentelijke Watertaken 2016-2019
Het Plan Gemeentelijke Watertaken beschrijft de invulling van de wettelijke gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater, hemelwater en grondwater. Ook de wijze van beheer van oppervlaktewater wordt beschreven. Op basis van de zorgplichten heeft de gemeente op het gebied van water de volgende taken:

1. een veilige inzameling en transport van afvalwater, zonder risico's voor de volksgezondheid en het milieu;
2. het inzamelen en verwerken van hemelwater zonder dat er wateroverlast optreedt;
3. het voorkomen en verminderen van structurele grondwateroverlast;
4. het samen met de waterschappen realiseren van veilig, gezond en aantrekkelijk oppervlaktewater waarlangs het goed wonen, werken en recreëren is.

Plangebied
In paragraaf 5.13 Water en klimaatadaptatie wordt ingegaan op de waterhuishouding van het gebied.

2.3.2.2.9 Energie

Utrecht: energiek middelpuntvan het land, Energieplan Utrecht en duiding van het college bij het Energieplan (2016) en de Utrechtse Energieagenda's 2016 - 2019
De gemeenteraad heeft op 14 januari 2016 het Energieplan besproken en het document Duiding van het College bij het Energieplan vastgesteld. Deze documenten geven samen richting aan het energiebeleid in Utrecht voor de komende jaren. Het Energieplan is door 165 Utrechters opgesteld en bevat voor de onderwerpen wonen, werken, vervoer en centrale energievoorziening maatregelen om een klimaatneutraal Utrecht te bereiken. Bewustwording via het verbeteren van informatievoorziening is hierbij belangrijk. De gemeente heeft een grote en proactieve rol bij de overgang naar duurzame energie.

Het Energieplan en het document Duiding van het college bij het Energieplan zijn in 2015 uitgewerkt in de Utrechtse Energieagenda's. Hierin staan de concrete gemeentelijke werkzaamheden en de inzet van middelen om te komen tot een klimaatvriendelijke stad.

- in 2025 ligt op 20% van de Utrechtse daken zonnepanelen;
- in 2030 is het Utrechtse systeem van stadsverwarming verduurzaamd;
- in 2030 zijn minimaal 40.000 bestaande woningen van het gas af;
- het gemeentelijke vastgoed is in 2040 volledig verduurzaamd.

Plangebied

Het nieuwbouwplan wordt compleet, conform regelgeving, gasloos uitgevoerd. Daarbij wordt voldaan aan de BENG-norm, waarmee het energiegebruik is gelimiteerd. Het hoogste dak wordt zoveel mogelijk gebruikt voor zonnepanelen. De bewoners van de nieuwbouw zullen inzicht worden gegeven in hun gedrag ten aanzien van hun energieverbruik.

Daarbij zal de ontwikkeling worden aangesloten op stadswarmte. Hoewel stadswarmte in principe is

voorbehouden voor bestaande bouw, is het is dit geval niet redelijkerwijs mogelijk om de voor de ontwikkeling te voorzien in een oplossing van de warmte- koude vraag met andere systemen zoals WKO's en warmtepompen. Ter aanvulling van van stadswarmte moeten er wel aanvullende maatregelen worden getroffen voor verkoeling. In paragraaf 5.20 wordt nader togelicht hoe de energieambities in het plan worden ingevuld.

2.3.2.2.10 Sport, recreatie en toerisme

A room with a view, Beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 (2010) en bijstelling hotels (2019)

Het hotelbeleid is weergegeven in de nota A room with a view, Beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 (2010). De komende 10 jaar wordt een gemiddelde groei van de toeristische sector van 3%-5% per jaar voorzien. Gezien de groei van de stad, de ambities op toeristisch en cultureel vlak en het huidige tekort aan kamers op piekmomenten, gaat Utrecht uit van 5% groei. Dat betekent dat er tot 2020 marktruimte is om 1000 kamers toe te voegen aan het huidige bestand van 1400 kamers. Die groei wil de gemeente faciliteren.

Op 19 december 2019 is de beleidsnota hotels Utrecht 2010-2020 bijgesteld. In de periode 2019-2021 worden naar verwachting 1.500-1.800 nieuwe hotelkamers gerealiseerd bovenop het bestaande aantal van ongeveer 2.000 hotelkamers. Voor Utrecht betekent dit een inhaalslag in kwantiteit en kwaliteit van hotelconcepten. Vanwege deze relatief grote toevoeging in een korte tijd is het nodig om tijdelijk een pas op de plaats te maken en eerst het effect van deze toename af te wachten voordat er eventueel meer nieuwe hotels toegevoegd worden. Dit betekent dat er tot 1 januari 2023 in principe geen nieuwe hotels worden toegestaan met bestemmingsplanwijzigingen. Voor aanvullende bijzondere concepthotels met maximaal 50 kamers of bijzondere doelgroephotels kan onder voorwaarden (over locatie, kwaliteit initiatiefnemers, segmentatie en duurzaamheid) een uitzondering worden gemaakt. Uitbreidingen van bestaande hotels met een kwaliteitsdoel blijven ook beperkt mogelijk.

Plangebied
In het plangebied worden geen hotels mogelijk gemaakt.

Beleid tijdelijk verblijf (short stay)

Op 19 december 2019 is het beleid tijdelijk verblijf (short stay) door de gemeenteraad vastgesteld. Het aantal short stay-accommodaties in Utrecht is de laatste jaren gegroeid. Een toenemende mobiliteit van werknemers en internationale studenten zorgt voor een stijgende vraag naar deze accommodaties. De huisvesting van tijdelijke (internationale) werknemers of studenten mag echter niet ten koste gaan van de leefbaarheid en van de beschikbaarheid van voldoende permanente woonruimte voor verschillende doelgroepen in de stad. Om deze belangen op een goede manier te kunnen wegen zijn uitgangspunten opgesteld. Onder tijdelijk verblijf of short stay wordt verstaan: het bedrijfsmatig (met het oogmerk om winst te behalen) verstrekken van logies met een minimumperiode van twee weken tot 6 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden. Dit gebruik valt onder de bestemming hotel met aanduiding logies voor tijdelijk verblijf. Dit gebruik is niet toegestaan onder een woonbestemming. De regels voor het verlenen van vergunningen voor tijdelijk verblijf zijn vastgelegd in de Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay).

Plangebied
In het plangebied worden geen short stay accomodaties mogelijk gemaakt.

Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan, in verband met de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen, onderscheid gemaakt worden in categorieën van horecabedrijven in een bestemmingsplan of een beheersverordening bij het toelaten van horecabedrijven aan de hand van ruimtelijk relevante criteria als aard, omvang en parkeerdruk. Deze categorieën zijn vastgelegd in het op 12 april 2018 in werking getreden en door de raad vastgestelde Ontwikkelingskader horeca Utrecht 2018 en overgenomen in de bijlage bij de regels, de Lijst van Horeca-activiteiten. In de Lijst van Horeca-activiteiten is een functionele differentiatie in 'zachte' tot 'harde' typen van horecabedrijven opgenomen. De regeling geeft een kwalitatieve beperking ten aanzien van het type horecabedrijf dat zich mag vestigen in de woonomgeving. De regeling heeft tot doel de nadelige invloeden van de vestiging van horecabedrijven op het woon- en leefklimaat in de omgeving te voorkomen. De Lijst van Horeca-activiteiten kent een indeling in vier categorieën. De categorieën van A tot en met D lopen af in de zwaarte van de overlast die horecabedrijven voor omwonenden kunnen meebrengen. In geval van meerdere soorten activiteiten in één inrichting telt de activiteit in de zwaarste categorie voor de type-indeling van de inrichting.

Plangebied

In de ontwikkeling is een plint voorzien met een sociaal maatschappelijke voorziening, mogelijk in combinatie met een commerciële functie. Hierbij is een gedeelte horeca in de plint als mogelijkheid voorzien. Om voor de bewoners van de ontwikkeling en in de directe nabijheid een goed woon- en leefklimaat te borgen is hiervoor een goede inpassing van het type horeca en mogelijke maatregelen ter bescherming van het woon- en leefklimaat nodig. Deze borging vindt plaats door het type horeca bedrijvigheid te reguleren in de regels en de mogelijkheid van een terras te verbinden aan een binnenplanse afwijking waarvoor met onderzoek moet worden aangetoond dat het langetijdgemiddelde geluidniveau door stemgeluid van het terras niet hoger is dan 55 dB(A) overdag, 50 dB(A) in de avond en 45 dB(A) in de nacht. In samenhang met de minimale geluidsisolatie conform het Bouwbesluit kan daarmee aan een aanvaardbaar binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde worden voldaan. Indien wordt aangetoond dat de aangebrachte geluidsisolatie van de gevel hoger is, mag het stemgeluidniveau tot 5 dB hoger worden mits de binnenwaarde niet meer dan 35 dB(A) bedraagt.

2.4 Conclusie

De conclusie is de ontwikkeling past binnen de - in dit hoofdstuk beschreven - beleidskaders.

Hoofdstuk 3 Bestaande situatie

3.1 Inleiding

Het kadastale perceel bekend als Gemeente Catharijne, sectie D, nummer 8564 maakt onderdeel uit van het plangebied en heeft een totale oppervlakte van circa 2.990 m^2. Daarbij is een strook van het gemeentelijk perceel, nummer 10998, aan de Veilingstraat onderdeel van het plangebied.

De ondergrond is door de Gemeente Utrecht in erfpacht uitgegeven aan Ten brinke Grondexploitatie B.V. De erfpacht betreft een recht waarvan de verplichting tot betaling van de jaarlijkse canon loopt tot 2040.

De huidige opstal is een bedrijfshal, welke tijdelijk in gebruik is door een kringloopwinkel. Het bedrijfspand bevat ongeveer 4.500 m^2 bruto vloeroppervlak en aan de voorzijde bevindt zich een parkeerterrein met circa 12 parkeerplaatsen.

3.2 Beschrijving van het plangebied

3.2.1 Historische ontwikkeling

Rond 1925 is het veilinggebied met de Veilinghaven en het Veilinggebouw ontstaan. In de periode hiervoor bevond de veiling zich in de fruithal op Vredenburg. Doordat Vredenburg een nieuwe bestemming kreeg moest de veiling worden verplaatst. In de periode tot 1968 is het veilinggebied steeds meer uitgebreid met onder andere een verwerkingsfabriek voor groente en fruit ter plaatse van de huidige Heycop-ontwikkeling.

De Veilinghaven was van oorsprong groter dan tegenwoordig. Rond 1928 was de veilinghaven ruim vier keer zo groot. Ruim 25 jaar later werden de eerste delen van de haven weer gedempt. Rond 1960 werd nogmaals een deel gedempt, waarmee de Veilinghaven qua omvang werd wat het tegenwoordig nog steeds is.



Afbeelding 3.2.1: bebouwingsbeeld 1945 en 1999

In 1961 heeft Iglo de fabriek overgenomen en heeft toen een koelvrieshuis toegevoegd aan de fabriek. Dit koelhuis betreft de huidige bebouwing op de Veilingstraat 10. Iglo is nadien overgenomen door Unilever, welke haar dochteronderneming Royco vestigde op de locatie. Sindsdien specialiseerde de fabriek zich de productie van soepen. Op de locatie werden tot medio 2020 onder andere de bekende Cup-a-soep zakjes geproduceerd. Sindsdien is de Heycop-ontwikkeling in uitvoering.





Afbeelding 3.2.2 en 3.2.3: Iglo fabriek aan de Heycopstraat Utrecht, ca. 1965

In 1991 is Borent eigenaar geworden van het voormalige koelvrieshuis aan de Veilingtraat 10. Dit was de situatie tot Ten Brinke in 2018 eigenaar werd van de locatie. Vanaf die tijd is het gebouw gedeeltelijk in gebruik geweest door een autoverhuurbedrijf en tot op heden volledig als kringloopwinkel.

3.2.2 Structuurbepalende elementen

Het plangebied is onderdeel van Dichterswijk-west, in Utrecht Zuidwest. Het plangebied ligt in een woongebied, tussen de Veilingstraat, de woningen aan de Croeselaan en de Voorsterbeeklaan. In de directe omgeving van het plangebied wordt de omgeving getypeerd door de Veilinghaven. Deze haven is een aftakking van het Merwedekanaal. Op het naastgelegen terrein ten zuiden van het plangebied bevindt zich de Heycop-ontwikkeling, waar op het moment van schrijven 416 woningen in ontwikkeling zijn. De groene laan van deze ontwikkeling loopt op dit moment dood op de huidige bebouwing van het plangebied. Aan de andere zijde van de Veilingstraat bevindt zich het appartementencomplex Cresendo met een horecagelegenheid in de plint. Iets verder naar het noorden van het plangebied bevindt zich het Jaarbeursterrein. In de toekomst wordt dat terrein getransformeerd tot een plek voor wonen, werken en ontspanning.

Het huidige terrein bestaat uit verouderde bedrijfsbebouwing met een parkeerterrein met circa 12 parkeerplaatsen. Er zijn voornamelijk blinde gevels in een roodbruine baksteen. Aan de voorzijde van het perceel, aan de zijde van de Croeselaan, is een gevel met beglazing, panelen en een staalconstructie van een voormalige luifel aanwezig. Aan de entreezijde van de hal zit een aanbouw met een plat dak van ongeveer 4 meter hoog. Het geheel oogt gedateerd en verouderd.



Figuur 3.2.4: Huidige situatie

3.3 Beschrijving van de bestaande functies in het plangebied

In het plangebied staat nu bedrijfsbebouwing, welke tijdelijk in gebruik is door een kringloopwinkel. De bedrijfsbebouwing heeft een voetprint van circa 2.500 m^2, waarbij de bebouwing een totale BVO van circa 4.500 m^2 heeft. Aan de voorzijde van het perceel bevindt zich een parkeerterrein met 12 parkeerplaatsen. De aanwezige bebouwing heeft een gedateerde en verouderde uitstraling.

3.3.1 Verkeer en parkeren

De Veilingstraat is toegankelijk voor auto's, fietsers en voetgangers. Voor fietsers is de locatie bereikbaar via de Veilinghavenkade, de Croeselaan, de Fruitstraat, de Voorsterbeeklaan en in de toekomst via de Heycopstraat. Voor voetgangers is rondom het plangebied een troittoir aanwezig. Het plangebied ligt op loopafstand van Utrecht Centraal, vanuit waar allerlei verbindingen met trein, bus en tram mogelijk zijn.

De Veilingstraat is een tweerichtingsweg voor zowel auto's als fietsen, met aan één zijde deels langsparkeren. De locatie is vanaf de Rijksweg A12 en vanaf het centrum goed bereikbaar via de Europalaan - Overste Den Oudenlaan -Van Zijstweg -Veilinghavenkade. Het parkeren vindt in het huidige gebruik gedeeltelijk plaats op eigen terrein en gedeeltelijk in het openbaar gebied. De huidige bebouwing voorziet niet in gebouwde parkeerplaatsen. In de bocht van de Veilingstraat naar de Croeselaan is de uitrit van de in aanbouw zijnde parkeerkelder onder het Heycop-terrein gerealiseerd. Het plangebied ligt in de parkeerzone A2.

De openbaar vervoersvoorzieningen liggen direct naast het gebouw op de Croeselaan. Hier stopt buslijn 1 (Hoograven - Rivierenwijk - Croeselaan - Utrecht Centraal).

3.3.2 Openbare ruimte

De openbare ruimte in het plangebied is beperkt. De bedrijfsbebouwing staat op het overgrote deel van het plangebied en de overige openbare ruimte is vooral verhard. Om het plangebied heen ligt de Veilingstraat. Deze weg loopt schuin af om het hoogteverschil tussen de Veilinghavenkade en de Fruitstraat op te vangen. Aan beide zijdes is een trottoir aanwezig. Aan de kant van het Cresendo gebouw eindigt het trottoir door een stenen afscheiding en een terras van de horecagelegenheid. Aan de andere zijde wordt het trottoir begrensd door een laurier.

De Croeselaan is een belangrijke weg richting het Jaarbeursterrein en Utrecht Centraal. De Croeselaan bestaat uit een weg met aan weerszijden éénrichtingsverkeersbanen met langsparkeerplaatsen. Daarbij hebben beide zijdes een fietspand met daarnaast een breed troittoir. De banen worden gescheiden door een groenstrook met een looppad. Ten westen van het

plangebied bevindt zich de Veilinghavenkade, die de scheiding vormt tussen de locatie en de Veilinghaven.

De Veilingstraat maakt tot slot deel uit van de route van het Ringpark. De inzet van de stichting Vrienden van Ringpark is om de verschillende groengebieden in de Dichterswijk met elkaar te verbinden. De groene laan die nu wordt gecreëerd met de ontwikkeling van het Heycop-terrein loopt dood tegen de huidige veilinghal.

3.4 Conclusie

Het huidige terrein bestaat voornamelijk uit verouderde bedrijfsbebouwing. Gezien de ligging van het plangebied leent het zich goed voor de realisatie van woonfuncties en zal het bijdragen aan een verbetering van het plangebied en de leefomgeving. De herontwikkeling van deze locatie past goed in de transformatie van bedrijvigheid naar wonen.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Projectbeschrijving

4.1.1 Inleiding

Gezien de ligging van het plangebied in een woongebied, biedt de locatie aan de Veilingstraat 10 een uitstekende kans om binnenstedelijk woningen toe te voegen. De toekomstige functie van het plangebied betreft voor het overgrote deel wonen. Circa 4.500 m^2 bedrijfsbebouwing zal voor het plan worden gesloopt. Hiervoor in de plaats komt een woongebouw met daarin maximaal 110 woningen.

4.1.2 Programma

Het programma omvat maximaal 110 woningen, die 100% in de sociale huur categorie vallen. De beoogde doelgroepen van deze woningen zijn ouderen en starters. Alle woningen voldoen aan de prestatieafspraken van de betreffende STUW-corporatie met de gemeente. De huurwoningen hebben met differentiatie de beoogde verdeling:

- 1/3^e van de woningen valt onder de eerste en tweede aftoppingsgrens en hebben een grootte tussen de 50 m^2 en 60 m^2 GO.
- circa 2/3^e van de woningen valt onder de liberalisatiegrens en hebben een grootte van circa 70 m^2 GO.

De beoogde doelgroep voor de woningen betreft starters en ouderen. De 2-kamer appartementen (circa 50 m^2 - 60 m^2) zijn voor de doelgroep starters. De 3-kamer appartementen (circa 70 m^2) zijn voor de doelgroep ouderen. Deze laatstgenoemde appartementen worden rolstoelbewoonbaar of eenvoudig naar rolstoelbewoonbaar aan te passen ontworpen. Daarnaast wordt in overleg met de woningcorporatie onderzocht of de regeling van Groot naar Beter kan worden toegepast, waarmee ouderen uit grotere sociale huurwoningen (van vier of meer kamers) met voorrang verhuizen naar sociale huurwoningen tot en met drie kamers.

Op de begane grond van het woongebouw komt een plint van ongeveer 150 - 350 m^2, met een hoogte van ongeveer 6 meter. Deze plint krijgt een sociaal maatschappelijke en zo mogelijk daarbij een commerciële invulling. Het streven daarbij is om een relatie te zoeken met de bovengelegen woningen en het te realiseren plein aan de Veilinghaven. Voor de plint moet ingezet worden op een sociaal maatschappelijke voorziening van gemiddeld minimaal 100 m^2, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie (op de totale 350 m^2). De voorkeur voor de commerciële invulling gaat daarbij uit naar een horecafunctie in de categorie D1.

4.1.3 Stedenbouwkundig plan

De opgave voor het plangebied is om de locatie te transformeren, passend binnen en aansluitend op de al getransformeerde delen van Parkhaven. De locatie dient aan te sluiten op Parkhaven en in samenhang met parkhaven ontworpen te worden. De stedenbouwkundige randvoorwaarden en uitgangspunten zijn bepaald op basis van het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan van Dichterswijk van november 1997, de ontwikkeling van het naastgelegen Heycop-terrein, de bestaande omgeving van de locatie en het rondje Ringpark. Hoewel het plan uit 1997 een belangrijk uitgangspunt is, is daarbij wel rekening gehouden met de huidige beleidskaders en eventuele nieuwe inzichten.

Het stedenbouwkundig plan werd gekenmerkt door semi gesloten bouwblokken rond een open veld met stadsvilla's. Door het parkeren onder te brengen in half verdiepte parkeergarages, is het mogelijk geworden om een groen woongebied in hoge dichtheid te realiseren. Door het slim spelen met niveauverschillen wordt de scheiding tussen openbaar, semi-openbaar en privé op een aangename manier vorm gegeven. Het geheel betreft een hoog kwaliteitsniveau. Dat zit hem in de zorgvuldigheid waarmee architectuur, volumes, materiaalgebruik en groen vorm gegeven is en het tezamen een eenheid vormt.

Ruimtelijk is de locatie waar dit bestemmingsplan op ziet het sluitstuk van de transformatie van de Dichterswijk. De ruimtelijke opgave bestaat uit het inpassen van de nieuwbouw op de hoek van de Veilingstraat - Veilinghaven en de hoek Veilingstraat - Croeselaan. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande bebouwing en wordt - in lijn met het oorspronkelijke stedenbouwkundige plan - een verbijzondering in de vorm van een stedenbouwkundig hoogteaccent mogelijk gemaakt. De

bebouwing aan de Veilingstraat en de Croeselaan zullen qua hoogte aansluiten op de naastgelegen bebouwing, bestaande uit vijf en respectievelijk drie bouwlagen.

Hieronder is de ruimtelijke uitgangspuntenkaart opgenomen. Hierop zijn de ruimtelijke randvoorwaarden voor de herontwikkeling opgenomen en inzichtelijk gemaakt.



Afbeelding 4.1: Kaart met ruimtelijke randvoorwaarden (Bron: Bouwenvelop)

Rooilijn

De rooilijn aan de Veilingstraat (noordzijde) van het perceel ligt evenwijdig aan de rooilijn van het woongebouw Cresendo, waarbij de bebouwingslijn van de hoofdbebouwing circa 1 meter terug ligt ten opzichte van de huidige kavelgrens. Hierdoor wordt het straatprofiel van hoofdgevel tot hoofdgevel ongeveer 17 meter breed. De rooilijn aan de zijde van de Croeselaan volgt de bestaande weg. De roolijn aan het nieuwe te realiseren plein is uitgelijnd met de onderdoorgang (toegangspoort van Cresendo) aan de Veilingstraat.

Aan de Veilingstraat zal door de ontwikkeling een groot stuk openbare ruimte in de vorm van het plein ontstaan. Deze ruimte zal de groene doorloop naar het Heycop terrein vormen en zal het rondje Ringpark afmaken. Hierdoor zal het gebied een meer open uitstraling hebben dan in de huidige situatie het geval is.

Balkons mogen de rooilijn met 1,7 meter overschrijden (de erfrgrens met 0,7 meter) en zijn onderdeel van de architectuur. Voorwaarde hiervoor is dat de balkons niet in conflict komen met de aan te brengen bomen op de Veilingstraat. Op de begane grond zijn buitenruimtes toegestaan binnen de erfgrens. Voor het ontwerp wordt onderzocht hoeveel extra gronden hiervoor benodigd zijn, welke momenteel in eigendom van de gemeente zijn.

Bouwblok

Het volume van het woongebouw accentueert de entree van de stad middels de Van Zijstweg en het completeert het stedenbouwkundig plan van Dichterswijk West en de naastgelegen onwikkeling van het Heycop terrein.

Alle appartementen zullen worden voorzien van een buitenruimte, in de vorm van een gemeenschappelijke tuin, balkon of een tuin. Het bouwblok kan gelezen worden als één gebouw. Het gebouw bestaat uit een onderbouw van maximaal vijf bouwlagen hoog en een hoogteaccent daar bovenop. Technische installaties ten behoeve van het gebouw (zoals trafo's, warmteonderstations e.d.) worden op de kavel, inpandig opgelost en komen niet in de openbare ruimte. Installaties ten behoeve van luchtverversing, energieopwekking (PV panelen), liftopbouw en welke gekoeld moeten worden door lucht mogen op het dak worden geplaatst. Wel moeten deze uit het zicht van de openbare ruimte, centraal en geclusterd op het dakvlak worden geplaatst. De installaties mogen niet zichtbaar zijn vanaf het maaiveld.

Hoogte

Parkhaven is zorgvuldig ontworpen qua bebouwing waarbij de bebouwing grotendeels 3 – 5 bouwlagen hoog is. Stedenbouwkundig gezien ligt het plangebied op een bijzondere plek in de wijk: in de hoek van de Veilinghaven waar verschillende (zicht)lijnen samen komen: de Twellosebeeklaan, Veilinghavenkade en Veilingstraat. Vanwege de bijzonere positie in de wijk wordt er gekozen om aan de Veilinghaven een wijkaccent toe te voegen en het bestaande karakter van de wijk te behouden. Er wordt gekozen om de bebouwing aan de Veilingstraat qua hoogte aan te sluiten op de omliggende bebouwing. Het hogere bouwdeel accentueert de hoek in de richting van de Veilinghaven. Doordat de nieuwbouw aan de Veilinghavenkade terug ligt ten opzichte van de huidige bebouwing ontstaat er een plek met bijzonder uitzicht op het water en maakt het een connectie via de Twellosebeeklaan met het oude Veilinggebouw (een ander stedenbouwkundig accent in de Dichterswijk). Het hoogteaccent markeert de bijzondere plek in de Dichterswijk en vergroot de herkenbaarheid en de identiteit van de wijk.

De bouwhoogte van het woongebouw varieert en sluit goed aan op de omliggende bebouwing. Aan de zijde van de Croeselaan is de bouwhoogte maximaal 3 bouwlagen, zijnde 10 meter (t.o.v. peil Veilinghavenkade +3.45 NAP). Aan de zijde van de Veilingstraat is de bouwhoogte van het woongebouw maximaal 5 bouwlagen, zijnde 16 meter (t.o.v. peil Veilinghavenkade +3.45 NAP). De maximale bouwhoogte van het hoogteaccent bedraagt 12 bouwlagen, zijnde 37 meter (t.o.v. peil Veilinghavenkade +3.45 NAP), exclusief installaties.

Plint en entrees

Ten behoeve van de activering van de openbare ruimte en sociale veiligheid, krijgt de plint van het gebouw een levendige uitstraling. Dat betekent dat aan de straatzijde de sociaalmaatschappelijke/commerciële functies en wonen worden gesitueerd en er geen bergingen of andere niet-levendige functies aan de straatzijde komen. Aan het plein komt een sociaalmaatschappelijke voorziening, zo mogelijk in combinatie met een commerciële voorziening met een transparante gevel. Fietsen- en scootmobielen-stallingen zullen deels inpandig worden opgelost en direct gekopppeld worden aan de entree van het gebouw. Van deze inpandige stallingen zal aan de straatzijde zoveel mogelijk alleen de toegang zichtbaar zijn.

Er komt een heldere overgang tussen openbaar en privé, rekening houdend met (sociale) veiligheid en functionaliteit van de openbare ruimten. In het ontwerp wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij zal extra aandacht besteed worden aan het vinden van een goede oplossing voor het aansluiten op het hoogteverschil in de Veilingstraat. Er wordt voorkomen dat er lange blinde muren ontstaan. Zo is het hoogteaccent alzijdig en wordt op de begane grond ruimte geboden aan de entree en de collectieve fietsenstalling. De hoofdentree voor de woningen en de fietsenstallingen komt aan het nieuw te realiseren Veilinghavenplein en de secundaire entree is gepland in de bocht van de Fruitstraat - Croeselaan.

Beeldkwaliteit

Het bouwvolume sluit in architectonisch oogpunt aan op het beeld- en kwaliteitsniveau van Parkhaven. In de basis wordt dezelfde type detaillering toegepast, maar wel met de mogelijkheid tot een architectonisch accent aan het plein. Door de afwijkende bouwhoogte en de mogelijkheid tot verbijzondering in de architectuur staat het gebouw iets meer op zichzelf in vergelijking met de omliggende bebouwing die allemaal de kenmerkende dominante rode baksteen hebben De architectuur benadrukt dan naast de oogte ook de bijzondere plek in de wijk.

Het gebouw heeft een gezamenlijke binnentuin met aan de buitenzijde levendigheid en buitenruimtes. De commerciële/maatschappelijke plint sluit aan op de nieuw te realiseren openbare ruimte (plein) en heeft een transparante uitstraling.

Voor de daken waar men zicht op heeft, ligt de nadruk op groen. Daken die niet in het zicht liggen krijgen de nadruk op waterbuffering, energieopwekking en installaties.

4.2 Verkeer en openbare ruimte

4.2.1 Verkeer

In deze paragraaf wordt ingegaan op de bereikbaarheid van het plangebied met de auto, het openbaar vervoer en de fiets of te voet.

De ontwikkeling is gelegen in een verstedelijkingsknooppunt dicht bij het centrum van Utrecht. De ontwikkeling ligt hemelsbreed op 750 meter van Utrecht Centraal station waardoor het station

binnen 10 minuten lopen te bereiken is. De bussen halteren dicht bij de nieuwe ontwikkeling op de Croeselaan. Bewoners en bezoekers van de ontwikkeling kunnen daardoor gebruik maken van een uitgebreid OV-netwerk. Dicht bij de locatie zijn enkele hoofdfietsroutes gelegen, o.a. de Croeselaan. De locatie is daardoor zeer goed bereikbaar op de fiets.
Er zijn voldoende mogelijkheden beschikbaar voor alternatieve en duurzame vormen van vervoer.

Verkeersgeneratie
De nieuwe ontwikkeling aan de Veilingstraat levert een bepaalde verkeersgeneratie op. De nieuwe ontwikkeling is voor wat betreft de verkeersgeneratie op etmaalniveau vergeleken met de bestaande functie, we noemen dit de ervaringscijfers.

De bestaande functie, detailhandel i.c.m. een arbeidsextensieve en bezoekers extensieve functie (opslagruimte), genereert een zekere verkeersgeneratie, namelijk: 361 voertuigbewegingen per etmaal. Voor de nieuwe ontwikkeling zijn dit 118 bewegingen per etmaal. Dit betekent dat de nieuwe functie per etmaal minder verkeersbewegingen tot gevolg heeft dan op basis van de huidige functie.

De ochtendspits en de avondspits worden aangehouden als maatgevende momenten van de verkeersgeneratie als effect op het verkeersnetwerk. Als we de ontwikkeling bekijken zonder verrekening van de bestaande situatie dan zien we een verkeersgeneratie tijdens het ochtendspitsuur van 7 voertuigbewegingen. Tijdens het avondspitsuur bedraagt dit 14 voertuigbewegingen. Dit aantal van het bestaande verkeersnetwerk aan de Croeselaan respectievelijk de Van Zijstweg. Verwacht wordt dat dit niet gaat leiden tot een beperkte doorstroming in de wijk, te meer omdat deze verkeersbewegingen (vanuit woningen) in de andere richting zijn dan de maatgevende richting van forenzen richting de bedrijfslocaties en in de plaats komen van verkeersbewegingen vanuit de bestaande situatie die deels wel bijdragen aan de maatgevende richting. De berekening van de verkeersgeneratie is toegevoegd in bijlage 3.

4.2.2 Parkeren

Beleidsuitgangspunten

De 'Beleidsregel parkeernormen auto 2021' (hierna: de beleidsregel) heeft tot doel om het autoverkeer in de stad te beperken. Om die doelstelling te bewerkstelligen is in de beleidsregel bepaald:

'hoeveel autoparkeerplaatsen moeten of mogen worden gerealiseerd, en waar en hoe deze parkeerplaatsen worden aangelegd'

Bovendien is de mogelijkheid om bij bouwontwikkelingen op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen beperkt, en moeten daar mobiliteitsalternatieven worden geboden om de locatie bereikbaar te houden.

Locatie Veilingstraat

De locatie Veilingstraat 10 valt binnen parkeerzone 'A2'. Voor die zone geldt, in lijn met de algemene beleidsuitgangspunten, dat er maar beperkt mogelijkheid is om op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen. Er geldt een maximumpercentage van 50% van de benodigde autoparkeerplaatsen dat op eigen terrein mag worden aangelegd. Er geldt géén minimumpercentage. Voor het concrete plan kan in de volledige parkeerbehoefte worden voorzien door toepassing van de mogelijkheden voor deelmobiliteit.

Voor plannen buiten de zones A1, A2, en B1 is als hoofdregel opgenomen dat autoparkeerplaatsen voor 100% op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. Van die hoofdregel moet in de zone A2 (verplicht) worden afgeweken, gelet op het hierboven opgenomen maximumpercentage.

Het bestemmingsplan staat de realisatie van de 110 sociale appartementen, een kleinschalige maatschappelijke functie en een horecafunctie toe. Aangezien het gebruik verandert, verandert daarin ook de parkeereis mee. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling is onderstaand een berekening gemaakt per functie (zie ook bijlage 3). Voor de bepaling wordt gebruik gemaakt van de Parkeervisie van de gemeente Utrecht.

Het plangebied valt, op basis van de onderstaande gebiedsindeling vanuit de parkeervisie van de gemeente Utrecht, binnen de gebiedszonering A (centrumgebieden, betaald parkeren). Op basis van de parkeernormen is het onderstaand aantal benodigde parkeerplaatsen berekend. Het project ligt in A2 gebied.

Uitgangspunt autoparkeren
Het maximale programma bestaat uit de volgende onderdelen:

1a. PROGRAMMA				1b. PARKEEREIS							
2	3	4	5	6			7	8			
functies	omvang	eenheid	type	Parkeernormen A2				aantal parkeerplekken			
				totaal	langp.	bezoek	extra reductie bezoek	totaal	langpark	bezoek	
woning 80 tot 130 m2	43	woning	woon soc	0,53	0,43	0,10	0,00	23	18	4	
woning 55 tot 80 m2	61	woning	woon soc	0,51	0,41	0,10	0,00	31	25	6	
woning tot 55 m2 bvo	6	woning	woon	0,28	0,18	0,10	0,00	2	1	1	
restaurant	2,8	100 m2 b	niet-woon	2,00	0,1	0,90	0,00	6	1	5	
arts / maatschap / th	4	behandel	niet-woon	0,53	0,45	0,55	0,00	2	1	1	

Tabel 4.2.2.1: Parkeereis o.b.v. maximaal toegestane programma

De maximale (auto)parkeereis van de nieuwbouw is 63 parkeerplaatsen. Dit is zonder verrekening van het rechtens verkregen niveau en zonder toepassing van reducties (door bijvoorbeeld deelmobiliteit).

de borging hiervan ligt besloten in artikel 5.5 Aanvulling voorwaardelijke verplichting parkeren.

Grotere parkeerbehoefte

De bovenstaande parkeerberekening gaat uit van een representatieve invulling van de maximale planologische mogelijkheden, welke is geborgd door het in het plan vastleggen van de maximale berekende totale capaciteitseis voor parkeren (63). Deze is vastgelegd op de parkeerbehoefte die hoort bij een programma met 110 woningen in de sociale huurcategorie. Wanneer er immers in een aanvraag omgevingsvergunning woningen met een hogere parkeernorm worden aangevraagd, dan zal dat ertoe leiden dat er minder woningen kunnen worden aangevraagd omdat de totale parkeereis (de optelsom van de parkeernormen per woning) 63 moet blijven.

Van rechtens verkregen niveau

Bij sloop/nieuwbouw of gebruikswijziging is de parkeereis de capaciteitseis van de nieuwe bouwontwikkeling minus de capaciteitseis van de bestaande bouw. Dit betekent dat de parkeereis van de nieuwe ontwikkeling wordt verminderd met de parkeereis van de bestaande functie (het rechtens verkregen niveau). De nieuwe ontwikkeling hoeft conform het beleid alleen te voorzien in de extra parkeerbehoefte die ontstaat. Voor de Veilingstraat betekent de vermindering als gevolg van verrekening van het rechtens verkregen niveau een lagere parkeereis.

Op de huidige locatie is al een functie in gebruik (kringloopwinkel); bestaande uit gedeeltelijk detailhandel voor de winkelfunctie gecombineerd met een opslagruimte (arbeidsextensief en bezoekers extensief). Dit gebruik vormt hiermee het rechtens verkregen niveau voor wat betreft de bestaande parkeereis. De bestaande parkeereis wordt gebaseerd op de huidige parkeernormen uit de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht en is berekend op: 48,0 parkeerplaatsen (zie tabel 2 - berekening rechtens verkregen niveau).

De parkeereis van de bestaande bouw moet echter worden gecorrigeerd met de plekken die worden opgeheven in verband met de ontwikkeling. Dat gaat hier om 12 plekken op eigen terrein die vervallen in de nieuwe situatie en een ruimtereservering van maximaal 5 plekken voor het inzetten van deelauto's, zie hiernavolgende toelichting. Het rechtens verkregen niveau na correctie is 31 parkeerplaatsen.

1a. PROGRAMMA **1b. PARKEEREIS**

2	3	4	5	6			7	8		
functies	omvang	eenheid	type	Parkeernormen A2					aantal parkeer plekken	
				totaal	langp.	bezoek	extra reductie bezoek	totaal	lang	bezoek
arbeidsextensieve be	24	100 m2 b	niet-woon	0,15	0,95	0,05	0,00	4	3	0
detailhandel	22	100 m2 b	niet-woon	2,03	0,1	0,90	0,00	44	4	40

				P-eis	totaal	lang	kort
progr. niet-wonen	46	100 m2 bvo		niet-wonen	48	8	40
programma wonen	0	woningen		wonen	0	0	0
				totaal	48	8	40

Tabel 4.2.2.2: Berekening rechtens verkregen niveau

Reducties door inzet van deelmobiliteit en extra fietsparkeerplaatsen

Reducties op de parkeereis zijn mogelijk door de inzet van deelmobiliteit zoals deelauto's, deelbromfietsen, deelbakfietsen en deelfietsen. Het aandeel deelbromfietsen, deelbakfietsen en deelfietsen is maximaal 50% van het totaal aantal eenheden aan deelmobiliteit. In de openbare ruimte is ruimte gereserveerd voor 5 deelauto's (zie toelichting van rechtens verkregen niveau). Op basis van het geldende beleid en het maximale programma zijn 7 deelautoplekken als reductie op de parkeereis toegestaan.

Naast het realiseren van deelmobiliteit is het toepassen van extra fietsparkeerplaatsen ook een mogelijkheid om de parkeereis voor auto's te reduceren.

De volgende normen zijn van toepassing voor de genoemde reducerende maatregelen:

4. Reductie parkeereis door omzetting naar deelauto's

Correctiefactor deelauto's			totaal	lang	kort
niet-wonen	86%	niet-wonen	-1	-1	0
wonen	86%	wonen	-27	-27	0
		extra pp voor deelauto's	7	7	0
		totale reductie door deelauto's	-21	-21	0

5. Reductie parkeereis door omzetting naar fietsplekken

Correctiefactor extra fiets			totaal	lang	kort
niet-wonen	12%	niet-wonen	0	0	0
wonen	12%	wonen	-3,87	-4	0
		totale reductie door extra fiets	-4	-4	0

Tabel 4.2.2.3: Overzicht normen voor reducties op de parkeereis

Invulling parkeereis

Op basis van het toegestane programma bedraagt de parkeereis na de verrekening met het rechtens verkregen niveau: 31,0 parkeerplaatsen.

De parkeereis wordt opgelost door het toevoegen van 7 deelautoplekken waarvan 5 in het openbare gebied en het realiseren van 2 deelmobiliteit plekken (op grond van de beleidsregels mag je tot de helft van de deelautoplekken omzetten in deelmobiliteitsplekken) en 6 extra fietsparkeerplaatsen op eigen terrein.

Dit resulteert in te realiseren parkeervoorzieningen zoals weergegeven in tabel 4.2.2.4:

Categorie	Eigen terrein	Openbare ruimte	Totaal (omgerekend naar reguliere plekken)

Deelautoplekken (1 unit = 4 reguliere plekken) waarbij maximaal 50% als deelmobiliteit plekken mag worden ingevuld	2	5	28
Extra fietsparkeerplaatsen (1,5 unit = 1 reguliere plek)	6		4
Totaal			31

Tabel 4.2.2.4: Invulling parkeereis

Het parkeren van de horecafunctie en maatschappelijke functie wordt afgewenteld op straat (waar het rechtens verkregen niveau ruimte toe biedt). Met dit scenario wordt voldaan aan het parkeerbeleid.

Op basis van het voorgaande is voor de Veilingstraat een parkeeronderbouwing opgesteld, zie Bijlage 3.

De voorkeur gaat er naar uit om een deel van de parkeereis om te zetten in parkeerplekken in de parkeergarage van de naastgelegen ontwikkeling aan de Heycopstraat ("Parkhaven"). Het is namelijk niet wenselijk om de gehele parkeereis van de nieuwbouw aan de Veilingstraat af te wentelen op het openbare gebied vanwege de vergroeningsambities in het openbare gebied. Gebruikmaken van de garage biedt kansen om de openbare ruimte (in de toekomst) te vergroenen. Daarnaast is het gewenst om enkele nieuwe bewoners van Veilingstraat toch een parkeerplaats aan te kunnen bieden, omdat er geen vergunningen voor straatparkeren worden verstrekt aan bewoners van het project Veilingstraat. Het complex Heycop en de bijbehorende garage zijn begin 2024 in gebruik genomen. In de loop van 2024 zal worden nagegaan of er structurele onderbezetting ontstaat in de garage en of de vrijvallende ruimte kan worden ingezet voor de Veilingstraat.

Uitgangspunt fietsparkeren

Het complex krijgt een gemeenschappelijke fietsenstalling op eigen terrein en moet, om het gebruik van de fiets te stimuleren, in kwantiteit en kwaliteit (locatie, toegankelijkheid, sociale veiligheid, inbraakveiligheid, helling etc.) voldoen aan de uitgangspunten zoals beschreven in het geldende parkeerbeleid. De fietsenstalling moet voorzien in de parkeervraag van de bewoners en de bezoekers van de woningen. Het fiets parkeren moet voldoen aan de uitgangspunten zoals beschreven in het geldende parkeerbeleid (beleidsregel parkeernormen fiets 2021 Gemeente Utrecht inclusief bijlage 1 fiets parkeren woningbouw behorende bij de beleidsregel) en aan de eisen gesteld in het Bouwbesluit.

De fiets parkeervraag voor deze ontwikkeling bedraagt in totaal 437 plekken en is berekend op basis van de fietsparkeernormen die eind 2021 zijn vastgesteld. Van deze 437 plekken wordt het volledige gedeelte voor de woningen (voor de bewoners en de bezoekers) inpandig opgelost in de gemeenschappelijke stallingsruimte. Dit betreft 367 plekken (361 + 6). De 6 extra fietsparkeerplaatsen komen voort uit de reductie op het autoparkeren.

Het rechtens verkregen niveau van de voormalige detailhandel is ook beoordeeld. Hierbij is geconstateerd dat fietsen op eigen terrein geparkeerd werden en er geen afwenteling naar het openbare gebied plaatsvond. Dit levert op die manier geen extra verrekening op van de parkeereis voor de nieuwe ontwikkeling.

Voor de niet-woonfuncties (horeca en maatschappelijk) wordt de parkeereis voor de fietsen gerealiseerd, in het openbaar gebied (70) gerealiseerd binnen de gestelde loopafstanden volgens de beleidsregel parkeernormen fiets 2021. Deze zullen gefaseerd worden aangelegd. Dit wordt uitgewerkt in de (aanvraag) omgevingsvergunning.

De berekening van het fietsparkeren is toegevoegd in Bijlage 4.

4.2.3 Openbare ruimte en groen

Met het ontwikkelen van de Veilingstraat kan de gebiedsontwikkeling Parkhaven echt afgemaakt worden en ontstaat er meer woonkwaliteit in het gebied. Door de ontwikkeling ontstaat er een verbinding met de aan te leggen groene laan in het plan Heycop en het nieuw aan te leggen plein aan de Veilinghaven. Hierdoor ontstaat er een groene, aantrekkelijke langzaam verkeersroute tussen de Veilinghaven en het Veilinggebouw aan het Heycopplein. Het huidige terrein is volledig verhard. Bij de planuitwerking wordt aandacht besteed aan de groene invulling van de omgeving. Zo worden de plinten naar de openbare ruimte toe open en levendig. Daarbij wordt het parkeren volledig uit het zicht opgelost en de ontwikkeling krijgt een binnentuin die aansluit op het Heycop-terrein.

Het plangebied ligt in het burgerinitiatief 'Ring Park'. Dit is een initiatief van een groep actieve bewoners van de wijk Dichterswijk om het openbare groen en de leefbaarheid van de wijk te verbeteren. De bewoners geven aan dat door de toenemende verstedelijking rond de Dichterswijk de vraag naar een samenhangende onderliggende groenstructuur toeneemt. Het gefragmenteerde groen rondom de Dichterswijk wordt versterkt en verbonden door een Ringpark. Dit is een groene route van ongeveer drie kilometer.



Bij de herontwikkeling van het plangebied zou dit project gecomplementeerd worden met de nieuw te realiseren openbare ruimte richting de Veilinghavenkade. Dit plein zal een groene en duurzame uitstraling krijgen. Daarbij onderzoekt de initiatiefnemer met gemeente Utrecht of de Veilingstraat mogelijk verbreed en vergroend kan worden. Daarmee wordt het ook een mooie toevoeging aan het 'Rondje Ringpark'.

De plint zal naar de openbare ruimte toe open en levendig zijn.

Hoofdstuk 5 Onderzoek en randvoorwaarden

5.1 Inleiding

In toenemende mate wordt de milieukwaliteit van belang bij de ontwikkeling van functies in het landelijk en stedelijk gebied. Het milieubeleid heeft zich in de loop van enkele decennia ontwikkeld tot een complexe materie, die er in de praktijk toe leidt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen met verschillende milieuaspecten rekening moet worden gehouden. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de relevante (milieu)aspecten in het plangebied en de diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd.

5.2 Milieueffectrapportage

Kader

Het doel van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming over deze plannen en besluiten.

Het maken van een milieueffectrapport is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken welke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben.

In onderdeel C van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. wordt aangegeven welke activiteiten altijd m.e.r.-plichtig zijn. Bij de activiteiten die in onderdeel D van die bijlage genoemd worden moet beoordeeld worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Uit deze m.e.r.-beoordeling kan de conclusie volgen dat er een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

Plansituatie

De in het plan opgenomen activiteiten vallen onder categorie D11.2 (aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject) zoals deze is opgenomen in onderdeel D van de bijlagen bij het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit is in het Besluit m.e.r. een drempelwaarde opgenomen van 2.000 woningen, een projectgebied van 100 hectare en 200.000 m² bvo aan bedrijfsoppervlakte of meer. Het plan blijft onder deze drempelwaarden. Op grond van artikel 2, lid 5, sub b, van het Besluit m.e.r. dient echter ook in 'overige gevallen' bekeken te worden of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen (de vormvrije m.e.r.-beoordeling). Op basis van deze vormvrije m.e.r.-beoordeling dient het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Utrecht) een besluit te nemen om voor het project wel of geen m.e.r.-procedure te volgen voor het project alvorens het ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd.

Om te beoordelen of sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is een vormvrije m.e.r.-beoordeling (aanmeldnotitie) opgesteld. In deze vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt geconcludeerd dat geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen en er derhalve geen aanleiding is om een m.e.r.-procedure te doorlopen. De gemeente heeft dan ook op 6 november 2023 besloten dat voor dit plan geen m.e.r.-procedure noodzakelijk is. Gelet op de beperkte wijziging in het programma is daarbij beoordeeld of deze wijziging tot andere milieueffecten en andere conclusies leidt ten aanzien van de mer-plicht zoals opgenomen in het eerder genomen mer-beoordelingsbesluit. Dit is niet het geval.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is opgenomen in Bijlage 5. Het m.e.r. beoordelingsbesluit is opgenomen in Bijlage 6. De memo is opgenomen in Bijlage 7.

Conclusie

Er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen door de beoogde ontwikkeling. Het opstellen van een milieueffectrapportage is dan ook niet noodzakelijk.

5.3 Bedrijven en milieuzonering

Kader

In de gemeente Utrecht wordt gestreefd naar een situatie waar wonen en werken in de stad op een goede manier met elkaar samengaan. Beide functies zijn zeer belangrijk voor Utrecht, maar ook dient voorkomen te worden dat milieuhinder van bedrijven een negatieve invloed hebben op de

woonomgeving, of dat omgekeerd de bedrijvigheid wordt belemmerd door de aanwezigheid van woningen in de directe nabijheid. Van belang zijn in dit kader de gevolgen van geluid, geur, veiligheid en luchtkwaliteit van het bedrijf op gevoelige bestemmingen in het bestemmingsplan.

Het streven is om werkfuncties in de omgeving te integreren om daarmee levendigheid in de woonwijken te vergroten. Deze werkfuncties mogen alleen geen (onevenredige) overlast veroorzaken. De bedrijven die (te veel) geur of geluidhinder veroorzaken, overlast geven of andere risico's voor gezondheid en veiligheid met zich meebrengen, moeten ruimtelijk worden gescheiden van de gevoelige bestemmingen zoals wonen. Dit wordt bereikt door milieuzonering.

Plangebied

Binnen het plan is slechts horeca in de categorie B, C, D1, D2 en D3 van de lijst van horeca-activiteiten toegelaten zodat hier de nadruk ligt op het wonen. Om voldoende flexibiliteit bij het inrichten van terrassen te garanderen en tevens de nabijgelegen geluidgevoelige functies voldoende te vrijwaren van hinder van stemgeluid, is in dit bestemmingsplan een binnenplanse afwijking opgenomen. Voorwaarde is dat met onderzoek is aangetoond dat het langetijdgemiddelde geluidniveau door stemgeluid van het terras niet hoger is dan 55 dB(A) overdag, 50 dB(A) in de avond en 45 dB(A) in de nacht. In samenhang met de minimale geluidsisolatie conform het Bouwbesluit kan daarmee aan een aanvaardbaar binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde worden voldaan. Indien wordt aangetoond dat de aangebrachte geluidsisolatie van de gevel hoger is, mag het stemgeluidniveau tot 5 dB hoger worden mits de binnenwaarde niet meer dan 35 dB(A) bedraagt.

Conclusie

Er kan geconcludeerd worden dat de beoogde nieuwe bedrijvigheid binnen het plan (het terras) geen onaanvaardbare invloed hebben op de woonomgeving. Anderzijds worden de bedrijven niet belemmerd in hun (toekomstige) bedrijfsvoering door de aanwezigheid van de beoogde woningbouw. Hierdoor zorgt het aspect bedrijven en milieuzonering niet voor een belemmering om het bestemmingsplan vast te stellen.

5.4 Geluidhinder

Kader

Geluid beïnvloedt vaak de kwaliteit van de leef- en woonomgeving. De belangrijkste geluidsbronnen die in het kader van de ruimtelijke ordening van belang zijn, zijn wegverkeer, railverkeer en bedrijven. De mate van acceptatie en hinder is onder meer afhankelijk van de functie van het geluidsbelaste object - hiervoor kent de wet "geluidsgevoelige bestemmingen" zoals woningen en scholen.

De regels en normen van de Wet geluidhinder zijn in de volgende gevallen van toepassing bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen;
- bestemmen van gronden voor aanleg van nieuwe (gezoneerde) wegen (niet bij woonerven of wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/u geldt);
- reconstructie van wegen;
- gezoneerde industrieterreinen.

De Wet geluidhinder kent voorkeursgrenswaarden waarbinnen een geluidsgevoelige bestemming altijd kan worden gerealiseerd. Onder voorwaarden kan er een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend ('hogere waarde') tot aan een zekere maximale ontheffingswaarde. Bij een geluidsbelasting boven de maximale ontheffingswaarde zijn geluidsgevoelige bestemmingen niet toegestaan. Indien er gebruik wordt gemaakt van 'dove gevels', kan hierop een uitzondering worden gemaakt. De grenswaarden zijn voor wegverkeer 48-63 dB, voor spoorweglawaai 55-68 dB en voor gezoneerde industrieterreinen 50-55 dB(A).

Bij een geluidsbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde dient akoestisch onderzoek uitsluitsel te geven over de te verwachte geluidsbelasting en de doeltreffendheid van maatregelen om een overschrijding van grenswaarden te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden, die zijn vastgelegd in de gemeentelijke geluidnota, kan door burgemeester en wethouders een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld.

Plangebied

De geplande geluidsgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de invloedssfeer van verschillende wegen. De Croeselaan heeft een maximumsnelheid van 50 km-uur. De overige wegen en woonstraten in de omgeving zijn als 30 km-uur ingericht. In het kader van een goede ruimtelijke

ordening is de geluidbelasting vanwege de omliggende 30 km/uur-wegen Veilingstraat, Veilinghavenkade, Fruitstraat, Van Zijstweg en de Voorsterbeeklaan inzichtelijk gemaakt.

Het plan is getoetst aan de wettelijke eisen van de Wet geluidhinder en het lokale geluidsbeleid om te beoordelen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening, zie Bijlage 8; Akoestisch onderzoek wegverkeer (kenmerk R003_02_L230824) van LBP|SIGHT.

Wegverkeerslawaai
Uit het geluidsonderzoek volgt dat de geluidsbelasting vanwege wegverkeer op de Croeselaan op de gevels van de panden maximaal 50 dB bedraagt en dat daarmee de voorkeursgrenswaarde met 2 dB wordt overschreden. De geluidsbelasting blijft echter ruim onder de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Daarnaast is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidbelasting vanwege de omliggende 30 km/uur-wegen Veilingstraat, Veilinghavenkade, Fruitstraat, Van Zijstweg en de Voorsterbeeklaan inzichtelijk gemaakt. De berekende geluidbelasting is ten hoogste 57 dB exclusief aftrek artikel 110g Wgh. Om de geluidbelasting te kwalificeren is gebruikgemaakt van de methode Miedema. Hierin wordt een correlatie tussen de geluidhinder en de hoogte van de geluidbelasting gemaakt. Voor de meeste woningen aan de Veilingstraat (noordwest en noordoostgevel) geldt de beoordeling 'Matig'. Voor de woningen aan de zuidwestgevel geldt met name de beoordeling 'Redelijk'. De woningen in het project die aan het binnengebied liggen en aan de zuidgevel liggen kunnen geclassificeerd worden als 'Goed'.

Gecumuleerde geluidsbelasting
Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de gecumuleerde geluidsbelasting ten gevolge van wegverkeer ten hoogste 58 dB exclusief aftrek artikel 110g Wgh is. Dit is ruim binnen de maximaal te ontheffen waarde. Ook vanuit gezondheidsperspectief is de geluidsbelasting acceptabel.

Hogere waarde
De onderzoeksresultaten maken het doorlopen van een hogere waarde procedure noodzakelijk. Aangezien de voorkeursgrenswaarden worden overschreden, zal elke woning ter compensatie de beschikking moeten hebben over een luwe gevel, een rustige buitenruimte en een akoestisch gunstige woningindeling. Voor veel woningen kan eenvoudig aan deze eisen worden voldaan aan de binnenzijde van het bouwvolume. De hoekwoningen hebben een luwe zijgevel(s). De maximale ontheffingswaarden worden niet overschreden.

Terras
Het bestemmingsplan maakt bij binnenplanse afwijking de realisatie van terrassen mogelijk. Voor het terras is een akoestisch onderzoek naar stemgeluid uitgevoerd, zie Bijlage 10, het Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras (kenmerk R004_02_L230824) van LBP|SIGHT. Uit het akoestisch onderzoek naar stemgeluid blijkt dat een volledige benutting van mogelijke terraslocaties (de maximale invulling) leidt tot een waarde van 60 dB(A) etmaalwaarde. Rekening houdend met de minimale geluidsisolatie conform het Bouwbesluit kan dit lijden tot een binnenniveau van 40 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde is boven hetgeen dat aanvaardbaar kan worden beschouwd.

Om voldoende flexibiliteit bij het inrichten van terrassen te garanderen en tevens de nabijgelegen geluidgevoelige functies voldoende te vrijwaren van hinder van stemgeluid, is in dit bestemmingsplan een binnenplanse afwijking opgenomen. Voorwaarde is dat met onderzoek is aangetoond dat het langetijdgemiddelde geluidniveau door stemgeluid van het terras niet hoger is dan 55 dB(A) overdag, 50 dB(A) in de avond en 45 dB(A) in de nacht. In samenhang met de minimale geluidsisolatie conform het Bouwbesluit kan daarmee aan een aanvaardbaar binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde worden voldaan. Indien wordt aangetoond dat de aangebrachte geluidsisolatie van de gevel hoger is, mag het stemgeluidniveau tot 5 dB hoger worden mits de binnenwaarde niet meer dan 35 dB(A) bedraagt.

Conclusie

Het plangebied van de onderzochte panden ligt binnen de vanuit de Wet geluidhinder relevante geluidszone van de Croeselaan. Uit het geluidsonderzoek volgt dat een procedure hogere waarden met aanvullende maatregelen noodzakelijk is om de woningen te realiseren. Het ontwerpbesluit hogere waarden is opgenomen in Bijlage 9 Ontwerp besluit hogere waarden. Ook vanuit gezondheidsperspectief is de geluidsbelasting acceptabel.

5.5 Trillingen

Weg- en railverkeer kunnen leiden tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen op hun beurt leiden tot schade of hinder. Hinder voor personen in gebouwen wordt in Nederland gewoonlijk beoordeeld op de SBR B-richtlijn. Dit is een door de Stichting Bouwresearch opgestelde richtlijn voor het meten en beoordelen van hinder voor personen in gebouwen. De streefwaarde voor de trillingshinder is onder meer afhankelijk van de gebouwbestemming (kantoor, wonen, gezondheidszorg, etc.) en of het om een nieuwe of bestaande situatie gaat.

Het lokaal spoor (tram) kan ook leiden tot trillingen. Trillingen van de tramlijn kunnen relevant zijn op korte afstand van gevoelige functies.

Plangebied

Het plangebied ligt op meer dan 300 meter afstand van mogelijke trillingsbronnen.

Conclusie

Vanuit het aspect trillingshinder zijn er geen berperkingen voor de ontwikkeling van dit plan.

5.6 Geur

Bepaalde bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. Voor specifieke bedrijven is in de Wet milieubeheer een richtwaarde aangegeven voor de hoeveelheid geur (uitgedrukt in geureenheden/m3) die acceptabel is in de omgeving van bedrijven. Deze geuruitstoot heeft ruimtelijke consequenties. In de directe omgeving van het bedrijf zijn vanuit de norm van de Wet milieubeheer beperkingen gesteld aan de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkeling van gevoelige bebouwing (met name wonen). Dit soort bedrijven bevindt zich niet binnen het plangebied of in de directe omgeving daarvan. Kleinere bedrijven zoals horecavestigingen, of een bakkerij kennen soms ook geurhinder maar daarvoor zijn geen richtlijnen opgesteld. Daarnaast kan de mestopslag bij agrarische bedrijven geurhinder veroorzaken. Door een geschikte locatie van de mestopslag te bepalen, is een deel van de hinder te voorkomen. Echter bij grotere bedrijven is voldoende afstand ten opzichte van woningen van derden noodzakelijk. Dit wordt geregeld in de bestemmingsplanregels.

Conclusie

Binnen het plangebied is geen sprake van industriële geurhinder.

5.7 Externe veiligheid

Het werken met, de opslag en het transport van gevaarlijke stoffen leidt tot veiligheidsrisico's voor omwonenden, bedrijven en passanten. Om deze risico's te beheersen worden in de toelichting bij een bestemmingsplan of de onderbouwing bij een vergunning, de relaties tussen deze activiteiten en hun omgeving conform wet- en regelgeving verantwoord en vastgelegd.

In en direct rond het plangebied is een inventarisatie gedaan naar risicoveroorzakende activiteiten. Hieruit blijkt dat de locatie zich binnen het invloedsgebied bevindt van het doorgaande spoor door Utrecht richting Lunetten waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Andere Basisnet-transportassen liggen allen op zeer grote afstand (meer dan 1 kilometer) van het plangebied. Nadere beschouwing daarvan is niet nodig. In de omgeving bevinden zich geen bedrijven of buisleidingen die vanuit oogpunt van externe veiligheid relevant zijn voor de locatie.

Het risico bij transportassen wordt veroorzaakt door de mogelijkheid van beschadiging van een transportmiddel als gevolg van een ongeval. Hierdoor kan een deel of de gehele lading vrijkomen. De meest relevante stoffen zijn vloeibare gassen (b.v. LPG), brandbare vloeistoffen (b.v. benzine) en giftige stoffen. Bij een ongeval met vloeibaar gas kan dat gas vrijkomen en ontbranden met mogelijk brand of ontploffing tot gevolg. Een ongeval met brandbare vloeistof zal leiden tot een grote brand met veel hittestraling. Een ongeval met giftige stoffen zal vaak leiden tot de vorming van een giftige gaswolk.

De normen en richtlijnen voor de risico's voor de omgeving zijn onder andere vastgelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt; voor transport over weg, spoor en water). Het Bevt geeft antwoord op vragen hoe om te gaan met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. In het Bevt staan twee soorten risico's beschreven waarop normen en richtlijnen van toepassing zijn. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Naast risiconormeringen kent het Bevt tevens twee extra afstandsbepalingen, de zogenaamde vrijwaringszones rondom vaarroutes en het plasbrandaandachtsgebieden. Voor zowel de

vrijwaringszone als het plasbrandaandachtsgebied geldt een motivatieplicht indien bebouwing gewenst is. Indien nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd moet deze aan extra brandveiligheidseisen volgens het Bouwbesluit voldoen.

Plangebied

De locatie bevindt zich op ongeveer 300 meter van het doorgaande spoor. De locatie bevindt zich niet binnen een veiligheidsafstand of plasbrandaandachtsgebied. Dit betekent dat er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor de locatie en aanvullende voorschriften om te beschermen tegen de effecten van een plasbrand niet nodig zijn. Aanvullend onderzoek naar het groepsrisico is niet nodig, omdat het plangebied op meer dan 200 meter van het spoor ligt.

Het maatgevend scenario voor het plangebied zijn een explosie of het vrijkomen van giftige of schadelijke gassen. Het explosiescenario treedt in veel gevallen snel op en is lastig te bestrijden. Inzet zal vooral gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden. De totale bluswatercapaciteit wordt voor de bestrijding van een (dreigend) zwaar ongeval op het spoor als voldoende beschouwd.

De locatie is via de Croeselaan en de Veilinghavenkade vanuit meerdere richtingen goed te bereiken. Aanwezigen zullen over het algemeen voldoende zelfredzaam zijn om zich in veiligheid te brengen in geval van een incident, dit is mogelijk in meerdere richtingen van het spoor af gericht. Mochten er bij een incident schadelijke of giftige gassen vrijkomen zal geadviseerd worden om binnen te blijven en ramen en deuren te sluiten. Mechanische ventilatie dient hierbij afgesloten te worden, het is daarom belangrijk dat gebruikers worden geïnformeerd over de werking van deze ventilatie.

De Veiligheidsregio Utrecht heeft in haar advies van 5 oktober (Bijlage 11) geadviseerd om bij uitwerking van de plannen;

- Vluchtmogelijkheden van het spoor af gericht richting de Veilinghaven te realiseren;
- De BHV organisatie te laten oefenen met het scenario waarbij zich een incident met gevaarlijke stoffen voordoet op het spoor;
- Te communiceren over de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen en handelingsperspectieven;
- Het definitieve ontwerp voor te leggen aan de veiligheidsregio zodat zij kan adviseren in het kader van operationele voorbereiding op gebouwniveau.

Conclusie

Voor het plangebied is alleen het transport van gevaarlijke stoffen over het doorgaande spoor relevant. Gezien de relatief grote afstand legt dit risico geen beperkingen op voor de ontwikkeling van dit plan.

5.8 Ontplofbare Oorlogsresten

Kader

In het plangebied worden bodemroerende werkzaamheden uitgevoerd. De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Daarom moet een onderzoek naar de aanwezigheid van Ontplofbare Oorlogsresten (OO) worden uitgevoerd.

Plangebied

In het kader van het bestemmingsplan is een quicksan uitgevoerd (Bijlage 13). Het primaire doel van dit onderzoek is inzicht geven of het plangebied een verhoogd risico heeft op de aanwezigheid van Ontplofbare Oorlosgresten. Daarbij is onder meer gekeken naar reeds uitgevoerde (voor)onderzoeken voor binnen of nabij de Veilingstraat 10.

Op basis van de Quickscan en de verzamelde gegevens wordt geconcludeerd dat aan de zuidwestelijke zijde van het plangebied een verdacht gebied tegen of deels in het plangebied ligt. Hierdoor is het zeer waarschijnlijk dat het projectgebied 'Veilingstraat 10' ook verdacht wordt verklaard op afwerpmunitie. Een vooronderzoek Ontplofbare Oorlogsresten conform de richtlijnen van het CS-VROO zal moeten uitsluiten of er verdachte gebieden op het aantreffen van OO in het plangebied aanwezig zijn. Dit (voor)onderzoek) zal moeten worden uitgevoerd voor de sloop van de bebouwing.

Conclusie

Uit de Quickscan volgt dat het plangebied door de ligging tegen en mogelijk deels binnen een eerder uitgevoerd onderzoek zeer waarschijnlijk wordt aangemerkt als 'verdacht'. Voor de sloop van de huidige opstallen zal dan ook een vooronderzoek conform de CS-VROO richtlijnen worden uitgevoerd, waarbij met de sanering van het plangebied rekening mee moet worden gehouden. Onder deze voorwaarde vormt het aspect Ontplofbare Oorlogsresten geen belemmering voor de

uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.9 Luchtkwaliteit

Kader

Luchtkwaliteit heeft betrekking op luchtverontreiniging door gasvormige stoffen en verontreiniging van de lucht met fijnstof, door vooral verkeer, maar - naar mate het verkeer schoner wordt - ook door andere bronnen zoals houtstook. De luchtkwaliteit beïnvloedt in belangrijke mate de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Wegverkeer, mobiele (bouw)werktuigen en houtstook zijn, samen met de hoge achtergrondconcentratie in Utrecht, de belangrijkste lokale bronnen van luchtverontreiniging.

Artikel 5.16 lid 1 van de Wet Milieubeheer geeft aan wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Het bevoegde bestuursorgaan moet dan aannemelijk maken, dat het project aan één of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

- Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- Een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- Een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging
- Een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Daarnaast moet bij ruimtelijke projecten rekening gehouden worden met een goede ruimtelijke ordening. Hiervoor dient, onder andere, gekeken te worden naar de Europese grenswaarden van luchtkwaliteit.

Sinds 2017 wordt overal in Utrecht voldaan aan de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wereldgezondheidsorganisatie heeft in 2005 advieswaarden opgesteld voor gezonde lucht. Deze WHO-advieswaarden zijn bedoeld om de gezondheid te beschermen. Deze zijn voor fijnstof strenger dan de grenswaarden van de EU. Op 22 september 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005

Stof	Grenswaarde EU	WHO-advieswaarde-2005	WHO-advieswaarde-2021
$NO_{2\ (stikstofdioxide)}$	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³
PM_{10} (fijnstof)	40 µg/m³	20 µg/m³	15 µg/m³
$PM_{2,5}$ (fijnstof)	25 µg/m³	10 µg/m³	5 µg/m³

WHO-advieswaarden (jaargemiddelde) voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM_{10} (20 µg/m^3) en voor $PM_{2,5}$ (10 µg/m^3). Deze motie is uitgewerkt in het raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het raadsbesluit.

Op 22 september 2021 heeft de WHO nieuwe advieswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide opgesteld, die (beduidend) lager liggen dan de WHO-advieswaarden uit 2005. Ook neemt de gemeente Utrecht deel aan het Schone Lucht Akkoord, waarin rijksoverheid, provincies en gemeenten samenwerken aan maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit.

Plangebied

Aan de Veilingstraat 10 in Utrecht zullen maximaal 110 appartementen worden gerealiseerd en 350 m² maatschappelijk voorzieningen, zo mogelijk in combinatie met commerciële functies. Hiervoor is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (Bijlage 14) Met behulp van de CROW-publicatie is bepaald dat de verkeersgeneratie 126 verkeersbewegingen per dag bedraagt. Uit de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van dit extra verkeer niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Naast toetsing aan de Wet milieubeheer, moet ook getoetst worden aan een goede ruimtelijke ordening. Hiervoor zijn de concentraties NO2, PM10 en PM2,5 getoetst aan de Europese grenswaarden en de WHO-advieswaarden 2005 en 2021. De concentraties zijn afkomstig uit het CIMLK en zijn in onderstaande tabel weergegeven.

	Concentratie 2022	Concentratie 2030	EU-grenswaarden	WHO-advieswaarden 2005	WHO-advieswaarden 2021
NO_2	18,86 µg/m³	17,25 µg/m³	40 µg/m³	40 µg/m³	10 µg/m³

PM_{10}	18,56 µg/m^3	15,4 µg/m^3	40 µg/m^3	20 µg/m^3	15 µg/m^3
$PM_{2,5}$	11.12 µg/m^3	7,9 µg/m^3	20 µg/m^3	10 µg/m^3	5 µg/m^3

Concentraties afkomstig uit het CIMLK (toetspunt Bolognalaan) in 2022 en 2030.

Er wordt voldaan aan de Europese grenswaarden en aan de WHO-advieswaarden van 2005. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke eisen en aan de ambitie van de gemeente om in 2030 aan de WHO-advieswaarden van 2005 te voldoen. Er wordt nog niet voldaan aan de WHO-advieswaarden uit 2021. In 2030 wordt wel bijna voldaan aan de advieswaarde voor PM10, maar nog niet voor NO2 en PM2,5. Dit beeld komt overeen met de rest van Nederland.

Conclusie

Het project draagt 'niet in betekende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Op de onderzochte locaties wordt (ruimschoots) voldaan aan de Europese grenswaarden en aan de WHO advieswaarden 2005. Er zijn vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen en wordt voldaan aan de randvoorwaarden.

5.10 Bodem

Kader

Bij het bestemmingsplan wordt getoetst of de bodemkwaliteit geschikt is of geschikt gemaakt kan worden voor de geplande functies. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet worden voorkomen en als er toch bodemverontreiniging ontstaat, moet de bodem direct worden gesaneerd. Een geval van bodemverontreiniging waarbij de verontreiniging geheel of grotendeels na 1987 is ontstaan, is een 'nieuw' geval. Deze zorgplicht houdt in dat nieuwe gevallen van bodemverontreiniging zoveel mogelijk ongedaan dienen te worden gemaakt.
- Overige gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten binnen een bepaalde termijn worden gesaneerd als er tevens sprake is van risico's. Het gaat daarbij om humane of milieuhygiënische risico's en om risico's voor verspreiding van de verontreiniging. De sanering gebeurt ten minste functiegericht en kosteneffectief.
- Nieuwbouw op of graafwerkzaamheden in een geval van ernstige bodemverontreiniging zijn ongeacht de risico's niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen, middels een melding of een vergunning.
- Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Bij een aanvraag van een omgevingsvergunning moet een bodemonderzoek conform de NEN 5740 worden verricht. Op basis van dit onderzoek wordt beoordeeld of de locatie geschikt is voor de geplande functie of dat er nog een nader onderzoek of een bodemsanering noodzakelijk is, voordat de locatie geschikt is voor de geplande functie. Als er voor de bouwwerkzaamheden een grondwateronttrekking nodig is, moet gekeken worden of nabij gelegen grondwaterverontreinigingen hierdoor kunnen verplaatsen, waarbij een saneringsvergunning aangevraagd of melding (eventueel op grond van gebiedsgerichte aanpak Utrecht) gedaan moet worden.

Plansituatie

Bodemkwaliteit

In het plangebied wordt de aanwezige bedrijfslocatie gesloopt en nieuwbouw gerealiseerd van woningen en voorzieningen (maatschappelijk, horeca). Het terrein en de bebouwing is vanaf de jaren zestig gebruikt als koelpakhuis en verhuurlocatie voor machines en bouwmaterialen.

In 2023 is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Econsultancy, d.d. 13 oktober 2023, rapportnummer 2384.009, Bijlage 15). Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van een gedempte sloot en onder de vloer van de werkplaats plaatselijk matig tot sterke verontreinigingen in de grond zijn aangetroffen. Bij de voormalige brandstoftanks en de olieafscheider is geen tot lichte verontreiniging met olie aanwezig in de grond aanwezig. Verspreid op het terrein zijn in diepere lagen tussen 1,4 en 2,0 m-mv plaatselijk matig tot sterke verontreinigingen aanwezig met zink of PAK. Er is geen verontreiniging in het grondwater aangetroffen bij de voormalige brandstoftanks en olieafscheider. Op enkele plaatsen zijn de boringen gestaakt op ondoordringbaar materiaal. De onderzoeksresultaten geven aanleiding tot het uitvoeren van nader bodemonderzoek. Hierbij wordt ook aandacht gevraagd voor onderzoek naar asbest na sloop van het gebouw.

Langs de zuidelijke grens van het terrein is een verontreiniging in de grond aanwezig, waarbij nazorg nodig is. In het diepere grondwater in de omgeving van het terrein is sprake van omvangrijke verontreinigingen met vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen.

Het plangebied bevindt zich binnen de zogenaamde dynamische zone van het Gebiedsplan Gebiedsgericht Grondwaterbeheer. Het diepere grondwater binnen deze zone, in het eerste watervoerend pakket, is diffuus licht tot sterk verontreinigd met vluchtige organische chloorkoolwaterstoffen. Bij onttrekken en infiltreren van grondwater kan deze verontreiniging verspreiden. De gemeente wil verdere verspreiding van verontreinigingen door doorboring van de eerste scheidende laag in de dynamische zone voorkomen, om zo het grondwater uit het tweede watervoerende pakket te beschermen. Dit betekent dat er sprake is van een dieptebeperking voor onttrekkingen, boringen en bodemenergiesystemen tot de scheidende laag op een diepte van circa 50 m-mv. Er kan aansluiting worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak, met een bijdrageregeling.

Bij grondverzet moet rekening gehouden worden met de toepassingseis woonkwaliteit. Bij de aanleg van groen is het advies om gebruik te maken van levende bodem met veel organische stof.

Ondergrond
Geadviseerd wordt om bij de herontwikkeling inzicht te krijgen in zowel bestaande als gewenste ondergrondse ruimteclaims, die nodig zijn om het gewenste bovengrondse gebruik te realiseren. Om de ondergrond duurzaam te gebruiken en beheren moet er een balans zijn tussen bescherming (gezonde, schone, levende en veilige bodem, archeologie) en benutting (eventueel bodemenergie, groen, waterberging, infrastructuur). Het kan noodzakelijk zijn om ondergrondse functies te ordenen, clusteren en waar mogelijk te minimaliseren of optimaliseren. En om effecten van ondergronds gebruik mee te nemen in de beschouwing om (toekomstige) conflicten te voorkomen.

Zetting
Het plangebied is op basis van de indicatieve zettingsgevoeligheid minder gevoelig voor zetting. Tevens heeft de huidige bebouwing en ophoging de grond geroerd en gezet, waardoor de kans op daadwerkelijke zetting klein is.

Ontplofbare oorlogsresten
De aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten kan vertragend werken op de herontwikkeling en/of resulteren in een strenger veiligheidsregime. Het is onbekend of er sprake is van een vergrote kans op de aanwezigheid ontplofbare oorlogsresten of dat hier reeds onderzoek naar is gedaan.

Bodemenergie
Voor de energietransitie (energiezuinigheid en gasloos) gaat het in het bijzonder om het zoveel mogelijk op eigen perceel toepassen van duurzame energie om in 2030 energieneutraal te zijn. Op dit moment is ervoor gekozen om aansluiting te zoeken het aanwezige warmtenet. Mochten de plannen wijzigen dan is inzetten op Warmte-Koude opslag (WKO) met open systemen een andere mogelijkheid, als deze systemen met hoge leveringszekerheid en levensduur worden aangelegd. De capaciteit van de ondergrond wordt optimaal ingezet door eerst bovengronds de uitwisseling van koude en warmte (vraag en aanbod) in het gebied toe te passen voordat een beroep op de ondergrond wordt gedaan. In de omgeving van het terrein wordt op enkele plaatsen gebruik gemaakt van bodemenergie met open systemen in het 1e watervoerend pakket, tot een diepte van circa 50 m-mv.

Conclusie
De bodemkwaliteit levert plaatselijk mogelijk beperkingen op voor de functie wonen. De onderzoeksresultaten geven aanleiding tot het uitvoeren van nader bodemonderzoek. Na sloop van de opstallen en voorafgaand aan de nieuwbouw is nader onderzoek nodig (inclusief asbest) om verder te bepalen er saneringsmaatregelen nodig zijn. Verder zijn er mogelijk obstakels in de ondergrond aanwezig, die beperkingen geven voor de nieuwbouw. Er geldt een dieptebeperking voor onttrekkingen, boringen en bodemenergiesystemen (WKO), waarbij aansluiting kan worden gezocht bij de gebiedsgerichte aanpak van het grondwater volgens het Gebiedsplan (met een bijdrageregeling). Onder deze voorwaarden vormt het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.11 Natuurbescherming
Op grond van de Wet natuurbescherming moeten initiatiefnemers onderzoek doen naar de effecten van hun activiteiten op beschermde dier- en plantensoorten en beschermde gebieden. Bij het vaststellen van een bestemmingsplan moet van tevoren duidelijk zijn dat de Wet natuurbescherming niet in de weg staat aan de uitvoering van het plan. Daarnaast kunnen regels gelden op grond van de Interim Omgevingsverordening.

Beschermde dier- en plantensoorten
Voorafgaand aan de vaststelling van een bestemmingsplan moet er worden onderzocht:

1. of er beschermde soorten voorkomen in het plangebied;
2. of er verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden;

3. of er vrijstellingen gelden of dat er een ontheffing nodig is.

Als er een ontheffing nodig is, moet aannemelijk zijn dat deze verleend zal worden. Daarnaast moet er duidelijkheid zijn over eventuele ontheffingsvoorwaarden en het treffen van mitigerende maatregelen.

Utrechtse soortenlijst
Naast de beschermde soorten onder de Wet natuurbescherming, geldt binnen de gemeente de Utrechtse soortenlijst. Hierin staan kwetsbare soorten die voor Utrecht erg belangrijk zijn opgenomen. De algemene bescherming van deze soorten op grond van de voormalige Flora en faunawet is met het in werking treden van de Wet natuurbescherming per 1 januari 2017 vervallen. De Utrechtse Soortenlijst is onderdeel van de Omgevingsvisie.

De gemeenteraad heeft besloten dat bij gemeentelijke ruimtelijke plannen de Utrechtse soortenlijst bij het onderzoek en ontwikkelingen wordt betrokken zodat de soorten zo goed mogelijk beschermd worden.

Bij ruimtelijke plannen van derden beveelt de gemeente nadrukkelijk aan om de Utrechtse soortenlijst mee te nemen in onderzoek en ontwikkelingen. Wanneer de Utrechtse soortenlijst niet wordt meegenomen in het plan of project, dan wordt dit gemotiveerd.

Beschermde gebieden / Natura 2000-gebieden
Bij het opstellen van een bestemmingsplan wordt door middel van een zogenaamde 'voortoets' bekeken of een passende beoordeling van dat plan moet worden gemaakt. Een passende beoordeling moet worden gemaakt als de waarschijnlijkheid of het risico bestaat dat het plan significante gevolgen heeft voor een of meerdere Natura 2000-gebieden (al dan niet in combinatie met andere plannen of projecten).

Het bestemmingsplan kan in beginsel alleen worden vastgesteld als er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Als er een passende beoordeling nodig is, geldt er ook een plan-merplicht (art. 7.2a Wm).

Als het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor al eerder een passende beoordeling is gemaakt, hoeft er niet opnieuw een passende beoordeling te worden gemaakt (voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren over de significante gevolgen ervan).

Nationaal Natuur Netwerk (v.m. EHS) en Groene Contour
In de Interim Omgevingsverordening (artikel 6.1 en verder) zijn regels vastgelegd waar (afwijkingen) van bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Algemene zorgplicht
Ten slotte geldt de zorgplicht van artikel 1.11 Wet natuurbescherming: een ieder neemt voldoende zorg in acht voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving. Als het toch noodzakelijk is om handelingen uit te voeren, dan moet zoveel als redelijkerwijs mogelijk geprobeerd worden om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Daarom moet iemand die een bepaalde handeling wil verrichten zich vooraf op de hoogte stellen van de aanwezige flora en fauna, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van zijn handelen. De zorgplicht dient mede als vangnet voor de bescherming van soorten, waarvoor op grond van de Wnb geen specifiek verbod geldt.

Om een juiste invulling te kunnen geven aan de zorgplicht is de Leidraad werken met beschermde flora en fauna van de gemeente Utrecht van toepassing. Voor aanvang van de werkzaamheden moet een ecologisch werkprotocol worden opgesteld door een deskundige.

Plangebied

In het het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is op 22 april 2021 ter plaatse van het plangebied een ecologische quickscan Wet Natuurbescherming uitgevoerd (Bijlage 16). Bij een quickscan wordt in beeld gebracht of er (potentiële) vaste rust- of voortplantingsplaatsen aanwezig zijn van de soorten uit de verschillende beschermingsregimes. Vervolgens wordt beoordeeld of de voorgenomen ingreep verstorend kan zijn en of nader onderzoek noodzakelijk wordt geacht. Het onderzoek heeft tot doel om in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten, gebieden of houtopstanden aanwezig zijn die volgende de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep.

Methodiek
Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een bureauonderzoek en een veldonderzoek. Op deze wijze is inzicht verkregen in de aanwezigheid van geschikt habitat en de daarbij te verwachten beschermde soorten, gesitueerd op of nabij de onderzoekslocatie. Tijdens het veldonderzoek is de

gehele planlocatie en de nabije omgeving beoordeeld. Daarbij is gelet op de mogelijke aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten op basis van het aanwezige habitat. Verder is aan de hand van verspreidingsatlassen, andere standaardwerken en op basis van 'expert judgement' nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten er voor kunnen komen en zijn gebiedsbeschermingsgegevens opgevraagd van de Provincie Utrecht. Actuele verspreidingsgegevens van flora en fauna zijn uit de Nationale Databank Flora en Fauna opgevraagd.

Aanwezige beschermde soorten - Wet natuurbescherming
Uit de quickscan volgt dat met betrekking tot de soortenbescherming een aantal aandachtspunten naar voren komt.

- Op de onderzoekslocatie kunnen algemene vogelsoorten tot broeden komen. Om overtreding te voorkomen dient het groen buiten het broedseizoen verwijderd te worden. Ook de sloop van de bebouwing dient buiten het broedseizoen plaats te vinden. Globaal geldt hiervoor de periode half maart tot half augustus, geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Indien er toch in het broedseizoen gewerkt wordt, zal vooraf-gaand hieraan door een ter zake kundige ecoloog geïnspecteerd moeten worden of er broed-gevallen binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn.

  • Ten aanzien van zoogdieren en amfibieën zijn geen specifieke maatregelen te treffen. Bij het aantreffen van een zoogdier of amfibie dient deze de tijd te krijgen om veilig weg te komen.

Nader onderzoek vleermuizen

In de bovengenoemde Quickscan is de planlocatie ongeschikt bevonden voor gebouw bewonende vleermuizen. Naar aanleiding een melding van vleermuisactiviteiten en een eventueel verblijf rondom de bebouwing is een controlerend onderzoek uitgevoerd, zie Bijlage 17. Dit controlerend onderzoek is uitgevoerd op 5 juli 2023, door twee waarnemers. Hierbij is gelet op vleermuisactiviteit rondom het gebouw en eventuele uitvliegers. Ten tijde van dit onderzoek is foeragerend gedrag van de gewone dwergvleermuis waargenomen. Er is geen gebouwgebonden gedrag waargenomen en er zijn ook geen uitvliegende vleermuizen waargenomen. De planlocatie blijkt geen verblijfsfunctie te bezitten voor vleermuizen.

Wel is er foerageergebied aanwezig, waardoor geadviseerd wordt om de sloop overdag uit te voeren en zodoende geen hinder op te leveren voor foeragerende individuen. Ook is het van belang om bij de realisatie van de bebouwing geen bouwlampen richting het foerageergebied te gebruiken.

Aanwezige beschermde soorten - Utrechtse soortenlijst

In aanvulling op de ecologische quickscan van 22 april 2021 is er een memo opgesteld over een eventueel conflict met de doelstellingen van de Utrechtse Soortenlijst, zie Bijlage 18. In de natuurwaardenkaart is er geen Utrechtse doelsoort aangegeven voor het plangebied. De voorheen gesitueerde bebouwing aan het Heycop terrein (zuidoostelijk van het plangebied) had wel een doelsoort in het gebied, namelijk de de spreeuw. De huidige bebouwing in het plangebied biedt geen broedruimtes voor de spreeuw, waardoor ook geen noodzakelijke vervolgstappen voor deze soort gevergd zijn. Wel kan ruimte voor spreeuwen worden geboden in de ontwikkeling, door het bevestigen van spreeuwennestkasten aan de nieuwbouw. Verder is op 1 november 2023 een veldbezoek uitgevoerd voor een eventuele waarneming van soorten van de Utrechtse Soortenlijst. Bij dit veldonderzoek zijn ook geen soorten van de Utrechtse Soortenlijst waargenomen.

Concluderend worden er geen soorten beïnvloed door de werkzaamheden en de nieuwe situatie bij realisatie van de ontwikkeling. De Utrechtse soortenlijst vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Diervriendelijk bouwen
Door de verbreding van de Veilingstraat en het toevoegen van een openbaar plein onstaat er extra ruimte voor groen. Hiermee wordt de kans op hittestress verminderd en de biodiversiteit verbeterd. Bij het ontwerp van het nieuwe plein wordt gekeken naar een goede invulling van lokale flora om zodoende ook het lokale dierenrijk te voorzien van nestel- en voedergebied. Ook zullen er nestkasten worden toegevoegd om de biodiversiteit te bevorderen. De Gierzwaluw is in de omgeving van het plan in ruime mate aanwezig. Met het selecteren van de type nestkasten zal met deze vogelsoort rekening worden gehouden. Bij het kiezen van de toe te passen groensoorten zal gekozen worden voor inheemse soorten ter bevordering van biodiversiteit. Daarnaast wordt aandacht besteed aan het toepassen van klimaatadaptieve maatregelen zoals meer groen, waterdoorlatende verharding en infiltratiegebieden.

Stikstofdepositie
Wettelijk kader (gebiedsbescherming)

In Nederland zijn ongeveer 160 Natura 2000-gebieden aangewezen, gebieden met een Europese beschermingsstatus. Veel van die gebieden zijn (ook) gevoelig voor stikstofdepositie. Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden, wat alleen is toegestaan met een Wet natuurbescherming vergunning.

Bij een bestemmingsplan moet inzichtelijk worden gemaakt of de beoogde ontwikkeling effecten heeft op de stikstofdepositie in Natura2000-gebieden (Wnb). Een verdere toename van de stikstofdepositie kan leiden tot 'significante effecten' op de beschermde natuurgebieden (Natura 2000).

Alleen wanneer met een berekening met AERIUS Calculator wordt aangetoond dat er op voorhand geen significante gevolgen te verwachten zijn van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden is een Wnb-vergunning niet van toepassing. Als dit niet het geval is wordt in het kader van een Wnb-vergunning eerst een voortoets uitgevoerd. Intern salderen is onderdeel van zo'n voortoets. Het project of plan kan alsnog worden vergund als er geen significante negatieve effecten zijn in Natura 2000-gebieden of als de verslechtering van de stikstofdepositie optreedt op hectares, waarin de Kritische Depositiewaarde niet wordt overschreden.

Indien in de voortoets niet kan worden uitgesloten dat er geen significante effecten optreden is vervolgonderzoek nodig in de vorm van een Passende Beoordeling. Dit is een uitgebreid ecologisch onderzoek. Extern salderen, mitigatie of een ADC-toets zijn altijd onderdeel van een Passende Beoordeling.

Onderzoek

Er is voor de planontwikkeling een stikstofonderzoek (Bijlage 19) en AERIUS-berekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd voor zowel de sloop- en aanlegfase als voor de gebruiksfase.

Voor wat betreft de beschermde gebieden wordt opgemerkt dat er geen beschermde natuurgebieden worden getroffen door de ontwikkeling. De conclusie uit de AERIUS-berekeningen geeft weer dat er voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee aangetoond dat geen sprake is van een stikstofdepositie met significant effect op Natura 2000-gebieden. Het volledige onderzoek is als bijlage toegevoegd.

Conclusie

Vanuit de Quickscan zijn een aantal aandachtspunten naar voren gekomen, waarmee rekening gehouden moet worden bij de realisatie van de ontwikkeling. Zo dient de sloop, ter voorkoming van overteding van de Wet natuurbescherming buiten het broedseizoen plaats te vinden. Indien er wel in het broedseizoen wordt gewerkt, zal met een deskundige ecoloog ter plaatse moeten worden geïnspecteerd of er broedgevallen binne de invloedsfeer van de werkzaamheden zijn. Daarbij is op de planlocatie een nader onderzoek naar vleermuizen uitgevoerd. Uit dit nader onderzoek is gebleken dat de huidige bebouwing geen verblijfsfunctie heeft voor vleermuizen. Tot slot is in aanvulling op de Quickscan ook bezien of soorten zoals vermeld op de Utrechtse Soortenlijst in het plangebied aanwezig zijn. Voor de Utrechtse Soortenlijst is geconstateerd dat de realisatie van de ontwikkeling en het beoogde gebruik geen invloed hebben op deze soorten.

In het onderzoek voor stikstofdepositie is aangetoond dat er geen significante negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden optreden. Het aspect stikstof is daarmee geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.12 Bomen

Vanaf 21 november 2018 geldt de herplantplicht bij kapvergunningen. Als verplanten of behoud van een boom niet mogelijk is, dan geldt bij compensatie de volgende volgorde: 1e keus herplant op locatie, 2e keus herplant dichtbij locatie, 3e keus herplant elders. Als blijkt dat herplant niet mogelijk is, kan in het uiterste geval worden overgegaan tot financiële compensatie waarbij de inkomsten worden geoormerkt voor het aanplanten van bomen en groen elders in de gemeente Utrecht. Soms mag er worden afgeweken van de herplantplicht. Dat kan als er sprake is van onder- of bovengronds ruimtegebrek, onveiligheid, klimaat- of gezondheidsredenen. De herplantplicht is niet van toepassing op gevallen waarin het college of de raad op basis van een ruimtelijk plan een besluit heeft genomen of omgevingsvergunningen waarvan de aanvraag voor 21 november 2018 is ingediend.

Plangebied

In de huidige situatie zijn er geen bomen binnen het plangebied aanwezig. Wel zijn er een aantal niet-beschermde laurier struikgewassen rondom het pand aanwezig. Deze laurierstruikgewassen zullen ten behoeve van de werkzaamheden wel verwijderd worden.



Figuur 5.12.1: Huidige situatie

In de nabije omgeving van het plangebied zijn wel bomen aanwezig. Zo zijn op de hoek van de Veilingstraat en de Croeselaan aantal volwassen bomen aanwezig en langs de Veilinghavenkade zijn eveneens bomen gesitueerd. Deze bomen staan allen dusdanig ver van het plangebied af dat de bouwwerkzaamheden of de komst van de het appartementencomplex geen invloed hebben op het (ongehinderd) voortbestaan ervan. In de nieuwe situatie worden bomen van de tweede orde, met een smalle kroon, aan de Veilingstraat toegevoegd.

Conclusie

In de huidige situatie zijn er geen bomen in het plangebied aanwezig. Bij realisatie van het project zal het onbeschermde overige groen worden verwijderd. De bestaande bomen in de nabijheid van het plangebied zullen geen hinder ondervinden van het project of de bouwwerkzaamheden en er worden bomen van de tweede orde aan de Veilingstraat toegevoegd.

5.13 Water en klimaatadaptatie

Kader

Algemeen

Door extremere neerslagintensiteiten en hogere neerslaghoeveelheden als gevolg van klimaatverandering, neemt de kans op wateroverlast toe. Voldoende ruimte voor waterberging is (zeker in ons land) dan ook cruciaal. Derhalve dient bij de ontwikkeling van een ruimtelijk plan aandacht besteed te worden aan de gevolgen ervan voor de waterhuishoudkundige situatie. Zo zorgen ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak toeneemt, voor een snellere afstroming van hemelwater naar het oppervlaktewater. Om in dat geval voldoende waterberging te waarborgen, hanteren Waterschappen normen ter compensatie van de aanleg van extra verhard oppervlak. Bijvoorbeeld dat een toename van zoveel m^2 verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door een toename van zoveel m^3 waterberging.

Naast de kwantitatieve aspecten, dient in het geval van een ruimtelijk plan ook aandacht besteed te worden aan de kwalitatieve effecten op het watersysteem. Het instrument dat hiervoor ontwikkeld is, is de Watertoets. De Watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water en berust op twee cruciale uitgangspunten:

1. Standstill-beginsel: negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen. Uitgangspunt is dat ieder gebied moet voldoen aan de inundatienorm: de wettelijke veiligheidsnorm aangegeven als de gemiddelde kans per jaar op wateroverlast door hevige neerslag. Ook mag een verandering niet tot grotere afvoer naar andere gebieden leiden (afwentelen). Daarnaast moet worden tegengegaan dat de nog beschikbare ruimte in het watersysteem door ruimtelijke ontwikkelingen geleidelijk aan steeds kleiner wordt (normopvulling).

2. Verbetering: in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen, die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

Op verschillende bestuursniveaus zijn beleidsnota's verschenen die zich richten op een (zowel kwalitatief als kwantitatief) duurzaam waterbeheer. Op het hoogste niveau zijn de Europese

Kaderrichtlijn Water (KRW) en het Nationaal Waterplan (NW) richtinggevend. Op een lager schaalniveau zijn het beleid van het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden en de gemeente Utrecht met name relevant voor het plangebied. Dit beleid is in lijn met, en in aanvulling op, de plannen die Rijk en provincies hebben op het gebied van waterbeheer. Derhalve wordt hier alleen kort ingegaan op de hoofdpunten uit het beleid van het Hoogheemraadschap en de gemeente.

Waterbeheerprogramma 2022-2027: Stroomopwaarts, klimaatbestendig en duurzaam

Voor de planperiode 2022-2027 is de Waterkoers van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (hierna te noemen het Hoogheemraadschap) van toepassing. In dit plan geeft het Hoogheemraadschap aan wat haar ambities voor de komende planperiode zijn en welke maatregelen in het watersysteem worden getroffen. In de Waterkoers staat 'samenwerken' en een 'sturende rol'. Het Hoogheemraadschap wil samen met de omgeving werken aan duurzaam en efficiënt waterbeheer. De thema's zijn onder te verdelen in zuiver afvalwater, energie, grondstoffen, gezond water, waterrobuust en klimaatbestendig, tegengaan van bodemdaling, grondwater, diversiteit en waterveiligheid.

Wat betreft veiligheid is cruciaal dat de waterkeringen voldoende hoog en stevig zijn én blijven en dat rekening wordt gehouden met mogelijk toekomstige dijkverbeteringen en het beperken van de waterkeringen. Bij voldoende water gaat het erom het complete watersysteem goed in te richten, goed te beheren en goed te onderhouden. Daarbij wil het Hoogheemraadschap dat het watersysteem op orde en toekomstbestendig wordt gemaakt, rekening houdend met klimaatverandering. Immers, de verandering van het klimaat leidt naar verwachting tot meer lokale en hevigere buien, perioden van langdurige droogte en zeespiegelstijging. Het waterbeheerplan sorteert voor op deze ontwikkelingen. Gezond water is de zorgplicht om het water schoon, zoals past bij de functie van het water past, te houden. Wat betreft de waterketen, zijnde afvalwater, wordt dit optimaal gezuiverd en onttrokken grondstoffen worden hergebruikt.

Uitgangspunt bij ontwikkelingen is dat de initiatiefnemer geen activiteiten ontplooit die negatief zijn voor het bestaande watersysteem. Dit noemen we een algemene zorgplicht. In de keur van het waterschap is de algemene zorgplicht omschreven als ook de regels met betrekking tot activiteiten, die een verhoogd risico vormen voor het functioneren van het watersysteem.

Keur Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

8 februari 2023 is de nieuwste versie van de Keur gepubliceerd en de bij de Keur behorende uitvoerings- en beleidsregels zijn ongewijzigd sinds 18 oktober 2022. De Keur is benodigd vanuit de Waterwet. Daarin zijn de bevoegdheden en taken van het Hoogheemraadschap vastgelegd, zijnde de zorg voor het watersysteem, de zorg voor het zuiveren van afvalwater, de zorg voor andere waterstaatsaangelegenheden en waterbeheer. De Keur dient tevens ter invulling van deze doelstellingen, te weten: voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen, en vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

Samengevat maken de Keur en de bijbehorende uitvoeringsregels het mogelijk dat het Hoogheemraadschap haar taken als waterkwaliteits- en kwantiteitsbeheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met wettelijke regels (gebod- en verbodsbepalingen) voor: waterkeringen (onder andere duinen, dijken en kaden), watergangen (onder andere kanalen, rivieren, sloten, beken) en andere waterstaatswerken (o.a. bruggen, duikers, stuwen, sluizen en gemalen).

De Keur bevat ge- en verbodsbepalingen voor werken en werkzaamheden in of bij de bovengenoemde waterstaatswerken. De Keur vermeldt expliciet welke handelingen vergunningplichtig zijn en aan welke algemene regels of aan de zorgplicht moeten voldoen. De Keur is daarmee een belangrijk middel om via vergunningverlening en handhaving het watersysteem op orde te houden of te krijgen. In de Uitvoeringsregels, die bij de Keur horen, is het beleid van het Hoogheemraadschap nader uitgewerkt. Zo zijn er voorwaarden voor compensatie van verhard oppervlak. Indien een initiatiefnemer meer dan 500 m^2 extra verhard oppervlak wil aanleggen is er compensatie in de vorm van open water vereist van 15% van de totale toename aan verharde oppervlakte. Als boven de 10.000 m^2 verhard oppervlak wordt aangelegd, moet per geval worden beoordeeld hoeveel compensatie nodig is. Dan geldt dat een vergunning nodig is.

Handreiking Watertoets

Om te kunnen borgen dat gemeenten bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen of het verlenen van omgevingsvergunningen ter afwijking van een bestemmingsplan worden gehouden aan de regels uit de Keur, is in artikel 3.1.1 BRO de verplichting opgenomen voor gemeenten om nieuwe bestemmingsplannen, wijzigingsplannen en omgevingsvergunningen ter toetsing aan het waterschap voor te leggen. Deze toets wordt ook wel de 'Watertoets' genoemd. De Handreiking Watertoets, die in december 2011 door het Hoogheemraadschap is vastgesteld, bevat richtlijnen

over de waterparagraaf in ruimtelijke besluiten en de manier waarop deze wordt getoetst door het waterschap.

Het Hoogheemraadschap biedt gemeenten de gelegenheid de planeigenschappen op een digitaal formulier in te vullen, waarna de Watertoets uitwijst of het bestemmingsplan, het wijzigingsplan of de omgevingsvergunning een 'groot waterbelang' omvat en ook feitelijk contact met de afdeling plantoetsing van het Hoogheemraadschap dient te worden opgenomen.

Visie Klimaatadaptatie Gemeente Utrecht

In de visie klimaatadaptatie Utrecht die is vastgesteld door de gemeenteraad in 2022, wordt het beeld geschetst voor 2050. Het gaat daarbij in op het veranderende klimaat, met steeds meer periodes hitte, droogte en extreme buien. De gemeente Utrecht streeft naar gezond stedelijk leven voor iedereen. Daarbij wordt gezorgd voor een gezonde en prettige leefomgeving, waar iedereen zich thuis voelt.

Utrecht is door klimaatverandering kwetsbaar voor wateroverlast, droogte, hitte en overstromingen. De kans op een overstroming, door een dijkdoorbraak aan de noordzijde van de Lekdijk, is klein, maar de gevolgen zijn groot. Voor bodemdaling door droogte lijkt Utrecht minder kwetsbaar, maar het gevolg van de droogte in de afgelopen jaren voor bomen en planten is nog onzeker en wordt onderzocht. Voor wateroverlast bij extreme neerslag zijn verschillende locaties kwetsbaar op plekken waar nog geen maatregelen zijn genomen. Te denken valt aan tunnels, souterrainwoningen en andere plekken.

In 2050 wil Utrecht klimaatbestendig zijn en dus onze kwetsbaarheden hebben aangepakt. Het hoofddoel is dat Utrecht ontwrichting en schade zoveel mogelijk wil voorkomen. Daarnaast is het doel dat Utrecht een aangename stad blijft om te wonen, werken en verblijven.

De gemeente wil inzetten op de volgende punten:

Vergroenen van de stad: Minder tegels en meer groen in de stad. Het streven is om 100%, (minimaal 90%) van de jaarlijkse neerslag vast te houden op de plek waar het valt en te laten infiltreren in de bodem. Het doel is om de sponswerking van de bodem te vergroten en om verdroging bij te weinig, en overlast bij te veel aan neerslag tegen te gaan. De bodem werkt als een spons die water vasthoudt, wat bij regenval wateroverlast voorkomt. De gemeente zet daarbij ook in op het benutten en behouden van 90% van het regenwater. Dit houdt in: opvangen in de bodem en niet naar het riool.

De openbare ruimte en het hemelwatersysteem zijn zo vormgegeven dat bij buien met een intensiteit tot en met 80 mm in één uur (kans 1x/100 jaar) geen schade optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur.

Voldoende schaduw bij fiets- en looproutes: Dit is ten behoeve van hittestress in de stad. In elke buurt streven we naar minimaal 40% groen in het horizontale vlak, dus het maaiveld en daken, zowel in de openbare ruimte als particuliere terreinen.

Niet iedereen heeft een tuin, dus streven we voor iedereen naar een koele, groene verblijfsplek op korte afstand (200 meter).

Door klimaatadaptieve maatregelen te nemen worden meerdere doelen gediend. Groene daken isoleren ook woningen en meer koele groene verblijfsplekken zijn zowel goed voor de gezondheid als voor meer recreatie. Wat allemaal weer bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

Om deze uitgangpunten te behalen wordt in elk programma rekening gehouden met het thema klimaatadaptatie. Als opgave wordt daarbij gefocust op het bepalen van ambities en doelen en het borgen daarvan. Daarnaast wordt klimaatadaptatie zoveel als mogelijk gecombineerd met andere werkzaamheden in de openbare ruimte om de kosten te beperken. Voorbeelden zijn riool- of mobiliteitswerkzaamheden.

Visie Water en riolering

De gemeente heeft vanuit de wet een aantal specifieke zorgplichten en daarmee taken op het gebied van het stedelijk waterbeheer. De Visie Water en Riolering Utrecht, vastgesteld door de gemeenteraad in 2022 bevat het gemeentelijke beleidskader voor de invulling van deze zorgplichten. Dit beleid is verder uitgewerkt in het programma Water en Riolering, waarin de jaarlijkse voorgenomen activiteiten en de kosten staan beschreven over een periode van 5 jaar. Daarnaast kent dit beleid veel samenhang met de Visie Klimaatadaptatie met betrekking tot de hemelwaterverwerking, reeds beschreven in paragraaf 2.3.2.2.8. In de Wet Milieubeheer is ingegaan op de voorkeursvolgorde hoe met hemelwater om te gaan.

Voorkeursvolgorde hemelwater:

1. Vasthouden en nuttig gebruiken (geen lozing);

2. Infiltratie op de bodem (bovengronds);
3. Infiltratie in de bodem (ondergronds);
4. Directe lozing in het oppervlaktewater;
5. Afvoer naar rioolwaterzuivering.

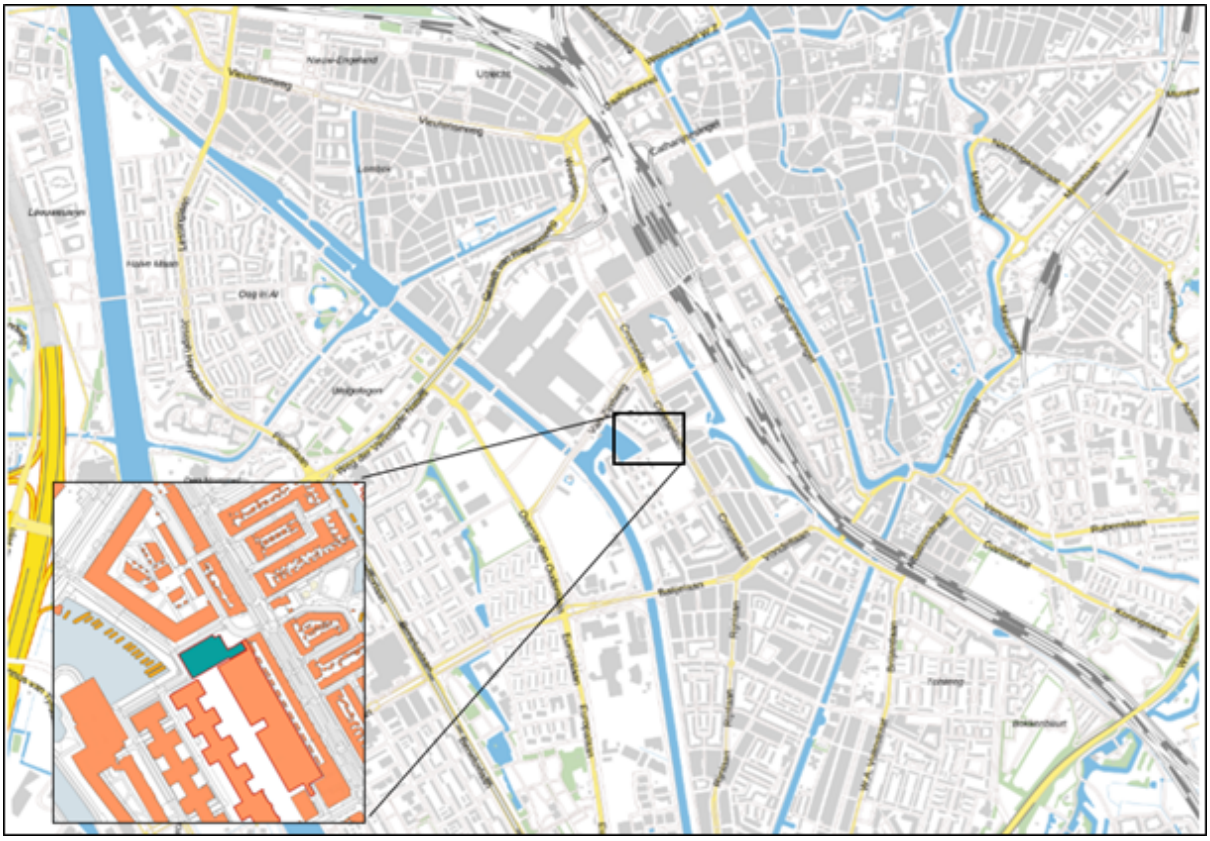
De ambitie van de gemeente Utrecht is het gezond houden, robuust maken en toekomstbestendig maken van het water- en rioleringssysteem, voor iedereen. Daarbij wordt bijgedragen aan de volgende opgaven voor de stad:

6. De basis op orde, door het borgen van een robuust water- en rioleringssysteem.
7. Het realiseren van een toekomstbestendige stad via een klimaatbestendig en circulair water- en rioleringssysteem.
8. Het realiseren van een gezonde leefomgeving, door het realiseren van een gezond water- en rioleringssysteem voor zowel mens, plant als dier.

Voor 2022-2026 zijn de belangrijkste activiteiten die voortkomen uit de diverse programma's:

1. Het vervangen van 41,5 km riolering;
2. Het afkoppelen van 66,5 hectare verhard oppervlak;
3. Uitgangspunten voor financiële bijdragen uit het Programma Water en Riolering aan herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte die niet voortkomen uit rioolvervangingsprojecten of projecten om wateroverlast op te lossen;
4. De beschikbare budgetten voor de subsidieregeling groene daken en voor de nieuwe subsidieregeling watervriendelijk maatschappelijk vastgoed;
5. De uit te werken en uit te voeren beleidswijzigingen en onderzoeken met als belangrijkste het uitwerken van de nog vast te stellen omgevingsplanregels voor het vasthouden van hemelwater op openbaar terrein en het bepalen van de benodigde maatregelen om de waterkwaliteitsambities te realiseren;
6. Het baggeren van oppervlaktewater dat de gemeente in onderhoud heeft;
7. De verwachte kostenontwikkeling voor de periode 2022-2026.

Plansituatie
Het plan is gelegen aan de Veilingstraat 10 te Utrecht, gelegen in bemalingsgebied 2 Hagelstraat, zie figuur 1. In de bestaande situatie is de locatie een bedrijfshal (hierna: projectgebied). Het voornemen is om de bestaande bebouwing te transformeren naar een appartementencomplex (110 appartementen) met een maatschappelijke, zo mogelijk in combinatie met een commerciële plint (350m^2).



Figuur 5.13.1: Locatie projectgebied Veilingstraat 10

Hierbij wordt nader ingegaan op de volgende aspecten:

8. Hemelwater
9. Afvalwater
10. Grondwater
11. Oppervlaktewater en waterkeringen

Afvalwater

In de bestaande situatie is het een bedrijfshal met kantoor. De afvalwaterhoeveelheid wordt geschat op 0,33 m^3/h uitgaande van 1$m^3/h/ha$ voor de afvalwaterproductie van bedrijventerreinen. Het afvalwater wordt geloosd op het vuilwaterriool PVC Ø 300 mm. In figuur 2 is de riolering rondom het projectgebied weergegeven.

In de toekomstige situatie komen er maximaal 110 appartementen en 350 m^2 commercieel/maatschappelijk oppervlak.

Afvalwater commercieel/maatschappelijk : 1 persoon/10 m2 à 0,007 m^3/h;

12. 0,07*350/10 = 0,25 m^3/h
Afvalwater 110 appartementen: 2,3 inwoners/appartement à 0,012 m^3/bewoner/h;

13. 110*2,3*0,012= 3,0 m^3/h.
Totaal afvalwater bedraagt 0,3+3,0= 3,3 m^3/h.

Dit is een toename van 2,6 m^3/h. De afvoercapaciteit van het vuilwaterriool is voldoende groot om deze toename af te kunnen voeren.



Figuur 5.13.2: Situatie Riolering

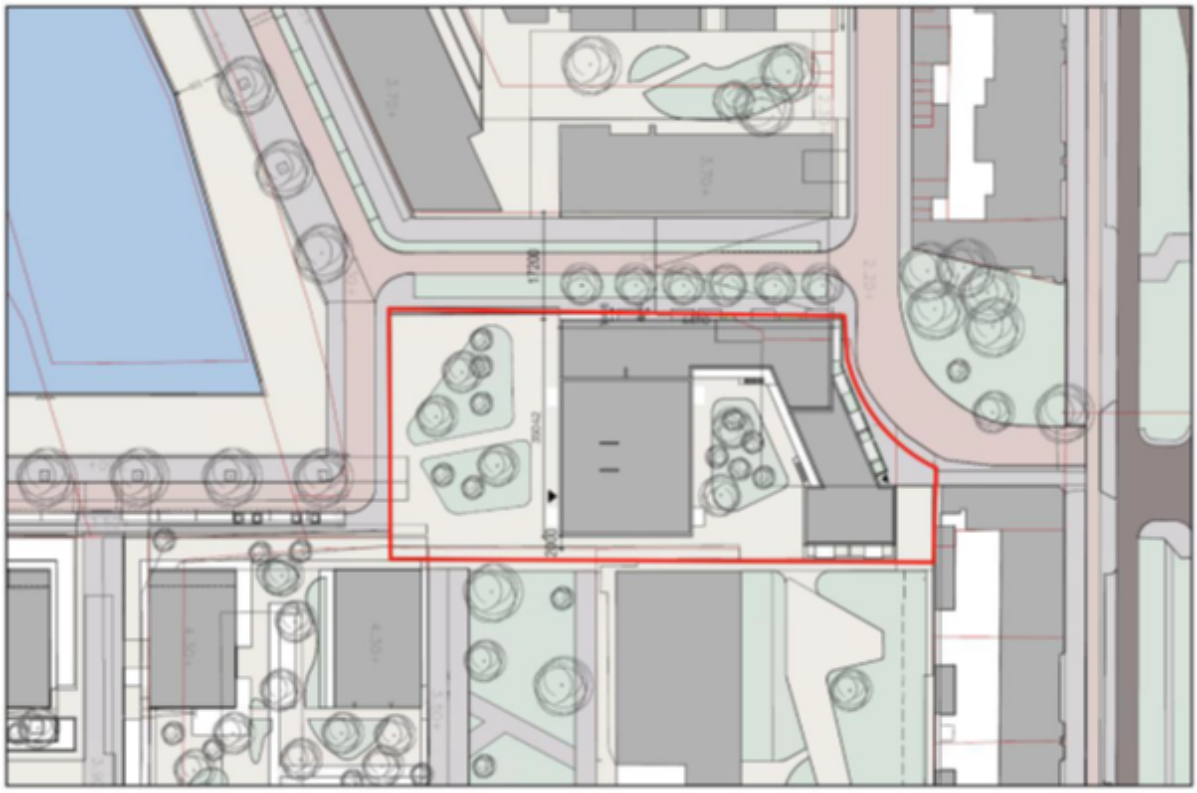
Hemelwater

In de huidige situatie is het terrein bijna volledig verhard. Het projectgebied bestaat uit een bedrijfshal, kantoor en enkele parkeerplaatsen. Het plangebied bestaat voornamelijk uit verhard terrein en bebouwing.



Figuur 5.13.3: bestaande situatie

In de nieuwe situatie komt er een pand van 3 tot 12 bouwlagen met op de begane grond en eerste verdieping ruimte voor commerciële of maatschappelijk functies. Daarboven komen maximaal 110 appartementen. Daarnaast is er ruimte voor groen en toegangspaden naar het pand, zie figuur 4.



Figuur 5.13.4: beoogde nieuwe situatie

In tabel 1 is de verdeling van het oppervlak in de bestaande en nieuwe situatie weergegeven.

	Type oppervlak	Oppervlakte bestaande situatie m²	Oppervlakte nieuwe situatie m²	Saldo m²
Verhard	Verhard terrein	550	800**	+250
	Half verhard terrein	0	600**	+600
	Bebouwing	2.550	1.200*	-1.350
	Subtotaal	3.100	2.600	-500
Onverhard	Groen	0	500	+500
	Water	0	0	0
	Half verhard terrein	0	0	0
	Subtotaal	0	500	500
Totaal		3.100	3.100	

*Groen dak ** inschatting

Uit bovenstaande berekening blijkt dat het totale verharde oppervlak in de gewenste situatie afneemt met 500 m². Daarnaast wordt het dakoppervlak deels uitgevoerd met een groen dak. Daarnaast worden er nog onverharde stroken aangebracht.

In de Keur van het Hoogheemraadschap is bepaald dat plannen waarbij het verhard oppervlak met meer dan 500 m² toeneemt in stedelijk gebied, water dient te compenseren. Dat moet allereerst binnen het plan worden gedaan. Aangezien het verhard oppervlak niet toeneemt is geen compensatie van water noodzakelijk volgens de uitvoeringsregels behorende bij de Keur. Nader onderzoek is niet nodig op basis van de Keur.

Vasthouden regenwater

Om droogte tegen te gaan heeft het infiltreren van hemelwater in de bodem de voorkeur boven lozing op oppervlaktewater. Dit leidt tot de volgende voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater:

Vasthouden en nuttig gebruiken;

Bovengronds infiltreren;

Ondergronds infiltreren via een voorziening;

Verwerken in het oppervlaktewater;

Afvoer naar de rioolwaterzuivering.

Als doelstelling streeft de gemeente Utrecht ernaar om minimaal 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden via stap 1-3. Dit betekent dat er 15 mm berging gerekend over het totaal verhard oppervlak in het plangebied gerealiseerd moet worden. Dit kan, volgens de voorkeursvolgorde, middel vasthouden en hergebruik, verlaagd groen of infiltratievoorzieningen.

Gelet op de richtlijn van de gemeente Utrecht moet er per vierkante meter verhard oppervlakte 15 mm geborgd kunnen worden, waarmee de volgende berekening geldt:

14. Totale verharde oppervlakte in het plangebied: 2.600 m²
15. Bergingsnorm: 15 mm per m² verharde oppervlakte (0,015 m^3/m^2)
16. Dit vraagt om een bergingscapaciteit 2.600*0,015 = 39 m^3

De waterberging wordt als volgt gerealiseerd:

17. Groen dak;
18. Waterdoorlatende bestrating;
19. Wadi of ondergrondse infiltratie.

Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's

heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie.

Groen dak

Op het dak komt een groen dak. Deze moet minimaal worden uitgevoerd met een laag substraat met een bergend vermogen van 15 mm. Uitgaande van een porositeit van de substraat van ca. 30% is, bedraagt de substraatdikte van het groene dak minimaal 5 cm. Dit houdt in dat het substraat een buffercapaciteit van het dak compenseert ca. 0,015 * 1200 m2 dakoppervlak = 18 m3 aan waterberging op het dak.

Wadi of ondergrondse infiltratie

Voor het afstromende water afkomstig van de terrein verharding wordt minimaal 21 m^3 berging gerealiseerd. Deze berging wordt gerealiseerd in een wadi of als een ondergrondse infiltratie voorziening. De ruimte en mogelijkheden om dit te kunnen realiseren is aanwezig.

Met deze twee voorzieningen wordt minimaal 18 m^3 + 21 m^3 = 39 m^3 waterberging gerealiseerd.

Afvoer naar openbaar gebied.

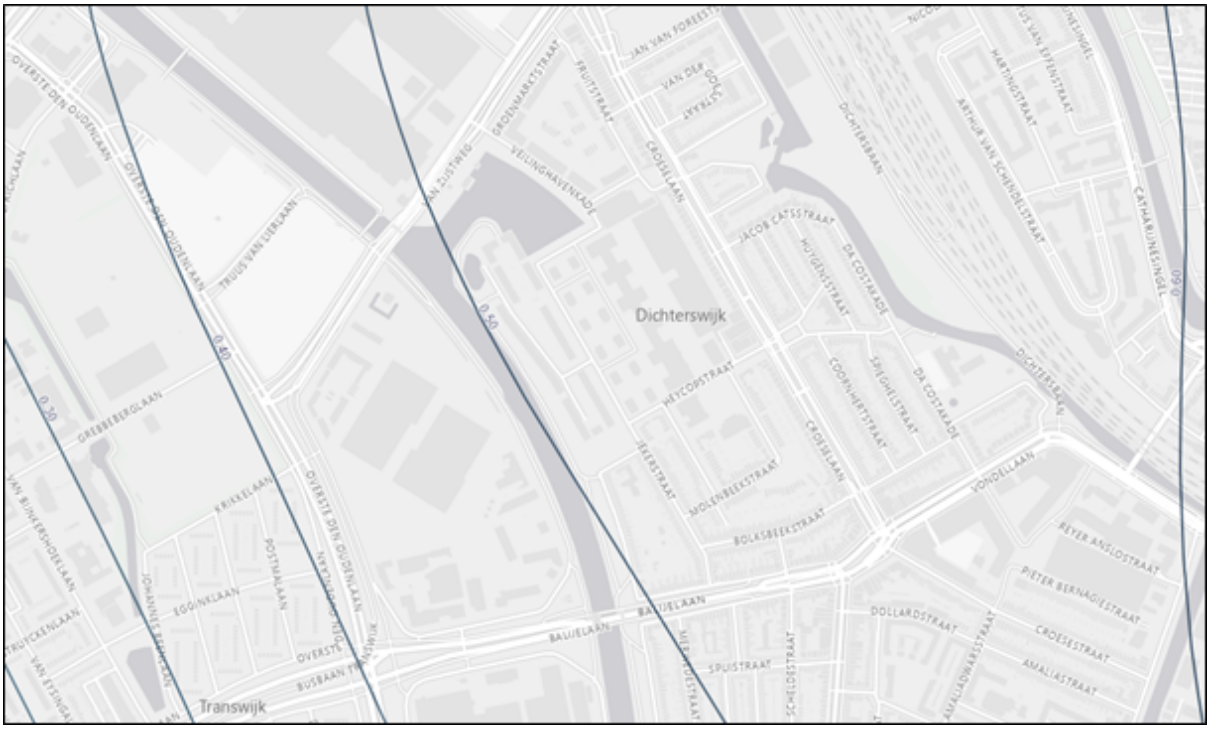
Water wat niet in de te realiseren berging kan worden gerealiseerd mag worden afgevoerd naar het openbaar gebied. Ter plaatse van het projectgebied ligt een infiltratieriool Ø 800 mm (zie figuur 2). Het overtollige water moet afvoeren naar dit infiltratie riool.

Naast de compensatie ten aanzien van het verharde oppervlak dient ook aan de overige eisen van het hoogheemraadschap en de gemeente voldaan te worden. Deze zijn als volgt:

20. Het gebied is zo ingericht dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt. In de praktijk betekent dit dat een extreme bui van 80 mm verwerkt kan worden in één uur zonder dat er schade door instromend regenwater optreedt in gebouwen en vitale infrastructuur zoals nutsvoorzieningen.
21. De ledigingstijd van infiltratievoorzieningen bedraagt circa 48 uur. De buffer dient daarna weer volledig beschikbaar te zijn voor nieuwe buien.
22. Het vloerpeil van de panden dient minimaal 15 cm boven straatpeil te liggen. Dit hoogteverschil is nodig voor de afvoer van afvalwater onder vrij verval. Daarnaast is dit een goede manier om aan de eis met betrekking tot de bui van 80 mm te voldoen.

Grondwater

De gemiddeld hoogste grondwaterstand ligt op ca NAP +0,55 m. zie figuur 5.

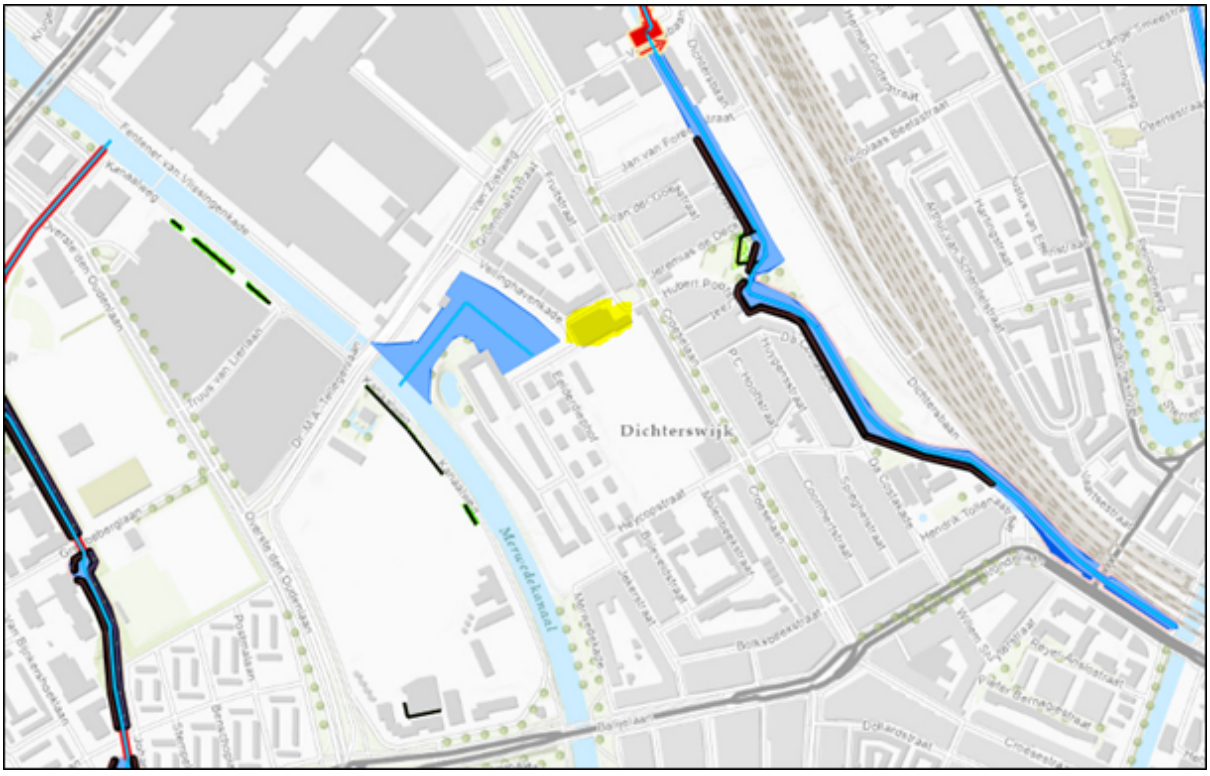


Figuur 5.13.5: gemiddeld hoogste grondwaterstanden

Het (laagste) weg peil bedraagt ter plaatse van de projectlocatie op ca NAP +2,3 m. De drooglegging van 1,8 m is ruim voldoende (minimaal 0,9 m).

Oppervlaktewateren en primaire waterkeringen

Het perceel is gelegen nabij de Veilinghaven, maar grenst er niet direct aan. Zie figuur 6. Ook grenst het perceel niet aan een primaire waterkering. Er zij geen conflicten met de legger waterkeringen.



Figuur 5.13.6: Uitsnede Legger oppervlaktewateren rondom het plangebied - Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden

Uit de Legger oppervlaktewater van het Hoogheemraadschap blijkt dat er zich geen aangewezen

oppervlaktewateren in het plangebied bevinden. De beoogde ontwikkeling heeft geen effect op de aangewezen aspecten. Er zijn vanuit de legger van het Hoogheemraadschap geen beleidsregels die betrekking hebben op de beoogde ontwikkeling. Er bevinden zich ook geen primaire waterkeringen in de buurt van het planvoornemen.

Conclusie

Het verhard oppervlak neemt af en er zijn geen veranderingen wat betreft het watersysteem van HDSR. Voor de handelingen gelden de zorgplicht of algemene regels.

Het projectgebied grenst niet aan het oppervlaktewater en ligt ook niet in een beschermingsgebied van een waterkering of leger watergang.

Er zijn geen knelpunten wat betreft afvalwater en grondwater. De situatie met betrekking tot het hemelwater verbeterd omdat er meer groen wordt gerealiseerd dan in de bestaande situatie en er wordt waterberging gerealiseerd in de vorm van een groen dak en waterberging in een wadi en/of infiltratieriool. Hiervoor is voldoen ruimte aanwezig.

5.14 Archeologie

Wettelijk kader

In 1992 heeft Nederland het Europese Verdrag van Malta ondertekend en in 1998 geratificeerd. Doel van dit verdrag is een betere bescherming van het Europese archeologische erfgoed door een structurele inpassing van de archeologie in ruimtelijke ordeningstrajecten. Eén van de belangrijkste uitgangspunten van het Verdrag van Malta is dat archeologische waarden zoveel mogelijk in situ in de bodem bewaard dienen te blijven. Alleen als behoud in situ niet mogelijk is, wordt overgegaan tot behoud van de archeologische informatie ex sit u, door middel van opgraven en bewaren in depot. Een ander uitgangspunt is dat het onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium dient plaats te vinden, zodat hiermee bij de planontwikkeling rekening gehouden kan worden. Een derde uitgangspunt is het 'de verstoorder betaalt principe'. Alle kosten die samenhangen met archeologisch onderzoek dienen worden betaald door de initiatiefnemer van de geplande bodemingrepen. Ten slotte richt het Verdrag van Malta zich tevens op een toename van kennis, herkenbaarheid en beleefbaarheid van het archeologische erfgoed.

De Erfgoedwet heeft betrekking op archeologie op het land en onder water. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijft artikel 38a van de Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 38a schrijft voor dat in een bestemmingsplan rekening moet worden gehouden met in de grond te aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten.

Chw bestemmingsplanAlgemene regels Utrecht

De gemeente Utrecht heeft ervoor gekozen ter bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen een Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht op te stellen voor het hele grondgebied van de gemeente, waarmee de wettelijk vereiste bescherming kan worden geboden.

In deze gebiedsaanduiding is opgenomen dat de voor archeologie aangewezen gronden mede zijn bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden en verwachtingen. Hiermee wordt geregeld dat onder een met het bestemmingsplan strijdig gebruik in ieder geval wordt begrepen het handelen in strijd met regels in het bestemmingsplan. Met de daarbij behorende archeologische waardenkaart is de bescherming van de archeologische waarden en verwachtingen in de bodem van de gemeente Utrecht gewaarborgd en zijn verstoringen van de bodem vanaf een op de archeologische waardenkaart aangegeven oppervlakte en diepte vergunningplichtig.

Gemeentelijke archeologische waardenkaart

De Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht ligt ten grondslag aan de plankaart in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht. Deze archeologische waardenkaart is gebaseerd op de bodemkaart, cultuurhistorische en archeologische waarden en verwachtingen en op de kennis en ervaring opgedaan in tientallen jaren archeologisch onderzoek in de stad. Hij geeft inzicht in de ligging van beschermde archeologische rijksmonumenten, gebieden van zeer hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische waarde, gebieden van hoge archeologische verwachting, gebieden van middelhoge archeologische verwachting, gebieden van lage archeologische verwachting en bij welk te verstoren oppervlakte en diepte een vergunningsplicht geldt. In de op de waardenkaart aangeduide gebieden waar een vergunningplicht geldt zal van toekomstige initiatiefnemers tot bodemverstorende activiteiten een inspanning vereist worden om resten uit het verleden op te laten sporen en zo nodig veilig te stellen.

Beschermde archeologische rijksmonumenten worden op grond van de Erfgoedwet beschermd. Op grond van Hoofdstuk 9 Overgangsrecht blijven paragraaf 2 en 3 van hoofdstuk II van de

Monumentenwet 1988 van toepassing tot inwerkingtreding van de Omgevingswet. Hierin staat dat aantasting van de beschermde archeologische monumenten niet is toegestaan. Voor wijziging, sloop of verwijdering van een archeologisch Rijksmonument moet een vergunning worden aangevraagd waarop de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed beslist. Op de archeologische waardenkaart zijn deze archeologische rijksmonumenten weergegeven als WA1a. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de gemeente bij meervoudige vergunningsaanvragen wel als bevoegd gezag aangewezen en heeft het Rijk advies- en instemmingsrecht.

Gebieden van zeer hoge archeologische waarde (WA2) zijn gebieden waarvan bekend is dat er belangwekkende archeologische waarden zijn, maar die (nog) niet beschermd zijn als archeologisch rijks- of gemeentelijk monument. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische waarde (WA3) zijn gebieden waar op grond van eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek dan wel op basis van historisch geografisch onderzoek bekend is dat er archeologische waarden zijn, maar waarvan de begrenzing nog niet vastgesteld is. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van hoge archeologische verwachting (WA4) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan groot is vanwege historisch-topografische bronnen en landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van middelhoge archeologische verwachting (WA5) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan middelgroot is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm.

Gebieden van lage archeologische verwachting (WA6) zijn gebieden waar nog geen archeologische waarden zijn aangetoond, maar waar de kans op het aantreffen ervan klein is. Dit is gebaseerd op de landschappelijke ondergrond. Hier geldt een vergunningsplicht bij bodemingrepen groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm.

Gebieden zonder archeologische waarde (WA7) zijn gebieden waar geen archeologische waarden (meer) worden verwacht. Hier geldt geen vergunningsplicht.



Afbeelding 5.14.1: Uitsnede uit de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht (2022)

Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht

Legenda

	Categorie	*Naam*	*Vergunningsplichtige bodemingrepen*
	WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	Alle ingrepen
	WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	Alle ingrepen
	WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	Dieper dan 30 cm -Mv
	WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	Groter dan 30 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	Groter dan 100 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	Groter dan 500 m2 en dieper dan 30 cm -Mv
	WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	Groter dan 5000 m2 en dieper dan 50 cm -Mv
	WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	N.V.T
	Gemeentegrens		

Afbeelding 5.14.2: Legenda bij de Archeologische waardenkaart van gemeente Utrecht (2022)

Archeologisch onderzoek en verwachting

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan is een archeologisch onderzoek uitgevoerd (Bijlage 20). Daaruit volgt dat er zich mogelijk archeologische waarden in het plangebied

zouden kunnen bevinden. Het plangebied is gelegen op de stroomgordel van de Oude Rijn. Op basis van de landschappelijk situatie kunnen in het plangebied bewoningssporen vanaf de bronstijd worden verwacht. Vooral voor de late ijzertijd en Romeinse tijd geldt, gelet op de vrij talrijke nederzettingen uit die perioden in de omgeving, een relatief hoge verwachting.

Binnen het plangebied zijn geen archeologische rijksmonumenten aanwezig. Volgens de Archeologische Waardenkaart van de gemeente Utrecht (2022) geldt voor het plangebied een middelhoge archeologische verwachting (WA5). Dit betekent dat bodemingrepen groter dan 500 m^2 en dieper dan 30 cm vergunningsplichtig zijn. De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied overschrijdt de vrijstellingsgrenzen (oppervlakte en diepte) en is daarmee vergunningsplichtig. Aan de vergunning worden voorwaarden verbonden ten aanzien van het archeologisch onderzoek dat uitgevoerd moet worden. Gezien de onzekerheid omtrent de funderingsdiepte van het bestaande koelhuis uit 1961 dient in ieder geval ook de sloop daarvan archeologisch begeleid te worden.

5.15 Kabels en leidingen

Voor de ontwikkeling is een Klic-melding uitgevoerd (Bijlage 21). Hieruit volgt dat binnen het plangebied leidingen voor riolering, water, gas, elektriciteit en databekabeling aanwezig zijn, ten behoeve van de bestaande functie op binnen het plangebied. Ook ligt er nog een restant van leidingwerk van het stadswarmte netwerk. De verwijdering of het verleggen van kabels ten behoeve van de ontwikkeling is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en komt ook voor diens rekening.

Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

5.16 Kwaliteit van de leefomgeving

Hoogbouw
Wind en zon zijn elementen die ook bij hoogbouw (vanaf ongeveer 25 meter) van belang zijn. Woningen en openbare ruimten als pleinen en terrassen moeten voldoende licht- en zoninval krijgen willen ze een prettige verblijfskwaliteit hebben.

Wind

Het plan bestaat uit een plintgebouw van 3 tot 5 bouwlagen met aan de zijde van de Veilinghaven een stedenbouwkundig hoogteaccent van 12 bouwlagen. Door de hoogte van de geplande bebouwing (ca. 37 meter) bestaat er een mogelijk risico op windhinder.

Het windklimaat op maaiveld in kaart is gebracht, zie Bijlage 22 . Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van de NEN 8100:2006 norm ('Windhinder en windgevaar in de gebouwomgeving') en met gebruik van computersimulaties (CFD, Computational Fluid Dynamics). Het onderzoek richt zich op het windklimaat op voetgangersniveau.

Beoordeling

De beoordeling van het windklimaat is als volgt. Het is belangrijk te onderkennen dat de beoordeling van statistische aard is, terwijl het windklimaat zoals dat wordt ervaren een momentopname is en afhankelijk is van de windrichting en snelheid.

In het algemeen zijn de windcondities in de toekomstige situatie rondom het gebouw variërend tussen windklasse A en D. Windklasse A wil zeggen dat de condities rond het plangebied kalm zijn en daarmee geschikt zijn voor elke voetgangersactiviteit. De condities in windklasse B zijn acceptabel voor alle voetgangersactiviteiten, de condities in klasse C zijn geschikt om doorheen te slenteren en te lopen. Windklasse D is geschikt voor doorlopen (op locaties die geen verblijfsfunctie hebben).

Het windklimaat op maaiveld zal op de meeste plekken goed zijn voor doorlopen of zelfs voor slenteren (klasse C of beter). Rondom het gebouw valt het windklimaat overwegend in klasse A (goed windklimaat voor alle functies). In de Veilingstraat is het windklimaat overwegend klasse B. Vanwege de cornerstream van de westhoek ontstaat er een pluim met een verslechtering tot klasse C. Dit is een windklimaat wat is wat 'slecht' is voor langdurig zitten. De buitenruimtes aan deze kant worden afgeschermd door een gesloten balustrade, waardoor het windklimaat daarachter gunstiger en een windklasse hoger (B) zal zijn. Lokaal bij de zuidhoek valt het windklimaat in klasse C. Dit is een 'goed' windklimaat voor doorlopen en 'matig' voor slenteren. In het steegje tussen Heycop en het plan is het windklimaat voornamelijk klasse A.

In het openbaar gebied rondom het plan is geen risico op windgevaar aanwezig. Er is geen sprake

van onacceptabele windhinder.

Aanbevelingen

Voor het overgrote deel van het gebied is het windklimaat goed voor de beoogde functies, maar op enkele locaties is het windklimaat matig. Om het windklimaat te kunnen verbeteren zijn er mogelijke maatregelen die getroffen kunnen worden.

Om het windklimaat in de Veilingstraat te verbeteren kan dichte beplanting of een windscherm worden geplaatst. Dit kan de wind gedeeltelijk blokkeren. Windschermen kunnen geperforeerd worden uitgevoerd met een 'open' percentage van ten hoogste 50%. Daarnaast kunnen bomen op het plein worden geplaatst, waarmee een deel van de zuidwestgevel wordt afgeschermd. Hierdoor zal minder wind afstromen naar het maaiveld en zal het windklimaat op de zuidhoek en de Veilingstraat verbeteren. Ook kan nog overwogen worden om op de zuidhoek van de toren een brede luifel boven de hoofdingang te plaatsen. Hoewel daar een goed winklimaat geldt, kan het gebied met klasse C naast de ingang hierdoor verbeterd worden. De afstromende wind wordt dan opgevangen door de luifel en zal niet afstromen naar het maaiveld.

Sociale veiligheid

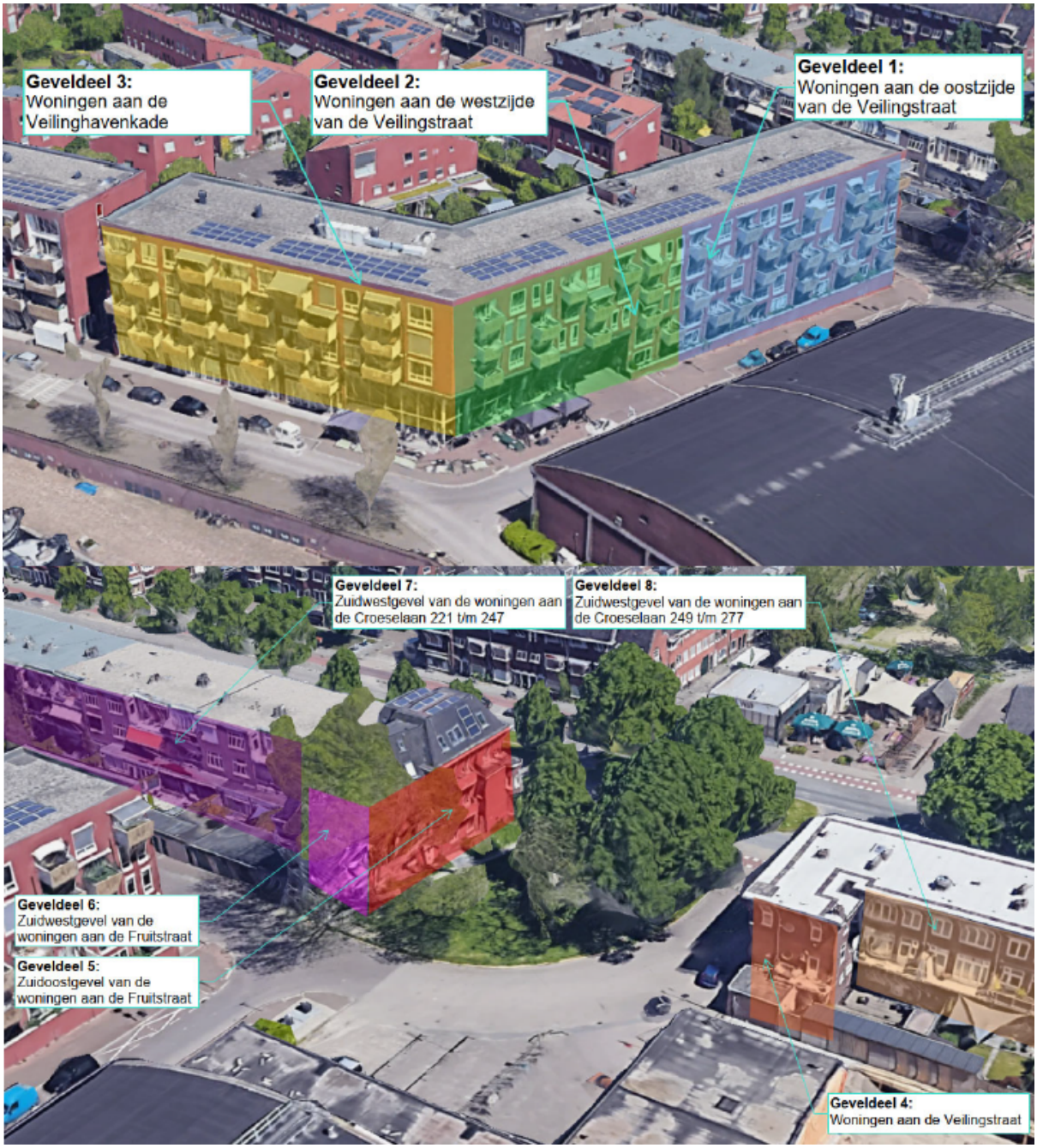
Door de inrichting van het gebied, waarbij er in verhouding tot het huidige bouwwerk minder blinde muren zijn, is de sociale veiligheid in het plangebied vergroot. Dit komt doordat de sociale controle hoger zal zijn wanneer er minder blinde muren zijn en er meer gebruik wordt gemaakt van het gebied door een combinatie van zicht vanuit de woningen op de straat. Daarnaast zorgt de maatschappelijke functie aan het nieuwe plein ook voor levendigheid, wat bijdraagt aan een verbeterd veiligheidsgevoel.

Bezonning

Voor de ontwikkeling is een bezonningsonderzoek uitgevoerd om het effect van de beoogde bebouwing op de bezonningssituatie van de woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan te beoordelen, zie Bijlage 23. Daarbij is gekeken naar hoeveel mogelijke bezonningsuren aanwezig zijn in de bestaande situatie en in de nieuwe situatie. De resultaten van het bezonningsonderzoek zijn getoetst aan de lichte TNO-norm. Volgens de lichte TNO-norm is er sprake van voldoende bezonning bij ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari t/m 21 oktober (gedurende 8 maanden). Deze bezonning hoeft niet aansluitend plaats te vinden.

Plangebied

Om het effect van de bebouwing op de bezonningsduur op de bestaande woningen te beoordelen, zijn de gevels van de te beoordelen gebouwen verdeeld in segmenten (zie figuur 5.16.1). Voor elk van deze geveldelen is onderzocht hoe groot de afname in bezonning is en hoeveel uren aan zonlicht er nog op de gevels valt op de dagen 19 februari en 21 juni.



Figuur 5.16.1: Weergave van gevelsegmenten voor bezonningsduur.

Uit het onderzoek blijkt dat het plan zorgt voor afname in bezonningsuren voor de woningen aan de Veilingstraat en de Fruitstraat op 19 februari. De woningen aan de Croeselaan zullen nauwelijks effect ondervinden van de nieuwbouw. Op 21 juni geldt voor alle woningen dat deze geen of slechts een beperkte afname van bezonning zullen ervaren.

De afname in bezonningsuren heeft als resultaat dat niet meer op alle gevels kan worden voldaan aan de eisen uit de lichte TNO-norm. Aan de belemmerde geveldelen zijn geen woningen en ramen gesitueerd, hierdoor is de situatie acceptabel. Op de geveldelen waar wel ramen van woningen zijn gelegen wordt wel overal voldaan aan de eisen uit de lichte TNO norm.

Op een deel van de gevels van de woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan zal een afname van bezonninguren optreden als gevolg van het plan. De mate van afname verschilt echter sterk per bouwblok en geveldeel:

- Geveldeel 1: De nieuwbouw heeft gevolgen voor de zon op de voorgevel van de woningen aan de Veilingstraat. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel af met 3 uur en 32 minuten (van 07:22 naar 03:50 uur) op 19 februari tot 0 minuten per dag (blijft 09:11 uur) op 21 juni.

- Geveldeel 2: De nieuwbouw heeft gevolgen voor de zon op de voorgevel van de woningen aan de Veilingstraat. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel af met 46 minuten (van 06:47 naar 06:01 uur) op 19 februari tot 21 minuten per dag (van 09:30 naar 09:09 uur) op 21 juni.
- Geveldeel 3: De De nieuwbouw heeft geen gevolgen voor de zon op de voorgevel van de woningen aan de Veilingstraat. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel toe met 5 minuten (van 07:21 naar 07:26 uur) op 19 februari tot 0 minuten per dag (blijft 09:13 uur) op 21 juni.
- Geveldeel 4: De nieuwbouw heeft gevolgen voor de zon op de zijgevel van de woningen aan de Veilingstraat. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel af met 1 uur en 55 minuten (van 06:03 naar 04:08 uur) op 19 februari tot 1 uur en 47 minuten per dag (van 07:54 naar 06:07 uur) op 21 juni.
- Geveldeel 5: De nieuwbouw heeft gevolgen voor de zon op de Zuidoostgevel van de woningen aan de Fruitstraat. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel af met 2 uur en 14 minuten (van 07:37 naar 05:23 uur) op 19 februari tot 0 minuten per dag (blijft 09:31 uur) op 21 juni.
- Geveldeel 6: De nieuwbouw heeft gevolgen voor de zon op de Zuidwestgevel van de woningen aan de Fruitstraat. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel af met 3 uur en 19 minuten (van 06:42 naar 03:23 uur) op 19 februari tot 1 minuut per dag (van 05:57 naar 05:56 uur) op 21 juni.
- Geveldeel 7: De nieuwbouw heeft geen gevolgen voor de zon op de achtergevel van de woningen aan de Croeselaan. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel af met 5 minuten (van 03:30 naar 03:25 uur) op 19 februari tot 0 minuten per dag (blijft 06:21 uur) op 21 juni.
- Geveldeel 8: De nieuwbouw heeft gevolgen voor de zon op de achtergevel van de woningen aan de Croeselaan. Afhankelijk van het seizoen neemt het gemiddelde aantal zonuren op het geveldeel af met 1 minuut (van 04:56 naar 04:55 uur) op 19 februari tot 1 uur en 22 minuten per dag (van 07:36 naar 06:14 uur) op 21 juni.

Conclusie

Ten gevolge van de planontwikkeling zal de situatie ter plaatse voor wat betreft wind, sociale veiligheid en bezonning anders worden dan in de huidige situatie het geval is. Gelet op het windhinderonderzoek kan geconcludeerd worden dat naar verwachting er geen sprake zal zijn van windhinder in en om het plangebied. Daarbij levert de ontwikkeling een verbetering op ten aanzien van de sociale veiligheid en volgt uit de bezonningsstudie dat voor het plangebied wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. De aspecten wind, sociale veiligheid en bezonning leveren geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

5.17 Gezond stedelijk leven

Kader

In paragraaf 2.3.2.2.7 is het gemeentelijke beleid voor een gezond stedelijk leven uiteengezet. In Utrecht streven wij naar gezond stedelijk leven voor iedereen (Nota Volksgezondheid 'Gezondheid voor iedereen').

Een gezonde leefomgeving van Utrechters is zo ingericht dat gezond leven gemakkelijk is, de druk op gezondheid zo laag mogelijk is en dat mensen zich prettig voelen. Hieronder wordt aangegeven op welke manier hier invulling aan is gegeven.

Plangebied

Gezond leven is gemakkelijk

De trap in het gebouw is bij binnenkomst eerder te zien dan de lift daarnaast is de trap ook dichterbij als toekomstige bewoners vanuit de fietsenstalling naar binnen komen. Hierdoor wordt bewegen in het gebouw gestimuleerd. Daarnaast is de fietsenstalling ruim en gemakkelijk te bereiken om zo gezonde mobiliteit te faciliteren.

In het gebouw wordt ruimte gemaakt voor ontmoeting. Dit kan op de binnen op de begane grond aan de pleinkant. Daarnaast is de binnentuin een fijne plek waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten.

Druk op gezondheid zo laag mogelijk

De locatie aan de Veilingstraat is een fijne plek om te wonen, kijkend naar luchtkwaliteit en geluidsbelasting. De locatie is op meer dan 50 meter afstand van drukke binnenstedelijke wegen of binnen 300 meter van een snelweg en ook het spoor is op redelijke afstand. Hierdoor zijn omgevingsfactoren beperkt. Hierdoor is een gezond binnenmilieu te realiseren op deze plek. Conform het gezondheidsbeleid hebben alle woningen een geluidluwe zijde. Aan de zijdes van het huidige terras en ook het toekomstige terras aan het plein kan wel geluidsoverlast worden ervaren.

Het is belangrijk dat toekomstige bewoners die aan die zijdes komen te wonen op de hoogte zijn van het terras daar.

Mensen voelen zich prettig
In het plan wordt groen toegevoegd. Dit gaat conform het principe Groen, tenzij. Daarnaast wordt de Veilingstraat vergroend om zo het Rondje Ringpark te verbeteren. Het nieuw aan te leggen plein wordt een plek voor de buurt en is een plek om fijn te verblijven. Door het toevoegen van maatschappelijke voorzieningen in combinatie met horeca in de plint wordt gezorgd voor sociale veiligheid.

Conclusie
De conclusie is dat concrete maatregelen worden getroffen waarmee invulling wordt gegeven aan de missie van de gezonde stad. De ontwikkeling is in overeenstemming met het volksgezondheidsbeleid.

5.18 Toegankelijkheid

Kader
Utrecht wil een stad zijn waar iedereen mee kan doen, waar we niemand buitensluiten. Een inclusieve toegankelijke stad. We willen dat alle inwoners en bezoekers, met en zonder beperking, alle (openbare) gebouwen, woningen, de openbare ruimte en dienstverlening kunnen gebruiken.

Utrecht werkt al sinds 2007 actief aan toegankelijkheid, eerst met Agenda 22 en nu volgens het VN-verdrag handicap. Het uitgangspunt van het VN-verdrag handicap is 'niets over ons zonder ons'. Samenwerking met de belangenorganisaties voor inwoners met een beperking in een zo vroeg mogelijk stadium van de planontwikkeling is daarmee noodzakelijk. De ambities van de gemeente voor het VN-verdrag handicap staan in de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk'. In de agenda 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' zijn drie kansen omschreven die we als gemeente willen pakken. Dit zijn: sneller en concreet resultaat, niet alleen fysiek maar ook sociaal toegankelijk en samenwerken met de stad. Met het uitvoeringsprogramma 'Utrecht voor iedereen toegankelijk' laten we zien wat we al doen en wat we nieuw op pakken. Dit zijn acties die nodig zijn voor het benutten van de drie kansen.

Daarnaast moeten gebouwen en woningen voldoen aan het Bouwbesluit 2012.

Plangebied
Bij gebouwen die niet van de gemeente zijn, zoals in dit geval, willen wij graag dat Utrecht Standaard Toegankelijk wordt gebruikt. De Utrecht Standaard Toegankelijk beschrijft een ontwerpmethode waarbij het uitgangspunt is dat letterlijk alles toegankelijk is voor iedereen, behalve wanneer er goede redenen zijn om hier bij bepaalde onderdelen van het gebouw van af te wijken. Hiermee zorgen we ervoor dat in de gebouwen in Utrecht iedereen kan doen wat hij of zij volgens de bestemming komt doen. De maatschappelijke ruimtes en de mogelijke horeca invulling worden toegankelijk voor iedereen.

Woningen
Utrecht wil graag rolstoelbezoekbare en rolstoelbewoonbare woningen. Wij willen dat iedereen, ook als hij of zij gebruik maakt van een rolstoel, alle woningen kan bezoeken. Iedereen kan vanaf de openbare weg bij de voordeur komen, een brief in de bus doen, aanbellen, binnengaan, in de woonkamer komen en bij het toilet, gebruik maken van de buitenruimte zoals een balkon of tuin. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er geen trappetjes of opstapjes zijn, binnen of buiten de woning. Dit is een woning die bezoekbaar is. We willen dat mensen in een rolstoel in alle nieuwe of verbouwde nultredenwoningen (woningen waarbij de entree, woonkamer/eetkamer, keuken, badkamer, toilet en ten minste één slaapkamer zonder trap bereikbaar zijn) kunnen wonen. Of het is gemakkelijk om daarvoor te zorgen. De ambitie van Utrecht gaat hiermee verder dan het Bouwbesluit.

De 3-kamerappartementen van circa 70 m² gebruiksoppervlakte zijn voor de doelgroep ouderen bedoeld. Deze appartementen worden rolstoel bewoonbaar of eenvoudig aan te passen naar rolstoel bewoonbaar. Dit sluit aan bij de doelstelling vanuit Utrecht voor roelstoelbezoekbare en rolstoelbewoonbare woningen voor deze doelgroep.

Conclusie

De in dit plan opgenomen nieuwe woningen, maatschappelijke voorzieningen en de horeca zijn voor iedereen toegankelijk. Dit is gezien de doelgroep ook wenselijk.

5.19 Circulaireeconomie

Kader

Utrecht wil in 2050 een circulaire stad zijn. Het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 maakt onderdeel uit van de Omgevingsvisie en is een eerste stap op weg naar 2050. Het actieplan richt zich vooral op de gebouwde omgeving, waarbij de woningbouwopgave van groot belang is voor de circulaire ambitie: bestaande gebouwen worden circulair getransformeerd en nieuwe woningen zijn circulair te bouwen.

De circulaire economie gaat niet alleen om het nuttig gebruik van grondstoffen, componenten en producten die hun levenseinde hebben bereikt. Een belangrijk onderdeel is ook de manier waarop deze producten worden ontworpen, vervaardigd en toegepast met het oog op makkelijk (her)gebruik aan het einde van hun leven. Dit gebeurt met aandacht voor zowel het grondstoffengebruik als de benodigde energie en de milieu impact. Voor circulair bouwen vragen we aandacht voor de volgende punten.

23. Ingaande materialen en ontwerpkeuzes.
    De ambities omtrent circulair bouwen richten zich op het verlagen van de milieubelasting van de gebouwen via de MPG indicator. Dit kan door slim te ontwerpen, milieuvriendelijker materialen toe te passen en hergebruikt materiaal te gebruiken. Ook hanteren we de werklijnen uit City Deal circulair en conceptueel bouwen. De city deal bevat drie werklijnen die zich richten op:

- Biobased bouwen.
- Industrieel conceptueel bouwen.
- Circulaire financiële modellen.

Gemeente Utrecht is aangesloten bij het landelijke netwerk Samen Versnellen die Het Nieuwe Normaal ontwikkelt. Ambities in Het Nieuwe Normaal zijn van toepassing op bouwprojecten.

2. Vermijden van afval en efficiënt grondstoffengebruik in de bouwfase

Tijdens de bouwfase is het van belang om afval zoveel mogelijk te vermijden en grondstoffen maximaal te benutten. Afval vermijden kan door maatregelen te treffen tegen overproductie, te grote voorraden, en het voorkomen van defecte en afgewezen producten. De toepassing van prefab bouwen en het benutten van een bouwhub bieden hierbij veel voordelen, waaronder het spaarzaam omgaan met grondstoffen en duurzaam beheer van de bouwplaats, vermindering van de hoeveelheid afval op de bouwplaats, minder overlast op de bouwplaats, en eenvoudige (re)montage van elementen.

3. Aanpasbaarheid in de gebruiksfase

Door zo te ontwerpen dat het gebouw makkelijk aangepast kan worden, wordt de milieubelasting van de aanpassingen verlaagd en de levensduur van het gebouw verlengd. Door in onafhankelijke lagen te bouwen hebben de elementen waaruit een gebouw bestaat een verschillende levensduur. Doordat deze elementen onafhankelijk van elkaar worden gemaakt, kan één laag kan worden "losgemaakt" en vervangen zonder een aangrenzende laag te beschadigen. Door al bij het ontwerp rekening te houden met demontage in de toekomst, kunnen de componenten of het hele gebouw aan het einde worden hergebruikt.

4. Herbruikbaarheid na gebruiksfase

Aan het einde van de gebruiksfase wordt een gebouw normaliter gesloopt. Een circulair gebouw wordt gedemonteerd en de vrijgekomen materialen / constructies komen beschikbaar voor een nieuw bouwproject. Om dit mogelijk te maken is het ten eerste van belang dat het gebouw zo demontabel mogelijk wordt ontworpen. Een ontmantelingsgids die al tijdens het ontwerp wordt gemaakt draagt bij om vrijkomende materialen en componenten zo efficiënt mogelijk te kunnen hergebruiken. Ten tweede moeten de vrijkomende materialen herbruikbaar zijn, dus giftige of anderzijds eenmalig bruikbare materialen moeten vermeden worden. Ten derde is het van belang dat de materialen in het gebouw opgeslagen zijn in een materialenpaspoort. Dat laatste is van belang omdat zonder kennis van de opgeslagen materialen in het gebouw de waarde ervan verloren gaat.

Proces

We schrijven niet exact voor hoe een circulair ontwerp gemaakt moet worden, of hoe circulair gebouwd moet worden. We hebben wel een hoge circulaire ambitie en belonen inzet daarop. De markt wordt uitgedaagd en krijgt de ruimte om zelf te komen met creatieve, innovatie circulaire voorstellen met zo hoog mogelijke ambities. Het doel is om het vroegtijdig bespreken van de duurzaamheidsambities en het in beeld brengen van kansen, (duurzaamheidsvisie) de aanpak van duurzame bouw vast te leggen (duurzaamheidsplan) en het vastleggen hoe tijdens ontwerp en bouw wordt getoetst.

Plansituatie

De plannen worden onder andere beoordeeld op doelstellingen als een hoge mate van demontabiliteit, herbruikbaarheid, aanpasbaarheid, de borging van restwaarde en milieuvriendelijke materialen (te meten met een MPG schaduwprijs).

GPR en BREAAM zijn niet voor dit plan uitgevoerd. De bruikbare materialen van het huidige pand (m.n. schaaldak en betonnen spanten) worden op een marktplaats aangeboden. Voor het nieuwe gebouw wordt een materialenpaspoort gemaakt. Het gebruik van circulaire en biobased materialen is als suggestie meegegeven.

In de ontwikkeling wordt een nieuw plein gerealiseerd aan de zijde van de Veilinghaven. Daarbij wordt de Veilingstraat heringericht en er wordt een groen binnengebied gerealiseerd, welke zo veel mogelijk wordt beplant met planten en bomen. Daken worden zo veel mogelijk benut. Zo ligt voor daken waar men zicht op heeft de nadruk op groen en voor daken waar geen zicht op is ligt de nadruk op waterbuffering, energie en installaties. Daarmee worden maatregelen getroffen om hittestress tegen te gaan.

Conclusie

Ondanks de geringe ambities in dit plan, vormt circulariteit geen belemmering voor de uitvoering en door de uitvoering van maatregelen tegen hittestress, vormt hittestress ook geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

5.20 Energie

Kader

Utrecht wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn. Klimaatneutraliteit houdt in dat er op jaarbasis net zoveel energie in het gebied wordt opgewekt als gebruikt. Dit geldt voor:

- de gebouwgebonden energievraag;
- de gebruiksgebonden energievraag en
- het energiegebruik in de openbare ruimte.

Het is daarbij de ambitie de energievraag zo laag mogelijk te houden en de benodigde energie op te wekken met duurzame energiebronnen. Alle nieuwbouw wordt aardgasloos gebouwd.

Het met de bewoners van Utrecht opgestelde Energieplan en de bestuurlijke duiding hiervan uit 2016 vormen nog de basis van het stedelijk energiebeleid. Daarnaast wordt gewerkt aan een nieuwe energievisie waarin bijgestelde ambities worden vastgelegd.

BENG

Sinds 1 januari 2021 zijn de BENG-eisen (Bijna Energie Neutraal Gebouw) juli wettelijk verplicht voor alle nieuwbouw die per die datum wordt ontwikkeld en gebouwd. De BENG indicatoren zijn de nieuwe toetsingscriteria om nieuwbouw gebouwen te beoordelen. De indicatoren zijn opgesplitst in drie onderdelen: deze kennen we als de BENG 1, 2 en 3.

- BENG 1 gaat over de maximale energiebehoefte (kWh per m^2 gebruiksoppervlak per jaar). We willen dat deze zo laag mogelijk is.
- BENG 2 gaat over het maximale primair fossiel energiegebruik (kWh per m^2 gebruiksoppervlak per jaar). BENG 2 is bij voorkeur 0.
- BENG 3 gaat over het minimale aandeel hernieuwbare energie (procenten). BENG 3 is bij voorkeur 100%.

De ambitie van de gemeente Utrecht is zo snel mogelijk energieneutraal te worden. Dit is te vertalen in een BENG 2 norm van 0 en een BENG 3 norm van 100%. Dat wil zeggen dat voor gebouw gebonden energieverbruik geen fossiele energie wordt toegepast.

Visie op de warmtevoorziening (2017), Transitievisie Warmte (2021) en Regionale Energiestrategie (2021)

Op 2 november 2017 heeft de gemeenteraad de Visie op de warmtevoorziening vastgesteld. Een duurzame warmtevoorziening kan gerealiseerd worden door de vraag naar warmte te beperken, te stoppen met het gebruik van aardgas en over te stappen op duurzame warmtebronnen. Om te kunnen voldoen aan de verplichting uit het Klimaatakkoord dat door de VNG is ondertekend, heeft de gemeente Utrecht in 2021 een tweedelige Transitievisie Warmte (TVW) en een Regionale Energiestrategie (RES) vastgesteld.

Deel 1 van de TVW bevat de strategie en visie over hoe de bestaande huizen en gebouwen in Utrecht geleidelijk, buurt-voor-buurt, over kunnen gaan naar nieuwe vormen van verwarmen en koken. Hierin is ook vastgelegd dat de schaarse capaciteit van het hoge temperatuur stadswarmtenet niet voor nieuwbouw ingezet mag worden.
Deel II van de Transitievisie Warmte geeft aan wanneer en in welke buurten we aan de slag gaan

met de voorbereidingen om aardgasvrij te worden.
In de RES staat hoe Utrecht en haar regiogemeenten invulling gaan geven aan de landelijke energiedoelstellingen in het Klimaatakkoord voor het verduurzamen van de energiebronnen, hoeveel en waar duurzame elektriciteit (wind en zon) in 2030 wordt opgewekt en welke duurzame warmtebronnen te gebruiken zijn zodat buurten van het aardgas af kunnen.

Utrechts Energie Protocol (UEP)
Utrecht wil dat gebouwen en gebieden die nu in ontwikkeling zijn, zoveel mogelijk bijdragen aan een klimaatneutrale stad. Daarom biedt de Gemeente Utrecht het Utrechts Energie Protocol (UEP) aan als handreiking aan projectontwikkelaars en andere organisaties die starten met een nieuwbouwproject in Utrecht. Het Utrechts Energie Protocol is een stappenplan voor duurzame invulling van de energievoorziening. De volgorde in dit stappenplan is om eerst te kijken naar de mogelijkheden tot energiebesparing en verduurzaming op gebouw- of perceelniveau. Vervolgens naar de duurzame mogelijkheden binnen het plangebied of in de directe omgeving en ten slotte (verder) buiten het plangebied voor mogelijkheden voor het opwekken van duurzame energie.

Dit betekent dat wij voor nieuwbouw inzetten op hoogwaardige isolatie, optimaal gebruik van het dak (en gevels) voor duurzame energie-opwek, hergebruik van reststromen en het maximaal gebruik van warmte en koude in de directe omgeving. Het uitgangspunt daarbij is om de schaarse hoge temperatuur (HT) warmtebronnen, zoals biomassaverbranding en diepe geothermie, alleen in te zetten voor bestaande bouw en niet voor nieuwbouw. Bestaande bouw is vaak moeilijker te isoleren. Nieuwbouw is goed te isoleren en is daardoor uitermate geschikt voor verwarming op lage temperatuur (LT).

Plansituatie
Een WKO systeem lukt bij deze ontwikkeling niet. Het perceel is namelijk te klein voor de benodigde bodemlussen en het is niet mogelijk om dieper te gaan doordat er niet in het tweede watervoerend pakket gekomen mag worden.

Voor deze ontwikkeling is de afspraak gemaakt dat de de BENG 1 zo laag mogelijk is , conform de prestatieafspraak met woningbouwcorporaties.

Voor de elektriciteitssopwekking op het eigen perceel worden PV panelen toegepast op het dak van het hoogte accent. Op de lager gelegen dakdelen wordt een groen dak toegepast.

Voor de warmtevoorziening wordt gebruik gemaakt van de financieel meest voordelige optie, door de nieuwbouw aan te sluiten op het warmtenet en er worden aanvullende maatregelen getroffen voor koeling.

Verder wordt online monitoring van energiegebruik mogelijk gemaakt, om de gebruiker bewust te maken van het eigen energiegebruik.

Conclusie

Het Utrechts Energie Protocol wordt wel toegepast, maar de energiebehoefte wordt slechts deels op het eigen perceel geregeld. Desondanks vormt het aspect energie geen belemmering voor de uitvoering.

5.21 Conclusie
Op basis van de bovenstaande onderzoeken en rapporten kan geconcludeerd worden dat, behoudens waar voor bodem na sloop van de huidige opstallen nader onderzoek moet worden uitgevoerd, er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van dit plan.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding
Dit bestemmingsplan heeft betrekking op de integrale gebiedsontwikkeling van het plangebied aan de Veilingstraat 10, Utrecht. M.b.t. dit plangebied faciliteert dit bestemmingsplan de ontwikkeling van sociale huurwoningen en een plint voor een sociaalmaatschappelijke voorziening, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie met een horecafunctie.

Financiële uitvoerbaarheid
De te ontwikkelen locatie met grond en opstallen is in 1942 en 1961 tijdelijk in erfpacht uitgeven door de gemeente Utrecht en het erfpachtrecht is momenteel in eigendom van de besloten vennootschap Ten Brinke Vastgoedontwikkeling (hierna de initiatiefnemer). De locatie is plaatselijk bekend als Veilingstraat 10 in Utrecht en kadastraal bekend als gemeente Catharijne, Sectie D, nummer 8564 en is 2.990 m² groot.

Ten behoeve van de ontwikkeling en de overgangszone naar openbaar gebied wordt er aanvullend circa 95 m² van het naastgelegen perceel kadastraal bekend als gemeente Catharijne, deel D en nummer 10998 in erfpacht uitgegeven. Het deel van het perceel met nummer 8564 dat wordt ingericht als openbare ruimte wordt na de realisatie en inrichting overgedragen aan de gemeente Utrecht.

Kostenverhaal
Gemeenten zijn op grond van de Wro verplicht om de kosten van de grondexploitatie te verhalen. Ingeval de gemeente de uitgeefbare gronden in eigendom heeft, vindt verhaal van de kosten van de grondexploitatie plaats door verkoop van bouwrijpe grond. Ingeval de gemeente niet over de gronden beschikt, kan de gemeente een overeenkomst over grondexploitatie aangaan waarbij de grondeigenaar zich verbindt de kosten van grondexploitatie aan de gemeente te voldoen. Indien het niet mogelijk is het kostenverhaal bij overeenkomst te verzekeren dient er, gelijktijdig met het bestemmingsplan, een exploitatieplan vastgesteld te worden. In dat laatste geval worden de kosten van de grondexploitatie verhaald door een financiële voorwaarde aan de bouwvergunning te verbinden. Kostenverhaal met behulp van een exploitatieplan wordt het verplichte kostenverhaal genoemd, in tegenstelling tot het vrijwillige kostenverhaal bij overeenkomst. Overeenkomsten die tot stand komen voorafgaand aan de vaststelling van een exploitatieplan worden anterieure overeenkomsten genoemd. Ook na vaststelling van een exploitatieplan is het mogelijk een overeenkomst over grondexploitatie aan te gaan. Laatstbedoelde overeenkomsten worden posterieure overeenkomsten genoemd.
De gemeentelijk kosten voor de begeleiding en toetsing van aanvragen voor vergunningen, worden uit de daarvoor bestemde leges gedekt. Ten behoeve van het verhaal van door de gemeente gemaakte kosten die niet worden gedekt uit de reguliere leges is een anterieure overeenkomst gesloten tussen gemeente en initiatiefnemer. Hierin worden alle door de gemeente voor dit initiatief gemaakte kosten verhaald. In de anterieure overeenkomst zijn naast het hiervoor genoemde kostenverhaal ook de volgende privaatrechtelijke afspraken vastgelegd:

- De initiatiefnemer zal geheel voor eigen rekening en risico het bouwplan ontwikkelen en realiseren inclusief afspraken met nutsbedrijven over het aanleggen, verleggen en/of aanpassen van nutsvoorzieningen en de aansluiting hiervan op de bestaande nutsvoorzieningen.
- De initiatiefnemer en haar (onder)aannemers zijn verplicht een toereikende aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten voor alle schade (aan eigendommen) van de gemeente of derden voor alle aan openbare (nuts-)voorzieningen toegebrachte schade
- De initiatiefnemer zal de een bijdrage per woning leveren aan bovenwijkse voorzieningen.
- De initiatiefnemer zal de planschade vergoeden waarbij de gemeente de aanvragen in behandeling neemt conform de Planschadeverordening 2009. Nadat het besluit van de gemeente over de tegemoetkoming in planschade onherroepelijk is geworden, zal de initiatiefnemer de door de gemeente vastgestelde tegemoetkoming vergoeden. Het staat de initiatiefnemer vrij om met degene die een aanvraag voor tegemoetkoming in planschade heeft ingediend te onderhandelen over een minnelijke regeling. In dat geval zal de initiatiefnemer de aanvrager opdragen de aanvraag in te trekken.
- De initiatiefnemer zal een zekerheidsstelling in de vorm van een bankgarantie of waarborgsom stellen of betalen ter grootte van de financiële bijdrage voor de inrichting van de openbare ruimte en het verwachte bedrag aan planschade zoals dat is aangetoond via een onafhankelijke planschade risico analyse.
- Het huidige erfpachtrecht wordt beëindigd en opnieuw uitgegeven onder de algemene

voorwaarden van gemeente Utrecht uit 1989. Het aanvullend in erfpacht uit te geven deel van circa 95 m² van het naastgelegen perceel wordt ook onder de algemene voorwaarden van gemeente Utrecht uit 1989 uitgegeven. De grondprijs van de erfpachtrechten worden bepaald op basis van de totale (complex)waarde van de nieuwe ontwikkeling.

Met deze afspraken in de anterieure overeenkomst zijn de financiële uitvoerbaarheid voldoende aannemelijk gemaakt.

Economische uitvoerbaarheid
Door de ontwikkeling van sociale huurwoningen wordt een bijdrage geleverd aan de behoefte aan betaalbare woningen voor ouderen en starters. De omvang van deze behoefte is groot en het aanbod is nog steeds schaars. De afzetbaarheid van de wooneenheden vormt geen belemmering voor de realisatie en voortgang van het project.

De realiseerbaarheid van het project binnen de voorgestane planperiode is hiermee voldoende aangetoond.

Planschade
Naast de kosten voor het maken van het bestemmingsplan moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente heeft daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen, zie Bijlage 24. Eventuele kosten van planschade zijn voor rekening van de gemeentelijke grondexploitatie, en worden dus gedekt uit de opbrengsten van de ontwikkeling.

Exploitatieplan
Het kostenverhaal is anterieure overeenkomst verzekerd. Daarnaast is er geen noodzaak tot het stellen van eisen aan de fasering dan wel aan de uitvoering. Er zal bij dit bestemmingsplan dan ook géén exploitatieplan worden vastgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het plan is aan een aantal instanties toegezonden voor reactie als bedoeld in art 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Het Waterschap HDSR heeft als reactie gegeven dat zij geen opmerkingen hebben op de voorgenomen ontwikkeling. Vanuit Provincie Utrecht is geen reactie gegeven op het bestemmingsplan.

6.2.2 Participatie

Dit bestemmingsplan zal de wettelijke procedure doorlopen waarbij een ieder in de gelegenheid wordt gesteld om een zienswijze in te dienen. In de voorliggende ontwikkeling heeft er al een zorgvuldig participactieproces plaatsgevonden. De initiatiefnemers dragen zorg voor de participatie en communicatie met betrekking tot het project. Hiervoor wordt nauw samengewerkt met Gemeente Utrecht.

Voor de communicatie en participatie in het voortraject zijn er door de initiatiefnemers informatiebrieven verstuurd, zowel online als als live gesprekken gevoerd en is er een inloopbijeenkomst georganiseerd. Zo hebben initiatiefnemers na de vaststelling van het intentiedocument nieuwsbrieven verzonden met de oproep aan mensen om aan te geven wat met belangrijk vindt en is er gesproken met twee VVE's, Stichting Ringpark en bewoners van de omligende historische schepen in de Veilinghaven.

Van 11 november 2022 tot en met 9 december 2022 heeft de bouwenvelop als concept ter visie gelegen. De start van de ter visie legging ging gepaard met het informeren van ongeveer 1.500 huishoudens door middel van een wijkbericht. Daarbij is op 16 november 2022 een inloopbijeenkomst gehouden voor omwonenden en belanghebbenden.

Tijdens de ter visie legging van het concept hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad om een reactie te geven op de concept bouwenvelop. In totaal zijn hierop 71 reacties ontvangen. In deze reacties werden met name zorgen geuit over de hoogte van het te realiseren gebouw, de sloop van de Bo-Rent hal (en daarmee het verdwijnen van cultuurhistorie), eventuele toename van overlast en verkeer en parkeren. Daarbij zijn ook positieve geluiden als reactie naar voren gekomen. Zo zijn mensen blij dat er op deze locatie (sociale) woningbouw wordt ontwikkeld voor starters en senioren en wordt er positief gereageerd op de vergroening en verbreding van de Veilingstraat. Deze reacties zijn van een reactie voorzien in een reactienota en de bouwenvelop is op verschillende punten aangepast of aangevuld. Zo is er onder andere een aanvullende onderbouwing gegeven voor het hoogte accent en de situering van de bebouwing en is de invulling van de plint gewijzigd naar een combinatie van sociaalmaatschappelijk en commerciële invulling.

Daarbij is relevant dat naar aanleiding van de reacties uit de buurt en bespreking in de raadscommisie op 11 mei 2023 ook twee moties zijn ingediend, waarvan er één is aangenomen. Deze motie (M104) voorziet in het opnemen van een sociaalmaatschappelijke voorziening in de plint, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie.

Het bestemmingsplan heeft van 15 december 2023 tot en met 25 januari 2024 als ontwerp ter inzage gelegen. In deze periode kon eenieder een zienswijze indienen.

In de periode tussen de ter inzagelegging van het ontwerp en de vaststelling, van april 2024 tot en met augustus 2024 is ter uitvoering van de bovengenoemde motie onderzocht of de sociaal maatschappelijke invulling mogelijk is, waarbij bewoners intensief zijn betrokken.

Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met Dock, de woningcorporatie, de Pomp en betrokken organisatie afdelingen binnen de gemeente Utrecht. Ook zijn er verschillende participatievormen en communicatiemiddelen ingezet om een zo breed mogelijk publiek te bereiken. Zo is er tussen 8 mei en 24 juni 2024 een enquête verspreid door middel van onder andere wijkberichten, nieuwsbrieven en WhatsApp-groepen en zijn er straatgesprekken gevoerd om wensen en ideeën op te halen voor een maatschappelijk invulling van de plint in combinatie met horeca. Reactie en ideeën over de maatschappelijke invulling lopen uiteen: van een flexibele ruimte waar bewoners activiteiten kunnen organiseren, een plek waar men elkaar (spontaan) kan ontmoeten en activiteiten kan ondernemen, voorzieningen gericht op kinderen en jeugd tot de behoefte aan horeca waarbij er een focus kan liggen op het bieden van werk aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Gelet op de reacties en behoeftes die daaruit naar voren komen is het idee voor deze locatie dat een stichting vanuit de buurt van en door bewoners, zich gaat inzetten voor het organiseren en coördineren van allerlei activiteiten en initiatieven voor en in de wijk.

Vanuit de enquête en de straatgesprekken komt naar voren dat er behoefte is aan verschillende maatschappelijke initiatieven en laagdrempelig ontmoeten. Ook zijn er meerdere buurtbewoners (ca. 100) die hebben aangegeven bij te willen dragen aan (eenmalige) initiatieven/activiteiten. Omdat dit een subwijk is waar vanuit het principe 'ongelijk investeren voor gelijke kansen' minder prioriteit ligt, is het idee dat bewoners hier vanuit gemeenschapskracht zelf initiatief nemen.

6.3 Handhaving

Doel handhavend optreden

Het doel van het handhavend optreden van de gemeente is niet direct gekoppeld aan de noodzaak van een actueel bestemmingsplan. Voor de bewoners van het plangebied is duidelijk waar zij aan toe zijn (qua bouwen, zoals bijvoorbeeld uitbreiding van de woning, en qua gebruik), maar het niet handhaven haalt de effectiviteit van een actueel bestemmingsplan onderuit. De toegevoegde waarde van het verlenen van een omgevingsvergunning voor een vrijstaand bijbehorend bouwwerk is niet groot, indien er op andere plaatsen - zonder vergunning - vrijstaande bijbehorende bouwwerken zijn geplaatst. Dit wordt nog eens problematischer zodra een omgevingsvergunning wordt geweigerd, terwijl diverse vergelijkbare bouwwerken reeds illegaal zijn geplaatst. In dit laatste geval is de roep om handhavend op te treden dan ook het grootst.

Wijze van handhaven

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht heeft het college een tweetal instrumenten bij handhaving van bestemmingsplannen tot haar beschikking: bestuursdwang en dwangsom. Bij het toepassen van bestuursdwang wordt de overtreding (het geconstateerde illegale bouwwerk c.q. gebruik) ongedaan gemaakt op kosten van de overtreder. Dit kan betekenen dat een bouwwerk door de gemeente wordt afgebroken en de kosten van bijvoorbeeld de aannemer en de gemeentelijke (voorbereidings)kosten op de overtreder worden verhaald. Het is tevens mogelijk om, indien er zonder omgevingsvergunning wordt gebouwd en de bouw wordt stilgelegd door middel van een bouwstop, de bouwmaterialen weg te slepen en elders op te slaan. Het opleggen van een last onder dwangsom betekent bijvoorbeeld dat het illegale gebruik moet worden gestaakt binnen een door het college gestelde termijn. Overschrijdt men de termijn, dan zal de dwangsom in rekening worden gebracht bij de overtreder. Doel van de dwangsom is het onaantrekkelijk maken van het voortzetten van de geconstateerde overtreding. De dwangsom zal dan ook in relatie moeten staan aan (en zal derhalve altijd hoger zijn dan) het voordeel dat de overtreder heeft bij het voortzetten van de illegaliteit. In het plangebied zal handhavend worden opgetreden tegen het illegale gebruik van bouwwerken en percelen. Bijvoorbeeld het verhuren van opslagruimte ten behoeve van de stalling van caravans, maar ook het gebruik van een winkel als café. Verder zal er bij de bouw worden gecontroleerd op de uitvoering van verleende omgevingsvergunningen. Uiteraard zal er ook gecontroleerd worden of, in het geval van een geweigerde omgevingsvergunning voor een woning, de betreffende woning niet alsnog wordt gebouwd. Voorts zal de gemeente toezien op - onder de Wet milieubeheer vallende - bedrijven. Dit vloeit voort uit de regels van het bestemmingsplan. Indien

er immers ter plaatse een bedrijfsactiviteit plaats mag vinden, zal dit qua gebruik (intensiteit en hinder) gehandhaafd worden.

Hoofdstuk 7 Juridische plantoelichting

7.1 Structuur van de regels

In bestemmingsplannen zijn twee soorten regels te vinden: bijzondere regels die alleen gelden voor locaties waar een bepaalde bestemming of functie geldt en algemene regels die voor alle bestemmingen of functies gelden. De bijzondere regels staan in hoofdstuk 2 van de regels van dit plan. De algemene regels staan, de begrippen en meetregels in hoofdstuk 1 buiten beschouwing gelaten, in vijf hoofdstukken: de hoofstukken 3 tot en met 7 van de regels.

De algemene regels over activiteiten staan in:

- hoofdstuk 3 Bouwen en slopen;
- hoofdstuk 4 Gebouwen en locaties gebruiken;
- hoofdstuk 5 Grondwerk en
- hoofdstuk 6 Beheer van natuur, flora en fauna.

De algemene regels met het overgangsrecht zijn in hoofdstuk 7 te vinden.

7.2 Inleidende regels (hoofdstuk 1 van de regels)

Artikel 1 Begrippen
In dit artikel worden de begrippen die een verduidelijking nodig hebben verklaard.

Artikel 2 Wijze van meten
De regels in dit artikel maken duidelijk hoe de gemeente gaat meten, als er in een regel een bepaalde maat, zoals een bouwhoogte, staat.

De verplichte "Anti-dubbeltelregel" uit het Besluit ruimtelijke ordening is in artikel 2, lid 5, opgenomen. Deze regel voorkomt dat steeds vanuit de feitelijke situatie van het heden wordt gemeten. Als een bewoner bijvoorbeeld 60% van zijn tuin mag volbouwen en dat ook heeft gedaan, ontstaat een nieuwe tuin. Deze regel verhindert dat de bewoner nu ook weer 60% van de nieuwe, kleinere tuin mag volbouwen.

Het gebruik van het woord of
Wanneer in de regels van dit bestemmingsplan in een opsomming van gevallen het woord 'of' wordt gebruikt, is daaronder mede begrepen de situatie dat meer dan een van de genoemde gevallen zich tegelijk voordoen. Onder 'of' wordt een combinatie van opties niet uitgesloten.

7.3 Functies (hoofdstuk 2 van de regels)

Op een aantal functies is in deze paragraa een nadere toelichting opgenomen.

Hoofdstuk 2 Functies

Artikel 3 Groen

Locaties met de functie (bestemming) Groen maken deel uit van de openbare ruimte. Deze functie is toegekend aan parken en aan ander groen dat een wezenlijk onderdeel is van de structuur van een wijk of gebied. In deze groenvoorzieningen is bewegen, ontmoeten en spelen in de open lucht vanzelfsprekend. Binnen de groenbestemming mogen eveneens onbebouwde fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Groenvoorzieningen dragen bij aan een gezond leefklimaat en vergroten de leefbaarheid van een wijk of gebied. Binnen de functie Groen is ook oppervlaktewater en sierwater toegestaan en er mogen voet- en fietspaden worden aangelegd en veldjes waar honden ongelijnd uitgelaten mogen worden.

Planologisch is een evenement in het groen niet bij voorbaat onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.

Auto's horen niet thuis op een locatie met deze functie. Als er toch nieuwe parkeerplaatsen of uitritten nodig zijn, dan moet daarvoor een vergunningprocedure doorlopen worden of de procedure om het bestemmingsplan te wijzigen.

Het aantasten van bomen is in strijd met het doel van de functie. De regel in lid 3.6 Activiteiten die niet mogen, onder 4, maakt dat expliciet. Onderhoud aan bomen of het verwijderen van een zieke boom valt uiteraard niet onder deze regel.

De regel in lid 3.6, onder 5, verbiedt het aantasten van de biodiversiteit. Deze regel zorgt voor de bescherming die hoort bij het tweede deel van het doel van de functie dat in lid 3.1 is beschreven. Het is niet de bedoeling dat het normale gebruik van groen ook valt onder het verbod. Wat dat "normale gebruik" is, moet blijken uit de locatie. In een park kan een groepje luidruchtig spelende kinderen op sommige plekken heel normaal zijn, ook al zal dat de biodiversiteit van de fauna waarschijnlijk niet helpen. En op een plek waar geen publiek mag komen in verband met de natuurwaarden kan elke aanwezigheid van publiek onder het verbod vallen. Als er evenementen aangevraagd worden voor een locatie met de functie Groen, zal de aard van de locatie en de waarde voor de biodiversiteit bepalend zijn of het evenement valt onder "normaal gebruik". De gemeente werkt aan profielen voor evenementen. Bij het opstellen van die profielen wordt rekening gehouden met het doel van de functie Groen.

In lid 3.5 is een specifieke bouwregel opgenomen om het mogelijk te maken dat buiten het bouwvlak, boven de functie Groen balkons kunnen worden gerealiseerd ten behoeve van de woningen in de aangrenzende woonfunctie. Van deze bepaling kan enkel gebruik worden gemaakt voor zover op de verbeelding de aanduiding 'Specifieke bouwaanduiding - Balkons' is opgenomen. De oppervlakte van deze balkons is zowel door middel van de maatvoering van de bovengenoemde aanduiding als in de regels gemaximaliseerd tot een diepte van 1,7 meter.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied

De openbare ruimte die niet de functie (bestemming) Groen, Water of een bijzondere verkeersfunctie heeft, krijgt de functie (bestemming) Verkeer - Verblijfsgebied. Daaronder vallen wegen, fiets- en voetpaden, pleinen, groenvoorzieningen en bouwwerken die bij de functie passen, zoals fietsenstallingen. Wegen met deze functie zijn vooral bedoeld voor het bestemmingsverkeer.

Planologisch is een evenement op een locatie met deze functie niet bij voorbaat geheel onwenselijk. De aard en omvang van een evenement moet passen in de omgeving. De afweging of een evenement kan worden toegestaan, maakt de gemeente op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening, waarbij alle aspecten die bij een evenement komen kijken worden beoordeeld. Dit artikel verbiedt een evenement, tenzij het evenement is toegestaan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening.

In lid 4.3 is het plaatsen en gebruiken van horeca-terrassen uitgesloten. In lid 4.4 is hiervoor een afwijkingsmogelijkheid aangenomen, waarbij burgemeester en wethouders een bij omgevingsvergunning de mogelijkheid hebben tot het toestaan van het plaatsen en gebruiken van horecaterrassen. Als voorwaarde is hierbij opgenomen dat hiervoor wordt aangetoond dat het gecumuleerde langetijdgemiddelde geluidniveau van het terras op de gevels van omliggende geluidsgevoelige functies niet meer bedraagt dan de in lid 4.4 onder 1 genoemde waarden of wordt voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen onder 2, waarbij 5 dBA meer is toegestaan. Hiermee wordt geborgd dat bij het plaatsen en gebruiken van een horecaterras onverminderd een goed woon- en leefklimaat blijft bestaan.

In lid 4.5.2 onder 3 is een bepaling opgenomen die het mogelijk maakt om een vakwerkspant in de vorm van een boogconstructie als kunstwerk te realiseren, met een maximale bouwhoogte van 12 meter. Deze bepaling voorziet daarmee in de mogelijkheid om een industrieel erfgoedaspect uit de bestaande bebouwing te laten voortbestaan in de beoogde situatie.

In lid 4.5.3 is een specifieke bouwregel opgenomen om het mogelijk te maken dat buiten het bouwvlak, boven de functie Verkeer - Verblijfsgebied balkons kunnen worden gerealiseerd ten behoeve van de woningen in de aangrenzende woonfunctie. Van deze bepaling kan enkel gebruik worden gemaakt voor zover op de verbeelding de aanduiding 'Specifieke bouwaanduiding - Balkons' is opgenomen. De oppervlakte van deze balkons is zowel door middel van de maatvoering van de bovengenoemde aanduiding als in de regels gemaximaliseerd tot een diepte van 1,7 meter, gemeten vanaf de gevel van het gebouw waarin de woonfunctie is gesitueerd.

In lid 4.5.4 is een specifieke gebruiksregel opgenomen waarmee wordt uitgesloten dat ter plaatse van de specifieke functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeren uitgesloten' autoparkeerplaatsen worden aangelegd of gebruikt. Hieronder wordt niet begrepen het tijdelijk verblijf met een gemotoriseerd voertuig ten behoeve van laden en lossen.

Artikel 5 Wonen

De functie (bestemming) Wonen is toegekend aan percelen waarop alleen woningen staan. In lid 5.1 is vastgelegd waar een perceel met de functie wonen voor bedoeld is. Het doel is bepalend voor de vraag welke activiteiten bij deze functie passen en dus toegestaan zijn.

In lid 5.2 wordt concreet gemaakt welke activiteiten bij het wonen passen. Onder 1 en 2 staat wat mag en onder 3 is het mogelijk gemaakt om ter plaatse van de functieaanduiding 'maatschappelijk' in de eerste twee bouwlagen uitsluitend voorzieningen ten behoeve van de bovengelegen woonfuncties, maatschappelijke voorzieningen en een horecavoorziening te realiseren. In de eerste bouwlaag zijn woningen uitgesloten, in de tweede bouwlaag kunnen deze wel ter plaatse van de aanduiding. De invulling van de maatschappelijke voorziening betreft maximaal 100 $m^{2,}$ van de totale oppervlakte waar de plint in voorziet (350 m^2) en de horecavestiging mag maximaal 280 m^2 bruto vloeroppervlakte bedragen. De horecavestiging mag maximaal in de categorie D1, D2 of D3 vallen.

Er zijn meer functies die het wonen toestaan. Daarom zijn in de algemene regels ook regels opgenomen die bij het gebruik van een woning horen, zoals een bedrijf-aan-huis, een bed-and-breakfast of mantelzorg. Zie hiervoor artikel 12 onder 12.4, 12.5 en 12.1.

Het bouwen van woningen is geregeld in hoofdstuk 3. In lijn met de Omgevingswet maken de regels onderscheid tussen de activiteit bouwen en andere activiteiten, bijvoorbeeld de activiteit in het gebouw. Het gevolg is dat een bouwer soms meerdere regels moet toepassen. Als het bouwen bijvoorbeeld een extra woning tot gevolg heeft, dan zijn ook de regels over nieuwe woningen van toepassing. Die staan in artikel 12, waar alle regels over het wonen staan. Als voor het bouwen ook nog gegraven moet worden, dan zijn de regels in hoofdstuk 5 misschien van toepassing. Graven is namelijk een andere activiteit (dat is overigens onder de Wet ruimtelijke ordening en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ook al zo.)

Daarbij is in sublid 5.3.2 de gebruiksbepaling opgenomen dat het woningbouwsegment waartoe te woningen na oprichting toe behoren, waarbij uitgegaan wordt van een omgevingsvergunning die voldoet aan het bepaalde onder lid 5.5, niet mag worden gewijzigd. Hiervan kan alleen worden afgeweken bij omgevingsvergunning indien daarbij, met behulp van de berekening van de maximale capaciteitseis zoals bedoeld in artikel 4 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht, vaststaat dat het totaal aantal parkeerplaatsen voor de totale beoogde ontwikkeling zoals bedoeld in lid 5.2 het aantal van 63 autoparkeerplaatsen niet overschrijdt. Dit aantal betreft de berekening zonder aftrek van het rechtens verkregen niveau en de mogelijkheid van reducties volgens het beleid en sluit de toepassing daarvan ook niet uit.

In lid 5.4 wordt geregeld dat bestaande parkeergelegenheid op eigen terrein bij woningen niet mag verdwijnen, ook niet als er aan- en bijgebouwen worden gebouwd of als een tuin anders wordt ingericht. De parkeergelegenheid in het openbare gebied is namelijk afgestemd op de parkeermogelijkheden op eigen terrein. Het opheffen van parkeerplaatsen op het eigen terrein van woningen leidt tot extra druk op de openbare ruimte. Deze regel geldt voor alle vormen van parkeergelegenheid, zoals een inpandige garage, een gebouwde garage aan of bij de woning en voor geheel of gedeeltelijk open parkeerplaatsen op het perceel bij de woning.

In lid 5.5 is een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor autoparkeergelegenheid, waarmee het maximale aantal autoparkeerplaatsen, zoals voor de ontwikkeling berekend aan de hand van artikel 4 van de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht, is gesteld op 63. Dit aantal betreft de berekening zonder aftrek van het rechtens verkregen niveau en de mogelijkheid van reducties volgens het beleid en sluit de toepassing daarvan ook niet uit. Met deze voorwaardelijke verplichting wordt beoogd de maximaal mogelijke invulling van het programma te borgen en te voorkomen dat bij een wijziging van het gebruik er geen mogelijkheid meer bestaat om de juiste parkeernormen daarbij te reguleren.

7.4 Bouwen en slopen (hoofdstuk 3 van de regels)

7.4.1 Inleiding

In hoofdstuk 3 van de algemene regels wordt het bouwen als een zelfstandige activiteit gezien. De algemene regels over bouwen zijn in dat hoofdstuk opgenomen, met uitzondering van regels die bedoeld zijn om een functie (bestemming) te vrijwaren van bebouwing, zoals regels die bij de functie gasleiding horen. Die beschermende regels zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

In de regels over de functie (bestemming) die in hoofdstuk 2 van de regels staan kunnen ook regels staan over het bouwen, bijvoorbeeld over de hoogte van een gebouw of het bouwvlak waarbinnen een gebouw moet worden gebouwd. De gemeente toetst een vergunningaanvraag voor het bouwen ook aan die regels. Als een regel uit hoofdstuk 2 in strijd is met de algemene regels, gaat de regel in hoofdstuk 2 voor. Zie ook: paragraaf 7.4.2.

In de bestemmingsplannen die vanaf 2019 zijn opgesteld is een 'overige zone - bouwen' aan locaties toegekend. Zo'n zone omvat alle functies waar hoofdgebouwen gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden. Zie ook paragraaf 7.4.5. Als een regel geen verwijzing naar de 'overige zone - bouwen' heeft, dan geldt de regel in principe dus voor het hele grondgebied van de gemeente waarvoor een bestemmingsplan geldt, inclusief de gebieden met een Chw-plan. Alleen gebieden met

een beheersverordening houden hun eigen regeling.

Omdat de algemene regels zijn opgesteld voor de hele gemeente, kunnen er regels in staan die verwijzen naar zones of aanduidingen die in dit bestemmingsplan niet voorkomen, zoals de genoemde 'overige zone - bouwen' of de 'waarde - omgevingskwaliteit'. Dat is geen probleem: die regels worden dan binnen het plangebied van het bestemmingsplan niet toegepast.

De artikelen in hoofdstuk 3 van de regels zijn als volgt ingedeeld:

- inleidende en algemene regels (artikel 6 en 7);
- bouwen is toegestaan op grond van het plan (artikel 8);
- vergunning nodig voor het bouwen (artikel 9);
- bouwverbod buiten de 'overige zone - bouwen' (artikel 10);

7.4.2 Inleidende bepalingen over het bouwen en het slopen

Artikel 6 Inleidende regels over het bouwen en het slopen
Met de regel in lid 6.1 blijven de regels die in hoofdstuk 2 staan van toepassing, naast de regels die in hoofdstuk 3 van dit plan staan. Dat is logisch, want het is een juridisch principe (het 'lex specialis'-beginsel) dat een bijzondere regel voorgaat op een algemene regel.

De regel in lid 6.2 verbindt het bouwen met de functie van het gebouw. Als de functie van het gebouw niet past bij de functie van de locatie, mag het bouwen ook niet. Een bedrijfspand past bijvoorbeeld wel op een locatie met de functie Bedrijf, maar niet op een locatie met de functie Groen. Een vergunningaanvraag voor een bedrijf op zo'n locatie zal op grond van lid 6.2 moeten worden geweigerd. Lid 6.3 dient twee doelen. Allereerst wordt onder 1 zeker gesteld dat een bestaand, legaal bouwwerk (een gebouw is ook een bouwwerk) in dit plan als een legaal bouwwerk wordt gezien, ook al bepaalt een regel in dit artikel dat zo'n bouwwerk niet gebouwd mag worden. Het legale bouwwerk wordt geacht in overeenstemming te zijn met de regels die dit bestemmingsplan over de activiteit bouwen stelt.

Met legaal wordt bedoeld:

- toen het bouwwerk gebouwd werd, beschikte de eigenaar over de vergunningen die toen verplicht waren en was het bouwen op grond van de wet toegestaan of
- het gebouw is later gelegaliseerd of mocht op grond van latere regelgeving gebouwd of in stand gelaten worden.

De regel onder 2 is bedoeld voor bouwwerken die gebouwd zijn om te voldoen aan een voorwaardelijke verplichting. Dergelijke gebouwen mogen niet afgebroken worden.

In lid 6.4 staat een regel die uit de bouwverordening komt en die in het omgevingsplan thuishoort. Het is een praktische regel die ervoor moet zorgen dat de bouw op een zorgvuldige manier start, namelijk op de juiste hoogte en op de juiste plek. De woorden "in ieder geval" maken duidelijk dat er andere redenen kunnen zijn om nog niet met de bouw te beginnen. De voorschriften in de omgevingsvergunning kunnen de start bijvoorbeeld verbieden zolang nog niet aan een bepaalde voorwaarde is voldaan en is ook mogelijk dat er voor de bouw nog meer vergunningen nodig zijn. Het aangeven van het peil of het uitzetten van rooilijnen is niet altijd nodig. De gemeente kan in zo'n geval aangeven dat de bouwer kan starten met de bouw.

7.4.3 Bijzondere regels over het bouwen

Artikel 7 Bijzondere regels over bouwen
Lid 7.1 Voorwaardelijke verplichting over parkeren
Dit lid zorgt voor de uitvoering van het parkeerbeleid. De regels onder 1 en 3 zorgen ervoor dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen moet voldoen aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Dat betekent dat de aanvrager moet zorgen voor voldoende parkeergelegenheid voor auto's en fietsen. Wat voldoende is, hangt af van wat er gebouwd wordt. Het college gebruikt beleidsregels om te toetsen of een bouwplan voorziet in voldoende parkeergelegenheid. Bij de vaststelling van dit plan staan die beleidsregels in de Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht en de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrecht. In die beleidsregels staan de normen waarmee de parkeerbehoefte berekend wordt, de mogelijkheden voor maatwerk en hoe het aantal te realiseren parkeerplaatsen bij het gebruik van die mogelijkheden wordt berekend.

De regels in dit lid vloeien voort uit artikel 3.1.2, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening en uit de vergelijkbare bepaling in het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, zesde lid. Die wettelijke regelingen staan toe dat een bestemmingsplan regels kan bevatten, waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 maart 2017 (201605713/1/R3) over het bestemmingsplan "Facetherziening parkeren" van de

gemeente Groningen, volgt dat de gemeente een dynamische en algemeen geformuleerde verwijzing naar het geledende parkeerbeleid in de regels mag opnemen, zolang er in redelijkheid geen onduidelijkheid kan bestaan over welke beleidsregels over parkeernormen er gelden.

Lid 7.2 Woningvorming en omzetting
Deze regel heeft vooral een signaalfunctie. De regel is strikt genomen niet nodig, omdat artikel 12 sowieso van toepassing is. De beleidsmatige toelichting staat bij dat artikel.

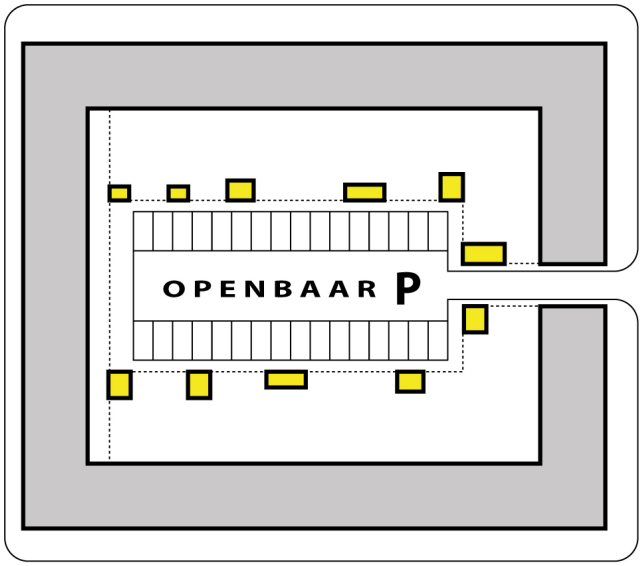
7.4.4 Bouwen is toegestaan

Artikel 8 Bouwen is toegestaan
Voor de duidelijkheid: het "bouwen is toegestaan" in de kop van artikel 8 wil zeggen dat op grond van hoofdstuk 3 van de regels geen vergunning nodig is. Vaak is op grond van de wet wel een omgevingsvergunning nodig of brengt de bouwactiviteit ook een vergunningplichtige activiteit met zich mee, bijvoorbeeld het bouwen bij een gasleiding.

Het eerste lid, lid 8.1 beschrijft de gevallen waarin geen vergunning nodig is. Onder 1 worden de bouwwerken bedoeld die op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht zonder vergunning, zelfs zonder bouwvergunning, gebouwd mogen worden (zie paragraaf 1.4.4). De regel onder 2a spreekt voor zich. Onderdeel 2b verwijst naar bouwregels die bij de regels bij een functie (bestemming) staan. Als de regels die bij een functie horen een bouwwerk toestaan, dan is het bouwen op grond van dit onderdeel toegestaan. Als een aanvrager bijvoorbeeld een gebouw van 8 meter hoog wil bouwen en bij de functie (bestemming) of op de plankaart (verbeelding) staat dat daar bebouwing tot 9 meter is toegestaan, dan is het bouwen toegestaan. De bouwer moet op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wel een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen aanvragen en de bouwer moet ook voldoen aan artikel 12.

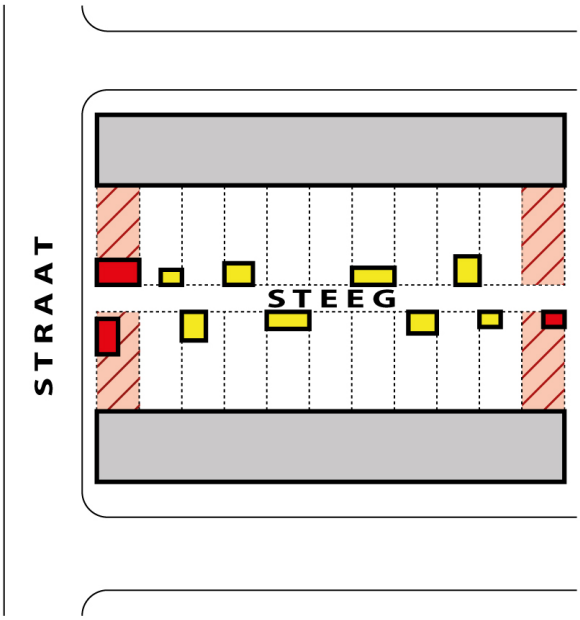
In lid 8.2 staan de kleine afwijkingen van regels over het bouwen, afwijkingen die normaal gesproken geen effect hebben op de planologische of stedenbouwkundige invulling van een gebied en de leefbaarheid niet aantasten. Meestal is voor de genoemde bouwwerken wel een omgevingsvergunning nodig. Dit lid bepaalt slechts dat voor de afwijking (namelijk de overschrijding van de bouwgrens) geen vergunning nodig is.

Het bouwen van een bijbehorend bouwwerk is onder voorwaarden geheel vergunningvrij (zie hierboven bij lid 8.1 en paragraaf 1.4.4. De voorwaarde waar lid 8.3 naar verwijst luidt: "c. op een afstand van meer dan 1 meter vanaf openbaar toegankelijk gebied, tenzij geen redelijke eisen van welstand van toepassing zijn". Met deze voorwaarde wil de wetgever voorkomen dat bijbehorende bouwwerken die invloed hebben op de beleving van de openbare ruimte zonder welstandstoets gebouwd mogen worden. Er zijn echter gevallen waarin het bijbehorende bouwwerk zonder bezwaar of zelfs bij voorkeur op de grens van het openbare gebied gebouwd kan worden. De regels in lid 8.3 beschrijven die gevallen en zorgen dat voor die gevallen snel een vergunning voor de activiteit bouwen verleend kan worden. Het begrip "openbaar toegankelijk gebied" is uit de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht overgenomen. De regel onder 1 gaat over wat men een gesloten bouwblok noemt. Een bijhorend bouwwerk op de grens van het perceel is daar geen bezwaar. "Aan alle zijden omgeven [..] door hoofdgebouwen", betekent niet dat er geen openingen in de bebouwing mag zitten, bijvoorbeeld openingen om verkeer naar een binnenterrein toe te laten. Het gaat erom dat aan alle zijden min of meer gesloten bebouwing staat die een duidelijk binnenterrein vormt voor de bewoners van die gebouwen.



Afbeelding: openbaar gebied dat "omgeven is door hoofdgebouwen"

Op grond van de regeling in Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht is het bouwen van bijbehorende bouwwerken aan een achterom toegestaan, behalve bij percelen die op de hoek liggen. De achterom valt namelijk niet onder het begrip "openbaar toegankelijk gebied". Op de tekening hieronder zijn de bijbehorende bouwwerken die vergunningvrij zijn geel gekleurd. Op de hoeken, rood ingetekend, is het van belang dat zorgvuldig gekeken wordt naar het effect op de openbare ruimte. Als een bouwplan stedenbouwkundig past en voldoet aan de eisen van welstand, is het bouwen met een vergunningverlening mogelijk.



Afbeelding: percelen aan een steeg of achterom

In lid 8.4 staan de regels over het bouwen in de openbare ruimte. De meeste bouwwerken die daar normaal gesproken te vinden zijn, mogen op grond het Besluit omgevingsrecht zonder vergunning gebouwd worden. De gemeente is, afgezien van nutsvoorzieningen, over het algemeen de enige

partij die in de openbare ruimte iets bouwt. Meestal zijn het voorzieningen die bij de inrichting van het openbare gebied horen, zoals banken in het park. Het uitgangspunt bij de regeling voor het bouwen in de openbare ruimte is dat de gemeente zichzelf geen vergunningen hoeft te geven. In de praktijk overlegt de gemeente veranderingen van de inrichting van de openbare ruimte met omwonenden. Als omwonenden bezwaar hebben, kunnen zij dat ook zonder vergunningprocedure aan de gemeente laten weten.

Met de regels in lid 8.4 is voor het bouwen van voorzieningen die het algemeen belang dienen in principe geen vergunning nodig. Er zijn een paar voorwaarden:

- het gebouwde, dus het resultaat van de bouw, mag de verkeersveiligheid of de waterveiligheid niet aantasten; het spreekt voor zich dat ook tijdens de bouw gezorgd moet worden voor de veiligheid van het verkeer, maar dat kan bijvoorbeeld met verkeersregelaars geregeld worden;
- het bouwen mag niet in strijd zijn met de beschermende regels voor bijvoorbeeld leidingen;
- het bouwen komt niet in strijd met de toegewezen functie, wat bijvoorbeeld bij de functies Groen en Verkeer en Verblijf betekent dat het bouwen geen aantasting van bomen tot gevolg mag hebben.

In het geval van speelvoorzieningen geldt een maximum hoogte. Geluidwerende voorzieningen worden in de praktijk alleen aangebracht als dat nodig is en dan niet hoger dan nodig is. Daarom is geen maximale hoogte in de regel opgenomen. Dat geldt ook voor kunstwerken. Het plaatsen van een kunstwerk in de openbare ruimte gebeurt altijd in overleg met de omwonenden. Een regel over de omvang is dus niet nodig.

7.4.5 Bouwen met een vergunning

Artikel 9 Bouwen met vergunning
In artikel 9 staan de mogelijkheden voor het bouwen met een vergunning. Dat kan een vergunning zijn om in afwijking van regels te mogen bouwen of een vergunning voor het bouwen als dat zonder vergunning niet is toegestaan. De grondslagen voor deze vergunningen staan respectievelijk in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening en in artikel 7c, lid 14, van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. De werking is overigens vergelijkbaar: de bouwmogelijkheid die vergund kan worden, is in overeenstemming met de geest van het plan, als aan de voorwaarden die bij de vergunningplicht horen wordt voldaan. Dit artikel biedt de mogelijkheid om bouwwerken te bouwen die de buren als hinderlijk kunnen ervaren. Daarom doet degene die wil bouwen er goed aan om even met de buren te gaan praten, voordat de vergunningaanvraag gedaan wordt.

Zie ook paragraaf 1.4.3 waarin onder meer wordt uitgelegd hoe de afwijkmethode, methode 1, zich verhoudt tot de andere methodes om af te wijken van regels van het bestemmingsplan. De vergunning die met toepassing van de Crisis- en herstelwet vereist is, volgt ook deze methode 1.

Lid 9.1 Bouwen buiten de bouw- en bestemmingsgrens
De werking van lid 9.1 heeft net als artikel 8, lid 2, tot doel om kleine afwijkingen toe te kunnen staan. In tegenstelling tot de regel in artikel 8, lid 2, mag op grond van lid 9.1 ook de bestemmingsgrens overschreden worden. De afwijking kan daardoor ingrijpender zijn. Daarom is voor deze afwijking een vergunning van burgemeester en wethouders nodig. Het is niet de bedoeling dat de afwijking de aard van de aangrenzende functie (bestemming) aantast. Dan zou sprake zijn van een wijziging van die functie. Het college is daartoe niet bevoegd. Zo is in de gevallen die onder c genoemd zijn een vrije hoogte als voorwaarde opgenomen, om te voorkomen dat de grond waarboven gebouwd wordt niet meer veilig gebruikt kan worden en daarmee feitelijk ongeschikt wordt voor de functie.

Lid 9.2 Bouwen met een kleine afwijking van regels
In lid 9.2 staan de kleine afwijkingen. Deze afwijking betreft een collegebevoegdheid. Deze bevoegdheid hoeft dus niet in alle gevallen toegepast te worden.

Lid 9.3 Bouwen of verbouwen van ondergeschikte bouwwerken voor mantelzorg
De regel in lid 9.3, onder 1, verwijst naar het vergunningvrije bouwen. Dat is al toegelicht in paragraaf 1.4.4. De regel in lid 9.3 , onder 2, is bedoeld om zo min mogelijk belemmeringen op te werpen voor het maken van een mantelzorgwoning in een bestaand of nieuw bijgebouw. De regel 'voor zover de vergroting voor het doel noodzakelijk is' is bedoeld om een onnodig gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid tegen te gaan. Zo is deze afwijkingsmogelijkheid, uitzonderingen daargelaten, niet bedoeld in situaties waarbij de mantelzorg ook met een vergunningvrije aanpassing geregeld kan worden en ook niet voor een grotere omvang dan redelijkerwijs nodig is voor de mantelzorgwoning. Onder 'aantasting van het woon- en leefklimaat' wordt bijvoorbeeld verstaan: extra schaduw op het buurperceel of vermindering van privacy. Of die aantasting onevenredig is, moet per geval bezien worden. Van buren mag in dit geval enige tolerantie verwacht worden. Een vergunning geldt voor de tijd dat de bewoner mantelzorg verleent. Daarna gelden de gewone regels weer. Dat betekent dat het deel dat te groot, waar de vergunning voor verleend

was, weer moet worden afgebroken. Ook moeten voorzieningen die van de aanbouw of het bijgebouw een woning maakten weer weggehaald worden.

Lid 9.4 Bouwen op locaties waar het bouwen in verband met de functie verboden is
Bouwen op locaties die beschermd worden in de regels - meestal zit er iets bijzonders in de bodem - is doorgaans niet toegestaan. De vergunning die hier gevraagd wordt, zorgt ervoor dat onderzocht wordt wat de gevolgen van het bouwen zijn voor de beschermde functies en of het bouwen gezien die gevolgen mogelijk is. Het zal duidelijk zijn dat het bouwen op een gasleiding vrijwel nooit vergund kan worden, terwijl een klein gebouwtje op een waterkering bespreekbaar kan zijn. Op locaties met een beschermde functie geldt vaak ook nog een andere functie. Een bouwwerk zal ook aan de eisen van die andere functie moeten voldoen. Dat blijkt uit de regel onder 1. De regel onder 2 ziet op de noodzakelijke bescherming van de beschermde functie. "Bij wet" betekent: dat in de wet (tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet: de Wet milieubeheer) of op grond van de wet is bepaald wat een kwetsbaar object is. De regel onder 2 volgt uit artikel 14 van het Besluit externe veiligheid buisleidingen en na inwerkingtreding van de Omgevingswet uit een vergelijkbaar artikel 5.18 en 5.19 (nummering van de versie Staatsblad 2018, nr. 292) van het Besluit kwaliteit leefomgeving.
Om te beoordelen of het bouwen past bij de beschermde functie zal het college van burgemeester en wethouders meestal advies vragen aan "de beheerder". Dat kan de eigenaar zijn, bijvoorbeeld de eigenaar van een gasleiding, maar ook een deskundige van de de gemeente of de provincie die als taak heeft om te waken voor verstoring van de functie, bijvoorbeeld het verstoren van het werelderfgoed. Als voor het bouwen de bodem verstoord wordt of verstoord kan worden, is ook een vergunning op grond van artikel 19 nodig. Lid 9.4 sluit bij dat artikel aan, maar is nog wat strenger, omdat een bouwwerk blijft en ook na het bouwen geen gevaar mag opleveren.

7.4.6 Bouwen is niet toegestaan

Artikel 10 Bouwen is niet toegestaan

In artikel 10 is een algemeen verbod opgenomen. Als een initiatief past binnen de bouwregels van de functie, dan blijft het verbod op grond van artikel 6 , lid 6.1, buiten toepassing.

7.5 Gebouwen en locaties gebruiken (hoofdstuk 4 van de regels)

7.5.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening staat dat de gemeente waar nodig regels moet stellen over "het gebruik van de grond en van de zich daar bevindende bouwwerken". Daarmee bedoelt de wetgever dat de gemeente duidelijk moet maken wat je op een plek mag doen of bouwen en als er iets gebouwd is, waarvoor je het gebouw mag gebruiken. De Omgevingswet heeft de term 'gebruik' vervangen door 'activiteit'. Dit plan gebruikt de nieuwe term. Het bouwen is al in hoofdstuk 3 van de regels geregeld. Andere activiteiten staan in de hoofdstukken 4, 5 en 7. De regels in hoofdstuk 5 gaan alleen over het gebruiken van de bodem en de ondergrond. In hoofdstuk 6 staan de regels uit de kapverordening. De andere regels over activiteiten staan in hoofdstuk 4 .

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Een dergelijk gebruiksverbod hoeft daarom niet in de regels te worden opgenomen.

7.5.2 Activiteiten die niet zijn toegestaan

Artikel 11 Activiteiten die niet zijn toegestaan
Lid 11.1 Een activiteit moet passen bij het doel van functies
In dit lid staat dat activiteiten die niet passen bij een functie (bestemming) die is toegewezen aan een locatie niet zijn toegestaan op die locatie. Als er op één locatie twee of meer functies gelden, dan moet een activiteit bij al die functies passen. Op een locatie met de functie Groen en de functie Leiding - Gas, mag géén eik geplant worden. Die activiteit past prima bij de functie Groen, maar levert gevaar op voor de gasleiding en is dus verboden.

Lid 11.2 Activiteiten die in het algemeen niet mogen
In bestemmingsplannen zijn altijd regels opgenomen, meestal onder het kopje "strijdig gebruik", die voor alle functies (bestemmingen) gelden. Deze regels maken duidelijk welke activiteiten in ieder geval niet mogen, ook al lijkt de activiteit binnen het doel van een functie te passen. De activiteiten die lid 11.2 noemt, zijn niet toegestaan, behalve als een regel uit hoofdstuk 2 expliciet aangeeft dat dat gebruik wel mag. Spullen opslaan in de voortuin leidt bijvoorbeeld tot een rommelig straatbeeld. Daarom is dat onwenselijk en verboden. En seksinrichtingen mogen bijvoorbeeld alleen gevestigd

worden met een vergunning op basis van de Apv in een gebouw dat de functie (bestemming) 'seksinrichting' heeft. De gemeenteraad heeft prostitutiebeleid vastgesteld waarin aan het aantal seksinrichtingen een maximum is gesteld. Dat maximum aantal prostitutiebedrijven is opgenomen in de Algemene Plaatselijke Verordening. Het Utrechtse prostitutiebeleid voorziet niet in uitbreiding van de mogelijkheden voor prostitutie. Raamprostitutie wordt geconcentreerd op de daarvoor aangewezen locatie aan het Zandpad. Gezien het in Utrecht gehanteerde maximumstelsel en het beleid om prostitutie zoveel mogelijk te concentreren op één plek, zijn nieuwe seksinrichtingen niet toegestaan. Gelet op het binnen de gemeente gehanteerde maximumstelsel betekent de regeling in dit plan geen algemeen verbod, maar wel een verbod op nieuwe vestigingen van seksinrichtingen. Prostitutie is ook niet toegestaan als bedrijf-aan-huis.

Bij toepassing van de regel onder j staat de activiteit 'opslaan' centraal. Een auto die bij een garagebedrijf staat geparkeerd om te worden gerepareerd valt niet onder deze regel, omdat er geen sprake is van opslag.

De regel onder k maakt een uitzondering voor het gewone tuinafval. Met 'tijdelijk' wordt de periode bedoeld die een bewoner redelijkerwijs nodig heeft om het tuinafval af te voeren of op te laten halen.

7.5.3 Algemene regels over de activiteiten in de woning, nieuwe woonruimtes

7.5.3.1 Inleiding

De functie (bestemming) wonen komt in veel bestemmingsplannen voor. Wonen kan het hoofddoel zijn, zoals bij de functie Wonen, maar ook een doel dat onder een bredere functie valt, bijvoorbeeld onder Gemengd of Woongebied. De regels in de verschillende bestemmingsplannen over wonen komen vaak op hetzelfde neer, maar er zijn ook verschillen, bijvoorbeeld in de definitie van wonen. Dat is beleidsmatig niet handig en voor de handhaving lastig uitvoerbaar. Dit plan zorgt voor één uniforme regeling voor het wonen die, ongeacht de regeling in een bestemmingsplan, op eenzelfde wijze het gemeentelijke woonbeleid uitvoert.

De Omgevingswet maakt onderscheid tussen functies en activiteiten. Het omgevingsplan, dat straks in de plaats komt van dit plan, moet functies toewijzen aan locaties. De functie geeft het doel van een locatie aan. Het omgevingsplan regelt vervolgens welke activiteiten zijn toegestaan. Als hoofdregel van het omgevingsplan geldt dat een activiteit moet passen bij het doel van een functie.

Dit plan anticipeert op de opzet en werking van het omgevingsplan. Dat blijkt uit de inhoud van dit artikel dat regelt welke activiteiten in een woning zijn toegestaan, in plaats van het "gebruik" te regelen, wat tot nu toe de gewoonte was.

7.5.3.2 Relatie met de huisvestingsverordening

In artikel 12 wordt onderscheid gemaakt tussen twee manieren van wonen: het wonen in een woning en het wonen in een woonruimte die niet alle voorzieningen van een woning heeft, zoals een toilet, een doucheruimte of een keuken. De voorzieningen worden in het laatste geval gedeeld met andere bewoners. Deze woonvorm wordt in dit plan 'het bewonen van onzelfstandige woonruimte' genoemd. Daarmee sluit het plan aan op de termen van het woonbeleid.

De reden om onderscheid te maken tussen de twee manieren van wonen is dat woningen een ander effect op de leefomgeving hebben dan onzelfstandige woonruimtes.

Vooralsnog bieden twee wetten bescherming tegen ongewenste effecten van woningsplitsing en van het omzetten van woningen: de Wet ruimtelijke ordening die opgaat in de Omgevingswet en de Huisvestingswet. De Wet ruimtelijke ordening en de Omgevingswet zien vooral op de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving, terwijl de Huisvestingswet een goede samenstelling van de woningvoorraad voorop stelt. Vanuit deze verschillende gezichtspunten heeft de gemeente regels gesteld in zowel de huisvestingsverordening als het plan. Helaas leidt dat in een aantal gevallen tot een dubbele vergunningplicht.

De regeling in dit plan sluit aan bij de standaardregeling in andere bestemmingsplannen (bed-and-breakfast, bedrijf-aan-huis) en bij de regeling in het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht (woningvorming en omzetting).

7.5.3.3 Uniformering van de regels over het wonen

Lid 12.1 Uniforme toepassing van regels over wonen

Op grond van artikel 7g van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, heeft de gemeente Utrecht juridisch gezien één bestemmingsplan. Dat bestemmingsplan bestaat, net zoals het "tijdelijke" omgevingsplan bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet, uit alle bestemmingsplannen die de gemeenteraad heeft vastgesteld. Die bestemmingsplannen zijn opgesteld op basis van standaardregels. Toch zitten er verschillen tussen bestemmingsplannen, bijvoorbeeld omdat de standaard regelmatig verbeterd is en omdat het doel van het plan soms om een speciale benadering vroeg. In sommige bestemmingsplannen is uit de bestemmingsomschrijving niet eenduidig op te maken of het doel wonen alleen woningen toestaat of ook onzelfstandige woonruimte of bijzondere woonvormen. Daardoor kan de indruk ontstaan dat de functie (bestemming) ook onzelfstandige woonruimte toelaat of zelfs een omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. De regels van lid 12.1 zorgen voor een uniforme uitvoering van de bestemmingsplannen.

De regel onder 1 komt hierop neer: hoe een bestemmingsplan de functie (bestemming) wonen ook omschrijft, het doel van de woonfunctie is het bouwen, in stand laten of gebruiken van een woning. Dat blijkt uit de regel die alleen de activiteit "wonen in een woning" toestaat. De regel onder 1 vervangt dus als het ware de doeleindenomschrijving of bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan. De zinsnede "op grond van de toegewezen functie" is toegevoegd om te voorkomen dat ook vergunningen die de activiteit wonen toestaan onder deze regel vallen. De zinsnede "voor zover het die activiteit [namelijk het wonen] betreft" is nodig voor gemengde bestemmingen. Als een bestemming bijvoorbeeld wonen en maatschappelijk toestaat, dan zou zonder die zinsnede de maatschappelijke functie onbedoeld weggepoetst worden.

Een doeleindenbeschrijving of bestemmingsomschrijving die de functie wonen aan een locatie toekent, kan daarbij nuanceringen aanbrengen. Uit de beschrijving kan bijvoorbeeld blijken dat een functie (bestemming) bedoeld is voor het bouwen van zorgwoningen. Een strikte toepassing van de regel in lid 12.1, onder 1, zou een dergelijke nuancering ongedaan maken en dat is natuurlijk niet de bedoeling. De regel onder 2 maakt daarom een uitzondering op de regel onder 1 voor gevallen waarin de bestemming expliciet verwijst naar een bijzondere vorm van wonen of, anders gezegd, naar de aard van een woning, zoals een studentenwoning. Daarbij maakt die regel onder 2 onderscheid tussen a. de situatie dat de functie (bestemming) uitsluitend die bijzondere vorm van wonen wil toestaan en b. de situatie dat de functie (bestemming) wonen toestaat en daarnaast ook nog de bijzondere vorm.
Het doel van de functie (bestemming) kan ook informatie over het type of over het aantal woningen bevatten, zoals het doel: "wonen, 48 gestapelde woningen". De regel onder 3 regelt daarom dat de regels over het type (gestapeld, vrijstaand, eengezinswoning) en de aantallen blijven gelden, ongeacht de uitkomst van de toepassing van regel 1.

Voorbeeld om bovenstaande te verduidelijken
In het bestemmingsplan Kruisvaartkwartier staan in artikel 7 Wonen onder meer de volgende doeleinden genoemd:
"a. wonen, eventueel met een aan-huis-verbonden bedrijf of een bed & breakfast, waarbij het aantal zelfstandige woningen ten hoogste 431 bedraagt;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - 1', 'specifieke vorm van wonen - 2', en 'specifieke vorm van wonen - 3', zijn de volgende functies uitsluitend toegestaan met een omgevingsvergunning [etc.]".

Op grond van de regel van lid 12.1, onder 1, moet de regel die hierboven onder a staat gelezen worden als: "[wonen in] woningen". De doeleinden onder b vallen onder onderdeel 2, onder b, van lid 12.1. Die regel bepaalt dat de bijzondere vormen ook zijn toegestaan als de functie die bijzondere vorm toestaat. Dat is hier het geval. Op grond van lid 12.1 , onder 3, blijft de regel van bestemmingsplan Kruisvaartkwartier dat er maximaal 431 zelfstandige woningen mogen worden gebouwd ook van kracht. In feite wordt het hierboven genoemde doel onder a dus als volgt "vertaald" door lid 12.1 : a. maximaal 431 woningen. En de doeleneinden onder b blijven ongewijzigd gelden. De vertaalde regel komt in de plaats van de oorspronkelijke regel. De algemene regels van dit plan staan bed-and-breakfast en bedrijf-aan-huis toe in alle woningen: zie hieronder in de paragrafen 7.5.3.6 en 7.5.3.7.

7.5.3.4 Algemene regels over wonen

De kern van artikel 12 staat in lid 12.2. De regel is een logisch vervolg op de regel onder 12.1: als wonen in de functie (bestemming) past, bedoelen we dat er een woning mag zijn. Onder een woning verstaan we: een complex van ruimten voor het wonen en wel door één huishouden per woning (lid 12.2). Die regel volgt ook uit de definitie van een woning, zie artikel 1. Een woning heeft woonruimtes en ook voorzieningen, zoals een keuken, toilet en een doucheruimte, die een normaal huishouden nodig heeft. De voorzieningen zijn alleen voor het huishouden van de woning bedoeld en dus niet voor andere huishoudens. Als de voorzieningen worden gedeeld, zoals in een studentencomplex, dan heet dat in dit plan 'wonen in onzelfstandige woonruimte'. Als iemand op zolder een keuken en een toilet bouwt, is er al gauw sprake van woningsplitsing. De zolder is dan door het toevoegen van de noodzakelijke voorzieningen een zelfstandige woning geworden. Woningsplitsing is niet altijd mogelijk en alleen toegestaan, als de eigenaar van de te splitsen woning een vergunning heeft gekregen om te mogen splitsen (zie "woningvorming" in lid 12.3 van de regels en de toelichting daarop hieronder in paragraaf 7.5.3.5). De regel van lid 12.2, onder 3, verruimt het normale begrip huishouden met twee bijzondere situaties die voor de toepassing van de regels als één huishouden worden gezien. De eerste is de situatie dat de hoofdbewoner twee kamers aan studenten verhuurt, de zogenoemde 'hospitaregeling'. Zonder de regel onder 3 zou in die situatie op grond van lid 12.3 een vergunning nodig zijn voor het bewonen van onzelfstandige woonruimtes (de studentenkamers). Met de regel onder 2 worden de studentenkamers aangemerkt als een deel van het huishouden en daarmee blijft lid 12.3 buiten toepassing. Ook mantelzorg valt onder deze regeling, waardoor het maken van een mantelzorgwoning in een bijgebouw niet als het maken van een extra woning wordt gezien.

Hospitaregeling nader toegelicht
De regel in lid 12.2, onder 3a, volgt uit de "Huisvestingsverordening gemeente Utrecht ". Daarin wordt de regel als volgt toegelicht: ”Van de hospitaregeling zoals die voorheen gold, wordt vaak misbruik gemaakt. Dit kan niet veranderd worden door het intensiveren van toezicht en handhaving. Ook heeft de regeling een aantal ongewenste neveneffecten. Zo kunnen met de regeling gemakkelijk arbeidsmigranten en prostituees in de anonimiteit worden gehuisvest. De regeling is daarom aangescherpt, zodat alleen nog de echte (ouderwetse) hospitasituatie uitgezonderd wordt van de vergunningplicht. De nieuwe regeling houdt in dat de eigenaar in de woning woont en kamers verhuurt aan maximaal 2 personen. In zo'n situatie is er strikt genomen geen sprake van omzetting van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Er is eerder sprake van inwoning: huurders bewonen woonruimte die door de eigenaar van de woning in gebruik is voor zijn of haar huishouden. Er bestaan één of meerdere huurcontracten van de eigenaar met de huurders. Daardoor is het niet langer mogelijk dat er huurcontracten tussen een hoofdhuurder en onderhuurders gelden. De eigenaar-bewoner moet voor minimaal 10% eigenaar van de woning zijn.” Met de vergunningplicht wordt de omzettingsvergunning van de huisvestingsverordening bedoeld. Iemand die kamers verhuurt op een manier die in strijd is met de regel onder 3a en die daarvoor geen vergunning heeft, kan handhaving verwachten op grond van die verordening, maar ook op grond van dit plan.

De activiteit wonen
De regels in lid 12.2, onder 1 en 4, maken, wellicht ten overvloede, duidelijk dat de activiteit wonen alleen toegestaan is op locaties waaraan de functie wonen of de functie bedrijfswoning (zie de volgende alinea) is toegekend.

Bedrijfswoningen
De regels van artikel 12 zijn alleen van toepassing op bedrijfswoningen, waar het geldende bestemmingsplan expliciet aangeeft dat een bedrijfswoning is toegestaan. In de bedrijfswoning mag één huishouden wonen en mogen ook de activiteiten bedrijf-aan-huis en bed-and-breakfast plaatsvinden, maar de andere activiteiten die in dit artikel worden geregeld zijn niet toegestaan in bedrijfswoningen. Dus: geen splitsing en geen onzelfstandige bewoning.

Wonen in bestaande onzelfstandige woonruimtes
Uit de regels in lid 12.1 en in lid 12.2, onder 2 en 3, volgt dat wonen in onzelfstandige woonruimtes niet is toegestaan op locaties met de functie wonen. Dat is niet terecht in de gevallen waarin die onzelfstandige woonruimtes legaal bewoond worden. Lid 12.2 regelt daarom onder 5 dat die gevallen toegestaan zijn. De regel onder 5a regelt dat onzelfstandige bewoning is toegestaan, wanneer de eigenaar zelf niet in de woning woont en deze verhuurt aan maximaal drie personen (met afzonderlijke huishoudens). Deze verhuursituatie is vergunningsvrij op grond van het door de gemeenteraad vastgestelde beleid voor omzetten en splitsen in de Huisvestingsverordening gemeente Utrecht.

De regel onder 5b laat open hoe de gemeente toestemming heeft verleend. Het kan een vergunning op grond van de huisvestingsverordening zijn, een vergunning op grond van een wet die inmiddels is ingetrokken of een omgevingsvergunning. Het gaat erom dat uit de vergunning blijkt dat de gemeente in de onzelfstandige bewoning toegestemd heeft. Een brief van de belastingdienst is

bijvoorbeeld niet toereikend, ook niet als de eigenaar daarin wordt opgeroepen zijn huurinkomsten aan te geven. Uit zo'n brief blijkt immers niet dat de gemeente akkoord is met de onzelfstandige woonruimte op dat adres, nog afgezien van het feit dat de belastingdienst niet bevoegd is daar een besluit over te nemen. De regel onder 5c ligt in het verlengde van de regel onder 1. In de jaren '90 van de vorige eeuw hebben burgemeester en wethouders gedoogverklaringen afgegeven. Die zijn, als de onzelfstandige bewoning sindsdien onafgebroken heeft plaatsgevonden, nog geldig. Dat geldt natuurlijk niet voor een gedoogverklaring waarin een einddatum is opgenomen. Omdat omzetting woningen aan de markt onttrekt heeft de minister al op 1 mei 1975 een aanwijzing gegeven op grond van het toen geldende artikel 56 van de Woningwet. Gevolg van die aanwijzing was dat er een vergunning nodig was voor de omzetting. Dat artikel 56 was overigens in de Woningwet opgenomen om splitsingen door speculanten tegen te gaan. Voor 1 mei 1975 was het omzetten van woningen nog niet verboden. De regel onder 5d erkent dat een omzetting van voor die tijd legaal is, ook zonder vergunning, tenzij de woonruimten tussentijds weer als woning gebruikt zijn. De regels onder 5c en 5d gelden alleen als voldaan wordt aan de voorwaarde dat de omvang van het gebruik van de woning voor onzelfstandige woonruimte niet is vergroot.

7.5.3.5 Woningvorming (splitsing) en omzetting

Lid 12.3 Woningvorming en omzetting

Dit lid gaat over het realiseren van een nieuwe woning in een bestaande woning (woningvorming, splitsing) en over het omzetten van zelfstandige naar onzelfstandige woonruimte. Het gaat dus niet over het bouwen van een woning of van onzelfstandige woonruimte.

De regels in lid 12.3 zijn een ongewijzigde voortzetting van de geldende regeling in het Chw bestemmingsplan algemene regels Utrecht. Die regeling volgt uit de "Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht". Voor een inhoudelijke toelichting: zie de omgevingsvisie van Utrecht.

Het voorbeeld in paragraaf 7.5.3.4 laat zien dat ook lichte veranderingen van een woning, bijvoorbeeld het plaatsen van een keuken of een extra toilet, gezien moeten worden als het splitsen van een woning. Dat is het geval als die verandering de zelfstandige bewoning van een deel van een huis mogelijk maakt, terwijl het andere deel nog steeds zelfstandig bewoond kan worden. Of het nieuwe deel ook daadwerkelijk als zelfstandige woning functioneert is niet van belang bij de beoordeling of er sprake is van het splitsen van de woning. Voor het splitsen van een woning is een vergunning nodig, zodat de gemeente kan toetsen of de leefkwaliteit gewaarborgd blijft. Een extra woning kan namelijk effect hebben op bijvoorbeeld het aantal verkeersbewegingen of het gebruik van parkeerplaatsen.

In een studentenstad als Utrecht is er een grote behoefte aan onzelfstandige woonruimte. De gemeente spant zich in om daarin te voorzien, maar wel voor zover de leefbaarheid niet te veel in het gedrang komt. Een woning die omgezet wordt naar een gebouw met onzelfstandige woonruimtes verandert de leefomgeving, omdat er meer volwassen bewoners komen die daar doorgaans voor hooguit enkele jaren blijven wonen. Tijdelijke bewoners leveren een andere bijdrage aan de sociale cohesie van een buurt dan een huishouden dat langdurig in een woning woont. Om te kunnen toetsen of leefbaarheid van een straat of buurt niet te veel wordt aangetast mag het omzetten alleen met een omgevingsvergunning, waarbij de "Nadere regel Huisvestingsverordening gemeente Utrecht" wordt toegepast.

In onderdeel 2 staat een verbod op het creëren of in stand houden van een woning in een aan-, uit of bijgebouw. Uit de regels over het wonen kan afgeleid worden dat dat niet mag. Met deze regel kan daar geen twijfel meer over bestaan. Dat vergroot de kans op de succesvolle handhaving. De regel houdt uiteraard geen verbod in om een uitbouw te gebruiken als woonruimte van een woning.

7.5.3.6 Bedrijf-aan-huis

Lid 12.4 Bedrijf-aan-huis

Een belangrijk onderdeel van de functie (bestemming) Wonen is de regeling van het aan-huis-verbonden beroep of bedrijf, in dit plan bedrijf-aan-huis genoemd, als ondergeschikte activiteit bij het wonen.

In een woonomgeving staat het wonen voorop en moet het bedrijf-aan-huis qua hinder daarbij passen. Daarom zijn in lid 12.4, onder 1, acht voorwaarden opgenomen. Een bedrijf-aan-huis is een bedrijf dat als onderneming is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel. Bij een bedrijf-aan-huis moet in eerste instantie gedacht worden aan de zogenoemde vrije beroepen, zoals advocaat, belastingconsulent, bouwkundig architect, tolk-vertaler of een beroep in de geneeskunde, verzorging of gezondheid. Maar ook een beroep of bedrijf dat bedrijfsmatig diensten verleent of ambachtelijke bedrijvigheid verricht waarbij de werkzaamheden uit handwerk bestaan, zoals bloemschikken, decorateur, fietsenreparateur, fotograaf, glazenwasser, hoedenmaker, hondentrimmer, instrumentenmaker, kaarsenmaker, kapper of schoonheidsspecialist is mogelijk. En daarnaast zijn lichte bedrijven in categorie A of B1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de

woonomgeving toegestaan. Het voorgaande is in de regels beschreven onder 1, onderdeel g. In alle gevallen geldt dat het bedrijf moet voldoen aan alle regels, ook die van andere wetten. Op de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving staat bijvoorbeeld een timmerfabriek van maximaal 200 m^2. Op grond van de regels mag zo'n fabriek maximaal 60 m^2 groot zijn en het is maar de vraag of timmerwerk in elk huis mogelijk is gezien de kans op overlast bij de buren.

Bij de beoordeling of een bedrijf-aan-huis past in de woonomgeving, de voorwaarde die onder 1a genoemd wordt, bekijkt de gemeente in ieder geval of het bedrijf niet meer verkeer of parkeerdruk veroorzaakt dan een woning. Daarnaast zal de gemeente het beleid over de leefomgeving dat in de omgevingsvisie staat toepassen, zoals het geluidsbeleid.

De hoofdregel is dat een bedrijf-aan-huis in totaal niet groter mag zijn dan een derde van het vloeroppervlak van de woning, tot een maximum van 60 m^2. De ruimte voor het bedrijf mag zich helemaal in de woning bevinden of, als een bijgebouw groter is dan 100 m^2, helemaal in het bijgebouw. En de ruimte voor het bedrijf-aan-huis mag zich ook deels in de woning en deels in het bijgebouw bevinden. Dat blijkt uit de regels in lid 12.4, onder 1b tot en met 1e. In tabelvorm zien die regels er zo uit:

in de woning (regel onder c)	*in het bijgebouw bij de woning*		*totaal (regel onder b)*
	bijgebouw < of = 100 m^2 (regel onder d)	*bijgebouw > 100 m^2 (regel onder e)*	
maximaal 1/3 van de woning	maximaal 40 m^2	maximaal 60 m^2	maximaal 60 m^2

De andere voorwaarden voor een bedrijf-aan-huis zijn:

- een bedrijf waarvoor een milieuvergunning nodig is, is niet toegestaan (voorwaarde h), omdat dergelijke bedrijven niet in de woonomgeving passen;
- een horecagelegenheid, met inbegrip van een hotel, of een seksinrichting zijn in ieder geval niet als bedrijf-aan-huis toegestaan.

Zoals de naam al aangeeft, gaat het bij een bedrijf-aan-huis om een beroeps- of bedrijfsuitoefening in combinatie met het wonen en dus door één van de bewoners van de woning. Afgezien van die voorwaarden moet degene die een bedrijf-aan-huis heeft zich als een goede buur gedragen. De regels daarvoor staan in artikel 37 van Boek 5 van het Burgerlijk Wetboek: "De eigenaar van een erf mag niet […] onrechtmatig […] aan eigenaars van andere erven hinder toebrengen zoals door het verspreiden van rumoer, trillingen, stank, rook of gassen, door het onthouden van licht of lucht of door het ontnemen van steun." En ook regels van het Bouwbesluit, bijvoorbeeld over opslag van gevaarlijke stoffen, moeten nageleefd worden.

Op grond van de regel in lid 12.4, onder 2, kunnen burgemeester en wethouders met een vergunning ook een bedrijf-aan-huis toegestaan dat qua hinder vergelijkbaar is met een bedrijf dat voldoet aan de regel onder 1g.

Parkeren bij een woning met een bedrijf-aan-huis is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de Beleidsregel parkeernormen fiets 2021 gemeente Utrecht en de Beleidsregel parkeernormen auto 2021 gemeente Utrech. Dat parkeren valt onder bezoekersparkeren.

7.5.3.7 Logies, bed-and-breakfast, vakantieverhuur

Lid 12.5 Logies: bed-and-breakfast en particuliere vakantieverhuur

Het aanbieden van logies in de woning heeft effect op de woningvoorraad en op de leefomgeving. Het eerste aspect, het beheren van de woningvoorraad, valt onder de Huisvestingswet. De gemeente heeft op basis van die wet de huisvestingsverordening vastgesteld. Daarin is sinds 1 juli 2021 de plicht opgenomen om een bed-and-breakfast of een woning waar particuliere vakantieverhuur wordt aangeboden te registreren. De gemeente heeft een wijziging van de verordening in voorbereiding die een meldplicht per overnachting invoert voor de particuliere vakantieverhuur. De regels over logies die als doel hebben de kwaliteit van de leefomgeving te bewaken, staan in dit plan.

De regeling voor bed-and-breakfast die in Utrecht wordt gehanteerd, staat een bed-and-breakfast toe in woningen als deze wordt gedreven door de hoofdbewoner of een volwassene uit het huishouden van de hoofdbewoner, de woning voor minimaal 50% in gebruik blijft als woning en de hoofdbewoner of een volwassen bewoner die hoort tot het huishouden van de hoofdbewoner in de woning aanwezig is als er gasten zijn. Die laatste regel benadrukt het karakter van een bed-and-breakfast. Anders dan bijvoorbeeld bij particuliere vakantieverhuur is er in een bed-and-breakfast altijd een gastheer of -vrouw aanwezig. Het is natuurlijk niet zo dat de aanwezigheid inhoudt dat de gastheer of -vrouw geen boodschappen mag doen. De regel wordt

overtreden als een afwezigheid niet past bij een bed-and-breakfast. Parkeren bij een woning met een bed-and-breakfast is verwerkt in de parkeernorm voor woningen die is opgenomen in de beleidsregels over parkeernormering. Dit parkeren valt onder bezoekersparkeren.

De gemeente heeft in het verleden toegestaan dat een bed-and-breakfast in een bijgebouw werd aangeboden. In de praktijk blijkt dat de regeling lastig handhaafbaar is. Een belangrijk kenmerk van een bed-and-breakfast is dat de bewoner gastheer of gastvrouw is. Dat kenmerk komt niet tot zijn recht als de bed-and-breakfast in een bijgebouw is ondergebracht. Daarnaast kan de mogelijkheid van een bed-and-breakfast leiden tot de onbedoelde mogelijkheid om twee bed-and-breakfasts te exploiteren: één in en één buiten de woning. De mogelijkheid is daarom geschrapt. Een bestaande, legale bed-and-breakfast in een bijgebouw valt daarmee onder het algemene overgangsrecht. Een bewoner die toch een bed-and-breakfast in een bijgebouw wil kan een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aanvragen ten behoeve van een bed-and-breakfast in een bijgebouw (zie voor het afwijken: paragraaf 1.4.3.

Particuliere vakantieverhuur, bijvoorbeeld via Airbnb, is toegestaan zolang de woonfunctie in hoofdzaak behouden blijft. Om daarop toe te zien hebben burgemeester en wethouders beleidsregels vastgesteld. Deze zijn voor zover ruimtelijke relevant in de regels opgenomen. De verhuurder moet overigens ook voldoen aan de Huisvestingswet. Sinds 1 januari 2021 is particuliere vakantieverhuur wettelijk geregeld in de gewijzigde Huisvestingswet en valt nu -net als Bed and Breakfast- onder de regeling voor toeristische verhuur. Sinds 1 juli 2021 geldt op grond van de Huisvestingsverordening voor zowel particuliere vakantieverhuur als voor Bed & Breakfast een registratieplicht.

Andere vormen van logies, zoals tijdelijk verblijf (short stay), zijn in de woning niet toegestaan. Dergelijke vormen van logies mogen alleen op een locatie die een logiesfunctie heeft of als de eigenaar een vergunning voor logies.

7.5.4 Detailhandel en bezorging van consumentengoederen

7.5.4.1 Inleiding

In bestemmingsplannen zijn panden met de functie (bestemming) detailhandel bedoeld voor het doen van boodschappen in een winkel. Bij het toekennen van de functie is gekeken naar de planologische uitstraling van een winkel op de omgeving. Die uitstraling wordt in grote lijn gevormd door het komen en gaan van klanten, door een inrichting van de gevel van de winkel die uitnodigt om te winkelen en door de bevoorrading.
De mogelijkheid om via internet boodschappen te bestellen roept de vraag op of die vorm van boodschappen doen een vorm van de planologische activiteit detailhandel is of dat het gezien moet worden als een bedrijfsactiviteit. Duidelijk is dat een bedrijf dat zich richt op internetbestellingen geen klanten trekt en geen aantrekkelijke gevel nodig heeft.

Een internetwinkel met bezorgdienst kan ook gezien worden als de bedrijfsactiviteit distributie. In dat geval past zo'n bedrijf in beginsel alleen in een pand met een bedrijfsbestemming.

In 2021 zijn diverse bedrijven gestart met het aanbieden van snelle bezorgdiensten met een zogenoemde tienminutenservice. Dergelijke diensten kunnen een aanvulling zijn op de dienstverlening aan de klant en zorgen voor economische activiteit. De diensten kunnen ook klachten veroorzaken, omdat de aanbieders van die diensten zich ook op plekken vestigen waar de verkeersbewegingen door bevoorrading en door bezorgers het leef- en winkelklimaat aantasten. De handhaving van zo'n bedrijf dat op een verkeerde plek zit is lastig, omdat bestemmingsplannen geen rekening hebben gehouden met deze vorm van bedrijvigheid.

De vestiging van bezorgdiensten heeft bij een aantal gemeenten tot handhavingszaken geleid die aan de rechter zijn voorgelegd. Uit de uitspraken is de lijn te trekken dat de rechter afhaalzaken en webwinkels in beginsel aanmerkt als detailhandel, omdat de activiteiten vallen onder de begripsomschrijvingen van detailhandel die in bestemmingsplannen staan. De oorzaak van de uitleg van de rechter is dat die definitie nog stamt uit de tijd voor het internet. De uitleg heeft als gevolg dat de gemeente het detailhandels beleid niet adequaat kan uitvoeren, maar ook niet kan sturen op het aanbieden van passende locaties voor bezorgdiensten en het weren van bezorgdiensten op locaties waar dat gezien de leefbaarheid of de winkelomgeving ongewenst is.

Er kunnen zich drie situaties voordoen:

1. de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een bestemming die bedrijven binnen de woonomgeving toelaat;
2. de bezorgdienst vestigt zich op een bedrijventerrein;
3. de bezorgdienst vestigt zich in een pand met een detailhandelsbestemming.

7.5.4.2 Vestiging in een bedrijfspand in de woonomgeving

De bedrijvenlijsten die in de woonomgeving van toepassing zijn kennen de activiteit bezorgdienst of distributiebedrijf niet. Als een bezorgdienst een vergunningaanvraag voor de vestiging indient, dan moet de gemeente (burgemeester en wethouders) bepalen of de planologische uitstraling van zo'n bezorgdienst vergelijkbaar is met een andere activiteit die wel op de lijst staat en die in de woonomgeving is toegestaan, de post- en koerierdienst. Dat is een bedrijf in de categorie C van de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving, wat wil zeggen dat zo'n bedrijf in beginsel niet past in de woonomgeving. Op de bedrijvenlijst die voor bedrijfsterreinen wordt gehanteerd komt een bezorgdienst wel voor, namelijk onder de benaming distributiebedrijf. De bijbehorende bedrijfscategorie is 3, een bedrijfscategorie die ook niet past in de woonomgeving. De uitkomst van zo'n onderzoek zal dan ook zijn dat de bezorgdienst niet toegelaten kan worden, behalve als de locatie voldoende afstand van woningen heeft of de bezorgdienst met maatregelen kan zorgen voor een belasting op de omgeving die gelijk te stellen is met de belasting van een bedrijf dat wel in de woonomgeving kan worden toegestaan. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving bij de regels van dit plan is de activiteit bezorgdienst toegevoegd aan de activiteit Post- en koeriersdiensten.

7.5.4.3 Vestiging op een bedrijventerrein

De vestiging van een bezorgdienst op een bedrijventerrein is in overeenstemming met de bestemming op locaties waar de categorie 3 of hoger is toegestaan.

7.5.4.4 Vestiging in een pand met een detailhandelbestemming

In Utrecht zijn panden die de bestemming detailhandel hebben bedoeld voor winkels. Een winkel heeft onder meer de volgende kenmerken: de klant kan op bezoek komen, de klant kan ter plaatse kiezen welk artikel hij wil kopen, de klant kan ter plaatse betalen, de winkel biedt een bepaald soort assortiment aan. Een bezorgdienst is in eerste instantie een distributiebedrijf dat een aantal van de kenmerken van een winkel mist. Een bezorgdienst heeft ook een andere planologische uitstraling en een ander effect op de leefomgeving.

Een van de kernpunten van het Utrechtse detailhandelsbeleid is het clusteren van winkels in grotere en kleinere winkelcentra, omdat aangetoond is dat clusters van winkels meer klanten trekken en een levendiger straatbeeld opleveren. Een bezorgdienst die zich in een winkelpand vestigt onderbreekt en verstoort het winkelcluster, maakt het straatbeeld minder aantrekkelijk (verkeersbewegingen van bezorgers, wachtende bezorgers met voertuigen op de stoep, geen etalages, geen klanten) en is daarnaast een bedrijfsactiviteit die vaak niet past in de omgeving. Boven winkels wordt vaak gewoond en extra verkeersbewegingen kunnen de leefomgeving aantasten.

Supermarkten zullen ook snelle bezorgdiensten gaan aanbieden. Of dat past binnen de bestemming of vergund kan worden met een vergunning om af te wijken van het bestemmingsplan is afhankelijk van de manier waarop een supermarkt dat organiseert en van de grootte en ligging van de supermarkt. Hetzelfde geldt voor grote winkels, zoals tuincentra.

7.5.4.5 Conclusie: duidelijkere afbakening van functies, uitvoering via vergunning

Planologische gezien zijn bezorgdiensten distributiebedrijven die in een bedrijfscategorie zitten die niet zonder meer past in de woonomgeving. De vestiging van een bezorgdienst in een winkel komt al gauw in strijd met het detailhandelsbeleid en kan een onwenselijke invloed op de omgeving hebben. Daarom regelt dit plan wanneer een activiteit past binnen de functie detailhandel en geeft het plan duidelijkheid over de bedrijfsactiviteit bezorgdienst. Daarmee wordt duidelijk dat de activiteit bezorgdienst niet in een winkelpand gevestigd mag worden en ook niet op een locatie binnen de woonomgeving. De wet biedt de mogelijkheid om bezorgdiensten toch toe te staan na het verlenen van een vergunning. De vergunningprocedure biedt de mogelijkheid om op locaties waar dat passend is ruimte te bieden aan bezorgdiensten. Daarbij kunnen aspecten als verkeersbewegingen, parkeren van voertuigen, een gezonde leefomgeving en de uitstraling naar de omgeving goed bekeken worden.

7.5.4.6 Uitleg van artikel en de bijbehorende begrippen

Lid 13.1 heeft als doel om de functie (bestemming) detailhandel zodanig af te bakenen dat duidelijk is dat het elektronisch bestellen en vervolgens de bezorging van consumentengoederen (boodschappen, koopwaren) niet valt onder deze functie. Alleen een activiteit die voldoet aan de kenmerken van de onderdelen 1 tot en met 4 past binnen de functie. De onderdelen spreken voor zich. De omschrijving van het begrip detailhandel sluit aan bij dit lid. Het zal duidelijk zijn dat een bezorgdienst die zich met vergunning in een voormalig winkelpand vestigt niet voldoet aan de kenmerken van detailhandel als er alleen een afhaalloket is geplaatst al dan niet met een kassa.

Lid 13.2 heeft als doel om een starre toepassing van het eerste lid te voorkomen. Er zijn veel winkels die ook de mogelijkheid bieden om elektronische bestellingen te plaatsen, waarna de bestelling door de klant wordt opgehaald of bij de klant thuisbezorgd wordt. Deze service moet een

winkel kunnen bieden om te kunnen concurreren met internetdiensten. En er zijn ook winkels, zoals meubelzaken, die vanwege de aard van aangeboden producten bezorging aanbieden. Onderdeel 1 van lid 13.2 regelt dat deze bestel- en bezorgservice niet als gevolg heeft dat de winkel niet meer onder de functie detailhandel zou vallen.

Onderdeel 2 van lid 13.2 is een vangnetregel voor het geval dat winkels als gevolg van een coronamaatregel gesloten zijn.

7.5.5 Bedrijfsactiviteiten

In artikel 14.2 is het gemeentelijk beleid uit de Bedrijventerreinenstrategie 2012 verwoord. Het gaat hier in het bijzonder om de regels over kantoren op bedrijventerreinen. Bij nieuwe bedrijventerreinen en bij nieuwe bestemmingsplannen van bestaande terreinen wordt het uitgangspunt dat niet meer dan 30% van bedrijfsgebouwen gebouwd en gebruik mag worden als kantoorruimte. In de meeste bestemmingsplannen is ook een maximum gegeven aan het kantoorvloeroppervlakte van maximaal 2.000 m^2 per bedrijf. Deze voorwaarde is ook in dit plan opgenomen. Voor zover in bestemmingsplannen afwijkende regels zijn opgenomen gaan de afwijkende regels voor op de algemene regels van dit bestemminsplan.

7.5.6 Horeca als onderdeel van een andere activiteit

In artikel 15 en 16 is het gemeentelijke horecabeleid uit de nota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (5Mb) verwoord dat gaat over ondergeschikte horeca-activiteiten. Dat zijn horeca-activiteiten die passen bij een functie die in de eerste plaats voor een andere activiteit bedoeld is. Er is dus geen zelfstandige horeca-vestiging. Additionele horeca is een logisch onderdeel van de belangrijkste activiteit van een functie, zoals een bedrijfskantine in een kantoor of koffiecorner in een museum. Ondersteunende horeca in een winkel is een activiteit die plaatsvindt om de hoofdactiviteit, verkoop, te versterken.

Artikel 15 Additionele horeca
Additionele horeca is alleen toegestaan, als die activiteit voldoet aan een aantal voorwaarden. De eerste voorwaarde in artikel 15 bevat een limitatieve lijst van activiteiten die zich bij uitstek lenen voor de additionele horeca-activiteit. Daarmee wordt de regeling duidelijker en beter toepasbaar. Voor additionele horeca bij de genoemde activiteiten is geen vergunning nodig, omdat additionele horeca wordt gezien als een ondergeschikt onderdeel van die activiteit. Ondergeschikt betekent dat de additionele horeca-activiteit ook in zijn uitstraling een deel is van de hoofdactiviteit, wat bijvoorbeeld blijkt uit de ruimte die ervoor beschikbaar is, de omvang van het personeel voor de additionele horeca en de kosten daarvan in de begroting. Een percentage van 30% van de bebouwde vloeroppervlakte moet gezien worden als maximum.

Het Ontwikkelingskader laat de mogelijkheid open dat er andere dan de in de regels genoemde activiteiten zijn die gecombineerd mogen worden met additionele horeca. Zo'n andere activiteit zal als gevolg van deze regeling een vergunning moeten aanvragen voor additionele horeca, zodat de gemeente kan toetsen of de andere activiteit zich leent voor additionele horeca en belanghebbenden de gelegenheid krijgen om bezwaar te maken.

Onder de hoofdactiviteit "bedrijfsactiviteiten in bedrijven", genoemd onder 1, vallen alle bedrijfsmatig verrichte activiteiten, dus ook het werk van een verkoper in een warenhuis. In een warenhuis is additionele horeca dus toegestaan, als het een kantine voor het personeel is. Als de kantine ook het winkelende publiek bedient, dan gelden de regels voor ondersteunende horeca.

Onderdeel 2 verduidelijkt dat de additionele horeca alleen in relatie met de hoofdfunctie gebruikt mag worden. In de praktijk komt het nog wel eens voor dat bijvoorbeeld een sportkantine verhuurd voor het houden van een feest. Dat mag dus niet.

Het percentage van 30% dat onder 3 genoemd wordt is overgenomen uit het Ontwikkelingskader. De regel is volgens het Ontwikkelingskader alleen van toepassing op 'kleinschalige' functies. In de regel onder 3 is 'kleinschalig' vertaald in maximaal 1200 m^2. Boven de grens van 1200 m^2 geldt een percentage van 25%, zonder maximum oppervlak. De jarenlange praktijk heeft uitgewezen dat zich geen problemen voordoen bij functies die niet kleinschalig zijn. De algemene regel dat additionele horeca ondergeschikt moet zijn aan de hoofdfunctie geeft voor functies met een grotere omvang voldoende sturing.

Uit de regels volgt dat de ruimte voor de horeca-activiteit niet los van de hoofdfunctie gebruikt kan worden. De ruimte waar de horeca-activiteit plaats vindt, mag dus niet verhuurd worden of anderszins in gebruik worden gegeven aan derden, bijvoorbeeld ten behoeve van feesten en partijen.

Artikel 16 Ondersteunende horeca in een winkel of verkoop in horeca

In dit artikel zijn regels opgenomen voor de mengvormen 'winkel met ondergeschikte horeca' en 'horeca met ondergeschikte verkoop' en ook voor de gevelbankjes die bij een onderneming met zo'n mengvorm geplaatst mogen worden. De Drank- en horecawet is uiteraard ook van toepassing op zo'n mengvorm. Een horecagelegenheid met een verkoopruimte of een winkel met een horecadeel mag op grond van die wet geen alcohol schenken. Ondersteunende horeca is horeca die hoort bij de functie van een gebouw en ondergeschikt is aan die functie. Dat moet blijken uit de aard van de functie en uit de omvang van de ondersteunende horeca. In de winkelbranche is een groeiende behoefte aan ondersteunende horeca.

De regeling in lid 16.1 van dit artikel volgt het horecabeleid (zie de inleiding van deze paragraaf). Anders dan bij de regels over additionele horeca is hier het kader uit het horecabeleid vrijwel ongewijzigd overgenomen. Alleen de omvang van het horecadeel, beschreven onder 4, 5 en 6, is zo genoteerd dat de maximaal toegestane omvang van het horecadeel niet verspringt, als het percentage waarmee gerekend moet worden veranderd.
De regel over de zichtbaarheid van het horecadeel combineert twee elementen uit het horecabeleid: het horecadeel van de winkel zelf is niet zichtbaar, maar er is ook geen bord op de gevel, waaruit blijkt dat er een horecadeel is. Uit de regel dat de ondersteunende horeca alleen via de ingang van de winkel bereikbaar is volgt dat ook het horecagedeelte van de winkel zich moet houden aan de algemeen gehanteerde winkeltijden.

Ondersteunende verkoop is verkoop in een deel van een horecagelegenheid. De regels hiervoor zijn opgenomen in lid 16.2. De regels zijn vergelijkbaar met de regels voor ondersteunende horeca. Ze volgen ook uit het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. Het Ontwikkelingskader wil beide mengvormen van horeca en winkel een gelijk speelveld geven. Dat blijkt ook uit de regeling voor gevelbankjes.

Gevelbankjes
Het Ontwikkelingskader geeft aan onder welke voorwaarden gevelbankjes zijn toegestaan. Een van die voorwaarden is dat het gaat om mengvormen die hiervoor zijn besproken, dus een winkel met ondergeschikte horeca of andersom. Gevelbankjes zijn bedoeld voor klanten die het drankje of hapje dat ze binnen gekocht hebben buiten willen opeten. Uit de regel in lid 16.3 onder 2 volgt dat het niet de bedoeling is dat een gevelbankje gebruikt wordt als een terras waar bediend wordt. Als er wel bediend wordt, valt een gevelbank onder de werking van het terrassenreglement en moet de ondernemer beschikken over een vergunning op grond van de horecaverordening. De regel onder 4 biedt aan de ondernemer de mogelijkheid om meer dan één gevelbank te plaatsen, zo lang de totale breedte maar aan de regel voldoet. De regel onder 6 sluit uit bij de Winkeltijdenwet. Het gebruiken van gevelbankjes is dus toegestaan zo lang het winkeldeel open is.

7.5.7 Functietoedeling bij kruisende functies

De regels in artikel 17 voorkomen dat bij kruisingen, tunnels, bruggen en viaducten een dubbele functie wordt aangewezen of in de regels bij de functies waarin kruisingen en dergelijke voorkomen steeds wordt vermeld dat activiteiten van een gekruiste functie op een kruising ook passend zijn. De werking van de regel spreekt voor zich: onder een spoorviaduct met de functie Verkeer – railverkeer mag je fietsen of rijden als het spoor de functie Verkeer kruist. De regel geldt alleen bij kruisingen en alleen in gevallen dat de functie die gekruist wordt aan weerszijden van de kruising hetzelfde is.

7.6 Grondwerk: activiteit in de bodem (hoofdstuk 5 van de regels)

In hoofdstuk 5 worden regels gesteld aan activiteiten die de bodem en de ondergrond kunnen verstoren. Het artikel wordt in de aanloop van de Omgevingswet stap voor stap opgebouwd. De eerste stap is het onderbrengen van de bescherming voor leidingen en voor archeologische resten in het bestemmingsplan. Later kunnen bijvoorbeeld regels worden toegevoegd die nodig zijn voor de bescherming van het grondwater of regels die nodig zijn om koude-warmteopslag in de bodem ordelijk te laten verlopen.

In de regels van het plan staat voor welk grondwerk een vergunning nodig is. Die vergunning werd vroeger 'aanlegvergunning' genoemd. Op grond van artikel 2.1, eerste lid, onder b, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan zo'n vergunning verleend worden. De wettelijke grondslag voor de vergunning is te vinden in artikel 3.3, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening.

Artikel 18 Vergunning in verband met de bescherming van een functie
De bescherming van leidingen en waterkeringen wordt in bestemmingsplannen meestal geregeld in de zogenoemde 'dubbelbestemmingen'. In de regels bij zo'n functie (bestemming) staat dan welke vergunningen nodig zijn om te mogen graven of bouwen op de locaties waar de functie geldt. Om het aantal regels te beperken en om te voorkomen dat voor de ene leiding andere regels gelden dan voor de andere, zijn in dit plan de regels die voor meer dan een functie gelden in dit hoofdstuk met algemene regels opgenomen. Burgemeester en wethouders beoordelen aan de hand van een

vergunningaanvraag of de te beschermen functie schade kan oplopen en of er gevaar kan ontstaan. Voordat dat ze een besluit nemen, vragen burgemeester en wethouders advies aan de beheerder.

Het bouwen op een leiding of waterkering is alleen toegestaan, als de bouwer een vergunning op grond van het tweede lid heeft die in werking is getreden. Dit volgt uit artikel 9 lid 9.4

Artikel 19 Bescherming van archeologische waarden
Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt de Verordening op de archeologische monumentenzorg deel uit het van het tijdelijke omgevingsplan dat op grond van de wet ontstaat. Voor de zichtbaarheid van de regels over de archeologie in dat tijdelijke omgevingsplan is het beter om ze alvast in het plan op te nemen.

De regels die de archeologische resten beschermen vloeien voort uit de verplichtingen op grond van het Verdrag van Valletta. In dat verdrag is bepaald dat de landen die meedoen zorgen voor behoud van de archeologische waarden, het liefst door archeologische resten in de bodem te laten zitten.

De gemeente heeft ter uitvoering van het Verdrag van Valletta jarenlang gewerkt met de archeologische waardenkaart waarop de kans op het vinden van archeologische resten is aangegeven. Sinds het vaststellen van die kaart is er veel archeologisch onderzoek gedaan. De resultaten van de onderzoeken zijn verwerkt in een nieuwe waardenkaart.

De afstanden en graafdiepten die op de archeologische waardenkaart zijn aangegeven zijn met behulp van onderstaande tabel verwerkt in de regels en op de verbeelding.

verwachtingswaarde, van hoog naar laag	maximale graafdiepte	maximaal te verstoren oppervlakte
WA1 (monument)	0	0 m^2
WA2 = overige zone - archeologische verwachting - 2	30 cm	0 m^2
WA3 = overige zone - archeologische verwachting - 3	30 cm	30 m^2
WA4 = overige zone - archeologische verwachting - 4	30 cm	100 m^2
WA5 = overige zone - archeologische verwachting - 5	30 cm	500 m^2
WA6 = overige zone - archeologische verwachting - 6	50 cm	5000 m^2
WA7	onbeperkt	onbeperkt

De zones met de laagste nummers worden het zwaarst beschermd in de regels. Die zones zijn bijvoorbeeld toegekend aan locaties in de binnenstad of aan locaties waar de Romeinse weg in de bodem zit. Op plekken waar geen zone is aangewezen, is voor grondwerk geen vergunning nodig ter bescherming van de archeologie.

Binnen de gebieden die op de archeologische beleidskaart is aangeduid als WA6 ontstaat alleen een vergunningplicht bij een initiatief met een zeer grote verstoring. De meeste bouwpercelen zijn veel kleiner dan 5000 m^2. Bij het bepalen van de grens van de 'overige zone - archeologische verwachting - 6' is daarmee rekening gehouden door die kleinere percelen buiten de grens van de aanduiding te houden, als het evident is dat zo'n grote verstoring daar niet kan plaatsvinden. Zo wordt voorkomen dat een initiatiefnemer onnodig tegen de signalering van mogelijke archeologische resten aanloopt.

De zones worden aangepast, als uit nader onderzoek blijkt dat er geen of juist meer archeologie op een locatie is.

In lid 19.1 staat wanneer voor grondwerk geen vergunning nodig is op grond van het plan.

De hierboven weergegeven tabel is verwerkt in de leden 19.2 en 19.3, waarbij aan de hand van de omvang van het grondwerk wordt bepaald of de activiteit een vergunning nodig heeft of niet.

In lid 19.1 staat wanneer voor grondwerk geen vergunning nodig is op grond van het plan. In artikel 19 worden in het eerste en tweede lid enkele categorieën van gevallen van grondwerk aangegeven waarvoor geen vergunning in verband met archeologische waarden nodig is. Grondwerk dat onderdeel uitmaakt van normaal onderhoud en beheer van een begraafplaats is op basis van de omschrijving in artikel 19.1 onder 2a niet vergunningplichtig.

7.7 Natuur, flora en fauna (hoofdstuk 6 van de regels)

Het hoofdstuk wordt gevuld met regels die over het beheer van flora, fauna of natuur gaan. Dat is een onderwerp dat onder de zogenoemde "verbrede reikwijdte" van het plan valt.

7.7.1 Kappen, inleiding

Om te oefenen met het overzetten van verordeningen naar het omgevingsplan zijn de regels uit de kapverordening, dat zijn regels over het kappen van bomen, in dit hoofdstuk geplaatst. Andere onderwerpen volgen na inwerkingtreding van de Omgevingswet.

Artikel 20 Aantasten van bomen of andere houtopstanden
Dit artikel gaat over het vellen van een of meer houtopstanden, waarmee ook het kappen van een of meer bomen bedoeld wordt. Een houtopstand is in de Omgevingswet gedefinieerd als ''een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend''. Dat kunnen ook een of meer bomen zijn. Vellen staat in de Omgevingswet gedefinieerd als ''het rooien of verrichten van andere handelingen die de dood of ernstige beschadiging van een houtopstand tot gevolg kunnen hebben''. Ook het kappen van bomen valt dus onder deze definitie. Deze definities zijn verplicht en daarvan kan niet worden afgeweken.
Het doel van de regels over het kappen is het beschermen van houtopstanden, omdat die belangrijke waarde hebben voor van ecologie, cultuurhistorie en voor de leefbaarheid van een straat of buurt. Deze waarden, maar ook de boomwaarde, bepalen of een vergunning verleend kan worden. De boomwaarde wordt bepaald aan de hand van de omvang van de boom, de economische waarde, de invloed op de locatie, de conditie van de boom en de manier waarop de boom geplant is. De regels in dit artikel verbieden het kappen van bomen zonder een vergunning van burgemeester en wethouders. De vergunning kan worden geweigerd als het kappen de bovengenoemde belangen doorkruist. Het behoud van waardevolle bomen moet worden afgewogen tegen andere belangen, zoals het belang van degene die tot velling wil overgaan. Als bomen gekapt worden of door andere oorzaken verloren gaan, dan geldt in beginsel een herplantplicht.

Afstandseis erfgrens in het Burgerlijk Wetboek en noodkap
Niet alle regels uit de Algemene Plaatselijke Verordening zijn opgenomen. In artikel 5:42 Burgerlijk Wetboek staat dat er geen bomen, heesters of heggen binnen de afstand 2 meter van de erfgrens mogen staan, behalve als de planten lager zijn dan de erfafscheiding, als de eigenaar van het erf van de buren toestemming heeft gegeven of als het erf grenst aan een openbare weg of een openbaar water. Op grond van lid 2 van dat artikel kan de gemeente in een verordening een kleinere afstand opnemen. Dat heeft de gemeente Utrecht gedaan. Een bestemmingsplan (en ook het omgevingsplan) is geen verordening. Daarom kan de regel over de kleinere afstand niet worden verplaatst en moet dus in de Algemene Plaatselijke Verordening blijven staan.

De regels over noodkap kunnen niet worden opgenomen in het plan, omdat deze onderwerpen over de openbare orde en veiligheid gaan. Deze regels blijven in de Algemene Plaatselijke Verordening. In lid 20.1 onder 2e van de regels is aangeven dat de vergunningplicht vanwege een aanschrijving in geval van noodkap is uitgezonderd.

7.7.2 Vergunningplicht

Lid 20.1: vergunningplicht voor kappen
Op de vergunningplicht geldt een aantal uitzonderingen. Deze uitzonderingen hebben betrekking op het periodiek vellen van hakhout voor het uitvoeren van regulier onderhoud, het periodiek knotten of kandelaberen als cultuurmaatregel bij daarvoor geschikte boomsoorten, het kappen van bomen die moeten worden gekapt op grond van de Plantgezondheidswet of het kappen van bomen waarvoor een maatwerkvoorschrift is gesteld. Ten slotte geldt een tweetal uitzonderingen die hierna nader wordt besproken.

Lid 20.1, onderdeel 2, onder b
Na 50 jaar zijn de meeste bomen uitgegroeid, volwassen. Voor het kappen van deze bomen die ouder zijn dan 50 jaar geldt altijd een vergunningplicht.
Voor bomen die jonger zijn dan 50 jaar geldt de vergunningplicht alleen als de boom op een kadastraal perceel staat dat groter is dan 300m^2 (inclusief de woning). Die regel is opgenomen, omdat in het verleden bleek dat vergunningen voor het kappen van een boom niet of nauwelijks werden geweigerd als de boom in een kleine tuin stond. Nu de regel alleen voor grotere percelen geldt, hoeft in 80% van de gevallen die voorheen vergunningplichtig waren geen vergunning meer te worden aangevraagd. Bij het berekenen van de oppervlakte van een perceel is een aparte regel voor huurwoningen opgenomen, zodat het bij de uitvoering geen verschil maakt of de woning gehuurd of gekocht is. Kadastrale percelen met huurwoningen kunnen namelijk heel groot zijn. Zonder deze nuancering zouden huurders veel vaker een vergunning moeten aanvragen.

Artikel 20, lid 20.1, onderdeel 3
Voor specifieke situaties, namelijk tijdelijke natuur, botanische tuinen en bosplantsoenen geldt een tijdelijke vergunning die het karakter heeft van een jaarvergunning. Deze vergunning is gekoppeld aan een beheerplan. In dit beheerplan moet door de organisatie worden aangegeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij willen vellen en of (want er geldt geen herplantplicht) zij

daarbij in herplant of vervanging gaan voorzien. Het beheerplan moet van tevoren door het college worden goedgekeurd. Aan de hand van het beheerplan kan het college bovendien bepalen of de vergunning voor een periode van één, twee of drie jaar wordt verleend. Er kan door het college dus een integrale afweging worden gemaakt waarbij ook de looptijd van de vergunning kan worden betrokken. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Dit terwijl het voor de organisaties het voordeel biedt dat zij vergunningsaanvragen kunnen bundelen.

7.7.3 Beoordeling van de aanvraag

Onderdeel 1: hoofdbomenstructuur als weigeringsgrond
De nota Bomenbeleid Utrecht maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Een van de belangrijkste doelen uit het bomenbeleid is een samenhangende bomenstructuur in de stad behouden en waar mogelijk versterken. Bomen in structuren zijn van waarde voor cultuurhistorie, ecologie en landschap. Een boom heeft een hogere waarde wanneer deze deel uitmaakt van een structuur. Bomen in lanen kenmerken zich door forse maten en onderlinge samenhang. Hun belang is daarmee wijkoverstijgend. In Utrecht hebben we de hoofdbomenstructuur aangewezen. Deze is uit de volgende onderdelen opgebouwd:

- De bomen op lijnen en plekken die kenmerkend zijn voor de geschiedenis van de stad vormen de cultuurhistorische structuur.
- Bomen die een belangrijke samenhang vertonen met de omgeving (landschap, infrastructuur en bebouwing) vormen de ruimtelijke structuur.
- De ecologische structuur bestaat uit bomenlijnen die belangrijke verplaatsingsmogelijkheden bieden voor flora en fauna.

In dit bomenbeleid ligt de nadruk op de rol van de bomen, maar de structuur kan uiteraard worden ondersteund door begeleidende beplanting. We willen de bomen uit de hoofdbomenstructuur beschermen, zodat de verbindingen van de structuur in stand blijven. Bomen uit de hoofdbomenstructuur mogen alleen gekapt worden als dat noodzakelijk is. Daarvoor is een goede belangenafweging noodzakelijk. Het verlies aan waarde van de structuur moet gecompenseerd worden.

De principeprofielen in bijlage 2 van De nota Bomenbeleid Utrecht zijn richtinggevend voor ontwerp, onderhoud en beheer. In de principeprofielen staan kenmerken van de verschillende lijnen en structuren aangegeven.

Onderdeel 2: diverse waarden
a. ecologische waarde
Hoe ouder de boom, hoe belangrijker de rol in de ecologische betekenis. Een oude boom heeft meer biomassa en geeft meer leefruimte aan organismen. Bomen zijn ecologisch zeer waardevol als zij in een echte verouderingsfase komen en ook allerlei afbraakprocessen starten. Dat laatste gebeurt in een stedelijke omgeving slechts sporadisch. De ecologische waarde neemt ook toe naarmate het milieu waarin de bomen verkeren meer lijkt op het oorspronkelijke milieu waar de soort zijn oorsprong vindt: de samenhang met een gezond bodemsysteem en met de struik-, kruid- en diersoorten die erbij horen.

Voor de ecologische waarde is het belangrijk dat de bomenstructuur geen grote leemten gaat vertonen als gevolg van het vellen van bomen. Bij bomenlanen gaan we uit van een maximaal te overbruggen afstand van 30 meter tussen twee bomen.

Voorbeelden van ecologische waarden:

- de boom biedt een schuil-/broedplaats aan fauna;
- er groeien bijzondere/zeldzame planten op de boom (maretak, korstmossen of andere epifyten);
- er is sprake van een ecologische verbinding voor bijvoorbeeld vogels en insecten, of
- er zijn andere redenen waarom de boom ecologische waarde heeft, bijvoorbeeld omdat de boom op een open stuk grond staat, de boom is een rustplaats voor vogels en insecten of omdat de boom op buurtniveau een verbinding tussen de bomen in de straat en het achterliggende grasveld vormt.

b. cultuurhistorische waarde
Bomen kunnen verweven zijn met de geschiedenis van Utrecht. Ze helpen de ontstaansgeschiedenis van de stad over de eeuwen zichtbaar te maken.

Voorbeelden van cultuurhistorische waarde:

- de boom is herkenbaar als herdenkings-, of markeringsboom;
- de boom levert een buitengewoon aandeel in de beleving van architectonisch belangrijke

gebouwen, of
- de boom heeft om andere redenen cultuurhistorische waarde wat bijvoorbeeld blijkt uit archieven of navraag bij bewoners.

c. ruimtelijke waarde
Bomen hebben ruimtelijke waarde, omdat ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de stad en de leefomgeving. Bomen brengen samenhang in de stad. Samenhang ontstaat wanneer bomen deel uitmaken van het gehele ruimtelijke samenspel van het onderliggende landschap, het netwerk van wegen en water en de bebouwing. Een samenhangende boombeplanting verduidelijkt de (historische) ruimtelijke opbouw van de stad door de relatie met bijvoorbeeld het landschap of stadsgezicht weer te geven, of met de functie of gebruik.

Voorbeelden van ruimtelijke waarden:

- de boom heeft een duidelijke ruimtelijke invloed op wijkniveau;
- de boom is opvallend en indrukwekkend vanwege formaat;
- de boom is beeldbepalend door de mate waarin het beeld van de plek wijzigt door het verwijderen van de boom;
- het verwijderen van een boom veroorzaakt de ervaring van een kale vlakte;
- er zijn andere redenen waarom de boom ruimtelijke waarde heeft bijvoorbeeld in een situatie waarin de boom bijdraagt aan de herkenbaarheid in de wijk: elk kind kent de boom en het speelveld.

d. milieuwaarde
Bomen zorgen voor een eigen microklimaat. Zij dragen op vele manieren bij aan een gezond en veilig woon- werk- en leefmilieu in de stad en zo aan het welzijn van de mens.

Voorbeelden van milieuwaarde:

- de boom speelt een belangrijke rol bij de tijdelijke berging van water;
- de boom is van belang in verband met hoge bebouwingsdichtheid en/of weinig groen in de omgeving van de boom);
- de boom heeft een buitengewone dempende werking op hinderlijke (monotone) geluiden van verkeer of industrie, of
- de boom heeft om andere redenen milieuwaarde bijvoorbeeld omdat het een van de weinige bomen in een straat is en er met het verdwijnen alleen nog het grasveld met omliggende heesters overblijft.

e. boomwaarde
De boomwaarde aan de hand van onderstaande aspecten bepaald:

- de oppervlakte in vierkante centimeters van de dwarsdoorsnede op 1,3 meter boven het maaiveld;
- de economische waarde;
- de standplaatswaarde;
- de conditiewaarde;
- de waarde van de plantwijze.

7.7.4 Herplantplicht

Artikel 20*, lid 20.4 herplantplicht*
Sinds 21 november 2018 moet iedere houtopstand die geveld wordt gecompenseerd worden door het planten van bomen die vergelijkbaar zijn met de gevelde bomen. Voor elke boom die wordt gekapt, moet een nieuwe boom worden geplant. Dit noemen we de 'herplantplicht'. De belangrijkste redenen voor deze herplantplicht zijn: het bomenaantal in Utrecht minimaal op peil houden en de mogelijkheid om te kunnen handhaven als er geen herplant plaatsvindt. Binnen 14 maanden na het krijgen van de vergunning voor het vellen moet de beplanting zijn vervangen indien het een boom betreft die op de gemeentelijke vellijst staat. Het college kan van deze termijn afwijken als een project heel lang loopt of als er andere redenen zijn die een vervanging binnen 14 maanden complex maken. Ook voor bomen die niet op de gemeentelijke vellijst staan kan het college afwijken van deze 14 maanden. De nieuwe bomen moeten op de plek waar gekapt wordt geplant worden. Als dat niet kan, in de buurt van de plek waar gekapt wordt en als dat ook niet kan, dan mag het ook ergens anders in de stad. Als vervanging helemaal niet mogelijk is, kan in plaats daarvan een financiële compensatie worden opgelegd voor het verlies van groen. Dit geld wordt gebruikt voor het planten van bomen of groen in Utrecht. De herplant is geslaagd als de gekapte houtopstand duurzaam is vervangen door een andere boom.

Gereedmeldingsplicht
In de vergunningvoorschriften wordt de eis opgenomen dat binnen twee nadat de herplant voltooid

is, dat wordt gemeld bij burgemeester en wethouders. De gemeente controleert of de herplantplicht wordt nageleefd binnen de gestelde termijn. De gereedmeldingsplicht is een belangrijk hulpmiddel voor toezicht en handhaving.

Uitzondering herplantplicht: bosplantsoen, tijdelijke natuur, botanische tuin
Bosplantsoenen zijn houtachtige beplantingen die overwegend bestaan uit inheems materiaal met, in wisselende verhoudingen en samenstelling, een kruid-, struik-, en bomenlaag. In plaats van herplant is voor bosplantsoenen 'natuurlijke verjonging' beter. Bij de kap van een boom wordt daarom geen nieuwe boom geplant, maar krijgen zaailingen in de ondergroei kans om uit te groeien tot een grote boom. Dit verhoogt de ecologische waarde van het bosplantsoen.

Tijdelijke natuur is een term vanuit de Wet natuurbescherming. De grondeigenaar heeft vooraf juridische toestemming geregeld op grond van de Wet natuurbescherming om tijdelijk natuur aan te leggen en te onderhouden die de eigenaar later mag verwijderen. Dit wordt bijvoorbeeld toegepast bij bouwprojecten wanneer de grond pas over een aantal jaar ontwikkeld wordt. In de tussentijd heeft het gebied een hoge ecologische waarde. De grote hoeveelheid bomen die zich in de tussentijd spontaan ontwikkelt, is uitgezonderd van de herplantplicht. Hierdoor zorgen we ervoor dat bomen en natuur zich ongehinderd kunnen ontwikkelen zonder de uiteindelijke ontwikkeling van het bouwproject onmogelijk te maken.

De Botanische Tuinen beheren en ontwikkelen hun bomencollectie op basis van cultuurhistorie, onderwijs, onderzoek en natuurbescherming. De kap van oude bomen en het planten van nieuwe bomen wordt al jaren van tevoren bepaald. Vaak wordt de herplantplicht op een andere wijze ingevuld, door van tevoren de nieuwe boom al op te kweken.

Om een uitzondering op de herplantplicht te krijgen, moet de aanvrager een meerjarig beheerplan maken en ter beoordeling voorleggen aan het college. Het doel van het beheerplan is om te beschrijven hoe de waarde van de bomen op peil wordt gehouden. In dit beheerplan moet de aanvrager aangeven welke bomen het behouden waard zijn of welke zij voornemers zijn te vellen en of zij daarbij in herplant gaan voorzien. Aan de hand van het beheerplan kan het college bepalen voor welke periode de vergunning wordt verleend. Bovendien kunnen voorschriften aan de vergunning worden verbonden. Aan het eind van de looptijd van de vergunning wordt het beheerplan geëvalueerd.

7.7.5 Indieningseisen voor een vergunning

De indieningseisen van lid 20.5 zijn overgenomen van artikel 7.5 van de Regeling omgevingsrecht. Na invoering van de Omgevingswet zal deze regeling komen te vervallen. De indieningsvereisten moeten dan zijn geregeld in het omgevingsplan.

7.7.6 Bebouwingscontour Houtkap

In lid 20.6 is de aanwijzing van de Bebouwingscontour Houtkap opgenomen die onder de Omgevingswet moet worden aangewezen op grond van artikel 5.165b van het Besluit kwaliteit leefomgeving. De Bebouwingscontour Houtkap is dezelfde als de contour op grond van de Verordening tot vaststelling van de bebouwde kom Houtopstanden 2018. Binnen deze contour is de gemeente volledig bevoegd. In de zone buiten de bebouwingscontour houtkap is de gemeente ook bevoegd, tenzij in de Rijksregels (paragraaf 11.3.2 Besluit activiteiten leefomgeving) over houtopstanden, de Provincie als bevoegd gezag is aangewezen.

Gemeenten mogen buiten de bebouwingscontour houtkap regels stellen over bijvoorbeeld fruit- en notenbomen, houtopstanden langs wegen en waterwegen en beplantingen in één rij langs landbouwgronden, productiebossen voor houtige biomassa en houtopstanden die een kleinere oppervlakte grond beslaan dan 10 are of bestaan uit een rijbeplanting die 20 of minder bomen omvat (art. 11.111, tweede lid van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Dit is in lijn met de huidige Wet natuurbescherming.

Als het gaat om houtopstanden die wél onder de bescherming van het Bal vallen, kunnen de gemeenten nog steeds regels stellen met andere oogmerken dan die genoemd worden in het Bal. De oogmerken in het Bal zien op natuurbescherming, instandhouding van het bosareaal in Nederland en het beschermen van landschappelijke waarden. Buiten de bebouwingscontour houtkap kunnen gemeenten dus regels stellen bijvoorbeeld ter bescherming van de cultuurhistorische of recreatieve waarde van een gebied of het voorkomen van visuele hinder of onveilige situaties. Het Bal biedt niet de mogelijkheid voor gemeenten om regels te stellen over houtopstanden buiten de bebouwingscontour houtkap met dezelfde oogmerken als de rijksregels (met de oogmerken natuurbescherming, de instandhouding van het bosareaal in Nederland of het beschermen van landschappelijke waarden). In dat geval kan de gemeente wel het stellen van extra regels aandragen bij de provincie.

7.7.7 Herpantplicht zonder vergunning

De in dit artikel bedoelde herplantplicht geldt niet zonder meer, maar pas wanneer burgemeester en wethouders daartoe besluiten.

Het derde lid betreft een boom of andere houtopstand die nog wel in leven is, maar waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat hij binnen afzienbare tijd zal teniet gaan. Krachtens het derde lid kan de zakelijk gerechtigde worden verplicht tot het in stand houden van dergelijke bomen. Deze verplichting kan inhouden het ongedaan maken of voorkomen, voor zover mogelijk van (dreigende) ernstige beschadiging of aantasting ten gevolge van weersomstandigheden, ziekten, verwaarlozing, vraat door dieren, het weghalen van bosstrooisel, bouw- en sloopwerkzaamheden, het aanleggen van terreinverhardingen, het storten van afval, enz.

7.7.8 Overgangsrecht

In artikel 20.8 is geregeld dat de regels uit dit plan voor gaan op de regels uit de Apv. De artikelen 4:10 en 4:12 van de Apv blijven gelden naast de regels uit artikel 20 van dit bestemmingsplan, omdat deze artikelen niet in dit bestemmingsplan kunnen worden opgenomen.

7.8 Algemeen overgangsrecht (hoofdstuk 7 van de regels)

Artikel 21 Overgangsrecht
In het Besluit ruimtelijke ordening zijn standaardregels opgenomen die in elk bestemmingsplan moeten worden overgenomen.

Als de in het plan opgenomen regels, voor wat betreft gebruik of bebouwing, afwijken van een bestaande legale situatie, dan zijn daarop de overgangsregels van toepassing. De overgangsregel heeft tot doel bestaande belangen te respecteren totdat realisering van de nieuwe regels plaatsvindt.

Voor bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen, is bepaald dat deze gedeeltelijk mogen worden vernieuwd of veranderd, als de bestaande afwijking niet wordt vergroot. Gehele vernieuwing is in principe uitgesloten, waaronder ook gefaseerde vernieuwing van een bouwwerk wordt verstaan. Het doel van het overgangsrecht is dat het bestaande bouwwerk in de bestaande staat in stand mag worden gehouden. Uitsluitend na het tenietgaan van het bouwwerk door een calamiteit, waarmee onder andere brand of extreme weersomstandigheden wordt bedoeld, is onder voorwaarden gehele vernieuwing toegestaan.

Vergunningplichtige bouwwerken die zonder vergunning zijn gebouwd, kunnen door overgangsrecht niet gelegaliseerd worden. Bouwen zonder vergunning is immers een overtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht die niet door een regeling in een bestemmingsplan ongedaan kan worden gemaakt.

Met een beroep op het overgangsrecht kan wel een aanvraag worden ingediend voor de verbouw van een illegaal bouwwerk. Om te voorkomen dat een dergelijke aanvraag moet worden gehonoreerd, is in de overgangsbepaling van dit plan opgenomen dat deze slechts van toepassing is op legale bouwwerken.

Voor het gebruik dat onder het overgangsrecht valt, is bepaald dat dat gebruik mag worden voortgezet. Het gebruik mag ook worden gewijzigd, voor zover de afwijking ten opzichte van het toegestane gebruik niet vergroot wordt.

Hiervoor is al aangegeven dat illegale bouwwerken niet gelegaliseerd kunnen worden door overgangsrecht. Voor gebruik is dat in principe wel mogelijk maar vanuit het oogpunt van handhaving ongewenst. Daarom is in de overgangsregeling bepaald dat het gebruik, dat al in strijd was met het voorheen geldende plan, van het overgangsrecht is uitgesloten.

Ook na het van kracht worden van dit plan kan dus nog met succes handhavend worden opgetreden tegen gebruik dat reeds in strijd was met het voorgaande bestemmingsplan. Dit laatste is natuurlijk ook afhankelijk van andere aspecten, waaronder de vraag of het strijdige gebruik al zolang plaatsvindt dat de gemeente haar rechten heeft verwerkt.

Artikel 22 Slotregel
In dit artikel is de naam van het plan, de citeertitel, omschreven. De naam is een vereenvoudiging van de naam die in de officiële publicatie wordt gebruikt: "Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk". Die naam in de publicatie is nodig voor de website ruimtelijkeplannen.nl.

7.9 Bijlagen bij de regels

7.9.1 Lijst van bedrijfsactiviteiten

Algemeen
Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Lijst van Bedrijfsactiviteiten. Een Lijst van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, naarmate de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. In de bijlagen bij de regels is de Lijst van Bedrijfsactiviteiten opgenomen.

Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (vooral brand- en explosiegevaar).

Daarnaast kan de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden
De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De Lijst van Bedrijfsactiviteiten omvat de bedrijfstypen met codering volgens de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 2008. Mocht een bedrijf meerdere SBI codes kennen dan moet voor elk aspect de grootste afstand worden genomen.

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. Volgens de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied.

Omgevingstype rustige woonwijk
In een rustige woonwijk komen enkel wijkgebonden voorzieningen voor en vrijwel geen andere functies zoals kantoren of bedrijven. Langs de randen (in de overgang naar eventuele bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Als daarmee vergelijkbare omgevingstypen noemt de VNG-publicatie onder meer een rustig buitengebied (eventueel met verblijfsrecreatie) en een stilte- of natuurgebied.

Omgevingstype gemengd gebied
In een gemengd gebied komen naast wonen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Daarmee vergelijkbare gebieden zijn lintbebouwingen in het buitengebied waarin functiemenging voorkomt en gebieden gelegen direct langs een hoofdinfrastructuur. Kenmerkend voor het omgevingstype gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied.

Bedrijfswoningen
Een bedrijfswoning op een bedrijventerrein is een specifiek woningtype waar minder hoge eisen aan het woon- en leefklimaat kunnen worden gesteld. Bedrijfswoningen zijn in het algemeen minder milieugevoelig dan de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied.

Te hanteren richtafstanden
De volgende tabel geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

Milieucategorie	Richtafstand rustige woonwijk (in meters)	Richtafstand gemengd gebied (in meters)
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200

5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Toelaatbaarheid van bedrijven die onder een specifieke regelgeving vallen
Bepaalde bedrijven vallen onder een specifieke wettelijke regeling. Het betreft:

- bedrijven die "in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken" zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (zogenoemde grote lawaaimakers); deze bedrijven zijn alleen toegestaan op industrieterreinen die in het kader van deze wet gezoneerd zijn;
- bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kunnen vallen (nu of in de toekomst); het betreft risicovolle bedrijven waar gebruik, opslag of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico;
- bedrijven die onder het Vuurwerkbesluit vallen; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) afstandsnormen.

De toegepaste Lijst van Bedrijfsactiviteiten
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat van Bedrijfsactiviteiten uit de VNG-publicatie. Op een punt is een andere werkwijze toegepast:

In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van Bedrijfsacticviteiten zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan.

De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de digitale verbeelding (plankaart) van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten).

Flexibiliteit
De Lijst van Bedrijfsactiviteiten blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is verondersteld. In de planregels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken van de regels en een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie. Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels opgenomen dat het college van burgemeester en wethouders vestiging van een dergelijk bedrijf via een afwijkingsbevoegdheid kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

In de Lijst van Bedrijfsactiviteiten is bij de indeling van sommige bedrijfsactiviteiten uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de Lijst van Bedrijfsactiviteiten aangegeven met een "C" in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde afwijkingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

7.9.2 Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving

Algemeen
In de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009) zijn twee voorbeeldstaten voor milieuzonering opgenomen, namelijk de 'Staat Bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen' en de 'Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging'.

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is gebaseerd op de Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging in de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009). De re gevoelige functies. Onderstaand wordt hier meer in detail op ingegaan. Het gaat in dergelijke gebieden in het algemeen om relatief kleinschalige bedrijvigheid die op korte afstand van woningen kan worden toegestaan. De toelaatbaarheid van activiteiten wordt voor dergelijke gebieden in de VNG-publicatie (en de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving) bepaald met behulp van op deze situaties toegesneden toelatingscriteria.

Functiemengingsgebieden
In bestaande gebieden waar in enige vorm sprake is van functiemenging, of in gebieden waar bewust functiemenging wordt nagestreefd (bijvoorbeeld om een grotere levendigheid tot stand te brengen), wordt de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving toegepast. Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan bij functiemengingsgebieden gedacht worden aan:

- stadscentra, dorpskernen en winkelcentra;
- horecaconcentratiegebieden;
- zones met functiemenging langs stedelijke toegangswegen en in lintbebouwingen;
- (delen van) woongebieden met kleinschalige of ambachtelijke bedrijvigheid.

Daarnaast kan ook in (delen van) woongebieden waar enige vorm van bedrijvigheid aanwezig of gewenst is de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving worden toegepast.

Kenmerken van de activiteiten
De activiteiten in dergelijke gebieden verschillen in het algemeen qua aard en schaal sterk van de activiteiten op een bedrijventerrein. Behalve in historisch gegroeide situaties gaat het voornamelijk om:

- kleinschalige, meestal ambachtelijke bedrijvigheid;
- bedrijven waarbij de productie of laad- en loswerkzaamheden alleen in de dagperiode plaatsvindt;
- activiteiten die hoofdzakelijk inpandig geschieden.

De toegepaste Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving
De bovenvermelde criteria liggen mede ten grondslag aan de selectie van activiteiten die zijn opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn de aspecten geluid, geur, stof en gevaar en de index voor verkeersaantrekkende werking in de categorisering opgenomen. Deze Lijst is samengesteld volgens dezelfde methodiek als de betreffende Staat Bedrijfsactiviteiten functiemenging uit de VNG-publicatie. Op twee punten is een andere werkwijze toegepast:

1. In dit plan wordt alleen de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten gekoppeld aan de Lijst. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving zijn daarom alleen de activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. De toelaatbaarheid van andere functies wordt in dit plan indien nodig op een andere wijze in de regels en op de plankaart van dit bestemmingsplan geregeld (bijvoorbeeld horecabedrijven via een afzonderlijke Lijst van Horeca-activiteiten). Toegevoegd zijn enkele regelmatig voorkomende bedrijfsactiviteiten die in de lijst van de VNG-publicatie niet specifiek zijn opgenomen, maar wel aan de vermelde criteria voldoen zoals een ambachtelijke glas-in-loodzetterij en caravanstalling. Voor aannemers, SBI-code 45, heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten van deze activiteiten.

2. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is in de categorie-indeling een nader onderscheid gemaakt tussen categorie B1 en B2. Voor de toepassing in dit bestemmingsplan blijkt het onderscheid tussen categorie A en categorie B zoals beschreven in de VNG-publicatie te groot om de toelaatbaarheid van activiteiten voldoende af te kunnen stemmen op de kenmerken van de functiemengingsgebieden en het daarin te volgen beleid.

Categorie-indeling
Zoals in de VNG-publicatie is aangegeven kan, vanwege de bijzondere kenmerken van gebieden met enige vorm van functiemenging, niet worden gewerkt met een systematiek van richtafstanden en afstandsstappen: vanwege de zeer korte afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies is een dergelijke systematiek niet geschikt voor functiemengingsgebieden. De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving hanteert vier categorieën A, B1, B2 en C met specifieke criteria voor de toelaatbaarheid die onderstaand uiteen zijn gezet.

Categorie A
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B1
Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging zijn toegestaan. De activiteiten zijn zodanig weinig milieubelastend dat de eisen uit het Bouwbesluit toereikend zijn.

Categorie B2
Bedrijfsactiviteiten die in een gemengd gebied kunnen worden uitgeoefend, echter bouwkundig afgescheiden van woningen/andere gevoelige functies. Bouwkundig afgescheiden betekent dat de panden los van elkaar dienen te staan. Uitzondering hierop vormen binnenterreinen omringd door voornamelijk woningen: ook al zijn bedrijven bouwkundig afgescheiden van woningen, op deze locaties zijn hooguit categorie B1 bedrijven toegestaan.

Categorie C
Activiteiten vermeld onder categorie B2, waarbij vanwege relatief grote verkeersaantrekkende werking een directe ontsluiting op hoofdinfrastructuur gewenst is.

Flexibiliteit
De Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal 1 categorie (dus bijvoorbeeld categorie B1 in plaats van A of categorie B2 in plaats van B1). Om te kunnen afwijken moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de Lijst van bedrijfsactiviteiten in de woonomgeving niet zijn vermeld, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het college van burgemeester en wethouders kan afwijken en vestiging van een dergelijk bedrijf kan toestaan. Om te kunnen afwijken moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

7.9.3 Lijst van horeca-activiteiten

De categorie-indeling van horeca-activiteiten is overgenomen uit de beleidsnota Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018. In die nota zijn de indeling en de achterliggende keuzes toegelicht, zie: het horecabeleid in de Omgevingsvisie.

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Bestemmingsplan



Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

Vastgesteld, december 2023



Chw bestemmingsplan
Veilingstraat 10, Dichterswijk

Inhoudsopgave

Bijlagen toelichting		3
Bijlage 1	Leeswijzer voor bestemmingsplan Algemene regels Utrecht	5
Bijlage 2	Belangrijkste wettelijke bepalingen	11
Bijlage 3	Parkeerbalans auto	15
Bijlage 4	Parkeerbalans fiets	19
Bijlage 5	m.e.r.-aanmeldnotitie	21
Bijlage 6	m.e.r.-beoordelingsbesluit	51
Bijlage 7	Memo aanmeldnotitie	55
Bijlage 8	Akoestisch onderzoek wegverkeer	57
Bijlage 9	Ontwerp besluit hogere waarden	109
Bijlage 10	Akoestisch onderzoek stemgeluid terras	113
Bijlage 11	Advies VRU Externe Veiligheid	147
Bijlage 12	Archeologische waardenkaart	153
Bijlage 13	Quickscan Ontplofbare Oorlogsresten	155
Bijlage 14	Luchtkwaliteitsonderzoek	161
Bijlage 15	Verkennend bodemonderzoek	171
Bijlage 16	Ecologische Quickscan	269
Bijlage 17	Memo controleonderzoek vleermuis	305
Bijlage 18	Memo Utrechtse Soortenlijst	309
Bijlage 19	Stikstofrapport	315
Bijlage 20	Rapportage archeologisch onderzoek	345
Bijlage 21	Klic-melding	403
Bijlage 22	Windhinderonderzoek	421
Bijlage 23	Bezonningsonderzoek	461
Bijlage 24	Planschade analyse	501

Bijlagen toelichting

Bijlage 1 Leeswijzer voor bestemmingsplan Algemene regels Utrecht

Leeswijzer bij bestemmingsplan Algemene regels Utrecht

Wat is er anders?

31-12-2021

Bestemmingsplan Utrechtse Leest	Bestemmingsplan Algemene regels Utrecht
Opzet	
Eerst de toelichting dan de regels	Eerst de regels dan de toelichting
Begripsbepalingen in artikel 1 van de regels	Begripsbepalingen in een bijlage bij de regels
Anti-dubbeltelbepaling in hoofdstuk 3	Anti-dubbeltelbepaling in de meetregels van hoofdstuk 1
Alle regels over de bestemmingen staan in beginsel bij de bestemmingen in hoofdstuk 2	Uitgangspunt: als een regel over een activiteit bij één bestemming hoort, staat de regel bij die ene bestemming. In andere gevallen staat de regel in beginsel bij de algemene regels in hoofdstuk 3 en verder.
Functietoedeling, functies (bestemmingen) ***ter informatie; dit plan legt geen functies op locaties***	
Elke bestemming: bestemmingsomschrijving	Elke functie: • lid 1: bestemmingsomschrijving [doelspecificatie] • lid 2: wat mag (gewone functie) of bescherming van de locatie (functie die beschermende regels nodig heeft) • lid 3: wat mag in ieder geval niet
Bestemmingen gemengd	Functie die meer soorten activiteiten toestaat
Bouwregels	
Bouwen is geregeld als gebruik binnen een bestemming	Bouwen wordt gezien als activiteit die niet gebonden is aan een functie
Bouwregels staan in hoofdstuk 2, enkele algemene regels in hoofdstuk 3	Bouwregels in hoofdstuk 3, alleen in bijzondere gevallen bij de functieregels
Hoogtematen, bouwvlakken (hoofdstuk 2)	Hoofdstuk 3: • algemene regels • uitgangspunt is bestaand • alleen vergunningvrij bouwen
Afwijken van bouwregels • hoofdstuk 2 (van regels bij de bestemming) • hoofdstuk 3 (algemeen)	Vergunning voor bouwen altijd in de algemene regels in hoofdstuk 3 *twee methoden:* • artikel 3.6 Wro (regels voor afwijken) • artikel 7c, lid 14, BuChw (het is verboden om zonder vergunning…)
Gebruiksregels (“regels over activiteiten”)	
De regels staan in hoofdstuk 2, enkele algemene regels in hoofdstuk 3	Kaders voor activiteiten in hoofdstuk 2, per functie (bestemming) Activiteiten worden geregeld in hoofdstuk 4
Gebruik van de woning: per bestemming in hoofdstuk 2	Gebruik van de woning in hoofdstuk 4
Afwijken van gebruiksregels • hoofdstuk 2 (van regels bij de bestemming) • hoofdstuk 3 (algemeen)	Afwijken vrijwel altijd in de algemene regels in hoofdstuk 4 *twee methoden:* • artikel 3.6 Wro (regels voor afwijken)

	• artikel 7c, lid 14, BuChw (het is verboden om zonder vergunning…)
Beschermende functies (dubbelbestemming)	
Dubbelbestemmingen hebben eigen opzet	Dubbelbestemming is een functie die beschermd wordt, door een verbod op activiteiten die niet bij het doel van de functie passen, meestal zijn dat de activiteiten bouwen en grondwerk
Aanlegvergunning bij de dubbelbestemming	Aanlegvergunning wordt 'grondwerk' genoemd en is geregeld in hoofdstuk 5
Dubbelbestemming Archeologie, met verwijzing naar de archeologieverordening	• De regels over archeologie staan in hoofdstuk 5, maar gelden pas vanaf 1 juli 2022. • Archeologieverordening wordt per 1 juli grotendeels ingetrokken
Algemene regels over bouwen en slopen	
Bouwen	
[-]	Hiërarchie tussen algemene regels en bouwregels die bij de functies staan: die van de functie gaan voor (lex specialis-principe) • artikel 4, lid 4.1
[dubbelbestemmingen]	Bouwverbod en vergunning • verbod zonder vergunning bouwen in beschermde functies, artikel 7, lid 7.8 • *[niet in dit plan:* regels met verbod in regels over de functie]
Overschrijden bouwgrens • Chw-plan[1]: artikel 4, lid 4.1	• artikel 6, lid 6.2(ongewijzigd)
[-]	Dakopbouwen met en zonder vergunning • artikel 6, lid 6.3; artikel 7, lid 7.4 en 7.5
Overschrijden bouw- en bestemmingsgrens • Chw-plan: artikel 4, lid 4.2	• artikel 7, lid 7.2 (ongewijzigd)
Voorwaardelijke verplichting parkeren • Chw-plan: artikel 4, lid 4.3	• artikel 5, lid 5.1 (ongewijzigd)
Woningsplitsing en omzetting • Chw-plan: artikel 4, lid 4.4	• artikel 5, lid 5.2(signalering) • de regeling: zie gebruik, artikel 12 lid 12.3
Algemene afwijkregels • Chw-plan: [-] • bestemmingsplannen: hoofdstuk 3	• artikel 7, lid 7.3 (ongewijzigd)
Hoofdgebouwen • bestemmingsplannen: hoofdstuk 2	• artikel 7, lid 7.4 (alleen zone) • bouwregels bij bestemmingen blijven gelden (artikel 4, lid 4.1 en 4.2, artikel 8)
Aan- en bijgebouwen • bestemmingsplannen: hoofdstuk 2	Aan- en bijgebouwen • artikel 6, lid 6.1: alleen vergunningvrij • artikel 6, lid 6.4: dakterras in een zone mag alleen op een aanbouw, bijzondere regeling voor Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen

[1] Chw-plan: Chw bestemmingsplan Algemene regels over bouwen en gebruik

	• artikel 7, lid 7.7: afwijking mogelijk voor mantelzorgwoning
[-]	Uitbreiding vergunningvrij bouwen bijbehorend bouwwerk dat aan openbaar gebied grenst • artikel 6, lid 6.5
[-]	Vergunningvrij bouwen openbaar gebied grenst • artikel 6, lid 6.6
[-]	Locatie met waarde omgevingskwaliteit • alleen met vergunning artikel 7, lid 7.1
[-]	Bouwen van woonboten • alleen met vergunning artikel 7, lid 7.6
[-]	Algemeen bouwverbod • artikel 8 • op grond van artikel 4, lid 4.1 is bouwen op grond van de regels bij een bestemming wellicht toegestaan
[-]	Overgangsrecht dakopbouwen, dakterrassen • artikel 9 en hoofdstuk 7
Slopen	
[-]	Locatie met waarde omgevingskwaliteit • artikel 10, lid 10.1, vergunning mogelijk Locatie met bijzonder functie die slopen verbiedt • artikel 10, lid 10.2: vergunning mogelijk
Algemene regels over planologisch gebruik	
[-]	Algemene regel om flexibel gebruik van de functie mogelijk te maken. • artikel 11, lid 11.1
Strijdig gebruik Chw-plan: art. 5.1	• artikel 11, lid 11.2
[-]	Uniformering regels over de activiteit wonen • artikel 12, leden 12.1 en 12.2
Woningsplitsing en omzetting • Chw-plan: art. 5.2	Ongewijzigd, artikel 12, lid 12.3
Beroep of bedrijf-aan-huis • in alle bestemmingen met wonen	Bedrijf-aan-huis • artikel 12, lid 12.4 die ook beroep-aan-huis en vrije beroepen toestaat
Bed-and-breakfast • in alle bestemmingen met wonen Particuliere vakantieverhuur • [-]	Bed-and-breakfast • artikel 12, lid 12.5, onder 1 Particuliere vakantieverhuur • artikel 12, lid 12.5, onder 2
[-]	Transformatie naar wonen • artikel 12, lid 12.6, alleen voor binnenstad, Wilhelminapark, Buiten-Wittevrouwen
Bedrijfsactiviteiten • in alle bestemmingen met bedrijven, soms bij algemene regels	Bedrijfsactiviteiten Hogere bedrijfscategorie met vergunning • artikel 13, lid 13.1 Percentage bedrijfskantoren • artikel 13, lid 13.2
[-]	Regeling additionele horeca, ondersteunende horeca, ondersteunende verkoop en gevelbankjes bij ondersteunende horeca of

	verkoop • artikelen 14 en 15
Bedrijvenlijst functiemenging voor woonwijken	Nieuwe bedrijvenlijst voor woonomgeving
Afwijken van gebruiksregels • hoofdstuk 2 (van regels bij de bestemming)	 • woningsplitsing en woningvorming
[-]	Dubbelgebruik bij kruisingen, etc. • artikel 16
Grondwerk	
[-] [Aanlegvergunningstelsels bij de dubbelbestemmingen] [Vervanging verordening op de Archeologische monumentenzorg]	Hoofdstuk 5 Aanlegvergunningen • artikel 17, lid 17.1: grondwerk dat niet onder het verbod valt • artikel 17, lid 17.2: “aanlegvergunning” om af te wijken van het verbod Bescherming archeologische waarden • artikel 18
Beheer van natuur, flora en fauna	
[-]	Hoofdstuk 6 • kapvergunning, artikel 19, lid 19.1 • herplantplicht, artikel 19, lid 19.4 • bebouwingscontour, artikel 19, lid 19.6
Overgangsrecht, slotbepalingen	
Hoofdstuk 4	Hoofdstuk 7 [inhoud ongewijzigd] • specifiek overgangsrecht in artikel 9 (H3)

Bijlage 2 Belangrijkste wettelijke bepalingen

Belangrijkste wettelijke bepalingen[1]

Bestemmingsplan

Wettelijke opdracht aan de gemeente, en kader voor het bestemmingsplan

- Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.1 en de artikelen 3.2 tot en met 3.6
- Besluit ruimtelijke ordening, hoofdstuk 3
- (Omgevingswet: artikelen 2.4, 4.1 en 4.2: “omgevingsplan”)

Procedure bestemmingsplan:

- Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.8 en
- Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4

Verruimde toepassing

- Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikelen 7c en 7g

Omgevingsvergunning

Algemeen

- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), artikel 2.1
- (Omgevingswet, artikel 5.1)

Bouwvergunning

- Wabo, artikel 2.1, lid 1, *onder a*
- (Omgevingswet, artikel 5.1, lid 2, onder a)
- Toets aan het bestemmingsplan: Wabo, artikel 2.10, lid 1, onder c
- (Omgevingswet: toets aan het omgevingsplan volgt uit artikel 5.1 lid 1, onder a, maar is niet meer gekoppeld aan de bouwvergunning, zoals bij de Wabo)

Vergunning voor grondwerk

- Wabo, artikel 2.1, lid 1, *onder b*
- (Omgevingswet: artikel 5.1 lid 1, onder a, namelijk toets aan het omgevingsplan)

Afwijken van het bestemmingsplan

- Wabo, artikel 2.1, lid 1, *onder c*, artikel 2.12, lid 1, onder a, onder:
  - 1° = vergunning op grond van afwijkregels in het bestemmingsplan
  - 2° = vergunning op grond van Bijlage II, artikel 4, bij het Besluit Omgevingsrecht
  - 3° = vergunning met de uitgebreide procedure (voorheen; “projectbesluit”)
- Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, artikel 7c, leden 14 en 16
- (Omgevingswet, artikel 5.1, lid 1, onder a: de “omgevingsplanactiviteit”)
- Uitgebreide procedure: Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4

z.o.z.

[1] De Omgevingswet is nog niet in werking getreden, maar is ter informatie wel in dit document opgenomen. De planning gaat uit van een inwerkingtreding op 1 juli 2022. Bij de verwijzing naar de Omgevingswet is de versie gebruikt, waarin de wijzigingen van de Invoeringswet Omgevingswet (2019) zijn doorgevoerd.

Vergunningvrij bouwen

- Bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht
  - artikel 2: geen technische vergunning nodig, geen toets aan bestemmingsplan in de Nota van Toelichting bij het Besluit omgevingsrecht (zie: Staatsblad, 2014, nr. 333, wordt het vergunningvrij bouwen uitgebreid toegelicht)
  - artikel 3: geen technische vergunning nodig, wel toets aan bestemmingsplan; als het project in het bestemmingsplan is geen omgevingsvergunning nodig.
- (Omgevingswet: het vergunningvrije bouwen staat in afdeling 2.3 van het Besluit bouwwerken leefomgeving en wordt deels aan gemeente overgelaten (Invoeringsbesluit Omgevingswet, artikel 7.1, “bruidsschat-artikel” 2.2.7.2.2))

Afkortingen

Bor	Besluit omgevingsrecht
Bro	Besluit ruimtelijke ordening
Chw	Crisis- en herstelwet
Wabo	Wet algemene beplaingen omgevingsrecht
Wro	Wet ruimtelijke ordening

Bijlage 3 Parkeerbalans auto

Projectinformatie

Projectnaam	Veilingstraat restaurant 280m² en zorg	
uitgevoerd door	Gemeente Utrecht	
datum	3-10-2024	
versie	3.4	
Parkeernorm	A2	*A2, B1, C1 of C2*
Maatwerklocatie?	nee	*ja of nee*
Groter dan 1500 m2?	ja	*ja of nee*

Stappenplan rekensheet

1) **Algemeen: vul alleen oranje vakjes in, overige cellen niet bewerken!**
2) Vul in Functies_nieuw en evt. Functies_RVN de omvang in. Laat leeg wat n.v.t. is.
3) Vul in dit tabblad de projectinformatie (links) en het type dubbelgebruik (rechts) in.
4) Vul in E22 en E25 evt. in hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen. Vul in cellen E17 en F17 evt. in waarmee het berekende RVN overruled moet worden (maatwerkoptie).
5) Vul in de rest van kolommen E en F (enkel in de oranje vakjes) evt. in welke reducties toegepast moeten worden. Kolommen K t/m O laten zien of dit volgens de beleidsregels toegestaan is. Groen = toegestaan, rood = niet toegestaan.
6) De kolommen H en I kunnen naar wens ingevuld worden (enkel in de oranje vakjes), maar daarmee wijk je af van de beleidsregels. Standaard worden alle reducties naar rato verdeeld over de woon- en niet-woonfuncties (daarvoor oranje vakjes leeglaten).
7) Het eindresultaat (zie tabblad Resultaten) betreft het aantal parkeerplaatsen dat nog extra aangelegd moet worden (op eigen of openbaar terrein, eventueel bestaande uit deelautoplekken), en de verwachte bruto/netto verkeersgeneratie (lokaal en/of op

Dubbelgebruik

Keuze clusters met dubbelgebruik:	keuze (x)
a. volledig gemengd	
b. kort en lang gescheiden	
c. wonen en niet-wonen gescheiden	
d. wonen lang apart (wonen kort + niet wonen gemengd)	
e. alles gescheiden (geen dubbelgebruik)	x

Rechtens verkregen niveau (RVN)

	parkeerplaatsen	verkeersgeneratie
Rechtsverkregen niveau op basis van Functies_RVN	48	361
Aantal te verwijderen parkeerplaatsen door ontwikkeling (eigen terrein + openbare ruimte), exclusief wat verwijderd wordt voor plaatsing deelauto's	12	
Aantal te verwijderen parkeerplaatsen in openbare ruimte voor plaatsing deelauto's	5	
Netto RVN, inclusief verwijderen parkeerplaatsen voor plaatsing deelauto's	31	

Mogelijkheid tot overrulen RVN (leeglaten indien niet van toepassing)

	parkeerplaatsen	verkeersgeneratie

Reductie parkeereis door omzetting naar deelauto's

	langparkeren
Aantal te plaatsen deelauto's (1 vervangt 4 pp)	7

Optioneel: aandeel wonen reductie

aandeel wonen (% van 7)

Indicatie of reductie voldoet aan beleidsregels

De resulterende reductie van de netto P-eis (langparkeren):	langparkeren	wonen	niet-wonen
	86,4%	86,4%	86,4%
Maximaal toegestane percentage volgens beleidsregels:	… tot …		
	100,0% 100,0%		

Reductie parkeereis door omzetting naar fietsplekken

Aantal extra fietsplekken voor normale fietsen (1,5 vervangt 1 pp)	6
Aantal extra fietsplekken voor bijzondere voertuigen zoals een bakfiets (1 vervangt 1 pp)	
Totaal aantal extra fietsplekken	6

Optioneel: aandeel wonen reductie

aandeel wonen (% van 6)

Indicatie of reductie voldoet aan beleidsregels

De resulterende reductie van de netto P-eis:	totaal	wonen	niet-wonen
	12,3%	12,3%	12,3%
Maximaal toegestane percentage volgens beleidsregels:	… tot …		
	20,0% 20,0%		

Reductie parkeereis door omzetting naar parkeren buiten eigen terrein (P+R)

	langparkeren	bezoek (kort)
Aantal pp op grote afstand (binnen bereik/invloedsgebied P+R)		

Optioneel: aandeel wonen reductie

langparkeren	bezoek (kort)
aandeel wonen (% van)	aandeel wonen (% van)

Indicatie of reductie voldoet aan beleidsregels

De resulterende reductie van de netto P-eis:	langparkeren		bezoek (kort)	
	0,0%		0,0%	
Maximaal toegestane percentage volgens beleidsregels:	… tot …		… tot …	
	80,0%	80,0%	80,0%	80,0%

Reductie parkeereis door omzetting naar parkeren buiten eigen terrein (in garage)

	langparkeren	bezoek (kort)
Aantal pp op loopafstand in een garage		

Optioneel: aandeel wonen reductie

langparkeren	bezoek (kort)
aandeel wonen (% van)	aandeel wonen (% van)

Indicatie of reductie voldoet aan beleidsregels

De resulterende reductie van de netto P-eis:	langparkeren		bezoek (kort)	
	0,0%		0,0%	
Maximaal toegestane percentage volgens beleidsregels:	… tot …		… tot …	
	50,0%	50,0%	50,0%	50,0%

Reductie parkeereis door omzetting naar parkeren buiten eigen terrein (op openbare weg)

	langparkeren	bezoek (kort)
Aantal pp op loopafstand op de openbare weg (maximaal 5 in A2-gebied)		

Optioneel: aandeel wonen reductie

langparkeren	bezoek (kort)
aandeel wonen (% van)	aandeel wonen (% van)

Indicatie of reductie voldoet aan beleidsregels

De resulterende reductie van de netto P-eis:	langparkeren		bezoek (kort)	
	0,0%		0,0%	
Maximaal toegestane percentage volgens beleidsregels:	… tot …		… tot …	
	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%

Bruto parkeereis nieuwe functies

	totaal	lang	kort
niet-wonen	8	2	6
wonen	56	45	11
totaal	**63**	**46**	**17**

Netto parkeereis na aftrek RVN

	totaal	lang	kort
niet-wonen	1	1	0
wonen	31	31	0
totaal	**32**	**32**	**0**

Resultaat parkeereis na reducties en dubbelgebruik

	totaal	lang	kort
niet-wonen	0	0	0
wonen	0	0	0
tussentotaal	**0**	**0**	**0**
de parkeereis is al inclusief de volgende deelautoplekken	5	5	0
de parkeereis is nog exclusief de volgende deelautoplekken	2	2	0
totaal	**2**	**2**	**0**

Extra voorzieningen/vereisten om netto parkeereis te realiseren

Te verwijderen parkeerplaatsen, exclusief voor plaatsing deelauto's	12
Te verwijderen parkeerplaatsen, specifiek voor plaatsing deelauto's	5
Te verwijderen parkeerplaatsen, totaal	17

Deelauto's	7

Extra fietsplekken (normale fietsen)	6
Extra fietsplekken (bijzondere voertuigen zoals bakfiets)	0

Beschikbare parkeerplaatsen op grote afstand (binnen bereik/invloedsgebied P+R)	0
Beschikbare parkeerplaatsen op loopafstand in garage	0
Beschikbare parkeerplaatsen op loopafstand op openbare weg	0

Bruto verkeersgeneratie nieuwe functies

	etmaal	ochtendspitsuur			ovondspitsuur		
	in+uit	in	uit	in+uit	in	uit	in+uit
niet-wonen	56	2	1	3	4	6	10
wonen	99	1	6	7	6	3	9
totaal	**155**	**3**	**7**	**10**	**10**	**9**	**19**

Totaaloverzicht verkeersgeneratie na reducties en aftrek RVN

	etmaal	ochtendspitsuur			ovondspitsuur		
	in+uit	in	uit	in+uit	in	uit	in+uit
niet-wonen	46	2	1	3	4	5	8
wonen	44	0	3	3	3	1	4
extra vkgen door deelauto's	27	0	1	1	1	1	1
bruto vkgen lokaal	**118**	**2**	**4**	**7**	**7**	**7**	**14**
reductie vkgen door RVN	361	11	2	13	15	18	33
netto vkgen lokaal	**-244**	**-8**	**2**	**-6**	**-8**	**-11**	**-19**
vkgen op afstand	0	0	0	0	0	0	0
vkgen lokaal + op afstand	**-244**	**-8**	**2**	**-6**	**-8**	**-11**	**-19**

1a. PROGRAMMA				1b. PARKEEREIS							1c. VERKEERSGENERATIE																		
2	3	4	5	6		7	8				11	27		28	29	30					31	32	33						
functies	omvang	eenheid	type	Parkeernormen A2				aantal parkeerplekken			kencijfer CROW	weekdag	weekdag	werkdag			ochtendspitsuur							avondspitsuur					
				totaal	langp.	bezoek	extra reductie bezoek	totaal	langpark	bezoek	per parkeerplaats	totaal in+uit	ekenfactor r werkdag	totaal in+uit	% tov werkdag	%in	%uit	in	uit	totaal in+uit	% tov werkdag	%in	%uit	in	uit	totaal in+uit			
arbeidsextensieve bez	24	100 m2 bv	niet-woon	0,15	0,95	0,05	0,00	4	3	0	7,33	27	1,33	36	9%	90%	10%	2,9	0,3	3	9%	10%	90%	0,3	2,9	3			
detailhandel	22	100 m2 bv	niet-woon	2,03	0,1	0,90	0,00	44	4	40	6,63	293	1,11	326	3%	80%	20%	7,8	2,0	10	9%	50%	50%	14,7	14,7	29			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			
				0,00	0	0,00	0,00	0	0	0	0,00	0	0,00	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0	0%	0%	0%	0,0	0,0	0			

			P-els	totaal	lang	kort
progr. niet-wonen	46	100 m2 bvo	niet-wonen	48	8	40
programma wonen	0	woningen	wonen	0	0	0
			totaal	48	8	40

	in+uit	OS-uur	in	uit	in+uit	AS-uur	in	uit	in+uit
verkeersgen. niet-wonen	361		11	2	13		15	18	33
verkeersgen. wonen	0		0	0	0		0	0	0
verkeersgeneratie totaal	361		11	2	13		15	18	33

Bijlage 4 Parkeerbalans fiets

Project: Veilingstraat 10 fietsparkeren 110 woningen auto volledig op de straat, restaurant 280 m²

Betreft: berekening fiets parkeren **Parkeergebied A2**

d.d. 03-10-2024

Functie / doelgroep	Aantal	Norm		GO	Eenheid	Parkeereis	Openbaar gebied (OR) of Gemeenschappelijke stalling (GS)
Bewoners	94		3	50-75 m²	p.p. per woning	282	GS
Bewoners	7		4	75-100 m²	p.p. per woning	28	GS
Bewoners	0		5	100 - 125 m²	p.p. per woning	0	GS
Bewoners	9		2	< 50 m²	p.p. per woning	18	GS
Bezoekers woningen	20		0,5	BVO	p.p. per woning, woning 1t/m20	10	GS
Bezoekers woningen	90		0,25	BVO	p.p. per woning , vanaf woning 21	22,5	GS
Gezondheidscentrum	1		1,8	BVO	per bezoeker	2,8	OR
Gezondheidscentrum	1		0,6	BVO	per medewerker	1,6	OR
Horeca, restaurant	2,8		23,5	BVO	per 100 m² BVO	65,8	OR
Totaal woningen	**110**						
Extra capaciteit t.b.v. reductie						6	GS
NETTO PARKEEREIS							
In gemeenschappelijke stalling						**367**	GS
Naar openbare ruimte						**70**	OR
Totaal						**436,70**	
afgerond						**437**	
Rechtens verkregen niveau (RVN)							
Reeds aanwezig eigen terrein	Nvt		Nvt	Nvt		110	
Inpandige voorziening	Nvt		Nvt	Nvt		0	
Detailhandel	21,79		3,4	3,4	per 100 m² BVO	74	
Verschil:						-36	
Conclusie RVN: geen afwenteling naar de openbare ruimte							
Dubbel gebruik bij fiets parkeren voor bewoners (i.v.m. p.p. toewijzen aan woningen) is niet mogelijk!							Volgt uit berekening auto

Bijlage 5 m.e.r.-aanmeldnotitie

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

Veilingstraat 10, Utrecht

Uw specialist in

- Omgevingsvergunningen
- Wijzigingsplannen
- **Bestemmingsplannen**
- Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte
- Ruimtelijk advies

BJZ.nu - Ruimtelijke plannen en advies

Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

Vestiging Zwolle
Dr. van Wiechenweg 2
8025 BZ Zwolle

Vestiging Utrecht
Wattbaan 51
3439 ML Nieuwegein

Vestiging Groningen
Helperpark 284
9723 ZA Groningen

T 0546 454 466

E info@bjz.nu

November 2023

Status: definitief

AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

'VEILINGSTRAAT 10, UTRECHT'

Naam:	Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Veilingstraat 10, Utrecht
Datum:	November 2023
Versie:	Definitief

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 3

1.1 AANLEDING 3
1.2 M.E.R.-BEOORDELING 3
1.3 LEESWIJZER 4

HOOFDSTUK 2 KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN 5

2.1 VOORGENOMEN ONTWIKKELING 5
2.2 LOCATIEKENMERKEN 6
2.3 HET GEBRUIK VAN NATUURLIJKE HULPBRONNEN EN PRODUCTIE VAN AFVALSTOFFEN 9
2.4 VERONTREINIGING EN HINDER 9
2.5 RISICO OP ONGEVALLEN, SPECIFIEK MET GEVAARLIJKE STOFFEN OF TECHNOLOGIEËN 9
2.6 TIJDELIJKE HINDER 9
2.7 CUMULATIE 10

HOOFDSTUK 3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN 11

3.1 VERKEER 11
3.2 PARKEREN 12
3.3 GELUID 13
3.4 LUCHTKWALITEIT 14
3.5 WATER 16
3.6 ECOLOGIE 17
3.7 BODEM 19
3.8 GEZONDHEID 20
3.9 TRILLINGEN 21
3.10 KLIMAATADAPTATIE 21
3.11 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE 22
3.12 WINDHINDER 23
3.13 BEZONNING 24
3.14 GEUR 26
3.15 EXTERNE VEILIGHEID 26
3.16 MAATREGELEN 27

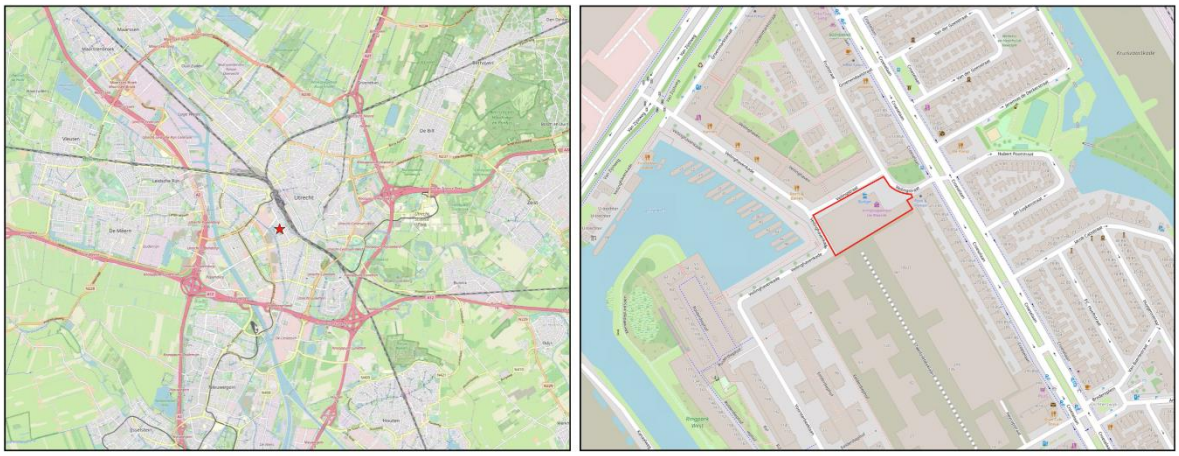
HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE 28

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleding

Voorliggende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling heeft betrekking op de voorgenomen ontwikkeling op een perceel aan de Veilingstraat 10 in Utrecht. De locatie ligt in het centrum van Utrecht ten zuidwesten van het stadscentrum. Het plangebied bestaat uit een bedrijfslocatie met een bedrijfsgebouw en erfverharding. De bedrijfsactiviteiten op de locatie zijn beëindigd.

Initiatiefnemer is voornemens de locatie te herontwikkelen naar een woonlocatie met 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint op de begane grond. Hiermee wordt voorkomen dat ter plaatse van het plangebied sprake is van leegstand en wordt tevens ingespeeld op de woningbehoefte van de kern Utrecht.



Afbeelding 1: Ligging plangebied (Bron: ArcGIS)

De voorgenomen herontwikkeling past niet binnen het geldende bestemmingsplan. Er is daarom een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. De voorgenomen ontwikkeling betreft een stedelijk ontwikkelingsproject als genoemd in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r. De drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. worden niet overschreden. Er is daarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig. Voorliggende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling beschrijft de milieueffecten van de ontwikkeling. Het bevoegd gezag toetst op basis van de criteria uit bijlage III van het Besluit m.e.r. of er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen die aanleiding geven om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

1.2 M.e.r.-beoordeling

De milieueffectrapportage is een wettelijk instrument met als doel het aspect milieu een volwaardige plaats in de integrale ruimtelijke afweging te geven. Een plan kan op drie manieren met milieueffectrapportage in aanraking komen:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);

Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.

- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (kolom 3, plannen);

Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het plan genoemd is in kolom 3 (plannen).

- Op basis van het Besluit milieueffectrapportage (kolom 4, besluiten);

Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het plan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

Het realiseren van woningen is niet als activiteit opgenomen in de C-lijst van het Besluit MER. In de D-lijst de volgende activiteit opgenomen: *'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'.* Het realiseren van woningen is als een stedelijk ontwikkelingsproject aan te merken, waardoor toetsing aan de drempelwaarden dient plaats te vinden. De drempelwaarden zijn ten aanzien van de hiervoor genoemde activiteit als volgt:

1. *een oppervlakte van 100 hectare of meer,*
2. *een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of*
3. *een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m2 of meer.*

In voorliggend geval is geen sprake van het realiseren van 2.000 of meer woningen en wordt de oppervlakte van 100 hectare niet overschreden. Het oppervlak van het gehele plangebied bedraagt namelijk circa 2.945 m². Daarnaast gaat het niet om 2.000, maar slechts 110 woningen en een commerciële/maatschappelijke plint. Desalniettemin dient, gelet op de aard en omvang van het project, wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Op basis van voorliggende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling neemt het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit waarin zij motiveert of de ontwikkeling belangrijke nadelige milieugevolgen heeft die aanleiding geven om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

1.2.1 Inhoud en doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Inhoudelijk gaat de vormvrije m.e.r.-beoordeling in op de *mogelijke belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu* als gevolg van het initiatief. Deze belangrijke nadelige gevolgen worden beoordeeld aan de hand van de selectiecriteria opgesomd in Bijlage III van de EEG-richtlijn Milieueffectbeoordeling, die drie hoofdthema's noemt:

- De kenmerken van de activiteit;
- De plaats van de activiteit (ligging en samenhang met andere activiteiten (cumulatie);
- De kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Het doel van de notitie is om op objectieve wijze informatie over mogelijke, relevante milieugevolgen van het project te verzamelen en te presenteren.

1.2.2 Betrokken partijen

Voor de voorgenomen ontwikkeling is Ten Brinke de initiatiefnemer. Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling is de gemeente Utrecht het bevoegd gezag.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de gemeenteraad van Utrecht het bevoegd gezag. Daarnaast worden de provincie Utrecht, Waterschap Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden en eventueel andere vooroverlegpartners geïnformeerd inzake voorliggend project.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het voornemen beschreven. Daarbij komen aanleiding, achtergronden en uitgangspunten aan bod. Hoofdstuk 3 gaat in op de mogelijke milieueffecten van het project. In hoofdstuk 4 wordt bij wijze van samenvatting de beoordeling gedaan van de omstandigheden van het voornemen. Hierin wordt tevens de conclusie van de vormvrije m.e.r.-beoordeling beschreven.

HOOFDSTUK 2 KENMERKEN VAN HET VOORNEMEN

Dit hoofdstuk gaat in op de voorgenomen ontwikkeling en de projectlocatie.

2.1 Voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van het herontwikkelen van het plangebied naar een woonlocatie met 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint. Omwille van deze herontwikkeling wordt alle bebouwing in het plangebied gesloopt en erfverharding gesaneerd. Concreet gaat het om de bouw van 110 appartementen voor de sociale huursector en een commerciële/maatschappelijke plint. Het zuidwestelijk deel van het gebouw krijgt een hoogte van maximaal 37 meter. Het deel aan de noordzijde wordt maximaal 16 meter hoog en het westelijk deel wordt maximaal 10 meter hoog waarbij een klein gedeelte maximaal 3 meter hoog wordt. Het midden terrein van het plangebied wordt zoveel als mogelijk groen ingericht. Indien mogelijk wordt er gekozen voor halverharding. Het deel aan de westzijde van het plangebied wordt ingericht voor parkeergelegenheden.

Het fietsparkeren voor de de commerciële/maatschappelijke plint wordt in de nabije omgeving opgelost. De fietsparkeerplekken voor de appartementen worden inpandig gerealiseerd. Het streven is om de auto parkeerplaatsen op eigen terrein of in de parkeergarage van de naast gelegen ontwikkeling Heycop te realiseren. De parkeergelegenheid voor de commerciële/maatschappelijke plint wordt gezocht in de omgeving.

Op de begane grond zal ruimte zijn voor maatschappelijke of commerciële functies van circa 350 m^2. De appartementen worden verdeeld over 11 verdiepingen. De appartementen worden gerealiseerd voor de sociale huursector.



Afbeelding 2: Impressie gewenste ontwikkeling[1] (rode cirkel) (Bron: Atlas leefomgeving)

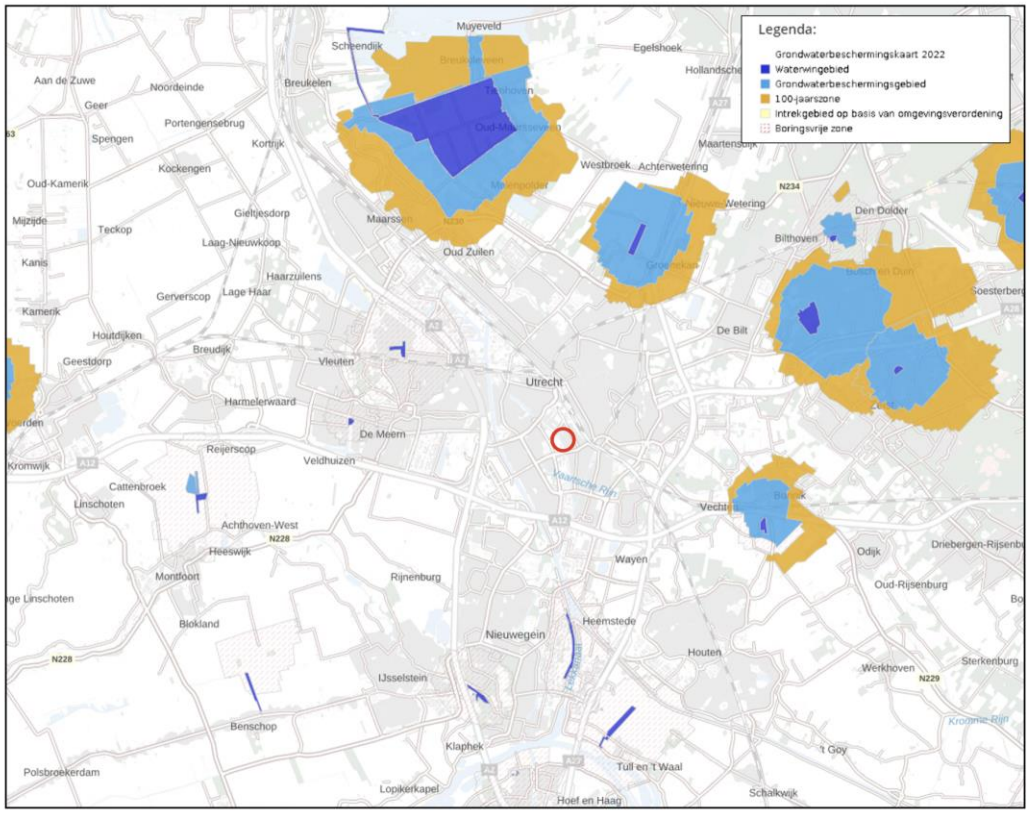
[1] Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de bijgevoegde impressies.

2.2 Locatiekenmerken

Het plangebied ligt ten zuidwesten van het stadscentrum van Utrecht aan de Veilingstraat 10. Aan de noordzijde van het plangebied komt overwegend woningbouw voor met op de begane grond veelal functies als kantoren, recreatievoorzieningen, sportvoorzieningen, lichte bedrijfsactiviteiten, dienstverlening en horeca. Aan de oostzijde van het plangebied komt woningbouw voor evenals aan de zuidzijde van het plangebied. De woningbouw aan de zuidzijde is in ontwikkeling. Het voornemen is om hier appartementengebouwen te realiseren. De appartementengebouwen aan zuidoostzijde worden 16,5 meter hoog en aan de zuidwestzijde 14 meter. Verder wordt het gebied groen ingericht. Aan de westzijde van het plangebied is de Veilinghaven gelegen.

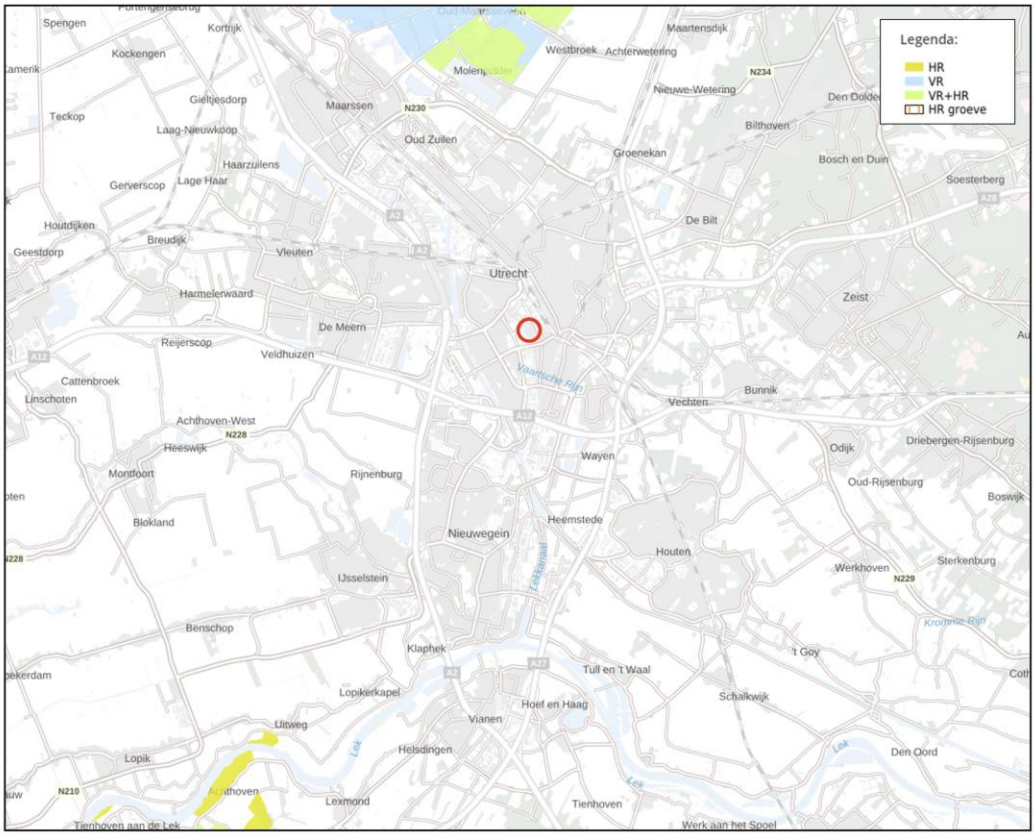
Voor het overige wordt de omgeving van het plangebied overwegend bepaald door centrumfuncties. Ten noordoosten van het plangebied lopen meerdere spoorlijnen en is het centraal station Utrecht gelegen. Het plangebied zelf heeft betrekking op een bedrijfsperceel met een bedrijfsverzamelgebouw waarin meerdere bedrijven zijn gevestigd.

Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie afbeelding 2). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk Nederland bevinden zich op circa 2,1 kilometer ten westen van het plangebied (afbeelding 3). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied ‘Oostelijke Vechtplassen’ bevindt zich op circa 6,6 kilometer (zie afbeelding 4). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie afbeelding 5).

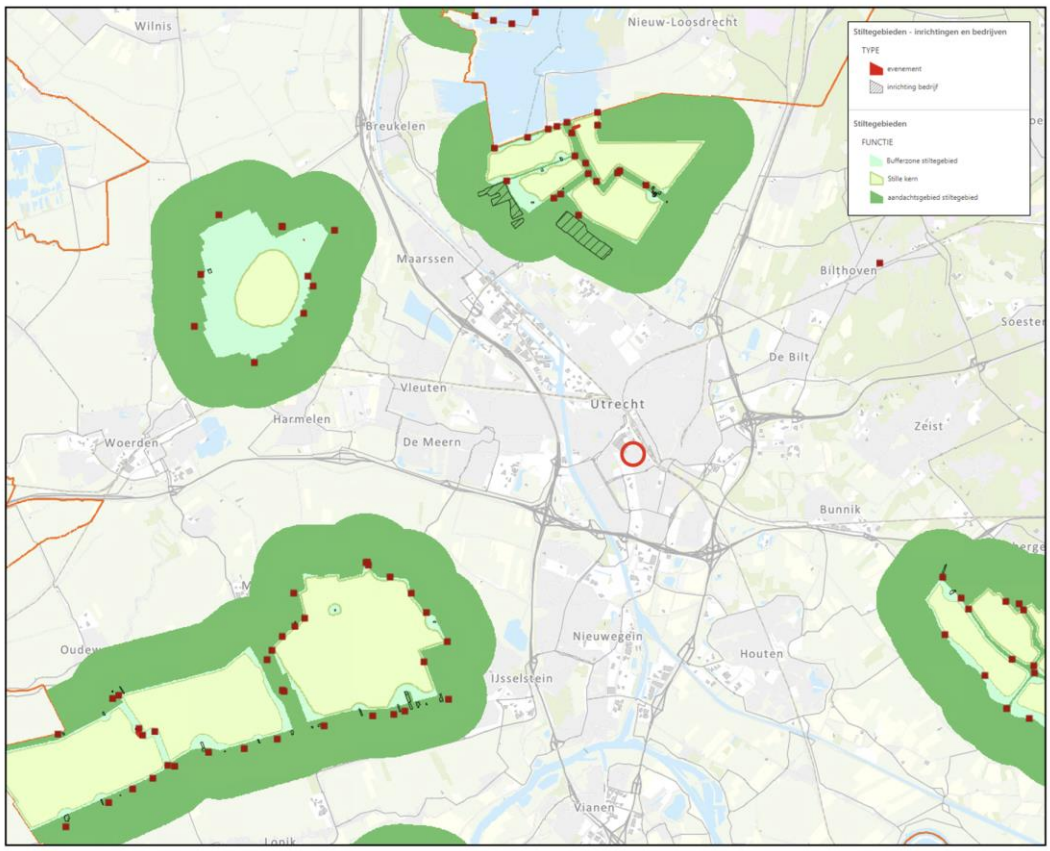

Legenda:
Grondwaterbeschermingskaart 2022
Waterwingebied
Grondwaterbeschermingsgebied
100-jaarszone
Intrekgebied op basis van omgevingsverordening
Boringsvrije zone
Utrecht
Vleuten
De Meern
Maarssen
Oud Zuilen
Westbroek
Achterweteringe
Maartensdijk
Den Dolder
Bilthoven
De Bilt
Soesterberg
Houten
Nieuwegein
Wijk bij Duurstede
Wijk bij Duurstede
Wijk bij Duurstede



Afbeelding 3: Natuurnetwerk Nederland nabij het plangebied (rode cirkel) (Bron: Atlas leefomgeving)



Afbeelding 4: Natura 2000-gebieden nabij het plangebied (rode cirkel) (Bron: Atlas leefomgeving)



Afbeelding 5: Stiltegebieden nabij het plangebied (rode cirkel) (Bron: Atlas leefomgeving)

2.3 Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Tijdens het bouw- en woonrijp maken is grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase zal elektriciteit en water nodig zijn. De toekomstige bebouwing zal gasloos gebouwd worden, conform de Wet Voortgang Energietransitie.

Circulair bouwen staat scherp op de agenda in de gemeente Utrecht en wordt doorvertaald naar de voorgenomen ontwikkeling. Om zoveel als mogelijk de nog goede materialen in de huidige bebouwing her te gebruiken zal het gebouw op Oogstkaart.nl worden aangemeld. De nog bruikbare materialen uit het gebouw worden hier inzichtelijk gemaakt en aangeboden op de markt voor hergebruik.

Onder andere het schaaldak en de betonnen spanten kunnen goed worden hergebruikt. New Horizon is eigenaar van het platform en zet zich actief in om deze vraag en aanbod met elkaar te matchen om zodoende hergebruik van materiaal te bevorderen. Voor de nieuwbouw zal een materialenpaspoort worden opgesteld. Hiermee is inzichtelijk welke materialen en hoeveel er in de bebouwing zijn toegepast. Wanneer in de toekomst de bebouwing wordt aangepast of vervangen is inzichtelijk wat er aan grondstoffen beschikbaar komt uit het gebouw. Op deze wijze wordt hergebruik in de toekomst eenvoudiger gemaakt.

Daarnaast zijn er diverse circulaire producten op de markt zoals beton en dakbedekking. Ook bio-based bouwmaterialen als vlas of hennep voor toepassing als isolatie zijn beschikbaar. Andere mogelijkheden zijn er voor de buitenruimte. Voor straatmeubilair zijn er circulaire en bio-based oplossingen. Wanneer het ontwerp verder wordt uitgewerkt zal worden onderzocht of deze toepassingen technisch en economisch haalbaar zijn. Belangrijk aandachtspunt hierbij is dat het materiaal moet voldoen aan de gangbare kwaliteitseisen.

De productie van afvalstoffen betreffen voor de beoogde woningen en commerciële/maatschappelijke plint uitsluitend de huishoudelijke afvalstoffen. Deze worden zoveel mogelijk gescheiden om nuttige afvalstoffen op eenvoudige wijze te kunnen inzamelen en vervolgens verwerken/recyclen. Er is geen sprake van de productie van gevaarlijk afval.

2.4 Verontreiniging en hinder

In de aanlegfase kan sprake zijn van tijdelijke verkeers- en geluidhinder van bouwverkeer en bouwwerkzaamheden op locatie. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het plangebied. Vanwege de omvang van de ontwikkeling en de geschatte tijdsduur, is er geen noodzaak om verkeer tijdelijk om te leiden, met de daarbij behorende effecten. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen. Het aspect tijdelijke hinder leidt niet tot mogelijk belangrijke milieugevolgen.

Woningen worden niet gezien als milieubelastende functies waardoor er geen tot weinig sprake is van hinder of verontreiniging. Ten aanzien van de commerciële/maatschappelijke plint wordt geconstateerd dat de voorliggende ontwikkeling niet voorziet in een hogere milieubelasting dan de bestaande bedrijfsbestemming en er daarom ook geen sprake is van een toename van hinder of verontreiniging.

In voorliggend geval zal zoveel als mogelijk gebruik worden gemaakt van circulair bouwen. Zoals in paragraaf 2.3 is beschreven wordt de bestaande materialen aangeboden voor hergebruik en wordt voor de toekomstige bebouwing een materialenpaspoort gemaakt om toekomstig circulair bouwen te vereenvoudigen.

2.5 Risico op ongevallen, specifiek met gevaarlijke stoffen of technologieën

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden geen gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd en er worden geen risicovolle technieken toegepast.

2.6 Tijdelijke hinder

Met een ruimtelijke ontwikkeling kan ook tijdelijke hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gepaard gaan. In voorliggend geval zal gedurende de bouw van de woningen enige hinder als gevolg van bouwwerkzaamheden gaan plaatsvinden. Het gaat dan om geluid en stof vanuit de bouwplaats en bouwverkeer van en naar het plangebied. Na afronding van de bouwwerkzaamheden zal de genoemde tijdelijke hinder volledig vervallen.

2.7 Cumulatie

Cumulatie van effecten treedt op wanneer werkzaamheden in direct omliggende gebieden vergelijkbare effecten veroorzaken met de hierboven beschreven effecten en in dezelfde periode worden uitgevoerd.

De ontwikkeling aan de Veilingstraat is een zelfstandige ontwikkeling. In groter verband zijn er in het centrum van Utrecht diverse andere ontwikkelingen waaronder rond het stationsgebied van Utrecht Centraal (Beurskwartier en Ondaatje).

Het project is, net als de overige projecten in de nabijheid, opgenomen in het verkeersmodel van de gemeente. Dit model is gebruikt bij de berekening van de verkeersgerelateerde effecten zoals geluid en lucht. Uit de betreffende onderzoeken is gebleken dat er geen sprake is van belangrijke negatieve milieu-effecten.

De verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling betreft slechts 126 verkeersbewegingen per etmaal. Belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van cumulatie met overige projecten zijn uitgesloten.

HOOFDSTUK 3 BESCHRIJVING VAN DE MILIEUEFFECTEN

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn de mogelijk negatieve milieueffecten van het voornemen relevant. Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, gaat het om de woningbouwontwikkeling van 110 woningen en een commerciële/maatschappelijke plint. Relevante milieuaspecten zijn verkeer, geluid, luchtkwaliteit, water, ecologie en stikstof. In dit hoofdstuk worden de te verwachten (tijdelijke) effecten per aspect beschreven. Verder wordt ingegaan op tijdelijke hinder als gevolg van de ontwikkeling. Voor een aantal van deze aspecten zijn door diverse externe bureaus onderzoeken uitgevoerd. Voor de volledige onderzoeksrapporten wordt verwezen naar het "Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk". De conclusies van deze onderzoeken zijn samengevat in onderstaande alinea's.

3.1 Verkeer

3.1.1

De verkeerseffecten op de nieuwe ontwikkeling zijn door middel van een onderzoek naar de verkeersgeneratie in beeld gebracht. Het onderzoek[2] is uitgevoerd door een deskundige van de gemeente Utrecht. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlage in het "Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk".

Met de realisatie van 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint ontstaat er een wijziging in verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Het plangebied is vanaf de Veilingstraat ontsloten via Veilingshaven. De Veilingshaven sluit aan op de Van Zijstweg. Het verkeer zal zich vanaf de Van Zijstweg in verschillende richtingen verspreiden. Verder zal het verkeer via de Veilingstraat op de Croeselaan ontsloten. Het verkeer zal zich via de Croeselaan in verschillende richtingen verspreiden. De Van Zijstweg en Croeselaan zijn ontsluitingswegen door Utrecht heen.

In de onderstaande tabel is het aantal vervoersbewegingen berekend die ontstaan met de realisatie van het beoogde plan.

Appartementen	**Aantal**	**pp norm**	**vkgen/pp**	**Omrekenfactor naar werkdag**	**vkgen per werkdag**
55m2 - 80m2	79	0,51	1,6	1,11	71,56
tot 55m2	31	0,28	1,71	1,11	16,48
				subtotaal	88,03
Functie	**Eenheid m2 BVO**	**pp norm**	**vkgen/pp**	**Omrekenfactor naar werkdag**	**vkgen per werkdag**
Restaurant	2,5	2	5,83	1	29,15
cultureel centrum / wijkgebouw	1	0,75	11	1	8,25
				subtotaal	37,4
				Totaal vkgen per werkdag	**125,43**

[2] Berekening gemeente Utrecht, 20 oktober 2023, 'Kopie van ParkerenVerkeersgeneratie v3. 1c variant 2'

Om een realistische verkeersgeneratie te berekenen is uitgegaan van een invulling voor de plint van 100 m^2 voor een cultureel wijkcentrum/wijkgebouw en 250 m^2 voor restaurant. De exacte invulling voor de plint is in voorliggend geval nog niet bekend.

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren appartementen en commerciële/maatschappelijke plint komt neer op gemiddeld 126 verkeersbewegingen per dag.

De omliggende infrastructuur is berekend op de herontwikkeling van het plangebied naar een woongebied met 110 woningen en een commerciële/maatschappelijke plint. De verkeersgeneratie voorkomend uit het plan past binnen de maximale capaciteit van de omliggende wegen.

Overigens wordt opgemerkt dat ten gevolge van het plan een bestaand gebouw wordt gesloopt, waardoor de verkeersgeneratie behorende bij deze functie komt te vervallen. De bestaande functie, detailhandel i.c.m. een arbeidsextensieve en bezoekers extensieve functie (opslagruimte), genereert een zekere verkeersgeneratie. De nieuwe ontwikkeling is voor wat betreft de verkeersgeneratie op etmaalniveau vergeleken met de bestaande functie, we noemen dit de ervaringscijfers. Deze ervaringscijfers laten een gunstig beeld zien voor wat betreft de verkeersgeneratie. Dit betekent dat de nieuwe functie per etmaal minder verkeersbewegingen tot gevolg heeft dan op basis van de huidige functie.

De capaciteit van omliggende wegenstructuur is voldoende voor het afwikkelen van de toekomstige verkeersbewegingen.

3.1.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er, in vergelijking met de bestaande functie, een afname van de verkeersgeneratie is als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het project heeft geen nadelige milieugevolgen op de omgeving. De verkeersgeneratie op de Veilingstraat is daarmee minimaal. Aangezien een deel van de parkeerbehoefte wordt opgevangen in de parkeergarage aan de Heycopstraat zal er sprake zijn van een toename aan de rand van de wijk bij Croeselaan. Echter zijn deze wegen, gezien de omvang en aangelegen functies, geschikt om de groei van dit bestemmingsverkeer op te vangen.

3.2 Parkeren

3.2.2 Algemeen

Met de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling wordt een ander gebruik gerealiseerd voor de planlocatie. Aangezien het gebruik verandert, verandert daarin ook de parkeereis mee. Om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de beoogde ontwikkeling is een berekening in het bestemmingsplan gemaakt. Voor de bepaling wordt gebruik gemaakt van de parkeervisie van de gemeente Utrecht[3].

Fietsparkeren

Het fietsparkeren voor de de commerciële/maatschappelijke plint wordt in de nabije omgeving opgelost. De fietsparkeerplekken voor de appartementen worden inpandig gerealiseerd.

Auto parkeren

De voorgenomen ontwikkeling brengt een nieuwe parkeerbehoefte met zich mee. De parkeerbehoefte voor de bewoners van het appartementengebouw wordt ingevuld in de parkeergarage van de naast gelegen ontwikkeling Heycop. De parkeergelegenheid voor eventuele bezoekers voor de appartementen wordt gezocht in de openbare ruimte rondom het plangebied, evenals de parkeerbehoefte voor de commerciële/maatschappelijke plint. Het van rechtens verkregen niveau biedt hiervoor voldoende beschikbare capaciteit. In de bestemmingsplanregels is opgenomen dat slechts een vergunning wordt verleend als vaststaat dat er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.

[3] Bestemmingsplan “Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk”, paragraaf 4.2.2

3.2.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect parkeren geen belangrijke nadelige milieugevolgen vormt. Middels een voorwaardelijke verplichting is het parkeren voor de toekomstige bewoners verzekerd in de planregels van het bestemmingsplan.

3.3 Geluid

3.3.1

De beoogde toe te voegen woningen worden niet aangemerkt als geluidsbelastende functies. Voor wat betreft de commerciële/maatschappelijke ruimte wordt opgemerkt dat er reeds bedrijfsfuncties aanwezig zijn. Dit wordt gesloopt en op dezelfde locatie wordt nieuwe commerciële/maatschappelijke ruimte gerealiseerd. Hiermee is dan ook geen sprake van een verslechtering van het woon- en leefklimaat ten aanzien van de in de omgeving aanwezige milieugevoelige functies.

3.3.2 Akoestisch wegverkeerlawaai

Voor de voorgenomen ontwikkeling is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek (kenmerk: R003_02_L230824) van LBP Sight[4].

Uit het onderzoek blijkt het volgende: de berekende geluidbelasting vanwege de Croeselaan is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogst, berekende geluidbelasting is 50 dB na toepassing van 5 dB aftrek op de noordoostgevel van het plan. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

De hoogst, berekende geluidbelasting vanwege de 30 km/u-wegen is 52 dB na toepassing van 5 dB aftrek. Wanneer er getoetst wordt aan de Wet geluidhinder, dan wordt de voorkeursgrenswaarde met 4 dB overschreden.

Bij dit project zijn geluidbeperkende maatregelen voor de Croeselaan een optie. De meest voor de hand liggende maatregel is het verlagen van de maximale snelheid van 50km/u naar 30km/u. Hiermee wordt de berekende geluidbelasting circa 2 dB lager en wordt de voorkeursgrenswaarde niet meer overschreden. Echter, de gemeente moet een verkeersbesluit nemen om de snelheid te verlagen en moet snelheidsbeperkende maatregelen nemen. De gemeente moet zelf de overweging maken of een snelheidsverlaging niet leidt tot verkeerskundige, financiële en/of praktische bezwaren.

Alle woningen voldoen aan het geluidbeleid van de gemeente Utrecht. Paragraaf 3.5 van het onderzoeksrapport geeft een overzicht van de aan te vragen hogere waarden weer. We gaan er dus vanuit dat het nemen van geluidbeperkende maatregelen leidt tot (financiële en praktische) bezwaren.

- Geadviseerd wordt in een vervolgonderzoek de geluidwerende gevelvoorzieningen af te stemmen op basis van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer. Aan de zuidwestgevel komt er een buitenterras behorende bij de horeca in de plint en is de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer laag.

3.3.3 Akoestisch onderzoek terras

Voor de voorgenomen ontwikkeling is ten behoeve van de invulling van de commerciële/maatschappelijke plint een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor stemgeluid afkomstig van een nieuw terras. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de rapportage van geluidonderzoek terras “Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras” van LBP Sight[5].

[4] Akoestisch onderzoek wegverkeer “Veilingstraat 10 in Utrecht”, kenmerk: R003_02_L230824, versie 02, datum: 24 oktober 2023.

[5] Geluidonderzoek terras “Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras”, kenmerk: R004_02_L230824, versie 02, datum: 24 oktober 2023.

Uit de resultaten blijkt dat met de gekozen uitgangspunten de geluidemissie vanaf het terras in zowel de dag- als avondperiode boven de streefwaarde van respectievelijk 45 dB(A) en 40 dB(A) uitkomt, namelijk 52 dB(A) in de dagperiode en 55 dB(A) in de avondperiode. De hoogst, berekende geluidniveaus in de dag- en avondperiode vinden plaats op de gevels direct boven het terras (2e verdieping). De gemeente Utrecht hanteert voor bestaande woningen een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) etmaalwaarde en voor nieuwe woningen ten hoogste 60 dB(A) etmaalwaarde. Hieraan wordt voor zowel bestaande als nieuwe woningen aan voldaan.

Er worden maximale geluidniveaus berekend tot en met 62 dB(A) op de gevels van nieuwe woningen en 52 dB(A) op de gevels van bestaande woningen. Wanneer normen uit het Activiteitenbesluit (tabel 2.17) gevolgd zouden worden, dan zijn piekniveaus in de avondperiode tot en met 60 dB(A) aanvaardbaar en in de dagperiode tot en met 65 dB(A). Wat betreft de bestaande woningen wordt dus ruimschoots voldaan. Wat betreft nieuwe woningen wordt voldaan aan de streefwaarde van 65 dB(A) in de dagperiode. In de avondperiode vindt er een kleine overschrijding van de streefwaarde plaats van (62-60=) 2 dB(A) op de gevels van de woningen op de 2e verdieping. Deze situatie wordt aanvaardbaar geacht, mede door het feit dat de er uit wordt gegaan van een basisgeluidwering van de gevel van 25 dB.

Zoals is opgemerkt doet het rigide toepassen van grenswaarden geen recht aan de feitelijke omstandigheden. In die zin hoeft een (geringe) overschrijding van streefwaarden met name in de dag- en of avondperiode niet onacceptabel te zijn. Gezien de relatief hoge geluidniveaus op de gevels op de nieuwe woningen direct boven het terras adviseren we een aantal gebouwgebonden maatregelen, die zorgen voor een beter woon- en leefklimaat.

3.3.4 Conclusie

Op basis van de uitgevoerde akoestische onderzoeken wordt geconcludeerd dat, bij verlening van een hogere grenswaarde, geen nadelige milieueffecten optreden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling.

3.4 Luchtkwaliteit

3.4.1

Voor de voorgenomen ontwikkeling heeft BJZ.nu een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Hierna wordt ingegaan op de conclusie. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage “Luchtkwaliteitsonderzoek Veilingstraat 10, Utrecht”[6]

Het plan heeft zoals geconstateerd bij het onderdeel verkeer ten opzichte van de huidige situatie extra verkeersbewegingen tot gevolg. Via een NIBM-tool berekening is onderzocht of de ontwikkeling wel of niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Wat betreft de voertuigbewegingen is aangesloten op hetgeen opgenomen bij het aspect ‘verkeer’.

Het aandeel vrachtverkeer is op 10% gezet, aangezien het voornemen ook een commerciële/maatschappelijke plint betreft. Het aandeel van vrachtverkeer in de aanlegfase is buiten beschouwing gelaten, omdat dit tijdelijk van aard is. De berekening laat het volgende beeld zien.

[6]Luchtkwaliteitsonderzoek BJZ.nu, “Luchtkwaliteitsonderzoek Veilingstraat 10, Utrecht”, Oktober 2023

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	126
	Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**0,20**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,03**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Uit de berekening blijkt dat voorliggend plan 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Vervolgonderzoek naar effecten op de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

3.4.2

In onderstaande tabel is de luchtkwaliteit in de nabijheid van het plangebied weergegeven. Deze gegevens zijn afkomstig van de Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK).

	waarde in 2022	**waarde in 2025**	**waarde in 2030**	**Grenswaarde Wet Milieubeheer**	**WHO advieswaarde**	**WHO advieswaarde 2005**
NO_2 µg/m^3 jaargemiddeld	18,86	19.89	17.25	40	10	40
PM_{10} µg/m^3 jaargemiddeld	18.56	15.80	15.4	40	15	20
$PM_{2,5}$ µg/m^3 jaargemiddeld	11,12	8.84	7.90	25	5	10

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM10 (20 µg/m3) en voor PM2,5 (10 µg/m3). Deze motie is uitgewerkt in het raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het raadsbesluit. Aangezien dit beleid nog steeds geldt wordt ook aan de WHO advieswaarde van 2005 getoetst.

Uit voorgaande tabel blijkt dat in het plangebied voor de stoffen NO_2 (stikstofdioxide) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) ruimschoots wordt voldaan aan de Wettelijke grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Ten aanzien van NO_2 en PM_{10} wordt tevens voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO 2005).

Echter wordt anno 2022 net niet voldaan aan de advieswaarde van de WHO (2021), wel aan de advieswaarde uit 2005. In de tabel is te zien dat er sprake is van een dalende trend en deze daling ook tot 2030 wordt verwacht. Voor het jaar 2030 wordt voor de NO_2, PM_{10} en PM $_{2,5}$ een achtergrondconcentratie van respectievelijk maximaal 17.25, 15.4 en 7.90 µg/m^3 verwacht, waarmee het aannemelijk is dat in de nabije toekomst eveneens wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.

Verder wordt opgemerkt dat deze waarden niet afwijken van concentraties op andere locaties binnen Nederland. De luchtkwaliteit ter plaatse is niet slechter dan op andere plekken. Het feit dat niet wordt voldaan

aan de WHO advieswaarden betekent dus niet persé dat er geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het betekent in algemene zin wel dat Nederland zich meer moet gaan inzetten voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Dit valt echter buiten de scope van het onderzoek.

3.4.3 Conclusie

Ter plaatse van het plangebied wordt ruimschoots voldaan aan de Wettelijke grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer voor de stoffen NO_2 (stikstofdioxide) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$. Ten aanzien van NO_2 en PM_{10} wordt tevens voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO 2005).

De bijdrage van het plan is beperkt. Geconcludeerd kan worden dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.5 Water

3.5.1

Voor de voorgenomen ontwikkeling heeft BJZ.nu een onderzoek naar de wateraspecten uitgevoerd. Hierna wordt ingegaan op de conclusie. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage “Rapportage wateraspecten Veilingstraat 10, Utrecht”[7]

Algemeen

Het plangebied is gelegen in de bebouwde kom van Utrecht. De locatie bevindt zich niet binnen een grondwaterbeschermings-, intrek- of waterwingebied.

Grondwater

De gemiddeld hoogste grondwaterstand ligt op circa NAP + 0,55 m. Het (laagste) wegpeil bedraagt ter plaatse van het plangebied op circa NAP + 2,33 m. De droogtelegging van 1,8 m is ruim voldoende. Opgemerkt wordt dat de voorgenomen ontwikkeling niet uitgaat van realisatie van kelders of andere ondergrondse voorzieningen. Binnen het plangebied zijn geen gevallen van grondwateroverlast bekend.

Oppervlaktewater

Naar aanleiding van dit plan zal geen extra oppervlaktewater gecreëerd worden en geen oppervlaktewater gedempt worden. Er kan gesteld worden dat het plan geen nadelige gevolgen veroorzaakt voor het oppervlaktewatersysteem in de omgeving. In de huidige situatie is het gehele plangebied verhard. In de beoogde situatie wordt een appartementencomplex met commerciële plint gerealiseerd. Daarnaast wordt het binnenterrein groen en klimaat adaptief ingericht waarbij ruimte is voor infiltratie van hemelwater. Er is daarmee sprake van een afnamen van verharding ten opzichte van de bestaande situatie. Echter dient er toch aandacht te worden besteed aan infiltratie van hemelwater. Het binnenterrein van de beoogde ontwikkeling wordt zoveel als mogelijk groen ingericht en er wordt gebruik gemaakt van waterdoorlatende verharding. Hierdoor wordt het hemelwater waar mogelijk ter plekke geïnfiltreerd. Het hemelwater zal zoveel mogelijk gescheiden van afvalwater ingezameld en afgevoerd worden. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de voorkeursvolgorde uit de Visie Water en Riolering Utrecht. Voor de beoogde ontwikkeling wordt voorzien in een (infiltratie)voorziening voor hemelwater met een inhoud van minimaal 15 mm ofwel 15 liter per m_2 aangesloten verharding. Bij een afwijkende bodemopbouw met aangetoonde hogere infiltratiecapaciteit kan hiervan afgeweken worden. Dit zal in later stadium worden onderzocht.

Afvalwater

Het afvalwater wordt afgevoerd naar de RWZI door middel van gebruik van de gemeentelijke riolering.

Hemelwater

Het schoonhemelwater wordt zoveel mogelijk in het plangebied vastgehouden en geïnfiltreerd (zie kopje Oppervlaktewater). De definitieve uitwerking van de omgang met het hemelwater wordt bij de uitvoering

[7]Rapportage wateraspecten BJZ.nu, “Rapportage wateraspecten Veilingstraat 10, Utrecht”, Oktober 2023

nader uitgewerkt. De volgende maatregelen behoren tot de mogelijkheden, waarbij de eerste drie mogelijkheden in ieder geval worden uitgevoerd:

- Groene daken;
- Aanbrengen van bomen en beplanting;
- Onverharde stroken;
- Wadi's;
- Infiltratiekratten;
- Noodoverloop op de Veilinghaven.

Bij de aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen zal gedetailleerd worden beschreven op welke wijze met het hemelwater wordt omgegaan. Geconcludeerd wordt dat het aspect water niet leidt tot mogelijk belangrijke nadelige milieugevolgen.

3.5.2 Conclusie

Het verhard oppervlak neemt als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling af en er zijn geen veranderingen wat betreft het watersysteem van HDSR. Voor de handelingen gelden de zorgplicht of algemene regels. Het plangebied grenst niet aan het oppervlaktewater en ligt ook niet in een beschermingsgebied van een waterkering of leger watergang.

Er zijn geen knelpunten wat betreft afvalwater en grondwater. De situatie met betrekking tot het hemelwater verbeterd omdat er meer groen wordt gerealiseerd dan in de bestaande situatie en er wordt waterberging gerealiseerd in de vorm van een groen dak en waterberging in een wadi en/of infiltratieriool. Hiervoor is voldoen ruimte aanwezig.

Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.6 Ecologie

3.6.1

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet en het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Soortenbescherming gaat uit van de bescherming van dier- en plantensoorten. Sinds 1 januari 2017 is het wettelijk kader ten aanzien van gebieds- en soortenbescherming vastgelegd in de Wet natuurbescherming.

<u>Gebiedsbescherming</u>

Volgens het wettelijk kader ten aanzien van gebiedsbescherming zoals vastgelegd in de Wet natuurbescherming zal Nederland aan de hand van een vergunningenstelsel de zorgvuldige afweging waarborgen rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden. Hiernaast is het Natuurnetwerk Nederland (NNN) de kern van het Nederlands natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het plangebied ligt niet in Natura 2000-gebied. De dichtstbijzijnde gronden aangewezen als Natura 2000-gebied, zijn gelegen op circa 6,6 kilometer afstand van het plangebied. Het plangebied ligt niet binnen de begrenzing van het NNN. De dichtstbijzijnde gronden die zijn aangemerkt als NNN liggen op circa 2,1 kilometer afstand van het plangebied. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de onderlinge afstand tot het NNN is geen sprake van een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden.

Om de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te beoordelen heeft BJZ.nu stikstofberekeningen uitgevoerd met behulp van de AERIUS-calculator[8].

In dit geval is er door BJZ.nu een stikstofberekening met behulp van de Aerius-calculator uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen stikstofdepositie plaatsvindt op Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling. Het plan heeft dan ook geen negatieve effecten ten aanzien van Natura 2000. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig. Daarnaast hoeft er geen passende beoordeling uitgevoerd te worden.

Tot slot wordt opgemerkt dat, vanwege de ruime afstand van het plangebied tot Natura 2000-gebieden, op voorhand wordt geconcludeerd dat het voornemen door geluid, licht of trillingen geen negatieve effecten veroorzaakt voor Natura 2000-gebieden.

Geconcludeerd wordt dat het aspect ecologie geen negatieve gevolgen heeft voor de voorgenomen ontwikkeling.

Soortbescherming

In het kader van voorliggende ontwikkeling is een quickscan flora en fauna uitgevoerd[9]. Hierna zijn de resultaten uit het onderzoek opgenomen.

Met betrekking tot soortbescherming komen de volgende aandachtspunten naar voren:

Op de onderzoekslocatie kunnen algemene vogelsoorten tot broeden komen. Om overtreding te voorkomen dient het groen buiten het broedseizoen verwijderd te worden. Ook de sloop van de bebouwing dient buiten het broedseizoen plaats te vinden. Globaal geldt hiervoor de periode half maart tot half augustus, geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Indien er toch in het broedseizoen gewerkt wordt, zal voorafgaand hieraan door een ter zake kundige ecoloog geïnspecteerd moeten worden of er broedgevallen binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn.

Ten aanzien van zoogdieren en amfibieën zijn geen specifieke maatregelen te treffen. Bij het aantreffen van een zoogdier of amfibie dient deze de tijd te krijgen om veilig weg te komen.

Utrechtse soortenlijst

Econsultancy heeft voor het voornemen getoetst of er eventueel conflict met de doelstellingen van de Utrechtse soortenlijst plaatsvindt. Hierna wordt ingegaan op het veldbezoek en de beoordeling over de mogelijke functie van de onderzoekslocatie voor de 64 soorten van de soortenlijst. Voor de volledige rapportage[10] wordt verwezen naar de 'Memo Utrechtse soortenlijst (aangepaste versie)' van 1 november 2023. De memo is bijgevoegd in het bijbehorende bestemmingsplan.

Vissen

De onderzoekslocatie is geheel vrij van water en biedt geen functie voor de soorten rivierdonderpad, bittervoorn en kleine modderkruiper.

Vogels

De blauwborst, roerdomp en kleine karekiet zijn moerasvogels die veelal voorkomen in het buitengebied van de provincie Utrecht. Daar vinden ze leefgebied in de vernatte gebieden met veel rietvegetatie. Op de onderzoekslocatie is dit habitat niet aanwezig. De merel en de tjiftjaf komen vaker voor in het stedelijke gebied. De soorten zijn niet waargenomen tijdens het veldbezoek. De tjiftjaf is echter een migrerende vogel en voor het grootste deel niet in Nederland tijdens de herfst. Toch kunnen broedlocaties op de onderzoekslocatie van beide soorten worden uitgesloten omdat de soorten in vegetatie nesten bouwen. De onderzoekslocatie betreft bebouwing. Invloed van de ingreep op vogels van de Utrechtse soortenlijst is niet van toepassing.

Paddenstoelen

---

[8] *Stikstofonderzoek 'AERIUS Berekening Veilingstraat 10, Utrecht Oktober 2023, BJZ.nu BV*

[9] *Quickscan natuurwaardenonderzoek Veilingstraat 22 april 2021, Econsultancy, Rapportnummer: 2384.006, Versie: D1*

[10] Memo Utrechtse soortenlijst (aangepaste versie), Econsultancy, projectnumer: 2384.008, 1 november 2023

Er zijn tien soorten paddenstoelen opgenomen in de Utrechtse soortenlijst. Het veldbezoek is afgenomen in de herfstperiode; de meest geschikte tijd om paddenstoelen waar te nemen. Tijdens het veldbezoek zijn geen paddenstoelen waargenomen. De onderzoekslocatie is bebouwd en verhard en geeft geen ruimte voor paddenstoelen om te groeien. Ook hebben paddenstoelen een bodem nodig waar langdurig geen beroering plaatsvind om complexe schimmelstructuren op te bouwen. Deze bodem is in de stad vaak niet aanwezig. Beschermde soorten zullen er dus ook niet voorkomen.

Wilde bijen

De Utrechtse soortenlijst telt zes soorten wilde bijen. Bijen zijn afhankelijk van stuifmeel- en nectarplanten om een leefgebied omheen te creëren. De onderzoekslocatie bestaat geheel uit bebouwing. De planten die zijn gevonden bij/aan de onderzoekslocatie (zie kopje planten) zijn geen van allen stuifmeel- of nectarplanten voor de zes wilde bijensoorten. Verplichte vervolgstappen ten aanzien van de Utrechtse soortenlijst zijn niet noodzakelijk.

Planten

Deze soortgroep neemt het grootste deel van de Utrechtse soortenlijst in beslag. Het grootste gedeelte van de planten groeit wild in het buitengebied van de stad. De onderzoekslocatie betreft bebouwing en biedt geen mogelijkheid voor groei aan de verschillende orchideeën, nectarplanten en de meeste andere soorten op de lijst. Er staan echter zes muurplanten op de lijst, die mogelijk kunnen groeien aan de bebouwing op de onderzoekslocatie. Tijdens het veldbezoek zijn geen planten gevonden die direct groeiden op de muur. De verschillende zijdes waar planten groeiden zijn weergegeven in figuren 4 t/m 7. De planten die zijn gevonden zijn hemelbloem, kaal knopkruid, muursla (op de straatstenen), hoge fijnstraal, klein kruiskruid, iep (spec.), zandhoornbloem, bastaardwederik (spec.), laurierkers, mahonie, klimop en grote zandkool. Op de oostzijde van de onderzoekslocatie (gelegen bij de ingang) groeiden de meeste plantensoorten. Op de noord- en westzijde groeide veelal een laurierhaag. Achter de laurierhaag was de muur kaal, hoogstwaarschijnlijk door het gebrek aan licht. De zuidzijde betrof veelal braakliggend terrein met de bovengenoemde soorten. Geen van deze planten zijn beschermde muurplanten. Ook komen de soorten niet voor op de Utrechtse soortenlijst. Vervolgstappen ten aanzien van deze soortgroep zijn dan ook niet noodzakelijk.

Ten aanzien van de Utrechtse soortenlijst zijn er geen vervolgstappen noodzakelijk. Er worden geen soorten beïnvloed door de werkzaamheden en in de nieuwe situatie. Er is een optie om spreeuwenkasten en maatregelen voor bijen aan te brengen in de nieuwe situatie, om zo een positieve bijdrage te leveren aan de biodiversiteit.

3.6.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.7 Bodem

3.7.1 Algemeen

Voor de voorgenomen ontwikkeling is door Econcultancy een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd[11]. Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de sloop van de huidige bebouwing en de realisatie van woningen op de onderzoekslocatie. Het verkennend bodemonderzoek heeft tot doel met een relatief geringe onderzoeksinspanning vast te stellen of op de onderzoekslocatie een grond- en/of grondwaterverontreiniging aanwezig is, teneinde te bepalen of er milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de sloop en nieuwbouw op de locatie.

[11] Econsultancy, Verkennend bodemonderzoek Veilingstraat 2 Utrecht, Rapportnummer: 2384.009, Versie: D1, 13 oktober 2023.

3.7.2 Huidige situatie

Ter plaatse van de boringen A02, B01-2, E05 en E10 zijn verontreinigingen aangetroffen, geadviseerd wordt nader onderzoek uit te voeren naar de op die locaties aangetroffen matige en sterke verontreinigingen met minerale olie, PAK, koper en/of zink.

Tevens wordt geadviseerd een aanvullende peilbuis te plaatsen ter plaatse van deellocatie B teneinde het grondwater van deellocaties B en E alsnog te onderzoeken.

Afgezien van de bovengenoemde locaties zijn er geen milieuhygiënische belemmeringen voor de geplande ontwikkeling. Een nader onderzoek naar de bodemkwaliteit op de overige locaties is derhalve niet noodzakelijk.

Er zijn op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden aanwijzingen gevonden die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. Geadviseerd wordt een onderzoek asbest in bodem conform de NEN 5707 uit te voeren. Opgemerkt wordt dat dit niet mogelijk is zo lang de onderzoekslocatie nog in gebruik is, omdat gaten met een grotere omvang zullen moeten worden gemaakt. Een eenvoudigere optie zou zijn het uitvoeren van een verkennend onderzoek asbest in bodem ná afloop van de sloopwerkzaamheden.

3.7.3 Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt. Indien verontreinigingen worden aangetroffen, moeten deze worden gesaneerd voordat de functies worden gerealiseerd. Dit betekent dat er mogelijk een verbetering van de bodemkwaliteit optreedt.

3.7.4 Conclusie

Het project heeft geen negatieve effecten op de bodemkwaliteit, bodemsamenstelling of grondwaterstanden. Wel dient voorafgaand aan het realiseren van het gebouw het nader onderzoek te worden uitgevoerd om te onderzoeken wat de omvang van de verontreiniging ter plaatse zal zijn.

Geconcludeerd wordt dat er, na vaststellen en eventueel saneren van de verontreiniging, geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.8 Gezondheid

3.8.1

Het voorgenomen initiatief aan de Veilingstraat draagt bij aan een gezond stedelijk leven voor iedereen. Het complex stimuleert gezond gedrag, zorgt dat mensen zich prettig voelen en is zo gebouwd dat de druk op gezondheid zo laag mogelijk is. Deze maatregelen en stimulaties dragen bij aan de gezondheid van de omgeving en gebruikers van de nieuwe gebouwen.

Om op de Veilingstraat te komen tot een gezonde en levendige locatie wordt bij deze ontwikkeling aandacht gevraagd voor de verschillende aspecten van gezonden verstedelijking zoals:

- Een gezond binnenklimaat.
- Gezonde & duurzame mobiliteit stimuleren.
- In het gebouw wordt de trap aantrekkelijk gemaakt, al is de lift ook bereikbaar i.v.m. toegankelijkheid.
- Groen, tenzij en daarbij kwalitatief goed groen toevoegen.
- Ontmoeting stimuleren in en om het gebouw.
- Aansluiten en verbeteren van het stuk wat aansluit op het Ringpark.
- Sociale veiligheid van de openbare ruimte.

3.8.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat bij de voorgenomen ontwikkeling voldoende aandacht is voor het aspect gezondheid. Er worden concrete maatregelen getroffen waarmee invulling wordt gegeven aan de missie van de gezonde stad. De ontwikkeling is in overeenstemming met het volksgezondheidsbeleid en draagt hiermee bij aan een gezonde omgeving.

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling zullen er geen belangrijke nadelige milieugevolgen optreden.

3.9 Trillingen

3.9.1

Weg- en railverkeer kunnen leiden tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen op hun beurt leiden tot schade of hinder. Trillingshinder van het spoor is niet aan de orde. De woningen liggen op een grotere afstand dan 100 meter van de spoor- en tramlijn.

3.9.2 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er, gezien de afstand tot spoor- en tramlijnen, geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.10 Klimaatadaptatie

3.10.1 Klimaatadaptatie

Waterbuffering op eigen perceel is lastig te realiseren omdat het perceel grotendeels bebouwd wordt. Een van de mogelijkheden is het inzetten van de dakoppervlakken voor het aanbrengen van groen. De daken waar men zicht op heeft (deel van het gebouw met 3 en 5 bouwlagen) worden voorzien van kwalitatief groen en indien PV-panelen benodigd zijn wordt dit gecombineerd met sedum.

Andere mogelijkheden zijn er op het te realiseren binnenplein, de Veilingstraat en plein aan de Veilinghaven. Deze plek zal zoveel als mogelijk onverhard worden gerealiseerd. daarbij worden op deze pleinen planten en bomen geplaatst. Zowel de beplanting als het bladerdak van de bomen zal zorgen voor verkoeling en het minder snel uitdrogen van de grond bij langdurige droogte doordat er schaduw ontstaat en regenwater beter wordt vastgehouden. Dit zorgt eveneens voor waterbufferend vermogen waarmee schade door wateroverlast wordt voorkomen.

Wanneer het aangebrachte groen voor onvoldoende waterbufferend vermogen zorgt zal de mogelijkheid worden onderzocht om bij hevige regenval het overtollige water middels een Smart flow systeem op de Veilinghaven af te voeren. Andere concrete maatregelen die in latere fase worden onderzocht zijn het toepassen van infiltratiekratten en wadi's. Met de infiltratiekratten kan regenwater langdurig worden vastgehouden en langzaam worden afgegeven aan de grond. De wadi's fungeren bij hevige regenval als wateropslag waarbij het regenwater geleidelijk aan in de bodem zakt. Hiermee wordt voorkomen dat regenwater direct afgevoerd wordt in het riool maar ten goede komt aan het in stand houden van het grondwaterpeil.

3.10.2 Hittestress

Door de grote stenige oppervlaktes is het in de steden op zomerse dagen enkele graden warmer dan erbuiten. Er worden geen harde eisen gesteld aan temperatuurverlaging, wel is in de Visie Klimaatadaptatie aangegeven dat er 30 – 40% schaduw aanwezig moet zijn in elke straat zodat er op een hete dag in de schaduw gelopen en gefietst kan worden. Daarnaast is binnen een straal van 200 meter een koele groene verblijfsplek aanwezig in de openbare ruimte van minimaal 200m2. Verder is er in buurten minimaal 40% groen aanwezig in het horizontale vlak. Deze maatregelen moeten hittestress voorkomen.

In de huidige situatie is het plangebied bijna geheel verhard, er is haast geen groen of water in het plangebied aanwezig. In de nieuwe situatie verandert dat met de aanleg van het nieuw te realiseren plein aan de

havenzijde, de herinrichting van de Veilingstraat en het te realiseren binnenplein welke zoveel als mogelijk wordt voorzien van beplanting en bomen. Zoals ook beschreven in de vorige alinea zorgt de beplanting en het bladerdak van de bomen voor schaduw en verkoeling wat een gunstig effect heeft op de aanwezigheid van hittestress.

Ook de groene daken hebben een positief effect op hittestress. De traditionele daken van bitumen zijn vaak donker van kleur wat erg warm wordt door de warmte absorberende werking. Door groen aan te brengen wordt dit warme oppervlak vervangen door een verkoelende plantjes. Dit heeft zowel een positief effect op de omgeving als het binnenklimaat van het gebouw.

Doordat het gebouw een groter volume heeft dan de huidige bebouwing zal er meer schaduw ontstaan. Dit heeft een positief effect op de hoeveelheid schaduw in het openbaar gebied waarmee er meer mogelijkheden ontstaan om in de schaduw over straat te gaan.

3.10.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.11 Archeologie en cultuurhistorie

3.11.1 Algemeen

Op basis van de gemeentelijke archeologische beleidskaart ligt het plangebied binnen een gebied met archeologische verwachting. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een archeologisch onderzoek uitgevoerd[12].

3.11.2 Archeologisch onderzoek

Gezien de in het bureauonderzoek opgestelde archeologische verwachting is binnen het plangebied vervolgonderzoek noodzakelijk om deze te toetsen. Het vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd in de vorm van een opgraving - variant archeologische begeleiding.

In verband met aanwezige bebouwing met een betonvloer en kelder en een dikke ondoordringbare ophogingslaag is een karterend booronderzoek niet mogelijk in het hele plangebied. Vanwege de complexiteit en diepte van de bestaande constructie zal de aanleg van de bouwput aansluitend of gelijktijdig gebeuren met de sloop en verwijdering van de bebouwing, de betonvloeren en ophogingslaag. Het uitgraven van de bouwput onder 1 m + NAP dient onder archeologische begeleiding plaats te vinden. Vanuit praktische en kostentechnische overwegingen is de meest geschikte onderzoeksmethode voor het uitgraven voor de mogelijk diepere bouwput onder de ophogingslaag een opgraving, variant archeologische begeleiding. Hierbij begeleidt de archeoloog de civieltechnische graafwerkzaamheden waarbij archeologische waarden bij het aantreffen direct geborgen worden en daarmee ex-situ worden behouden. Voor dit onderzoek dient een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van eisen te zijn opgesteld waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek moet voldoen.

3.11.3 Cultuurhistorie

Er zijn geen cultuurhistorische waarden waar met de planontwikkeling rekening dient te worden gehouden. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect cultuurhistorie uitgesloten worden.

[12] Econsultancy, Archeologisch onderzoek Veilingstraat 2, Utrecht, Rapportnummer: 2384.002, Versie: 2, Datum: 23 oktober 2017

3.11.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het archeologische of cultuurhistorische resten indien de sloop- en graafwerkzaamheden plaatsvinden onder archeologische begeleiding. Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.12 Windhinder

3.12.1

Door Cauberg Huygen BV is, in samenwerking met Actiflow BV, in opdracht van ten Brinke Bouw B.V. voor het plan Veilingstraat in Utrecht een windstudie[13] conform NEN 8100:2006 uitgevoerd op basis van berekeningen met Computational Fluid Dynamics (CFD).

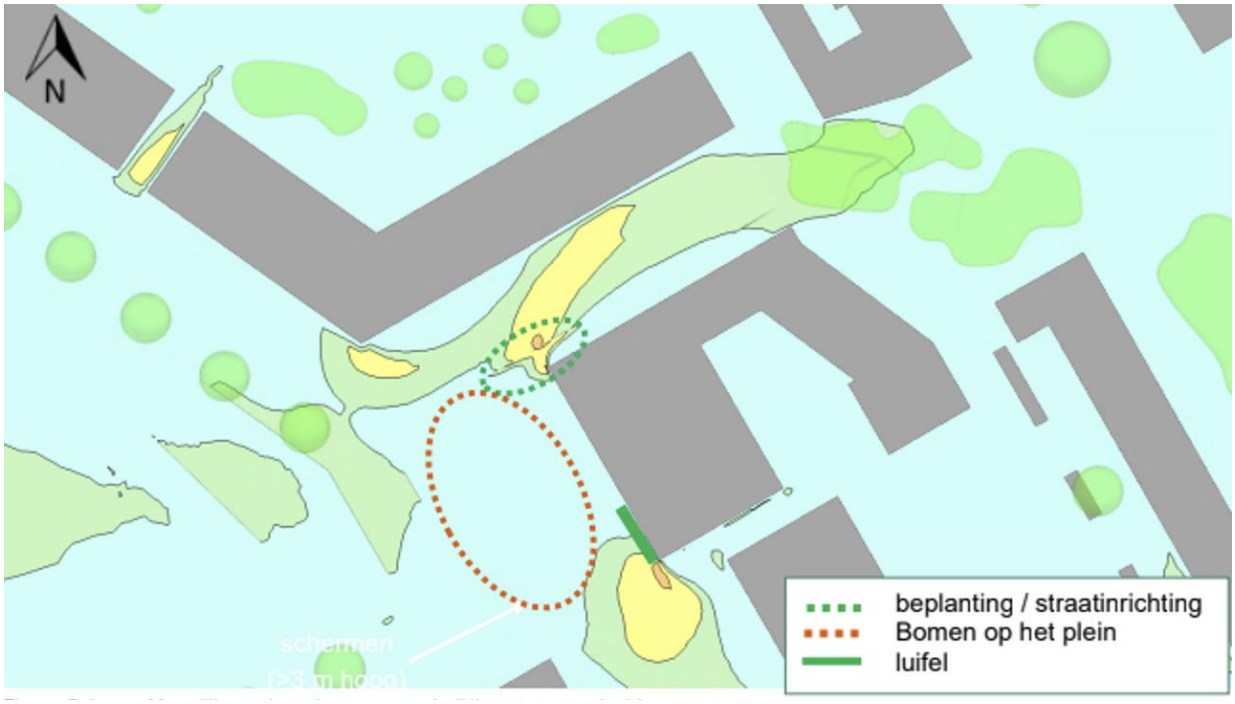
Uit het CFD-windhinderonderzoek blijkt dat:

- Rondom het gebouw valt het windklimaat overwegend in klasse A.
- Het windklimaat in de Veilingstraat is overwegend klasse B. Vanwege een cornerstream een pluim met windhinderklasse C. Deze pluim bereikt gevel van de woningen aan de overzijde van de straat. Windhinderklasse C is slecht voor langdurig zitten. De buitenruimtes aan de overzijde zijn afgeschermd door een gesloten balustrade. Dit heeft een gunstig effect op het wind klimaat. Achter de balustrade is een klasse B te verwachten; ‘matig’ voor langdurig zitten.
- Lokaal bij de zuidhoek valt het windklimaat in klasse C, dit is een ‘goed’ windklimaat voor doorlopen en ‘matig’ voor slenteren. Bij een matig windklimaat wordt af en toe overmatige windhinder ondervonden.
- In het steegje is het windklimaat voornamelijk klasse A. Dit is gunstig voor een eventuele ingang naar de (fietsen) berging.
- De hoofdingang is aan het plein in de zuidwestgevel gesitueerd. Klasse A en B is ‘goed’ voor een ingang. Alleen direct op de hoek van de zuidgevel is een ‘matig’ windklimaat aanwezig voor een ingang.
- Op het plein aan de voorzijde is een windklimaat klasse A aanwezig. Dit is ‘goed’ voor een eventueel terras op het plein.

In het openbaar gebied rondom het plan is geen risico op windgevaar aanwezig. Er is geen sprake van onacceptabele windhinder.

Voor het overgrote deel van het gebied is het windklimaat goed voor de beoogde functies. Op enkele locaties is het windklimaat matig. Om het windklimaat verder te verbeteren zijn in het onderstaande afbeelding mogelijke maatregelen gegeven, die lokaal een positief effect kunnen hebben op het windklimaat.

[13] Cauberg Huygen, Veilingstraat te Utrecht CFD Windhinderonderzoek, Referentie: 08619-56085-06v2, Datum: 27 oktober 2023



Afbeelding 6: Maatregelen ten behoeve verminderen windhinder (Bron: Cauberg Huygen)

Toelichting maatregelen:

- Om het windklimaat in de Veilingstraat te verbeteren kan dichte beplanting of een windscherm (terras afscherming) worden geplaatst. In bovenstaande afbeelding is de locatie aangegeven. Deze schermen zullen de wind richting de Veilingstraat gedeeltelijk blokkeren. De schermen kunnen geperforeerd uitgevoerd worden met een 'open' percentage van ten hoogste 50%.
- Door het plaatsen van bomen op het plein wordt een deel van de zuidwestgevel afgeschermd. Hierdoor zal minder wind naar het maaiveld afstromen. Hierdoor zal het windklimaat bij de zuidhoek en in de Veilingstraat verbeteren.
- Om het windklimaat te verbeteren bij de zuidhoek van de toren kan overwogen worden om een brede luifel boven in hoofdingang te plaatsen. Hoewel het windklimaat bij de hoofdentree goed is, kan het gebied met klasse C naast de ingang verbeterd worden door een brede luifel boven de ingang te plaatsen. De afstromende wind wordt dan opgevangen door de luifel. De wind zal niet afstromen naar het maaiveld.

3.12.2 Conclusie

Voor het overgrote deel van het gebied is het windklimaat goed voor de beoogde functies. Op enkele locaties is het windklimaat matig. Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

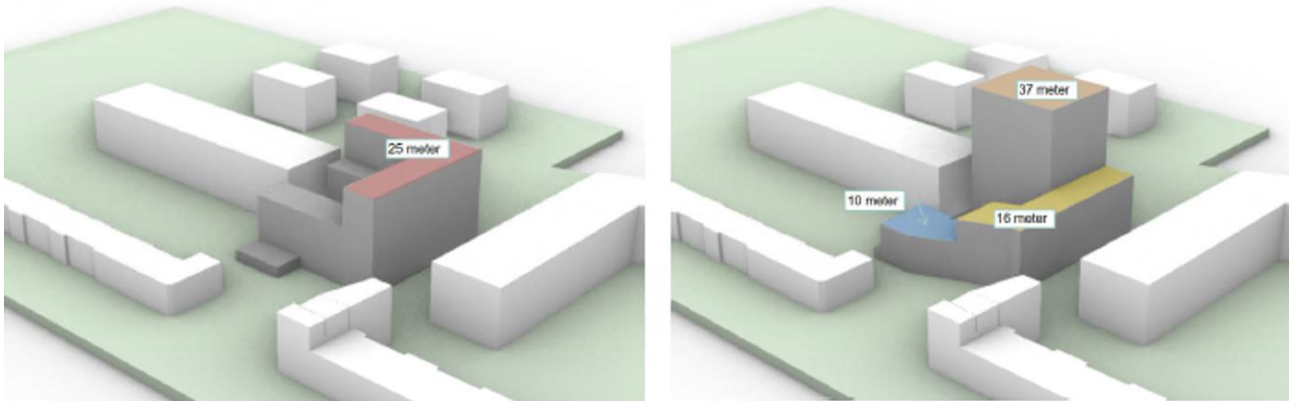
3.13 Bezonning

3.13.1

Voor de voorgenomen ontwikkeling is getoetst wat de effecten van de ontwikkeling op bezonning zijn[14]. Voor het volledige rapport wordt verwijzen naar de bijlagen van het “Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk”.

Om inzicht te krijgen in het effect van de nieuwbouw op de bezonning van de woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan zijn twee ontwerpvarianten doorgerekend. Deze twee gebouwmassa’s zijn in afbeelding 7 weergegeven. In afbeelding 7 is de gebouwmassa van Model 1 weergegeven zoals is toegestaan vanuit de afwijkingsbevoegdheid in het huidige bestemmingsplan. Dit gebouw heeft een maximale hoogte van 25 meter, gemeten vanaf het maaiveld aan de Veilingstraat. Model 2 is weergegeven in afbeelding 7 en bestaat uit een laagbouw met een hoogte van 10 meter, een middelhoog deel met een hoogte van 16 meter en een hoogte element van 37 meter hoog. Met 37 meter is dit hoogte element ook hoger dan Model 1. Echter wordt het hogere deel van het bouwvolume hier verder van de bestaande woningen aan de Veilingstraat gerealiseerd.

Voor beide ontwerpvarianten is het effect op de bezonningssituatie van de omliggende woningen worden beoordeeld.



Afbeelding 7: Modellen uit bezonningsonderzoek (Bron: Cauberg Huygen)

Uit de resultaten kan worden geconcludeerd dat zowel Model 1, welke past binnen de kaders van het huidige bestemmingsplan, als Model 2 zorgt voor afname in bezonningsuren voor de woningen aan de Veilingstraat en de Fruitstraat op 19 februari. Voor de woningen aan de Croeselaan geldt echter dat deze bij beide ontwerpvarianten nauwelijks effect zullen ondervinden van de nieuwbouw. Op 21 juni geldt voor alle woningen dat deze geen of slechts een beperkte afname van bezonning zullen ervaren.

De afname in bezonningsuren ten gevolge van beide modellen heeft als resultaat dat niet meer op alle gevels kan worden voldaan aan de eisen uit de Lichte TNO-norm. Bij Model 1 voldoet 55 m^2 van het geveloppervlak van de woningen aan de Veilingstraat 1 tot en met 175 niet meer aan de eisen uit de Lichte TNO norm. Deze geveldelen ontvangen op 19 februari minder dan 2 uur aan zonlicht. Het onderzoek blijkt dat circa 12 woningen hierdoor niet voldoen aan de eisen zoals gesteld in de Lichte TNO norm. De gemiddelde bezonningsduur op de gevel voldoet echter nog wel ruim aan de minimale eis van 2 uur zonlicht.

Ook bij Model 2 ontvangen een aantal geveldelen niet voldoende zonlicht. De oppervlakte die niet voldoet is met 20 m^2 echter wel een stuk kleiner dan bij Model 1. Daarnaast zijn aan deze belemmerde geveldelen geen woningen en ramen gesitueerd, waardoor deze situatie als acceptabel wordt beschouwd. Op de geveldelen waar wel ramen van woningen zijn gelegen wordt bij Model 2 wel overal voldaan aan de eisen uit de Lichte TNO norm.

[14] Cauberg Huygen, Notitie Veilingstraat te Utrecht Bezonningsonderzoek, Referentie: 08619-56085-05, Datum: 31 oktober 2023

Uit het onderzoek blijkt dat voor veel van de gevels de gemiddelde toename van beschaduwing ten gevolge van Model 1 groter is dan de toename ten gevolge van Model 2. Dit is met name het geval voor de kritische gevels. Het verschil tussen de modellen wordt veroorzaakt doordat in Model 1 de hoge delen van de nieuwbouw relatief dicht bij de woningen aan de Veilingstraat en Fruitstraat gelegen zijn. In Model 2 is de afstand tussen het hoge deel van het bouwvolume en de bestaande woningen groter. Dit resulteert in een kleinere toename van beschaduwing, ondanks dat Model 2 hoger is dan Model 1.

Uit deze berekening blijkt dat zowel Model 1 als Model 2 zal zorgen voor een afname van bezonningsuren op de woningen aan de Veilingstraat en Fruitstraat. Model 2 zorgt gemiddeld genomen wel voor een mindere afname van bezonningsuren dan Model 1, ondanks dat Model 2 hoger is dan het huidige bestemmingsplan toelaat (Model 1). Dit komt omdat het bouwvolume in Model 2 gunstiger is gepositioneerd dan in Model 1. De ongunstige positie van Model 1 zorgt ervoor dat een aantal woningen aan de Veilingstraat niet meer voldoen aan de minimale eis van 2 uur bezonning per dag.

Ook voor Model 2 geldt dat er geveldelen zijn waar deze waarde niet behaald wordt. Echter gaat het bij Model 2 enkel om geveldelen waar geen woningen of ramen gesitueerd zijn. Omdat ook de afname van de gemiddelde bezonningsduur per gevel bij Model 2 lager is dan bij Model 1 kan worden gesteld dat Model 2 een gunstiger effect heeft op de bezonningssituatie van de woningen in de directe omgeving dan Model 1.

3.13.2 Conclusie

Ten gevolge van de planontwikkeling zal de situatie ter plaatse voor wat betreft bezonning anders worden dan in de huidige situatie het geval is. Uit de bezonningsstudie volgt dat voor het plangebied wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.14 Geur

Binnen het plangebied is er geen sprake van industriële geurhinder. Met de ontwikkeling worden er geen geurhinderlijke functies mogelijk gemaakt. Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.15 Externe veiligheid

3.15.1

De locatie bevindt zich op ongeveer 300 meter van het doorgaande spoor. De locatie bevindt zich niet binnen een veiligheidsafstand of plasbrandaandachtsgebied. Dit betekent dat er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen belemmeringen zijn voor de locatie en aanvullende voorschriften om te beschermen tegen de effecten van een plasbrand niet nodig zijn. Aanvullend onderzoek naar het groepsrisico is niet nodig, omdat het plangebied op meer dan 200 meter van het spoor ligt.

Het maatgevend scenario voor het plangebied zijn een explosie of het vrijkomen van giftige of schadelijke gassen. Het explosiescenario treedt in veel gevallen snel op en is lastig te bestrijden. Inzet zal vooral gericht zijn op het bestrijden van secundaire branden. De totale bluswatercapaciteit wordt voor de bestrijding van een (dreigend) zwaar ongeval op het spoor als voldoende beschouwd.

De locatie is via de Croeselaan en de veilinghavenkade vanuit meerdere richtingen goed te bereiken. Aanwezigen zullen over het algemeen voldoende zelfredzaam zijn om zich in veiligheid te brengen in geval van een incident, dit is mogelijk in meerdere richtingen van het spoor af gericht. Mochten er bij een incident schadelijke of giftige gassen vrijkomen zal geadviseerd worden om binnen te blijven en ramen en deuren te sluiten. Mechanische ventilatie dient hierbij afgesloten te worden, het is daarom belangrijk dat gebruikers worden geïnformeerd over de werking van deze ventilatie.

De Veiligheidsregio Utrecht heeft in haar advies van 5 oktober[15] geadviseerd om bij uitwerking van de plannen;

[15] Veiligheidsregio Utrecht, Advies voorontwerpbestemmingsplan Veilingstraat 10, Utrecht, Datum: 5 oktober 2023, Kenmerk: 2023-016643

- Vluchtmogelijkheden van het spoor af gericht richting de Veilinghaven te realiseren;
- De BHV organisatie te laten oefenen met het scenario waarbij zich een incident met gevaarlijke stoffen voordoet op het spoor;
- Te communiceren over de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen en handelingsperspectieven;
- Het definitieve ontwerp voor te leggen aan de veiligheidsregio zodat zij kan adviseren in het kader van operationele voorbereiding op gebouwniveau.

3.15.2 Conclusie

Voor het plangebied is alleen het transport van gevaarlijke stoffen over het doorgaande spoor relevant. Gezien de relatief grote afstand legt dit risico geen beperkingen op voor de ontwikkeling van dit plan. Geconcludeerd wordt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

3.16 Maatregelen

3.16.1 Mitigerende maatregelen

Voor wat betreft windhinder zijn er mitigerende maatregelen om de overlast van windhinder te verminderen. Hierna worden kort de maatregelen beschreven. Voor het overige wordt verwezen naar het uitgevoerde onderzoek van Cauberg Huygen[16] en paragraaf 3.12 van voorliggende aanmeldnotitie.

Toelichting maatregelen:

- Om het windklimaat in de Veilingstraat te verbeteren kan dichte beplanting of een windscherm (terras afscherming) worden geplaatst. In afbeelding 6 is de locatie aangegeven. Deze schermen zullen de wind richting de Veilingstraat gedeeltelijk blokkeren. De schermen kunnen geperforeerd uitgevoerd worden met een ‘open’ percentage van ten hoogste 50%.
- Door het plaatsen van bomen op het plein wordt een deel van de zuidwestgevel afgeschermd. Hierdoor zal minder wind naar het maaiveld afstromen. Hierdoor zal het windklimaat bij de zuidhoek en in de Veilingstraat verbeteren.
- Om het windklimaat te verbeteren bij de zuidhoek van de toren kan overwogen worden om een brede luifel boven in hoofdingang te plaatsen. Hoewel het windklimaat bij de hoofdentree goed is, kan het gebied met klasse C naast de ingang verbeterd worden door een brede luifel boven de ingang te plaatsen. De afstromende wind wordt dan opgevangen door de luifel. De wind zal niet afstromen naar het maaiveld.

3.16.2 Nader onderzoek

Op basis van de bovenstaande aspecten kan geconcludeerd worden dat, behoudens waar voor bodem na sloop van de huidige opstallen nader onderzoek moet worden uitgevoerd, er geen belemmeringen zijn voor de ontwikkeling van dit plan.

[16] Cauberg Huygen, Veilingstraat te Utrecht CFD Windhinderonderzoek, Referentie: 08619-56085-06v2, Datum: 27 oktober 2023

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Uit de informatie in deze aanmeldnotitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het bevoegd gezag zal een besluit nemen of het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk is.

Bijlage 6 m.e.r.-beoordelingsbesluit

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Duurzame Stad
Omgevingsrecht
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V.
Ravenswade 4
t.a.v. [redacted]
[redacted]
Per mail: [redacted]tenbrinke.com

Behandeld door	[redacted]	**Datum**	6 november 2023
Doorkiesnummer		**Ons kenmerk**	11819868 / 11825919
E-mail	[redacted]utrecht.nl	**Onderwerp**	m.e.r.-beoordelingsbesluit
Bijlage(n)	1		
Uw kenmerk		**Verzonden**	
Uw brief van		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden	

Beste heer [redacted]

Wij hebben de eerste versie van uw aanmeldnotitie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling ontvangen op 6 september 2023 voor het project ‘Veilingstraat 10’. U heeft deze aangevuld en de definitieve versie hebben wij ontvangen op 3 november 2023 (zaaknummer: 11819868).

Uw project
Het initiatief op het perceel aan de Veilingstraat 10 betreft de ontwikkeling van een appartementencomplex met een commerciële/maatschappelijke plint. Het plangebied bestaat uit een bedrijfslocatie met een bedrijfsgebouw en erfverharding. De bedrijfsactiviteiten op de locatie zijn beëindigd en de bebouwing in het plangebied wordt gesloopt. In de te realiseren nieuwbouw is op de begane grond ruimte voor ongeveer 350 m^2 maatschappelijke of commerciële functies. Verder worden 110 appartementen gerealiseerd verdeeld over 11 verdiepingen. De appartementen komen toe aan de sociale huursector.

Het project is opgenomen in onderdeel D categorie 11.2 "Aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject" van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Het project blijft onder de drempelwaarden die bij deze categorie in het Besluit m.e.r. is opgenomen.

M.e.r.-beoordelingsbesluit
Wij hebben uw aanmeldnotitie beoordeeld en besluiten hierover het volgende:
Uit uw aanmeldnotitie blijkt dat, op basis van toetsing aan de criteria zoals opgenomen in bijlage III van het besluit-m.e.r., er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Wij zijn het eens met deze conclusie. Er is daarom geen m.e.r.-procedure nodig, er hoeft er geen milieueffectrapport opgesteld te worden. Daarnaast blijkt uit de aanmeldnotitie dat het project geen significant effect op beschermde natuurgebieden (Natura2000) heeft.

Tot slot
Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is onderdeel van het (ontwerp) bestemmingsplan. Belanghebbenden kunnen tijdens de procedure van het bestemmingsplan hun reactie geven op het m.e.r.-beoordelingsbesluit. Wilt u meer weten over de procedure van het bestemmingsplan en wie op welk moment kan reageren? Kijk op utrecht.nl/bestemmingsplan. Als u nog vragen heeft over dit m.e.r.-beoordelingsbesluit, kunt u contact opnemen met de heer [redacted] m.e.r.-coördinator.

Datum 6 november 2023
Ons kenmerk 11819868 / 11825919

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Utrecht,

Mevrouw [redacted]
Teamcoördinator Omgevingsrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte

[redacted]
op 08-11-2023

Dit document is elektronisch aangemaakt, hierdoor staat er geen geschreven handtekening in de brief.

Bijlage 1 Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Veilingstraat 10, Utrecht, november 2023

Bijlage 7 Memo aanmeldnotitie

Herziening luchtkwaliteit en stikstofonderzoek vormvrije m.e.r.-beoordeling Veilingstraat 10, Utrecht

In november 2023 is er door BJZ.nu een aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld voor het initiatief aan de Veilingstraat 10 in Utrecht. Dit initiatief behelst een woningbouwontwikkeling van 110 woningen en een commerciële/maatschappelijke plint. Een gewijzigde invulling van de plint heeft geleid tot een nieuwe verkeerssituatie.

Voorliggende notitie beschrijft de effecten van een verandering betreffende het aantal verkeersbewegingen. Dit heeft geleid tot een herberekening van de onderzoeken naar luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Het verwachte aantal extra verkeersbewegingen door voorgenomen ontwikkeling is verhoogd van 125,43 naar 154,68 verkeersbewegingen per etmaal. In onderstaande tabel is het herziene aantal verkeersbewegingen weergeven. Hierdoor is zijn de onderzoeken naar de luchtkwaliteit en stikstofdepositie herzien.

Appartementen	**Aantal**	**pp norm**	**vkgen/pp**	**Omrekenfactor naar werkdag**	**vkgen per werkdag**
80m^2 - 130m^2	43	0,53	1,6	1,11	40,48
55-80m^2	61	0,51	1,6	1,11	55,25
<55m^2	6	0,28	1,71	1,11	3,19
				subtotaal	98,92
Functie	**Eenheid m2 BVO**	**pp norm**	**vkgen/pp**	**Omrekenfactor naar werkdag**	**vkgen per werkdag**
Restaurant	2,8	2	5,83	1	32,65
Arts/maatschap/therapeut /consultatiebureau	4	0,53	8,2	1,33	23,12
				subtotaal	55,77
				Totaal vkgen per werkdag	**154,68**

Luchtkwaliteit

Via de NIBM-tool berekening is onderzocht of de nieuwe verkeerssituatie wel of niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Uit deze herberekening blijkt dat de nieuwe situatie eveneens 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan luchtverontreiniging. Vervolgonderzoek naar de effecten op de luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

Stikstofberekening

Via de AERIUS calculator 2024 is de stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden onderzocht met betrekking tot de nieuwe verkeerssituatie. Uit deze herberekening blijkt dat de verhoging van het aantal verkeersbewegingen niet tot een stikstofdepositie leidt met een significant effect op Natura 2000-gebieden.

Conclusie

De verhoging van het aantal verkeersbewegingen heeft geen invloed op de resultaten van de onderzoeken naar luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Het nieuwe aantal verkeersbewegingen leidt niet tot significante nadelige milieugevolgen. Hierdoor is een aanpassing van de opgestelde vormvrije m.e.r.-beoordeling voor het project aan de Veilingstraat 10 in Utrecht niet noodzakelijk.

Bijlage 8 Akoestisch onderzoek wegverkeer

Veilingstraat 10 in Utrecht

Akoestisch onderzoek wegverkeer

Opdrachtgever

[redacted]

Contactpersoon

De heer [redacted]

Kenmerk

R003_02_L230824

Versie

02

Datum

24 oktober 2023

Auteur

[redacted]

Kelvinbaan 40, 3439 MT Nieuwegein | Postbus 1475, 3430 BL Nieuwegein | T (030) 231 13 77 | F (030) 234 17 54
E info@lbpsight.nl | www.lbpsight.nl | IBAN: NL62 RABO 036 42 36 558 | KvK 30073990 | BTW NL007076083B01

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5

2 Uitgangspunten 7

2.1 Gehanteerde gegevens 7
2.2 Wettelijk kader 7
2.2.1 Onderzoeksgebied 7
2.2.2 Bouwenvelop Veilingstraat 10 8
2.2.3 Wet geluidhinder 8
2.2.4 Gemeentelijk geluidbeleid 9
2.3 Berekeningen 9
2.3.1 Rekenmethode en rekenmodel 9

3 Rekenresultaten 12

3.1 Toetsing aan de Wet geluidhinder 12
3.2 Toetsing gemeentelijk geluidbeleid 14
3.3 30km/u-weg 15
3.4 Gecumuleerde geluidbelasting 17
3.5 Aan te vragen hogere waarden 18

4 Conclusie 19

Bijlagen

Bijlage I Wettelijk kader
Bijlage II Wegverkeergegevens
Bijlage III Rekenresultaten

Samenvatting akoestisch onderzoeksrapport

Wat hebben we onderzocht?
We hebben een akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevels van 100 - 110 nieuw te realiseren woningen aan de Veilingstraat 10 in Utrecht.
>> *Inleiding*

Waarom hebben we dat onderzocht?
In het kader van de activiteit "afwijken bestemmingsplan" doen we in dit onderzoek verslag van de geluidbelasting op de gevels vanwege alle akoestisch relevante (gezoneerde) geluidbronnen. Het betreft de Croeselaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening maken we de geluidbelasting inzichtelijk vanwege omliggende 30km/u-wegen Veilingstraat, Veilinghavenkade, Fruitstraat, Van Zijstweg en de Voorsterbeeklaan.

De 100 - 110 nieuwe woningen toetsen we aan de Wet geluidhinder, het gemeentelijk geluidbeleid van Utrecht en de ambitiewaarde uit hoofdstuk 5 van de Bouwenvelop Veilingstraat 10.
>> *Uitgangspunten*

Hoe hebben we dat onderzocht?
We hebben de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de gevels van de nieuwe woningen bepaald met behulp van Standaard Rekenmethode II. We berekenden dit met het programma Geomilieu versie 2023.1.
>> *Uitgangspunten*

Wat zijn de resultaten?
Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting vanwege de Croeselaan hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogst, berekende geluidbelasting is 50 dB na toepassing van 5 dB aftrek. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden. De hoogst, berekende geluidbelasting vanwege de 30 km/u-wegen is 52 dB na toepassing van 5 dB aftrek.
>> *Rekenresultaten*

Wat betekenen de resultaten van het onderzoek?
De berekende geluidbelasting vanwege de Croeselaan is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de noordoostgevels van nieuwe woningen. Geluidbeperkende maatregelen voor de Croeselaan zijn een optie, dus kan door de gemeente verder onderzocht worden of er sprake is van verkeerskundige, financiële en/of praktische bezwaren. Paragraaf 3.5 geeft een overzicht van de aan te vragen hogere waarden weer.

We adviseren in een vervolgonderzoek om de geluidwerende gevelvoorzieningen af te stemmen op basis van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer. Aan de zuidwestgevel komt er een buitenterras behorende bij de horeca in de plint en is de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer laag. We adviseren om de geluidwerende gevelvoorzieningen van deze gevel van deze gevel af te stemmen op basis van de berekende geluidbelastingen uit rapportage R004_01_L230824_Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras. Hiermee worden toekomstige bewoners beter beschermd tegen het omgevingslawaai.
>> Conclusie

1 Inleiding

Onze opdracht
In opdracht van [redacted] BV uit Nieuwegein heeft LBP|SIGHT een akoestisch onderzoek wegverkeer gedaan met betrekking tot de voorgenomen ontwikkeling van 100 - 110 woningen aan de Veilingstraat 10 in Utrecht.

In het kader van de activiteit "afwijken bestemmingsplan" doen we in dit onderzoek verslag van de geluidbelasting op de gevels vanwege alle akoestisch relevante (gezoneerde) geluidbronnen. Het betreft de Croeselaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening maken we de geluidbelasting inzichtelijk vanwege omliggende 30km/u-wegen Veilingstraat, Veilinghavenkade, Fruitstraat, Van Zijstweg en de Voorsterbeeklaan.

De 100 - 110 nieuwe woningen toetsen we aan de Wet geluidhinder, het gemeentelijk geluidbeleid van Utrecht en de ambitiewaarde uit hoofdstuk 5 van de Bouwenvelop Veilingstraat 10. Met de komst van deze rapportage vervalt het rapport met kenmerk R001_01_L230824_Akoestisch onderzoek wegverkeer van 30 augustus 2023.

Het project
Aan de Veilingstraat 10 is een appartementencomplex voorzien met 100 - 110 woningen en in de plint horeca in combinatie met een maatschappelijke functie. Figuur 1.1 geeft de locatie weer van de planlocatie binnen de rode cirkel. De bestaande bedrijfshal wordt gesloopt.



Figuur 1.1
Huidige situatie | Bron: Cyclomedia 2022

Er worden tussen de 100 en 110 woningen met een woninggrootte tussen de circa 50 en 70 m^2 GBO gerealiseerd die voor 100% in de sociale huur vallen met als beoogde doelgroep ouderen en starters.

In de plint komt er een gecombineerde sociaalmaatschappelijke en commerciële invulling. Ten aanzien van het commerciële deel zal de voorkeur uitgaan naar een horecafunctie met buitenterras. In de rapportage R004_01_L230824_Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras wordt er in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidniveaus vanwege stemgeluid op het nieuw terras inzichtelijk gemaakt voor bestaande en de nieuwe woningen in dit project.

Figuur 1.2 geeft een impressie weer van de nieuwbouw, oriëntatie vanaf de Veilinghaven.



Figuur 1.2
Impressie nieuwbouw

2 Uitgangspunten

2.1 Gehanteerde gegevens

Voor dit onderzoek hebben we gebruikgemaakt van de volgende documenten:

- 20221115_Panelen-inloopavond-Veilingstraat-A0_def_gecomprimeerd, ontvangen op 17 juli van [redacted] Bouw BV uit Nieuwegein.
- Bouwenvelop Veilingstraat 10, definitief, juni 2023, opgesteld door [redacted] Vastgoedontwikkeling B.V.

2.2 Wettelijk kader

2.2.1 Onderzoeksgebied

Wegverkeer

Figuur 2.1 geeft de locatie van de beoogde nieuwbouw weer binnen de rode cirkel. De kortste afstand van de nieuwbouw tot de Croeselaan bedraagt circa 50 meter. De nieuwbouw ligt binnen de van toepassing zijnde geluidzone (zie bijlage I Wettelijk kader). Daarom moet de geluidbelasting bepaald worden.



Figuur 2.1
Huidige situatie en omliggende wegen

30km/u-wegen
Niet-gezoneerde 30 km/u-wegen worden niet getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt van de Veilingstraat, Veilinghavenkade, Fruitstraat, Van Zijstweg en de Voorsterbeeklaan. Deze wegen bevinden zich binnen circa 20 meter en zorgen voor een geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw. De Van Zijstweg bevindt zich op circa 190 meter van de projectlocatie en kent veel motorvoertuigen per etmaal en wordt voor een deel niet afgeschermd tussen de weg en projectlocatie. Om deze reden is deze 30km/u-weg ook beschouwd.

Railverkeer
De spoorlijn Utrecht- Arnhem ligt op circa 330 meter van de planlocatie. Het geluidproductieplafond van het spoor ter plaatse van de projectlocatie is 60,1 dB. Dit betekent dat de breedte van de geluidzone van het spoor 200 meter is.

De projectlocatie bevindt zich op circa 330 meter, dus er hoeft geen akoestisch onderzoek vanwege railverkeer uitgevoerd te worden.

2.2.2 Bouwenvelop Veilingstraat 10
In de 'Bouwenvelop Veilingstraat 10, definitief, Juni 2023' (vastgesteld door de gemeente Utrecht) beschrijft de kaders voor de ontwikkeling op deze locatie. In hoofdstuk 5 Onderzoek en haalbaarheid van de Bouwenvelop wordt verwezen naar de Nota Volksgezondheid ('Gezondheid voor Iedereen', Volksgezondheidbeleid 2019-2022) waarin getoetst wordt aan de ambitiewaarde van een geluidbelasting vanwege wegen van 63 dB (zonder aftrek). Concreet betekent dit 5 dB lager/strenger dan de wettelijke grenswaarde uit de Wet geluidhinder, dus 58 dB na aftrek van 5 dB vanwege één weg.

2.2.3 Wet geluidhinder
In de zin van de Wet geluidhinder is met betrekking tot de Croeselaan sprake van nog te bouwen woningen die nog niet zijn geprojecteerd in stedelijk gebied langs een bestaande weg.

De zogenoemde voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting op de gevels van de woningen bedraagt 48 dB voor iedere weg afzonderlijk. Op grond van artikel 83 lid 2 Wet geluidhinder bedraagt voor iedere weg afzonderlijk de maximale ontheffingswaarde van 63 dB.

Geluidbeperkende maatregelen
Als de geluidbelasting vanwege een weg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB moeten in principe maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te brengen tot die waarde. Hierbij hanteert de Wet geluidhinder de volgende volgorde van voorkeur:
- maatregelen bij de bron (het aanbrengen van een geluidreducerend wegdek, het reduceren van de verkeersintensiteit of het verlagen van de snelheid);
- maatregelen in de overdracht (het situeren van niet-geluidgevoelige bebouwing tussen de bron en de ontwikkeling of het plaatsen van een geluidscherm of geluidwal);
- maatregelen bij de ontvanger.

Hogere waarde
Als de hiervoor genoemde maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als deze overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten, kan bij de gemeente Utrecht een zogenoemde 'hogere waarde' voor de geluidbelasting op een gevel aangevraagd worden tot ten hoogste de maximale ontheffingswaarde. De maximale ontheffingswaarde bedraagt 63 dB per weg.

Cumulatie
De Wet geluidhinder verplicht bij verlening van een hogere waarde de cumulatie van verschillende geluidbronnen in beeld te brengen. De hogere waarde wordt niet verleend als de gecumuleerde geluidbelasting leidt tot een (naar het oordeel van B en W) onaanvaardbare geluidhinder.
De cumulatieberekening wordt alleen uitgevoerd als sprake is van een relevante blootstelling aan verscheidene geluidbronnen. Dit is het geval als de zogenoemde voorkeursgrenswaarde van 48 dB vanwege wegverkeer wordt overschreden.

2.2.4 Gemeentelijk geluidbeleid
Volgens het beleid van de gemeente Utrecht moet voor de toekenning van een hogere waarde aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Door deze voorwaarden wordt een leefbare woonsituatie gerealiseerd. Overeenkomstig de indelingseisen van de gemeente moet voor de toekenning van een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevel voldaan worden aan de volgende voorwaarden:
- Per woning moet ten minste één geluidluwe gevel aanwezig zijn. Dit is een gevel waarop de geluidbelasting niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde, vanwege elke bron afzonderlijk. In sommige (en aangewezen) gebieden is de geluidluwe gevel een gevel waarop de geluidbelasting ten minste 10 dB lager is dan de vast te stellen hogere waarde.
- Per woning wordt ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van het oppervlak van het verblijfsgebied aan een geluidluwe gevel gesitueerd.
- De buitenruimte wordt gesitueerd aan de gevel met een geluidbelasting van ten hoogste 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde, vanwege elke bron afzonderlijk.

Van de gemeentelijke geluideisen kan worden afgeweken, als er fundamentele en gemotiveerde bezwaren van stedenbouwkundige, volkshuisvestelijke of milieuhygiënische aard zijn.

2.3 Berekeningen

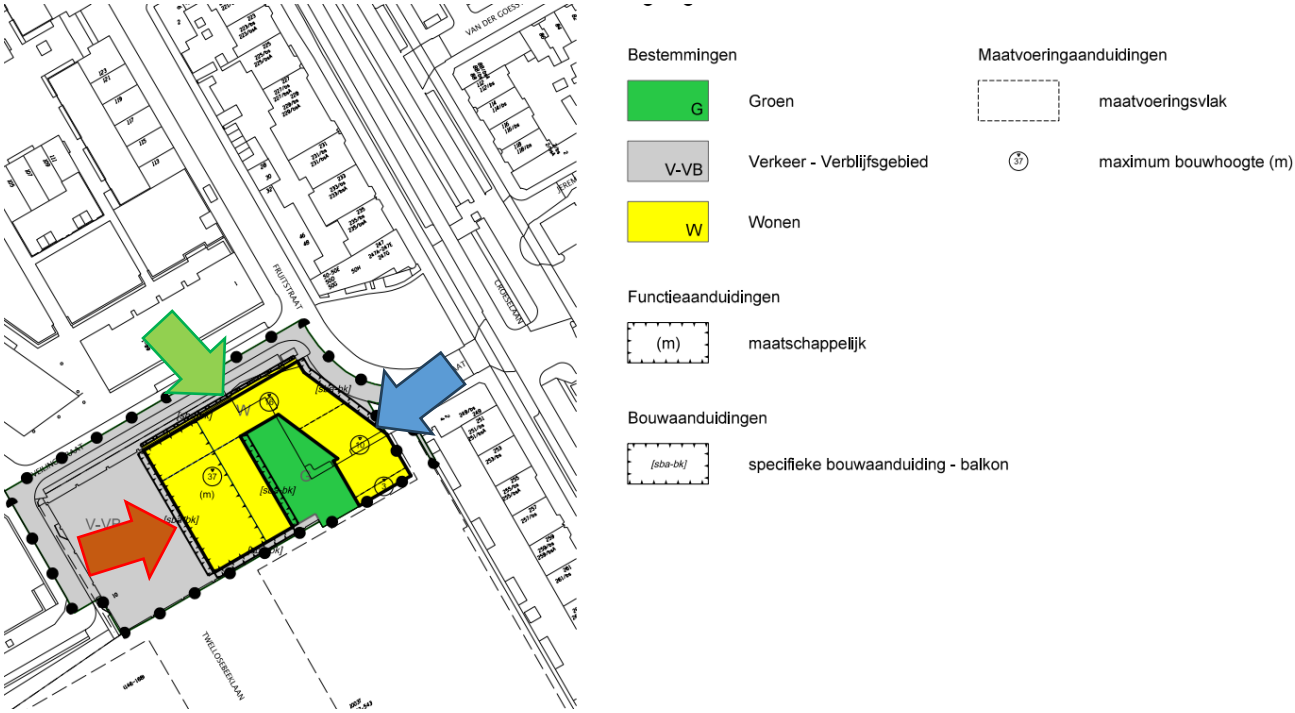
2.3.1 Rekenmethode en rekenmodel
De geluidbelasting hebben we bepaald op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (volgens artikel 110d Wet geluidhinder). In de onderhavige situatie hebben we de geluidbelasting bepaald met behulp van Standaard Rekenmethode II overeenkomstig Geomilieu versie 2023.1.

Van het onderzoeksgebied hebben we een driedimensionaal rekenmodel gemaakt.

Gebouwen

In totaal bestaat de ontwikkeling tussen de 100 en 110 woningen in een woongebouw. Figuur 2.2 geeft een verbeelding weer van het nieuwe bestemmingsplan waar het aantal bouwlagen in de oranje blokken is weergegeven. De hoogte van de nieuwbouw aan de Croeselaanzijde is maximaal drie lagen (blauwe pijn). De hoogte van de nieuwbouw aan de Veilingstraat is 16 meter en bestaat uit maximaal vijf bouwlagen (groene pijl). Het hoogteaccent bestaat uit maximaal 12 bouwlagen (37 meter hoog, zie rode pijl).

De begane grond heeft een hoogte van 4 meter. Voor de overige bouwlagen hebben we 3 meter per bouwlaag aangehouden.



Figuur 2.2

Verbeelding nieuw bestemmingsplan

Alle bebouwing hebben we gemodelleerd met een reflectiepercentage voor de gevels van 80%, zoals voor normale situaties is voorgeschreven. Bij de berekening van de geluidbelasting hebben we rekening gehouden met de aanwezigheid van de bestaande bebouwing.

Rekenpunten

De toekomstige geluidbelasting hebben we bepaald voor een aantal representatief te achten rekenpunten op 1,5 meter boven vloerniveau. Dit betekent dat de rekenpunten zijn gemodelleerd op 1.5, 5.5, 8.5, 11.5, 14.5, 17.5, 20.5, 23.5, 26.5, 29.5, 32.5 en 35.5 meter boven maaiveld.

Wegen

De wegverkeergegevens van de wegen zijn opgegeven door de gemeente Utrecht. Als basis voor de berekening van de geluidbelasting zijn de prognoses voor het wegverkeer in het jaar 2033 beschouwd. Dat jaar wordt representatief geacht voor de bepaling van de toekomstige geluid-belasting. Alle gebruikte verkeersgegevens zijn gespecificeerd in bijlage II.

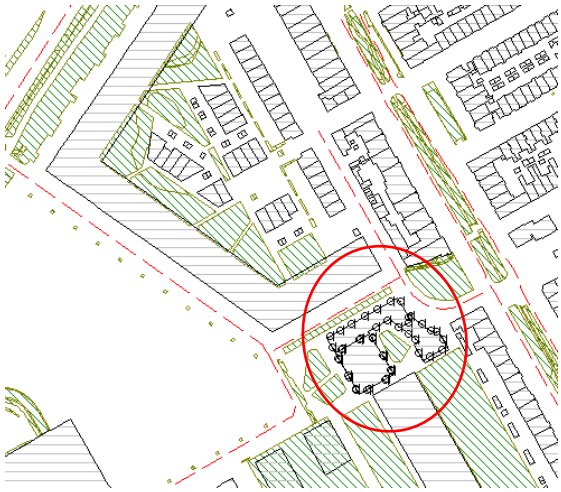
Bodemgebied

In het rekenmodel is rekening gehouden met harde, reflecterende bodems, zoals wegen en parkeerplaatsen en akoestisch absorberende bodems, zoals grasvlakken (bodemdemping 1,0). De aanwezige groene bodemvlakken betreffen akoestisch absorberende bodems. De standaard bodemfactor van het model is 0. Dit komt overeen met een harde, reflecterende bodem.

Geometrie

Figuur 2.3 geeft een tweedimensionaal modeloverzicht. Figuur 2.4 geeft een driedimensionaal modeloverzicht weer. Binnen de rode cirkel is de ontwikkeling van 100 – 110 woningen weergegeven.

De Croeselaan ligt circa 1,1 meter lager dan de Veilinghavenkade. Dit betreft geen relevant hoogteverschil voor de berekeningen die gemaakt zijn. In het onderzoeksgebied zijn verder nabij de ontwikkeling geen relevante hoogteverschillen aanwezig.



Figuur 2.3
Tweedimensionaal modeloverzicht



Figuur 2.4
Driedimensionaal modeloverzicht

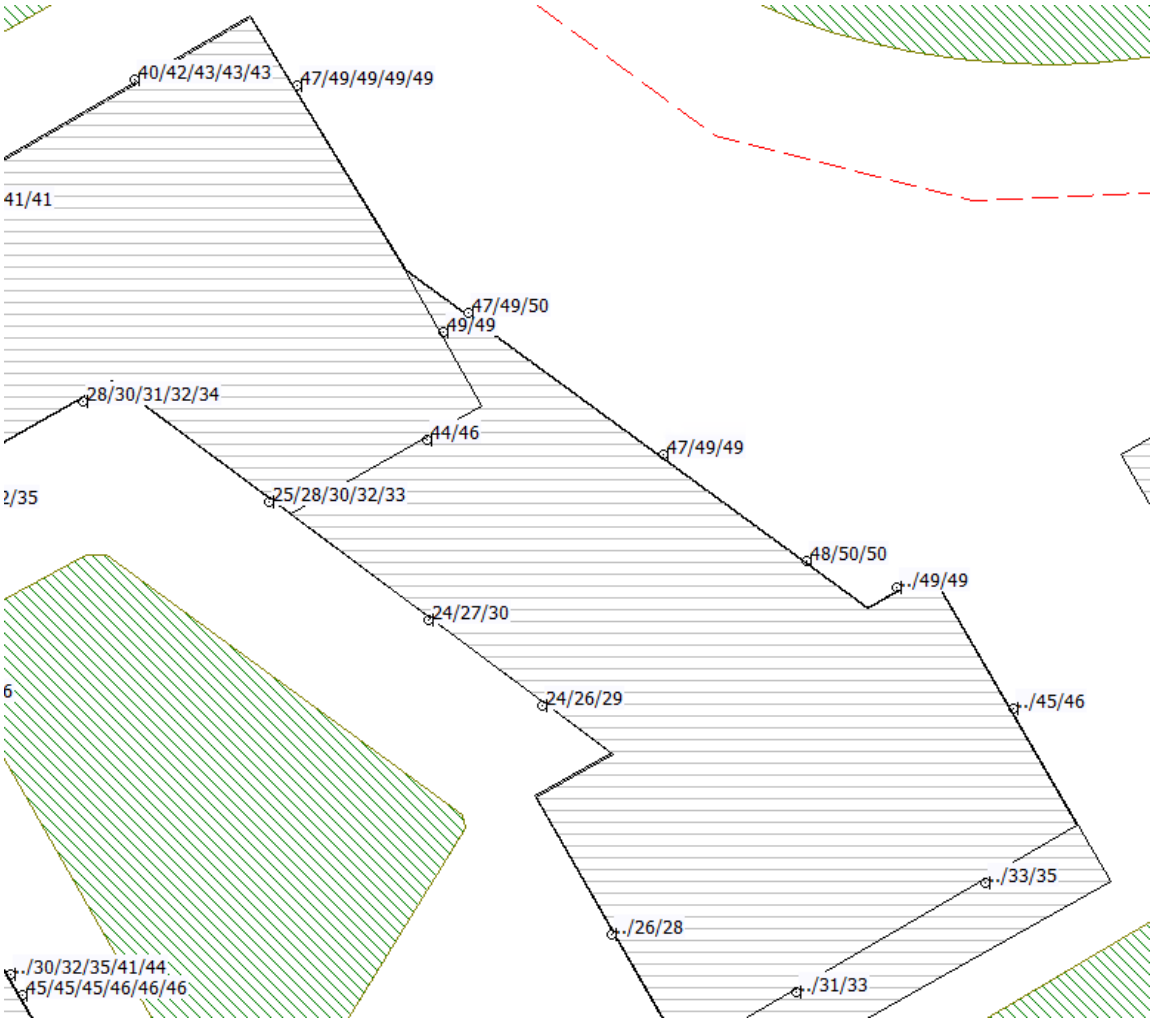
3 Rekenresultaten

3.1 Toetsing aan de Wet geluidhinder

Bijlage III geeft alle rekenresultaten weer van paragraaf 3.1, 3.2 en 3.4.

Figuur 3.1 geeft de hoogst, berekende geluidbelasting weer vanwege de Croeselaan na toepassing van 5 dB aftrek. De hoogst, berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Croeselaan is 50 dB na toepassing van de wettelijke aftrek en is berekend op de noordwestgevel van het woongebouw. Hiermee wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB met ten hoogste 2 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

Er wordt voldaan aan de ambitiewaarde zoals opgenomen in de Bouwenvelop van 58 dB na toepassing van 5 dB aftrek.



Figuur 3.1
Hoogst berekende geluidbelasting vanwege de Croeselaan na toepassing van 5 dB aftrek

Geluidbeperkende maatregelen

Geluidbeperkende maatregelen kunnen getroffen worden om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. De gemeente Utrecht kan een hogere waarde voor de geluidbelasting op de gevels vaststellen, als hieronder beschreven geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, technische en/of financiële aard ontmoeten.

Geluidreducerend wegdek

Het aanbrengen van bijvoorbeeld Dunne deklagen A of B geeft bij een snelheid van 50 km/u voor lichte voertuigen een reductie van de geluidbelasting van 3 à 4 dB. Voor zware voertuigen is de geluidreductie 1 à 2 dB. Deze afname is voldoende om voor de nieuwbouw de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Echter, een geluidreducerend wegdek aanbrengen voor slechts enkele woningen zullen financiële bezwaren met zich meebrengen. Tevens moet er een geluidreducerend wegdek worden aangebracht op het kruispunt Croeselaan/Veilinghaven. Dit leidt tot technische bezwaren door het wringende verkeer dat op kruispunten aanwezig is.

Geluidscherm

Voor een voldoende geluidafschermende werking moeten geluidschermen een hoogte hebben die een relatie heeft met de hoogte van de achterliggende bebouwing. Om in de onderhavige situatie de hogere bouwlagen te beschermen zou een scherm met een hoogte van meer dan 3 meter langs de Croeselaan geplaatst moeten worden. Een dergelijk hoog scherm vormt in de onderhavige situatie een stedenbouwkundig en architectonisch ongewenste barrière. Tevens kunnen zich verkeersgevaarlijke situaties voordoen nabij de kruising Croeselaan/Veilingstraat (belemmering zicht). Bovendien is het realiseren van een gesloten geluidscherm praktisch onmogelijk in een stedelijk gebied.

Verlagen snelheid

Door het verlagen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u is de Croeselaan niet gezoneerd in de zin van de Wet geluidhinder. Geluidgevoelige objecten die langs een niet-gezoneerde weg zijn gelegen, hoeven niet in een akoestisch onderzoek betrokken te worden. De weg betreft een (doorgaande) ontsluitingsweg waar een goede doorstroming van het verkeer gewenst is. Om deze in te richten als 30 km/u-zone, zouden snelheidsbeperkende voorzieningen gerealiseerd moeten worden die de doorstroming van het verkeer juist zouden belemmeren. Het is een mogelijkheid om de maximale snelheid van de Croeselaan te verlagen. Echter, dit moet in een verkeersbesluit worden vastgesteld.

Door het verlagen van de snelheid neemt de geluidbelasting met circa 2 dB af. Hierdoor zal de geluidbelasting zonder toepassing van de aftrek circa 53 dB zijn en er dus voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde als de kaders van de Wet geluidhinder gevolgd worden.

Conclusie geluidbeperkende maatregelen
Bij dit project zijn geluidbeperkende maatregelen voor de Croeselaan een optie. De maatregelen zoals het realiseren van een geluidreducerend wegdek en/of het verlagen van de snelheid zorgen ervoor dat de voorkeursgrenswaarde niet overschreden worden.

Echter, het realiseren van een geluidreducerend wegdek zal voor een project met 100 - 110 woningen tot financiële bezwaren leiden en zijn er technische bezwaren. Het verlagen van de snelheid voor de Croeselaan (zoals de Van Zijstweg) behoort tot een mogelijk geluidbeperkende maatregel. Voordat een eventueel verkeersbesluit wordt genomen, moeten verkeerskundigen een afweging maken of de snelheidsverlaging tot de mogelijkheden behoort en of de maatregel geen verkeerskundige, technische, praktische en/of financiële bezwaren kent.

De gemeente Utrecht kan in dit geval een hogere waarde voor de geluidbelasting vaststellen. Echter, er zijn voorwaarden vanuit het gemeentelijke geluidbeleid waaraan voldaan moet worden.

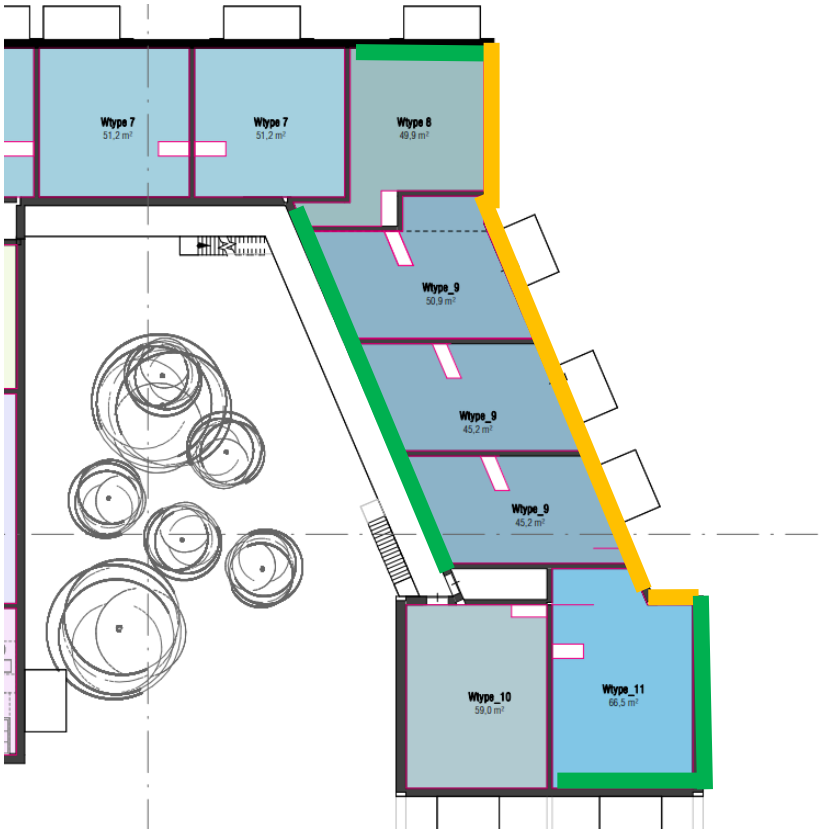
3.2 Toetsing gemeentelijk geluidbeleid

Volgens het beleid van de gemeente Utrecht moet voor de toekenning van een hogere waarde aan een aantal voorwaarden worden voldaan.

Geluidluwe gevel (voorkeursgrenswaarde)
De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ten hoogste met 2 dB overschreden. Voor in totaal 14 woningen waar een overschrijding van 48 dB plaatsvindt, moet er sprake zijn van een geluidluwe gevel. Figuur 3.2 geeft een deel van de plattegrond weer van de tweede verdieping.

Waar een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde optreedt, is de gevel oranje weergegeven. Bij woningen waar een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde optreedt, is een geluidluwe (groene) gevel aanwezig.

Voor de woningen waar we de gevels geen kleur hebben gegeven, wordt er ook voldaan aan de voorwaarden uit het gemeentelijk geluidbeleid aangezien de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden.



Figuur 3.2
Deelplattegrond tweede verdieping geluidbelaste (oranje) en geluidluwe (groen) gevels

Geluidluwe buitenruimte (voorkeursgrenswaarde+5 dB)
Omdat de berekende geluidbelasting vanwege de Croeselaan lager is dan 53 dB na toepassing van 5 dB aftrek, wordt ook direct voldaan aan de eis van een geluidluwe buitenruimte.

Conclusie toetsing geluidbeleid
Er wordt zondermeer voldaan aan de voorwaarden die zijn opgenomen in het gemeentelijk geluidbeleid van Utrecht.

3.3 30km/u-weg

Bij de vaststelling van ruimtelijke besluiten, zoals een bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning, moet de gemeente (B en W) in het kader van een goede ruimtelijke ordening onder meer beoordelen of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Figuur 3.3 geeft de hoogst, berekende geluidbelasting weer vanwege 30km/u-wegen. De berekende geluidbelasting is ten hoogste 57 dB *zonder* aftrek.



Figuur 3.3
Berekende geluidbelasting vanwege 30km/u-wegen zonder toepassing van 5 dB aftrek

Om de geluidbelasting te kwalificeren is gebruikgemaakt van de methode Miedema. Hierin wordt een correlatie tussen de geluidhinder en de hoogte van de geluidbelasting gemaakt. In tabel 3.1 is de classificatie weergegeven.

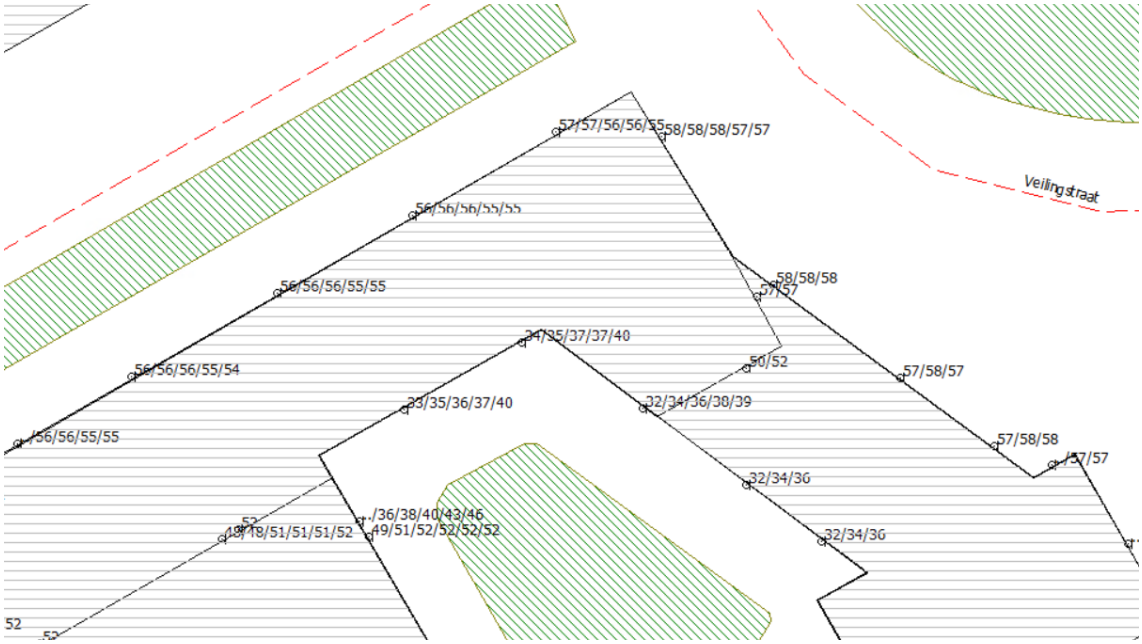
Tabel 3.1
Beoordeling van de omgevingskwaliteit afhankelijk van de geluidbelasting

Geluidklasse	Beoordeling
< 50 dB	Goed
50 - 54 dB	Redelijk
54 - 59 dB	Matig
59 - 64 dB	Tamelijk slecht
64 - 70 dB	Slecht
> 70 dB	Zeer slecht

De hoogst, berekende geluidbelasting is 57 dB *zonder* aftrek. Voor de meeste woningen aan de Veilingstraat (noordwest en noordoostgevel) geldt de beoordeling 'Matig'. Voor de woningen aan de zuidwestgevel geldt met name de beoordeling 'Redelijk'. De woningen in het project die aan het binnengebied liggen en aan de zuidgevel liggen kunnen geclassificeerd worden als 'Goed'.

3.4 Gecumuleerde geluidbelasting

Figuur 3.4 geeft de hoogst, berekende gecumuleerde geluidbelasting weer vanwege wegverkeer. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer is ten hoogste 58 dB *zonder* wettelijke aftrek.



Figuur 3.4
Gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer

Om de geluidbelasting te kwalificeren is gebruikgemaakt van de methode Miedema, zoals in paragraaf 3.3. De beoordeling van de classificatie is voor de geluidbelasting vanwege 30km/u-wegen nagenoeg gelijk aan de classificatie voor het gecumuleerde geluid. Voor de meeste woningen is de geluidbelasting vanwege de 30km/u-wegen namelijk maatgevend.

We adviseren om aan de hand van de gecumuleerde geluidbelasting de geluidwerende gevelvoorzieningen, conform artikel 3.1 uit het Bouwbesluit 2012, af te stemmen.

Aan de zuidwestgevel komt er een buitenterras behorende bij horeca uit de plint van de nieuwbouw en is de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer laag. We adviseren om de geluidwerende gevelvoorzieningen van deze gevel af te stemmen op basis van de berekende geluidbelastingen uit rapportage R004_01_L230824_Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras. Hiermee worden toekomstige bewoners beter beschermd tegen het omgevingslawaai.

3.5 Aan te vragen hogere waarden

Het is, zoals aangegeven in paragraaf 3.1, mogelijk om bij dit project geluidbeperkende maatregelen toe te passen om de geluidbelasting terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde vanwege de Croeselaan. Echter, we gaan ervan uit de maatregelen leiden tot bezwaren. Daarom moeten bij de gemeente Utrecht hogere waarden voor de geluidbelasting op de gevels worden aangevraagd.

In onderstaand tabel een overzicht van de aan te vragen hogere waarden per verdieping voor de nieuwe woningen.

Tabel 3.2
Aan te vragen hogere waarden vanwege Croeselaan

Aantal per bouwlaag	Hoogst, berekende geluidbelasting na toepassing van 5 dB aftrek
1e verdieping, 5 woningen	50 dB
2e verdieping, 5 woningen	50 dB
3e verdieping, 2 woningen	49 dB
4e verdieping, 2 woningen	49 dB
Totaal aan te vragen hogere waarden:	14 woningen

4 Conclusie

We hebben een akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevels van 100 tot 110 nieuw te realiseren woningen aan de Veilingstraat 10 in Utrecht. De plint van de nieuwbouw gaat bestaan uit onder andere horeca met buitenterras.

De 100 - 110 nieuwe woningen toetsen we aan de Wet geluidhinder, het gemeentelijk geluidbeleid van Utrecht en de ambitiewaarde uit hoofdstuk 5 van de Bouwenvelop Veilingstraat 10.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

- De berekende geluidbelasting vanwege de Croeselaan is hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De hoogst, berekende geluidbelasting is 50 dB na toepassing van 5 dB aftrek op de noordoostgevel van het plan. De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt niet overschreden.

- De hoogst, berekende geluidbelasting vanwege de 30 km/u-wegen is 52 dB na toepassing van 5 dB aftrek. Wanneer er getoetst wordt aan de Wet geluidhinder, dan wordt de voorkeursgrenswaarde met 4 dB overschreden.

- Bij dit project zijn geluidbeperkende maatregelen voor de Croeselaan een optie. De meest voor de hand liggende maatregel is het verlagen van de maximale snelheid van 50km/u naar 30km/u. Hiermee wordt de berekende geluidbelasting circa 2 dB lager en wordt de voorkeursgrenswaarde niet meer overschreden. Echter, de gemeente moet een verkeersbesluit nemen om de snelheid te verlagen en moet snelheidsbeperkende maatregelen nemen. De gemeente moet zelf de overweging maken of een snelheidsverlaging niet leidt tot verkeerskundige, financiële en/of praktische bezwaren.

- Alle woningen voldoen aan het geluidbeleid van de gemeente Utrecht. Paragraaf 3.5 geeft een overzicht van de aan te vragen hogere waarden weer. We gaan er dus vanuit dat het nemen van geluidbeperkende maatregelen leidt tot (financiële en praktische) bezwaren.

- We adviseren in een vervolgonderzoek de geluidwerende gevelvoorzieningen af te stemmen op basis van de gecumuleerde geluidbelasting vanwege wegverkeer. Aan de zuidwestgevel komt er een buitenterras behorende bij de horeca in de plint en is de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer laag.

- We adviseren om de geluidwerende gevelvoorzieningen van deze gevel af te stemmen op basis van de berekende geluidbelastingen uit rapportage R004_01_L230824_Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras. Hiermee worden toekomstige bewoners beter beschermd tegen het omgevingslawaai.

LBP|SIGHT BV





Bijlage I

Wettelijk kader

Definitie weg

Een weg is voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg alsmede een spoorweg die niet is aangegeven op de kaart, bedoeld in artikel 106, of de geluidplafondkaart (artikel 1 uit de Wet geluidhinder).

Geluidzones

Conform de Wet geluidhinder moet voor nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten binnen de geluidzone van een geluidbron een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden. Hierbij moet verslag gedaan worden van de geluidbelasting op de gevels van de ontwikkeling vanwege die geluidbron. Als de ontwikkeling binnen de geluidzones van verscheidene geluidbronnen is gesitueerd, dan moet de geluidbelasting vanwege die afzonderlijke bronnen beschouwd worden.

Tabel I.1a

Geluidzones wegverkeer

Stedelijk gebied	
1 - 2 rijstroken	200 meter
3 of meer rijstroken	350 meter
Buitenstedelijk gebied	
1 - 2 rijstroken	250 meter
3 - 4 rijstroken	400 meter
5 of meer rijstroken	600 meter

- Stedelijk gebied: Gebied binnen de bebouwde kom, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een auto(snel)weg.
- Buitenstedelijk gebied: Het gebied buiten de bebouwde kom en het gebied binnen de bebouwde kom binnen de zone van een auto(snel)weg.
- Bebouwde kom: De bebouwde kom volgens de Wegenverkeerswet 1994.
- Auto(snel)weg: Een auto(snel)weg volgens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, in de praktijk moet langs de weg een auto(snel)weg bord zijn geplaatst.

Geluidgevoelige objecten

De Wet geluidhinder stelt alleen eisen aan de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige gebouwen. Geluidgevoelige gebouwen zijn:

- woning
- onderwijsgebouw
- ziekenhuis
- verpleeghuis
- verzorgingstehuis
- psychiatrische inrichting
- kinderdagverblijf
- woonwagenstandplaats (als bedoeld in artikel 1, onderdeel j, van de Wet op de huurtoeslag)
- ligplaats in het water, bestemd om door een woonschip te worden ingenomen.

Overige gebouwen zijn niet geluidgevoelig.

Aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder
Voordat de berekende geluidbelasting vanwege wegverkeer op de gevel van een geluidgevoelig object wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden, mag een aftrek volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder worden toegepast. Door deze aftrek toe te passen, wordt rekening gehouden met de verwachting dat de geluidemissie van motorvoertuigen in de toekomst gereduceerd zal worden.

Voor wegen waar de representatief te achten snelheid voor de lichte motorvoertuigen lager dan 70 km/u is, bedraagt de aftrek volgens artikel 110g Wet geluidhinder 5 dB.

Bijlage II

Wegverkeergegevens

De representatieve weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten
De gemiddelde uurintensiteiten in de dagperiode (07:00 uur – 19:00 uur), avondperiode (19:00 uur – 23:00 uur) en nachtperiode (23:00 uur – 07:00 uur), de verdelingen over de verschillende motorvoertuigcategorieën, de maximumsnelheden en de wegdektypen van de wegen van het jaar 2030 is door de gemeente Utrecht opgegeven. Volgens de gemeente moet voor latere jaren uitgegaan worden van een groei van 0.5% per jaar. Voor het representatief te achten basisjaar (2033) hebben we een autonome groei van 0,5% per jaar toegepast voor de Croeselaan en de Van Zijstweg.

Hieronder zijn de ontvangen wegverkeersgegevens van de gemeente Utrecht weergegeven.

Volgens de mobiliteitsadviseur van de gemeente Utrecht mag voor de volgende 30km/u wegen uitgegaan worden van de volgende intensiteiten:
- Veilingstraat 30km/u-weg, 1000 mvt/etmaal
- Veilinghavenkade 30km/u-weg, 1500 mvt/etmaal
- Voorsterbeeklaan 30km/u-weg, 1000 mvt/etmaal

Allen met een standaard verdeling (licht/middel/zwaar 97%/2%/1% en dag/avond/nacht: 80%/15%/5%).





Hieronder zijn de gegevens voor de Croeselaan en de Van Zijstweg gepresenteerd voor het jaar 2030 uit het verkeersmodel van de gemeente Utrecht.

VRU 3.4 2030 (versie b20)



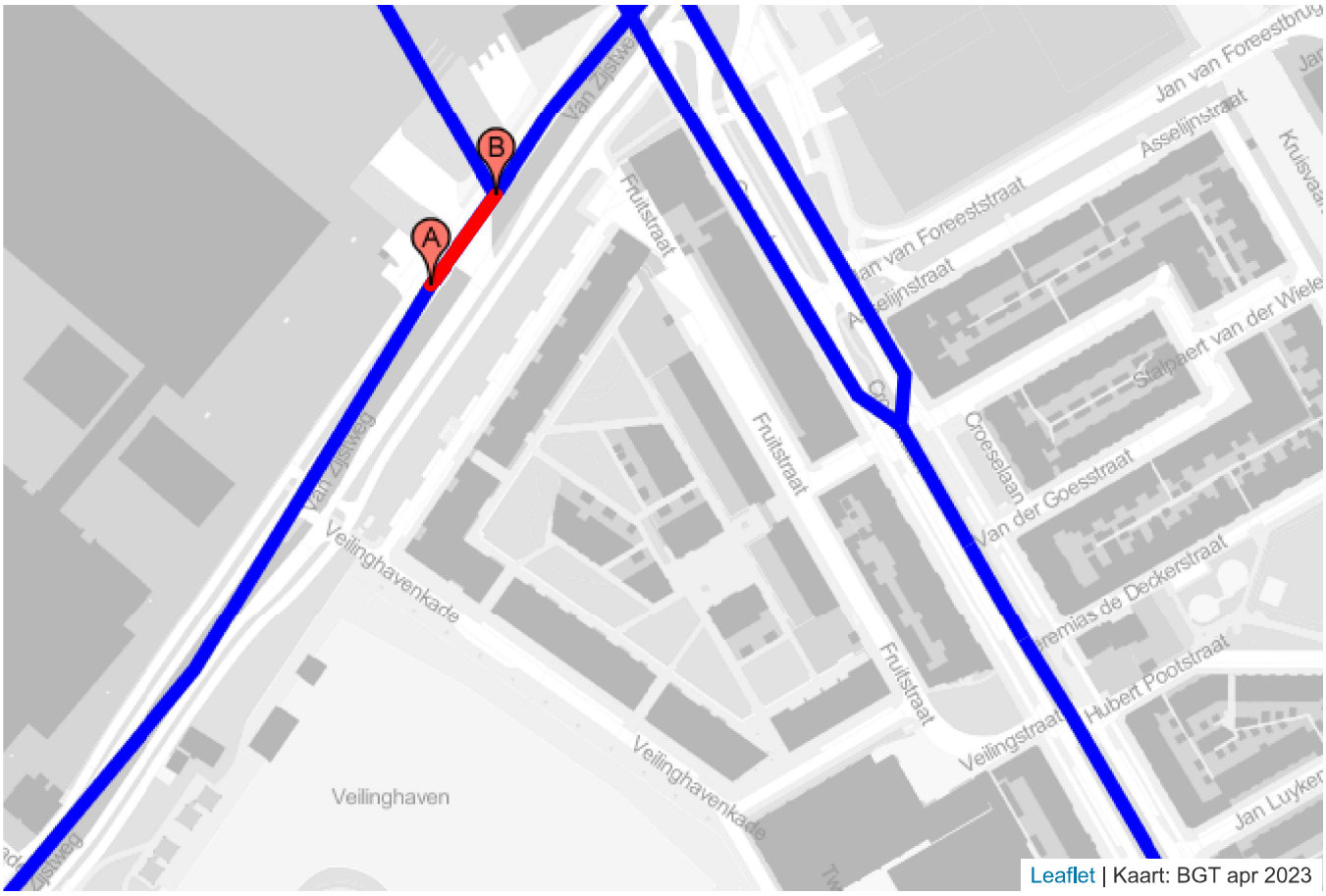
Van Zijstweg
2x1 met langsparkeren
linknr: 313074, A-node: 175412, B-node: 1408015

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	11.395	5.298	4.239	703	356	6.097	4.730	909	458
licht	11.204	5.208	4.164	696	348	5.996	4.645	901	450
middelzwaar	138	65	54	5	6	73	61	6	6
zwaar	53	25	21	2	2	28	24	2	2

bussen	1.335	658	500	98	60	677	509	103	65
middelzwaar+bussen	1.473	723	554	103	66	750	570	109	71
bussen/uur			41,7	24,5	7,5		42,4	25,8	8,1
busequivalenten	2.375	1.170	890	174	106	1.205	905	183	117

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,2	99,0	97,8	98,2	99,1	98,3	87,9	86,9	83,7	88,7	89,0	86,0
middelzwaar %	1,3	0,7	1,7	1,3	0,7	1,3	11,7	12,9	15,9	10,9	10,8	13,6
zwaar %	0,5	0,3	0,6	0,5	0,2	0,4	0,4	0,2	0,5	0,5	0,2	0,4
uur %	6,7	3,3	0,8	6,5	3,7	0,9	6,6	3,4	0,9	6,4	3,7	1,0

VRU 3.4 2030 (versie b20)



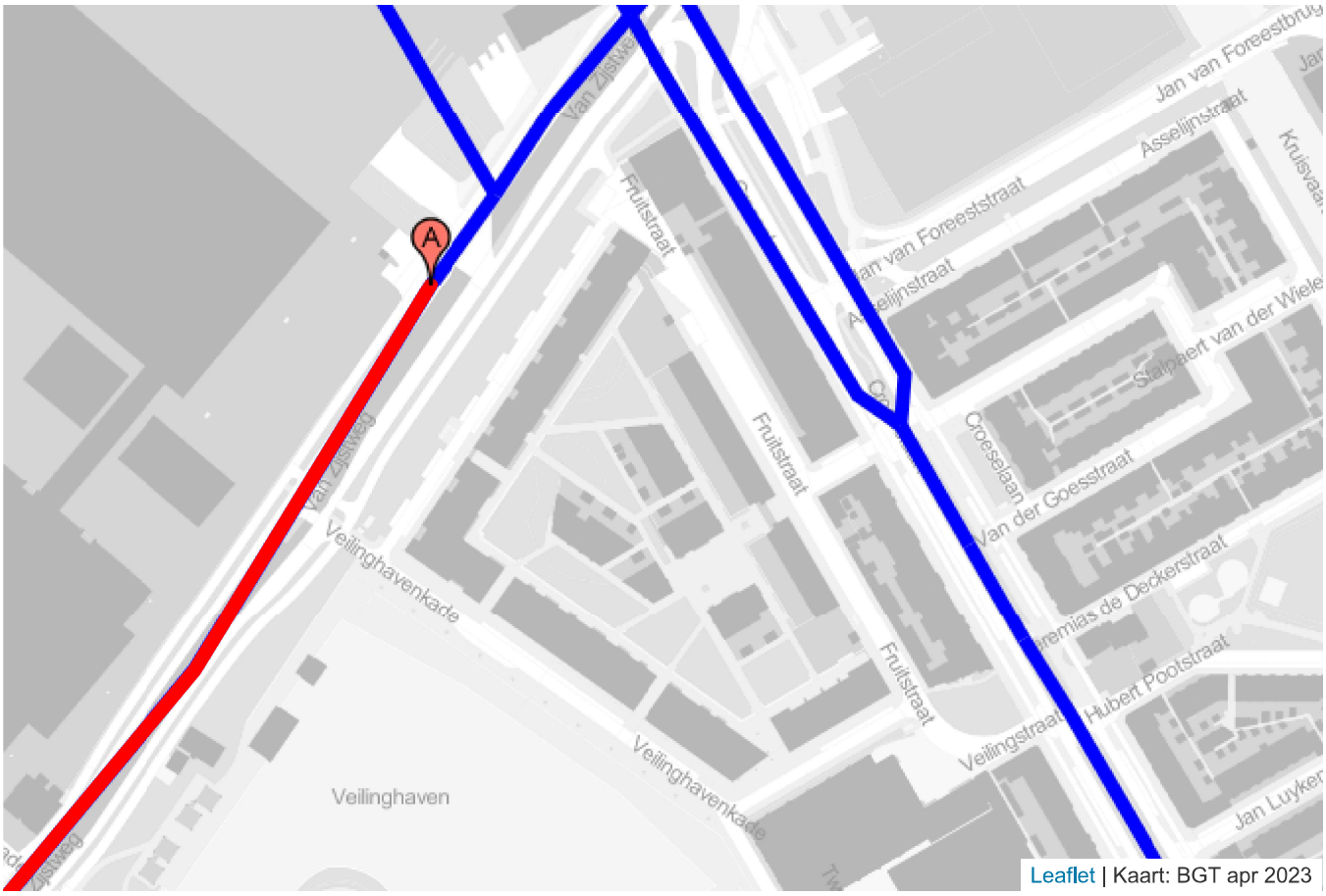
Van Zijstweg
2x1 met langsparkeren
linknr: 236403, A-node: 163666, B-node: 175412

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	12.573	5.924	4.725	796	403	6.649	5.180	975	494
licht	12.349	5.818	4.636	788	394	6.531	5.082	966	483
middelzwaar	163	77	64	6	7	86	71	7	8
zwaar	61	29	25	2	2	32	27	2	3

bussen	1.335	658	500	98	60	677	509	103	65
middelzwaar+bussen	1.498	735	564	104	67	763	580	110	73
bussen/uur			41,7	24,5	7,5		42,4	25,8	8,1
busequivalenten	2.375	1.170	890	174	106	1.205	905	183	117

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,1	99,0	97,8	98,1	99,1	97,8	88,7	88,1	85,1	89,3	89,6	86,4
middelzwaar %	1,4	0,8	1,7	1,4	0,7	1,6	10,8	11,6	14,5	10,2	10,2	13,1
zwaar %	0,5	0,3	0,5	0,5	0,2	0,6	0,5	0,2	0,4	0,5	0,2	0,5
uur %	6,6	3,4	0,9	6,5	3,7	0,9	6,6	3,4	0,9	6,5	3,7	1,0

VRU 3.4 2030 (versie b20)



Van Zijstweg
2x1 met langsparkeren
linknr: 311666, A-node: 163666, B-node: 1407619

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	12.689	6.710	5.227	984	499	5.979	4.763	807	409
licht	12.464	6.592	5.129	975	488	5.872	4.673	799	400
middelzwaar	164	86	71	7	8	78	65	6	7
zwaar	61	32	27	2	3	29	25	2	2

bussen	1.335	677	509	103	65	658	500	98	60
middelzwaar+bussen	1.499	763	580	110	73	736	565	104	67
bussen/uur			42,4	25,8	8,1		41,7	24,5	7,5
busequivalenten	2.375	1.205	905	183	117	1.170	890	174	106

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,1	99,1	97,8	98,1	99,0	97,8	89,4	89,7	86,5	88,8	88,3	85,3
middelzwaar %	1,4	0,7	1,6	1,4	0,7	1,7	10,1	10,1	12,9	10,7	11,5	14,3
zwaar %	0,5	0,2	0,6	0,5	0,2	0,5	0,5	0,2	0,5	0,5	0,2	0,4
uur %	6,5	3,7	0,9	6,6	3,4	0,9	6,5	3,7	1,0	6,6	3,4	0,9

VRU 3.4 2030 (versie b20)



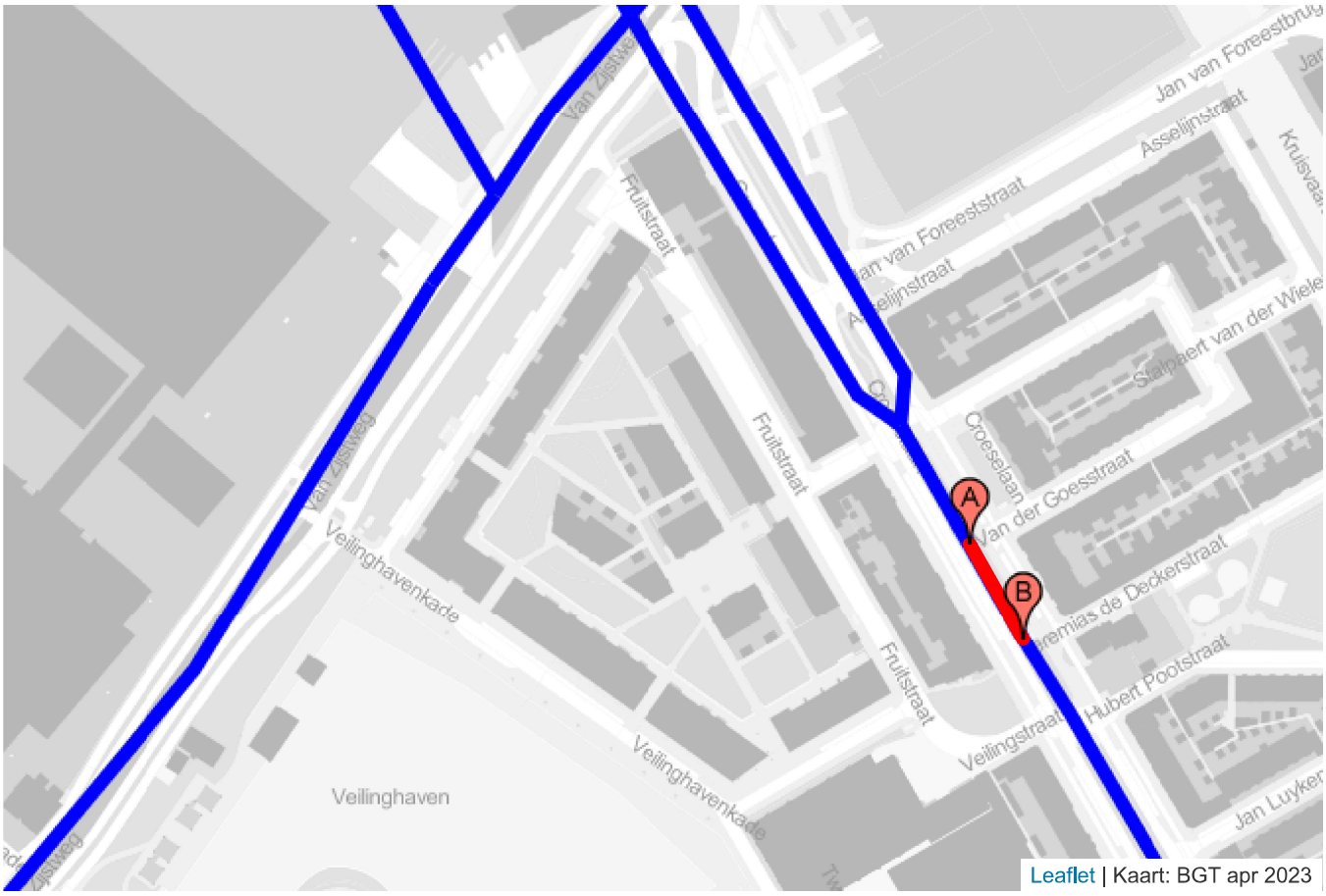
Croeselaan
2x1 met langsparkeren
linknr: 4152, A-node: 11259, B-node: 11260

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	7.276	3.353	2.502	566	285	3.923	3.234	457	232
licht	7.172	3.305	2.462	562	281	3.867	3.187	453	227
middelzwaar	79	36	30	3	3	43	36	3	4
zwaar	25	12	10	1	1	13	11	1	1

bussen	219	108	76	20	12	111	79	20	12
middelzwaar+bussen	298	144	106	23	15	154	115	23	16
bussen/uur			6,3	5,0	1,5		6,6	5,0	1,5
busequivalenten	391	193	135	36	22	198	140	36	22

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,4	99,3	98,6	98,5	99,1	97,8	95,5	95,9	94,6	96,2	95,0	93,0
middelzwaar %	1,2	0,5	1,1	1,1	0,7	1,7	4,1	3,9	5,1	3,5	4,8	6,6
zwaar %	0,4	0,2	0,4	0,3	0,2	0,4	0,4	0,2	0,3	0,3	0,2	0,4
uur %	6,2	4,2	1,1	6,9	2,9	0,7	6,2	4,2	1,1	6,8	3,0	0,8

VRU 3.4 2030 (versie b20)



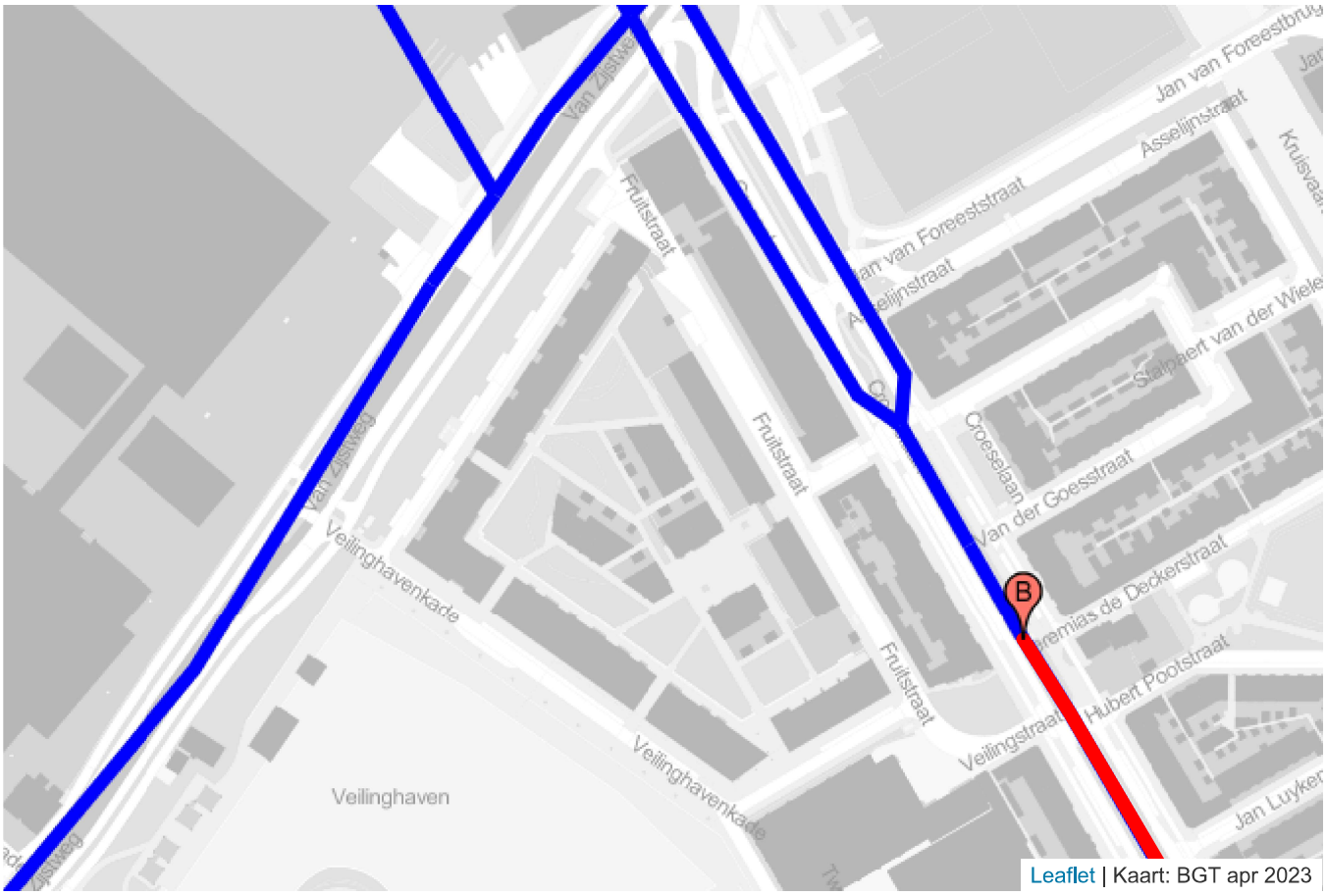
Croeselaan
2x1 met langsparkeren
linknr: 314981, A-node: 11260, B-node: 1415599

	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	6.558	3.001	2.237	508	256	3.557	2.854	467	236
licht	6.453	2.951	2.195	504	252	3.502	2.808	463	231
middelzwaar	78	36	30	3	3	42	35	3	4
zwaar	27	14	12	1	1	13	11	1	1

bussen	219	108	76	20	12	111	79	20	12
middelzwaar+bussen	297	144	106	23	15	153	114	23	16
bussen/uur			6,3	5,0	1,5		6,6	5,0	1,5
busequivalenten	391	193	135	36	22	198	140	36	22

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,1	99,2	98,4	98,4	99,1	97,9	94,9	95,5	94,0	95,7	95,1	93,1
middelzwaar %	1,3	0,6	1,2	1,2	0,6	1,7	4,6	4,4	5,6	3,9	4,7	6,5
zwaar %	0,5	0,2	0,4	0,4	0,2	0,4	0,5	0,2	0,4	0,4	0,2	0,4
uur %	6,2	4,2	1,1	6,7	3,3	0,8	6,2	4,2	1,1	6,7	3,3	0,8

VRU 3.4 2030 (versie b20)



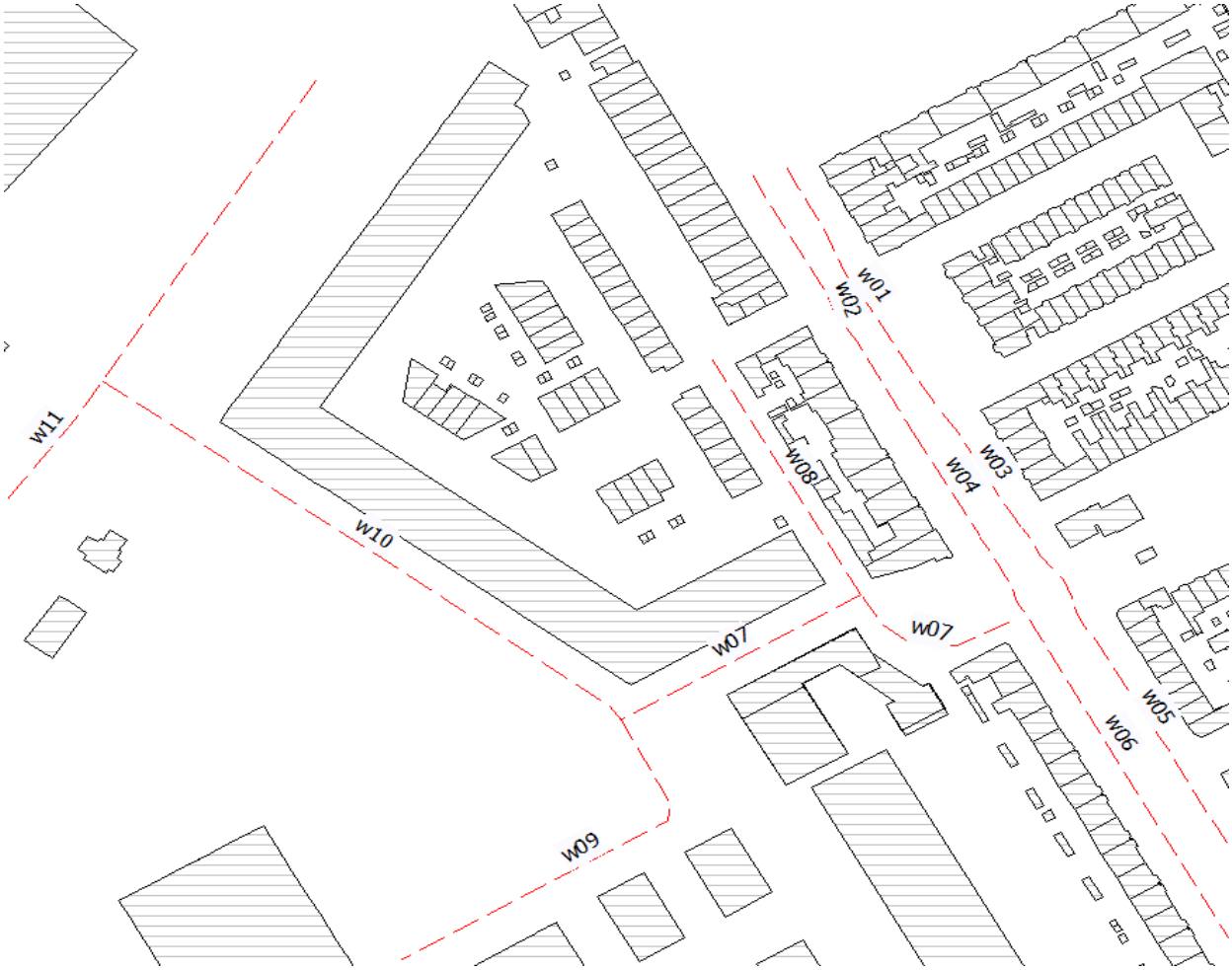
Croeselaan
2x1 met langsparkeren
linknr: 314980, A-node: 11251, B-node: 1415599

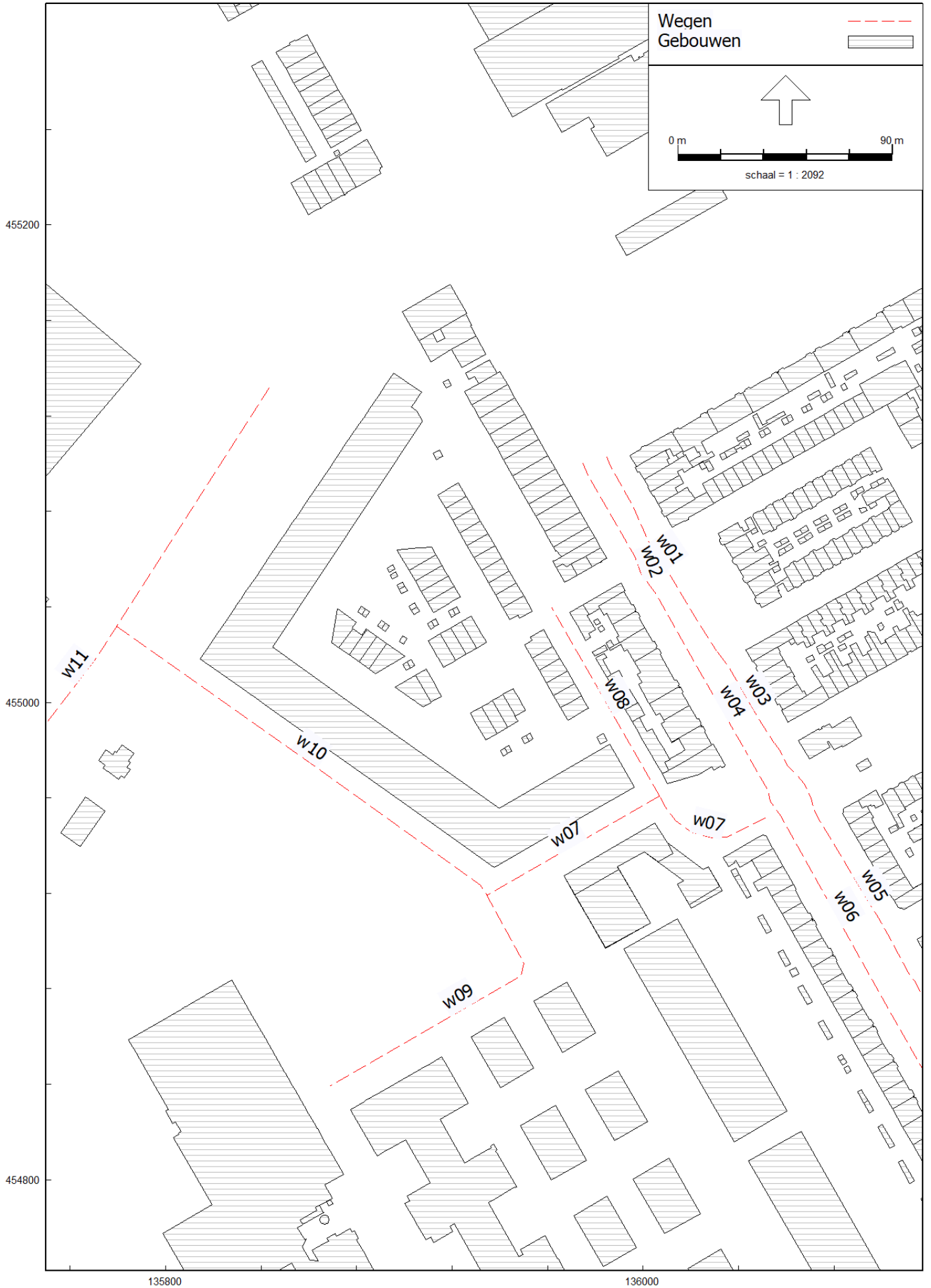
	A + B	van A naar B				van B naar A			
	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	etmaal	dag	avond	nacht
MVT (l+m+z)	6.728	3.658	2.913	495	250	3.070	2.299	513	258
licht	6.618	3.600	2.865	490	245	3.018	2.255	509	254
middelzwaar	83	45	37	4	4	38	32	3	3
zwaar	27	13	11	1	1	14	12	1	1

bussen	219	111	79	20	12	108	76	20	12
middelzwaar+bussen	302	156	116	24	16	146	108	23	15
bussen/uur			6,6	5,0	1,5		6,3	5,0	1,5
busequivalenten	391	198	140	36	22	193	135	36	22

	Exclusief bussen						Inclusief bussen					
	van A naar B			van B naar A			van A naar B			van B naar A		
	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
licht %	98,4	99,0	98,0	98,1	99,2	98,4	95,8	95,1	93,5	94,9	95,5	94,1
middelzwaar %	1,3	0,8	1,6	1,4	0,6	1,2	3,9	4,7	6,1	4,5	4,3	5,6
zwaar %	0,4	0,2	0,4	0,5	0,2	0,4	0,4	0,2	0,4	0,5	0,2	0,4
uur %	6,6	3,4	0,9	6,2	4,2	1,1	6,6	3,4	0,9	6,2	4,2	1,1

Wegen	wegdelen	mvt 2030	mvt 2033
Croeselaan	w01	3747,5	3804
Croeselaan	w02	3747,5	3804
Croeselaan	w03	3388,5	3440
Croeselaan	w04	3388,5	3440
Croeselaan	w05	3178	3226
Croeselaan	w06	3769	3826
Veilingstraat	w07	1000	1000
Fruitstraat	w08	1000	1000
Voorsterbeeklaan	w09	1000	1000
Veilinghavenkade	w10	1500	1500
Van Zijstweg	w11	14024	14235




Wegen
Gebouwen
0 m
90 m
schaal = 1 : 2092
w01
w02
w03
w04
w05
w06
w07
w07
w08
w09
w10
w11
455200
455000
454800
135800
136000

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ItemID	Grp.ID	Datum	1e kid	NrKids	Naam	Omschr.	Vorm
Croeselaan	61156	1	11:14, 9 Aug 2023	-325	2	w01	Croeselaan	Polylijn
Croeselaan	61157	1	11:14, 9 Aug 2023	-353	2	w02	Croeselaan	Polylijn
Croeselaan	61158	1	11:14, 9 Aug 2023	-329	2	w03	Croeselaan	Polylijn
Croeselaan	61159	1	11:14, 9 Aug 2023	-331	2	w04	Croeselaan	Polylijn
Croeselaan	61160	1	11:14, 9 Aug 2023	-333	2	w05	Croeselaan	Polylijn
Croeselaan	61161	1	11:14, 9 Aug 2023	-335	2	w06	Croeselaan	Polylijn
30km/u-wegen	61162	2	10:26, 9 Aug 2023	-351	2	w07	Veilingstraat	Polylijn
30km/u-wegen	61163	2	10:26, 9 Aug 2023	-339	2	w08	Fruitstraat	Polylijn
30km/u-wegen	61164	2	10:26, 9 Aug 2023	-341	2	w07	Veilingstraat	Polylijn
30km/u-wegen	61165	2	10:26, 9 Aug 2023	-343	2	w10	Veilinghavenkade	Polylijn
30km/u-wegen	61166	2	10:50, 24 Oct 2023	-345	2	w11	Van Zijstweg	Polylijn
30km/u-wegen	61167	2	10:26, 9 Aug 2023	-347	2	w09	Voorsterbeeklaan	Polylijn

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	X-1	Y-1	X-n	Y-n	H-1	H-n	M-1	M-n
Croeselaan	135984.97	455102.75	136030.96	455021.36	0.00	0.00	2.50	2.50
Croeselaan	135974.94	455100.04	136022.56	455014.78	0.00	0.00	2.50	2.50
Croeselaan	136031.15	455021.17	136055.14	454982.89	0.00	0.00	2.50	2.50
Croeselaan	136022.63	455014.87	136042.58	454979.97	0.00	0.00	2.50	2.50
Croeselaan	136129.66	454857.83	136055.07	454983.01	0.00	0.00	2.50	2.50
Croeselaan	136118.69	454843.48	136042.54	454980.10	0.00	0.00	2.50	2.50
30km/u-wegen	136051.25	454951.48	136007.22	454960.32	0.00	0.00	2.50	2.50
30km/u-wegen	136007.01	454960.58	135961.68	455040.05	0.00	0.00	2.50	2.50
30km/u-wegen	136006.81	454960.69	135934.41	454918.94	0.00	0.00	2.50	2.50
30km/u-wegen	135779.75	455031.64	135934.82	454918.94	0.00	0.00	2.50	2.50
30km/u-wegen	135843.27	455131.75	135680.27	454900.38	0.00	0.00	2.50	2.50
30km/u-wegen	135934.47	454919.45	135868.75	454839.12	0.00	0.00	2.50	2.50

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ISO_H	Min.RH	Max.RH	Min.AH	Max.AH	ISO M.	Hdef.	Vormpunten	Lengte
Croeselaan	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	7	93.75
Croeselaan	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	6	97.86
Croeselaan	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	4	45.21
Croeselaan	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	2	40.20
Croeselaan	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	16	146.29
Croeselaan	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	8	156.56
30km/u-wegen	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	7	53.19
30km/u-wegen	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	2	91.49
30km/u-wegen	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	2	83.57
30km/u-wegen	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	4	192.03
30km/u-wegen	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	4	283.27
30km/u-wegen	0.00	0.00	0.00	2.50	2.50	2.50	Relatief	4	130.51

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Lengte3D	Min.lengte	Max.lengte	Type	Cpl	Cpl_W	Hbron	Helling	Wegdek
Croeselaan	93.75	3.48	28.12	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W0
Croeselaan	97.86	5.17	39.70	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W0
Croeselaan	45.21	7.87	24.79	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W0
Croeselaan	40.20	40.20	40.20	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W0
Croeselaan	146.29	4.37	31.49	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W0
Croeselaan	156.56	4.31	64.92	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W0
30km/u-wegen	53.19	4.20	17.64	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W9a
30km/u-wegen	91.49	91.49	91.49	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W9a
30km/u-wegen	83.57	83.57	83.57	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W9a
30km/u-wegen	192.03	5.33	100.55	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W9a
30km/u-wegen	283.27	40.18	134.10	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W0
30km/u-wegen	130.51	5.47	92.53	Verdeling	False	1.5	0.75	0	W9a

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))	V(LV(A))
Croeselaan	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50
Croeselaan	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50
Croeselaan	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50
Croeselaan	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50
Croeselaan	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50
Croeselaan	Referentiewegdek	--	--	--	--	50	50
30km/u-wegen	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	30	30
30km/u-wegen	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	30	30
30km/u-wegen	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	30	30
30km/u-wegen	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	30	30
30km/u-wegen	Referentiewegdek	--	--	--	--	30	30
30km/u-wegen	Elementenverharding in keperverband	--	--	--	--	30	30

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))
Croeselaan	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Croeselaan	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Croeselaan	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Croeselaan	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Croeselaan	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
Croeselaan	50	--	50	50	50	--	50	50	50	--
30km/u-wegen	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
30km/u-wegen	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
30km/u-wegen	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
30km/u-wegen	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
30km/u-wegen	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--
30km/u-wegen	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	30 km/uur	Totaal aantal	%Int(D)	%Int(A)	%Int(N)	%Int(P4)	%MR(D)	%MR(A)	%MR(N)	%MR(P4)	%LV(D)
Croeselaan	False	3804.00	6.20	4.20	1.10	--	--	--	--	--	95.50
Croeselaan	False	3804.00	6.80	3.00	0.80	--	--	--	--	--	96.20
Croeselaan	False	3440.00	6.20	4.20	1.10	--	--	--	--	--	94.90
Croeselaan	False	3440.00	6.70	3.30	0.80	--	--	--	--	--	95.70
Croeselaan	False	3226.00	6.80	3.00	0.80	--	--	--	--	--	94.90
Croeselaan	False	3826.00	6.20	4.20	1.10	--	--	--	--	--	95.80
30km/u-wegen	True	1000.00	6.67	3.75	0.63	--	--	--	--	--	97.00
30km/u-wegen	True	1000.00	6.67	3.75	0.63	--	--	--	--	--	97.00
30km/u-wegen	True	1000.00	6.67	3.75	0.63	--	--	--	--	--	97.00
30km/u-wegen	True	1500.00	6.67	3.75	0.63	--	--	--	--	--	97.00
30km/u-wegen	True	14235.00	6.60	3.40	0.90	--	--	--	--	--	88.80
30km/u-wegen	True	1000.00	6.67	3.75	0.63	--	--	--	--	--	97.00

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	%LV(A)	%LV(N)	%LV(P4)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)	%MV(P4)	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)	%ZV(P4)	MR(D)	MR(A)
Croeselaan	95.90	94.60	--	4.10	3.90	5.10	--	0.40	0.20	0.30	--	--	--
Croeselaan	95.00	93.00	--	3.50	4.80	6.60	--	0.30	0.20	0.40	--	--	--
Croeselaan	95.50	94.00	--	4.60	4.40	5.60	--	0.50	0.20	0.40	--	--	--
Croeselaan	95.10	93.10	--	3.90	4.70	6.50	--	0.40	0.20	0.40	--	--	--
Croeselaan	95.50	94.10	--	4.50	4.30	5.60	--	0.50	0.20	0.40	--	--	--
Croeselaan	95.10	93.50	--	3.90	4.70	6.10	--	0.40	0.20	0.40	--	--	--
30km/u-wegen	97.00	97.00	--	2.00	2.00	2.00	--	1.00	1.00	1.00	--	--	--
30km/u-wegen	97.00	97.00	--	2.00	2.00	2.00	--	1.00	1.00	1.00	--	--	--
30km/u-wegen	97.00	97.00	--	2.00	2.00	2.00	--	1.00	1.00	1.00	--	--	--
30km/u-wegen	97.00	97.00	--	2.00	2.00	2.00	--	1.00	1.00	1.00	--	--	--
30km/u-wegen	88.30	85.30	--	10.70	11.50	14.30	--	0.50	0.20	0.40	--	--	--
30km/u-wegen	97.00	97.00	--	2.00	2.00	2.00	--	1.00	1.00	1.00	--	--	--

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	MR(N)	MR(P4)	LV(D)	LV(A)	LV(N)	LV(P4)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	MV(P4)
Croeselaan	--	--	225.23	153.22	39.58	--	9.67	6.23	2.13	--
Croeselaan	--	--	248.84	108.41	28.30	--	9.05	5.48	2.01	--
Croeselaan	--	--	202.40	137.98	35.57	--	9.81	6.36	2.12	--
Croeselaan	--	--	220.57	107.96	25.62	--	8.99	5.34	1.79	--
Croeselaan	--	--	208.18	92.42	24.29	--	9.87	4.16	1.45	--
Croeselaan	--	--	227.25	152.82	39.35	--	9.25	7.55	2.57	--
30km/u-wegen	--	--	64.70	36.38	6.11	--	1.33	0.75	0.13	--
30km/u-wegen	--	--	64.70	36.38	6.11	--	1.33	0.75	0.13	--
30km/u-wegen	--	--	64.70	36.38	6.11	--	1.33	0.75	0.13	--
30km/u-wegen	--	--	97.05	54.56	9.17	--	2.00	1.12	0.19	--
30km/u-wegen	--	--	834.28	427.36	109.28	--	100.53	55.66	18.32	--
30km/u-wegen	--	--	64.70	36.38	6.11	--	1.33	0.75	0.13	--

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	ZV(P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250	LE (D) 500	LE (D) 1k
Croeselaan	0.94	0.32	0.13	--	78.34	85.58	92.04	97.16	103.69
Croeselaan	0.78	0.23	0.12	--	78.52	85.68	92.00	97.42	104.05
Croeselaan	1.07	0.29	0.15	--	78.08	85.38	91.95	96.84	103.30
Croeselaan	0.92	0.23	0.11	--	78.18	85.40	91.82	97.03	103.58
Croeselaan	1.10	0.19	0.10	--	78.17	85.46	92.02	96.95	103.41
Croeselaan	0.95	0.32	0.17	--	78.31	85.53	91.95	97.16	103.71
30km/u-wegen	0.67	0.38	0.06	--	80.30	84.86	92.39	92.46	95.74
30km/u-wegen	0.67	0.38	0.06	--	80.30	84.86	92.39	92.46	95.74
30km/u-wegen	0.67	0.38	0.06	--	80.30	84.86	92.39	92.46	95.74
30km/u-wegen	1.00	0.56	0.09	--	82.06	86.62	94.15	94.22	97.50
30km/u-wegen	4.70	0.97	0.51	--	87.16	91.69	101.91	100.73	105.89
30km/u-wegen	0.67	0.38	0.06	--	80.30	84.86	92.39	92.46	95.74

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (D) Totaal	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k
Croeselaan	100.29	93.52	83.84	106.41	76.48	83.70	90.09	95.34	101.96
Croeselaan	100.63	93.85	84.01	106.74	75.26	82.60	89.16	94.01	100.54
Croeselaan	99.91	93.15	83.59	106.05	76.19	83.47	89.96	94.98	101.55
Croeselaan	100.17	93.40	83.68	106.29	75.21	82.53	89.08	93.97	100.52
Croeselaan	100.02	93.26	83.68	106.16	74.42	81.69	88.16	93.22	99.80
Croeselaan	100.30	93.53	83.80	106.42	76.72	84.04	90.59	95.48	102.02
30km/u-wegen	89.06	83.96	78.02	99.43	77.80	82.36	89.89	89.96	93.24
30km/u-wegen	89.06	83.96	78.02	99.43	77.80	82.36	89.89	89.96	93.24
30km/u-wegen	89.06	83.96	78.02	99.43	77.80	82.36	89.89	89.96	93.24
30km/u-wegen	90.82	85.72	79.78	101.19	79.56	84.12	91.65	91.72	95.00
30km/u-wegen	103.49	96.95	92.49	109.88	84.39	88.89	99.19	97.80	103.00
30km/u-wegen	89.06	83.96	78.02	99.43	77.80	82.36	89.89	89.96	93.24

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

Groep	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (A) Totaal	LE (N) 63	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k
Croeselaan	98.55	91.78	81.99	104.66	71.03	78.40	85.02	89.74	96.22
Croeselaan	97.16	90.40	80.80	103.28	70.06	77.57	84.41	88.62	94.92
Croeselaan	98.16	91.39	81.71	104.28	70.77	78.18	84.90	89.43	95.82
Croeselaan	97.13	90.37	80.75	103.26	69.60	77.10	83.93	88.16	94.48
Croeselaan	96.40	89.64	79.94	102.52	69.11	76.52	83.24	87.77	94.16
Croeselaan	98.64	91.88	82.26	104.76	71.35	78.81	85.60	89.96	96.30
30km/u-wegen	86.56	81.46	75.52	96.93	70.05	74.61	82.14	82.21	85.49
30km/u-wegen	86.56	81.46	75.52	96.93	70.05	74.61	82.14	82.21	85.49
30km/u-wegen	86.56	81.46	75.52	96.93	70.05	74.61	82.14	82.21	85.49
30km/u-wegen	88.32	83.22	77.28	98.69	71.81	76.37	83.90	83.97	87.25
30km/u-wegen	100.64	94.09	89.72	107.03	79.28	83.91	94.36	92.40	97.49
30km/u-wegen	86.56	81.46	75.52	96.93	70.05	74.61	82.14	82.21	85.49

Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

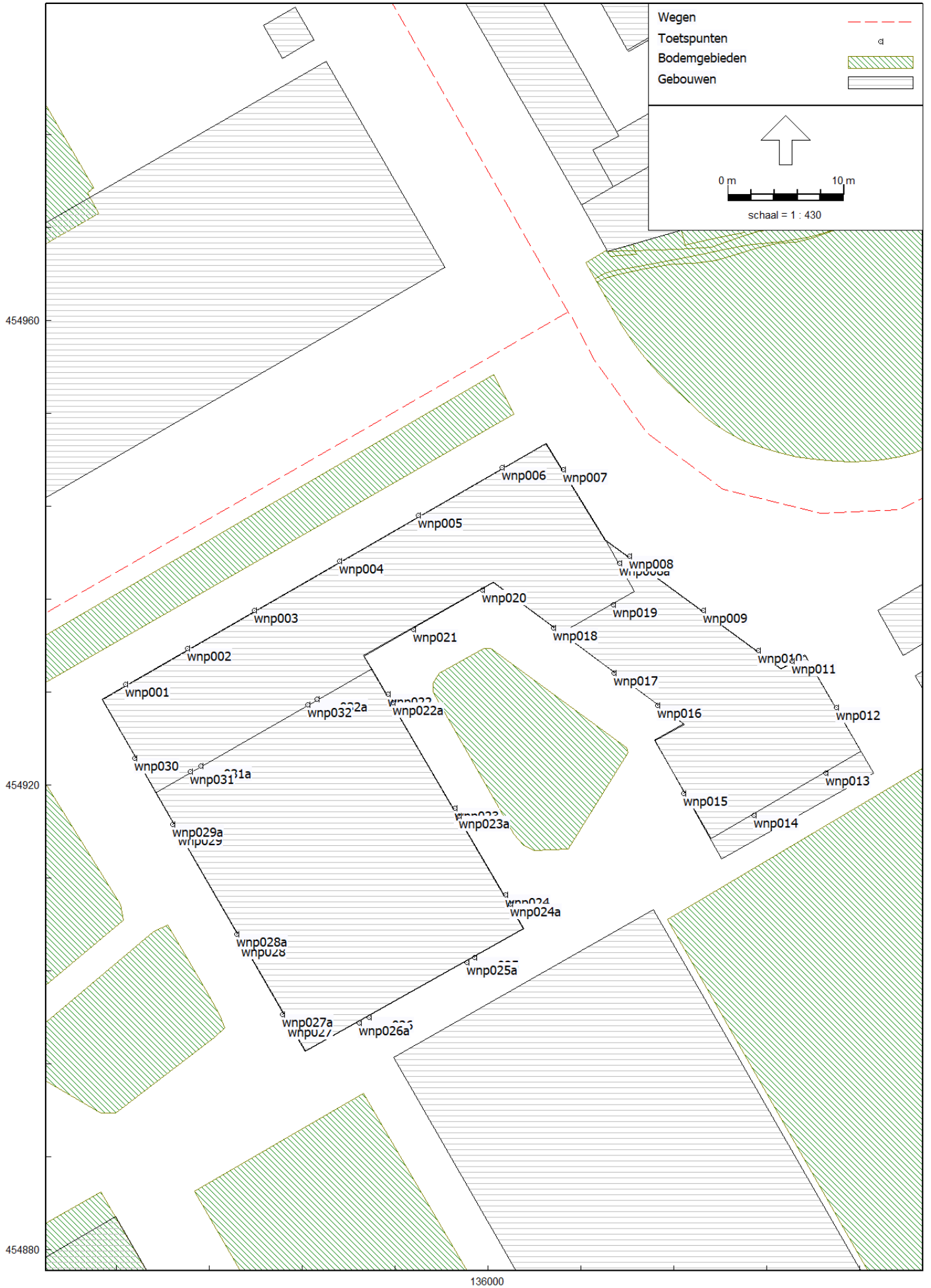
Groep	LE (N) 2k	LE (N) 4k	LE (N) 8k	LE (N) Totaal	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500
Croeselaan	92.84	86.08	76.57	98.98	--	--	--	--
Croeselaan	91.59	84.85	75.63	97.75	--	--	--	--
Croeselaan	92.46	85.71	76.32	98.61	--	--	--	--
Croeselaan	91.15	84.41	75.17	97.31	--	--	--	--
Croeselaan	90.80	84.05	74.66	96.95	--	--	--	--
Croeselaan	92.96	86.22	76.91	99.11	--	--	--	--
30km/u-wegen	78.81	73.71	67.78	89.18	--	--	--	--
30km/u-wegen	78.81	73.71	67.78	89.18	--	--	--	--
30km/u-wegen	78.81	73.71	67.78	89.18	--	--	--	--
30km/u-wegen	80.58	75.47	69.54	90.94	--	--	--	--
30km/u-wegen	95.28	88.76	84.82	101.71	--	--	--	--
30km/u-wegen	78.81	73.71	67.78	89.18	--	--	--	--

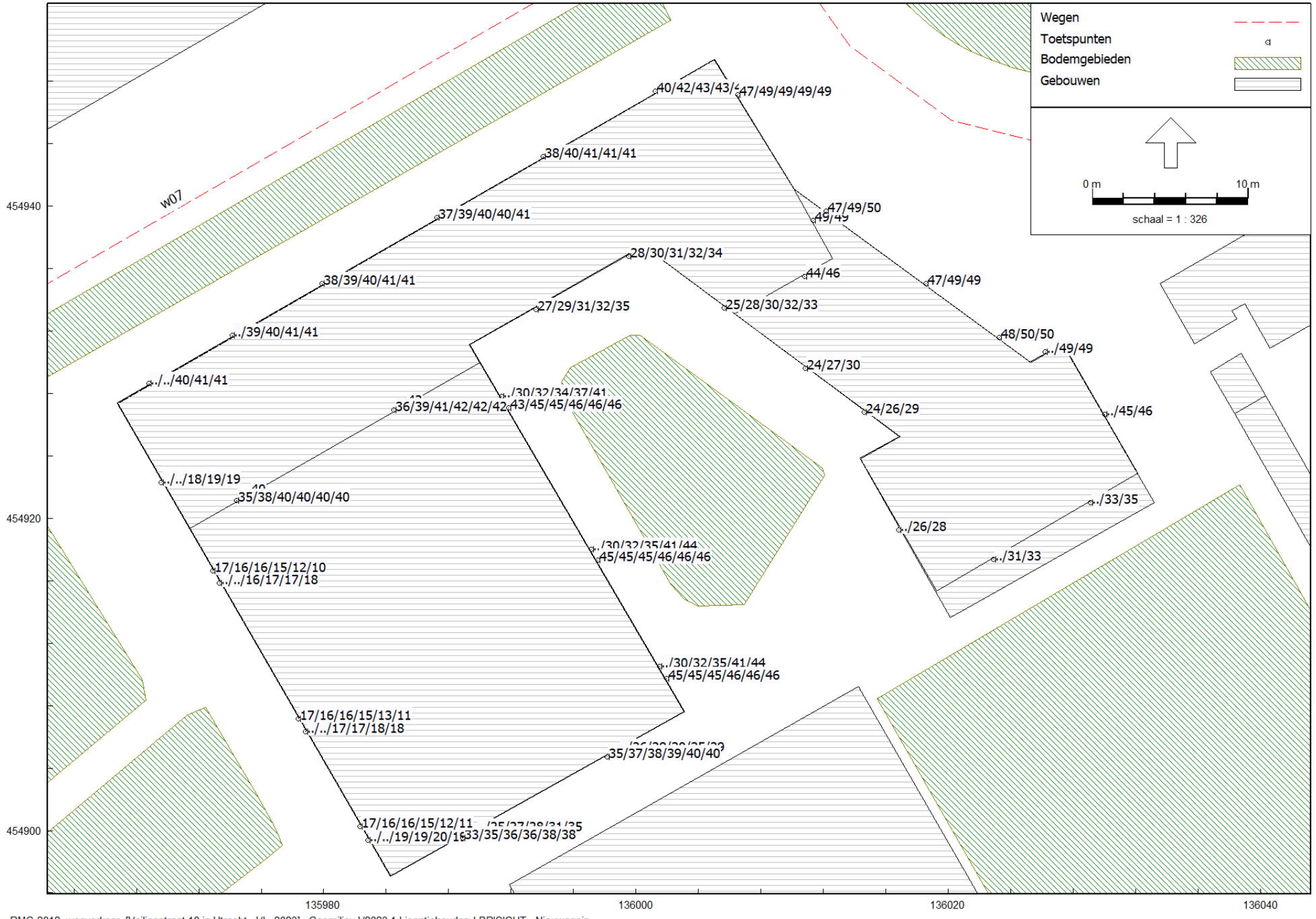
Model: VL_2023
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMG-2012, wegverkeer

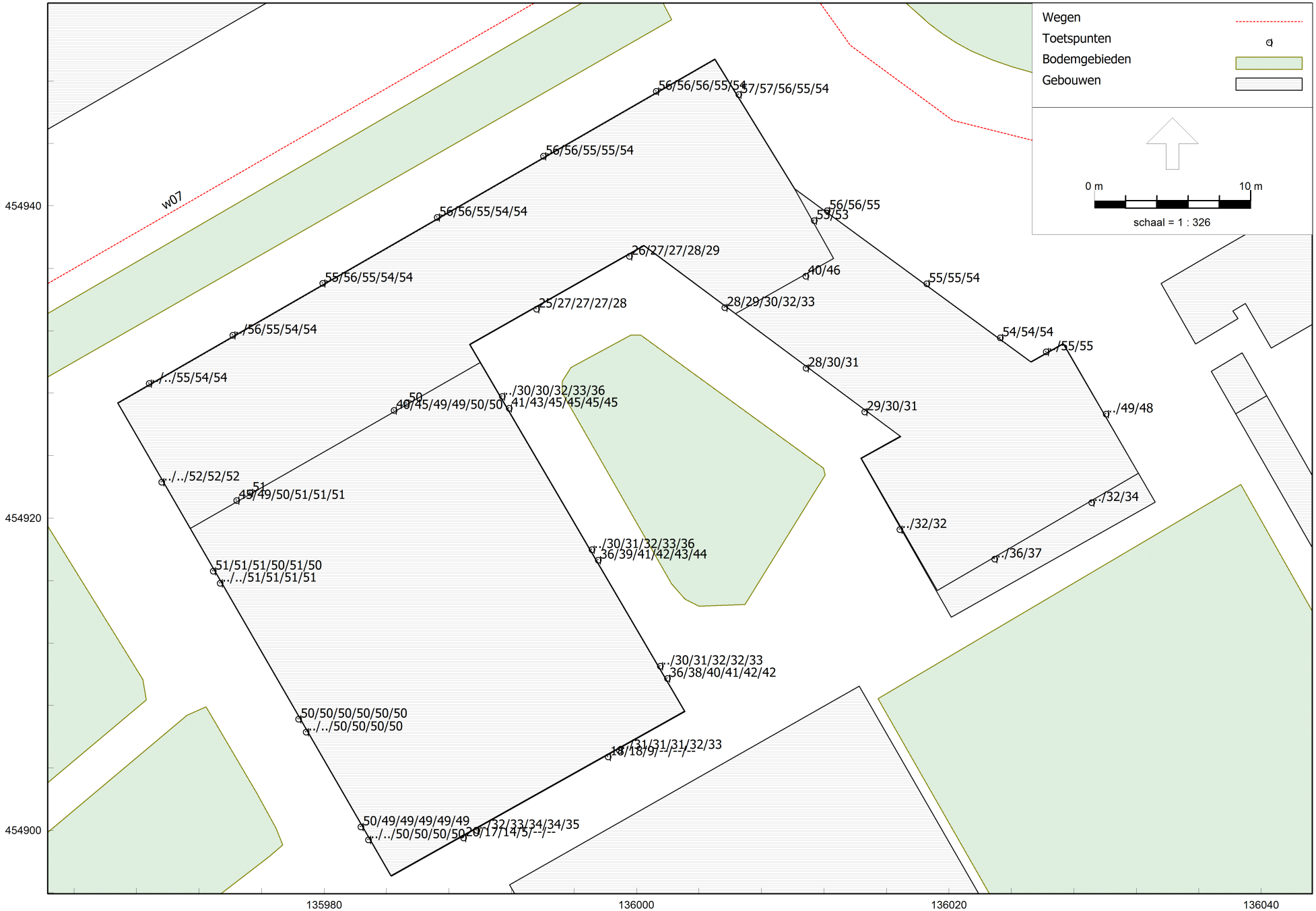
Groep	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k	LE (P4) 8k	LE (P4) Totaal
Croeselaan	--	--	--	--	--
Croeselaan	--	--	--	--	--
Croeselaan	--	--	--	--	--
Croeselaan	--	--	--	--	--
Croeselaan	--	--	--	--	--
Croeselaan	--	--	--	--	--
30km/u-wegen	--	--	--	--	--
30km/u-wegen	--	--	--	--	--
30km/u-wegen	--	--	--	--	--
30km/u-wegen	--	--	--	--	--
30km/u-wegen	--	--	--	--	--
30km/u-wegen	--	--	--	--	--

Bijlage III

Rekenresultaten


Wegen
Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
0 m
10 m
schaal = 1 : 430
454960
454920
454880
136000
wnp001
wnp002
wnp003
wnp004
wnp005
wnp006
wnp007
wnp008
wnp009
wnp010
wnp011
wnp012
wnp013
wnp014
wnp015
wnp016
wnp017
wnp018
wnp019
wnp020
wnp021
wnp022a
wnp023a
wnp024a
wnp025a
wnp026a
wnp027a
wnp028a
wnp029a
wnp030
wnp031
wnp032


Wegen
Toetspunten
Bodemgebieden
Gebouwen
0 m
10 m
schaal = 1 : 326
w07
40/42/43/43/47/49/49/49/49
38/40/41/41/41
37/39/40/40/41
47/49/50
49/49
28/30/31/32/34
38/39/40/41/41
44/46
47/49/49
27/29/31/32/35
25/28/30/32/33
../39/40/41/41
48/50/50
../49/49
../../40/41/41
24/27/30
../30/32/34/37/41
36/39/41/42/42/42
43/45/45/46/46/46
24/26/29
../45/46
../../18/19/19
35/38/40/40/40/40
../33/35
../26/28
../30/32/35/41/44
45/45/45/46/46/46
../31/33
17/16/16/15/12/10
../../16/17/17/18
../30/32/35/41/44
45/45/45/46/46/46
17/16/16/15/13/11
../../17/17/18/18
35/37/38/39/40/40
17/16/16/15/12/11
../../19/19/20/19
33/35/36/36/38/38
454940
454920
454900
135980
136000
136020
136040



RMG-2012, wegverkeer, [Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - VL_2023] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: LBP|SIGHT - Nieuwegein

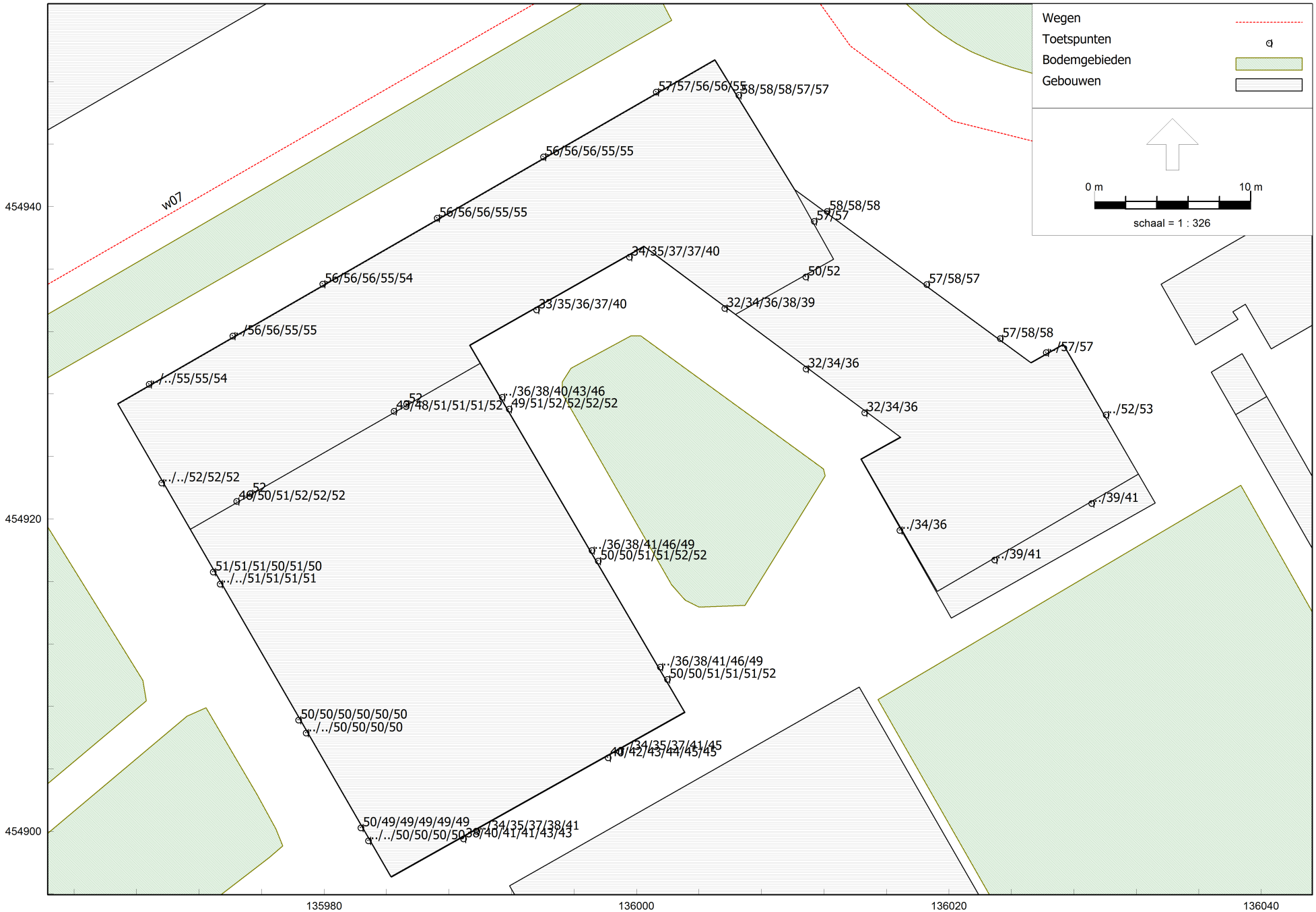
Berekende geluidbelasting vanwege 30km/u-wegen

Zonder toepassing van 5 dB aftrek

LBP|SIGHT - Nieuwegein

Gecumuleerde geluidbelasting vanwege alle omliggende wegen

Zonder toepassing van 5 dB aftrek



RMG-2012, wegverkeer, [Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - VL_2023] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: LBP|SIGHT - Nieuwegein

LBP|SIGHT - Nieuwegein

Bijlage 9 Ontwerp besluit hogere waarden

2 november 2023 HW1292 ONTWERPBESLUIT WET GELUIDHINDER

Onderwerp: Vaststelling hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ingevolge de Wet geluidhinder

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN UTRECHT

Besluiten tot het vaststellen van hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting ten behoeve van het Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk.

Overwegingen

1. Voor het plangebied is een procedure gestart om te komen tot vaststelling van een nieuw bestemmingsplan.

2. Het plangebied ligt in de geluidzone van: de Croeselaan (in “stedelijk gebied” cfm art 1 Wet geluidhinder).

3. Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure voor een plan dat in de zone van een weg (artikel 74 Wet geluidhinder) ligt, mag de geluidsbelasting op woningen binnen de zone niet hoger zijn dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, in casu 48 dB (artikel 82 Wet geluidhinder).

4. Artikel 83, tweede lid Wet geluidhinder, biedt de mogelijkheid om in stedelijk gebied woningen te realiseren met een hogere geluidsbelasting vanwege wegverkeer dan de voorkeurgrenswaarde tot maximaal 63 dB.

5. Burgemeester en wethouders maken gebruik van hun bevoegdheid tot het vaststellen van een hogere waarde (artikel 110a Wet geluidhinder) omdat verdergaande geluidsbeperkende maatregelen stuiten op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard.

6. De vast te stellen hogere waarden zullen, overeenkomstig artikel 110a, zesde lid Wet geluidhinder, niet leiden tot een onaanvaardbare geluidsbelasting.

7. Alle nieuwe woningen zullen overeenkomstig het gemeentelijk beleid (Geluidnota Utrecht 2014-2018) de beschikking dienen te hebben over een geluidsluwe gevel.

8. De procedure wordt gevolgd overeenkomstig de afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht en artikel 110c Wet geluidhinder. Het ontwerp van het besluit ligt zes weken ter inzage.

Ontwerp Besluit

Een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen voor het Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk als volgt vast te stellen:

- maximaal 50 dB vanwege de Croeselaan

1. Aan het besluit worden voor nieuwe woningen met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde de volgende voorwaarden verbonden:

- Geluidsluwe gevel

  De woning heeft ten minste één gevel met een geluidsniveau niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde;

- Woningindeling

  De woning bevat voldoende verblijfsruimte(n) aan de zijde van de geluidsluwe gevel. Dit geldt voor ten minste 30% van het aantal verblijfsruimten of 30% van de oppervlakte van het verblijfsgebied;

- Buitenruimte

  Indien de woning beschikt over een buitenruimte, dan is deze gelegen aan een gevel waar de geluidsbelasting niet meer dan 5 dB hoger is dan de geluidsluwe gevel. Deze eis geldt voor maximaal één buitenruimte per woning.

2. Aan het besluit wordt in afwijking van het vermelde onder 1 voor nieuwe onzelfstandige woningen of woningen van 30 m^2 of kleiner met een geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde de volgende voorwaarde verbonden:

- Geluidsluwe gevel

  Tenminste 50% van de woningen dienen in hetzelfde gebouw gesitueerd te zijn aan een gevel met een geluidsbelasting van maximaal 5 dB boven de voorkeursgrenswaarde.

Voor nadere akoestische informatie m.b.t. wegverkeer wordt verwezen naar het rapport “Veilingstraat 10 in Utrecht”, d.d. 24 oktober 2023 met referentie R003_02_L230824 van LBP|Sight.

De vastgestelde hogere waarde is het gevolg van een akoestische afweging en toetsing aan de Wet geluidhinder. Zij heeft geen betrekking op andere toetsingskaders en afwegingen die in het kader van de ruimtelijke ordening (kunnen) worden gemaakt.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

namens dezen

A.I. Teuns

Programmamanager Gezond Leefklimaat

Dit document is automatisch aangemaakt, hierdoor staat er geen geschreven handtekening onder dit besluit.

Bijlage 10 Akoestisch onderzoek stemgeluid terras

Geluidonderzoek terras

Akoestisch onderzoek stemgeluid nieuw terras

Opdrachtgever
Ten Brinke bouw B.V.
Contactpersoon
De heer [redacted]
Kenmerk
R004_02_L230824
Versie
02
Datum
24 oktober 2023
Auteur
[redacted]

Kelvinbaan 40, 3439 MT Nieuwegein | Postbus 1475, 3430 BL Nieuwegein | T (030) 231 13 77 | F (030) 234 17 54
E info@lbpsight.nl | www.lbpsight.nl | IBAN: NL62 RABO 036 42 36 558 | KvK 30073990 | BTW NL007076083B01

LBP|SIGHT

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Uitgangspunten 5

2.1 Wettelijk kader 5

2.1.1 Beoordeling stemgeluid Activiteitenbesluit 5

2.1.2 Beoordeling stemgeluid goede ruimtelijke ordening 5

2.2 Uitgangspunten terras 6

2.2.1 Bronsterktes 6

2.2.2 Representatieve situatie terras 7

2.2.3 Rekenmodel 8

3 Rekenresultaten 10

3.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ 10

3.2 Maximaal geluidniveau L_{Amax} 11

3.3 Mogelijke maatregelen (t.b.v. beter woon- en leefklimaat) 12

4 Conclusie 15

Bijlagen

Bijlage I Invoer en resultaten rekenmodel

1 Inleiding

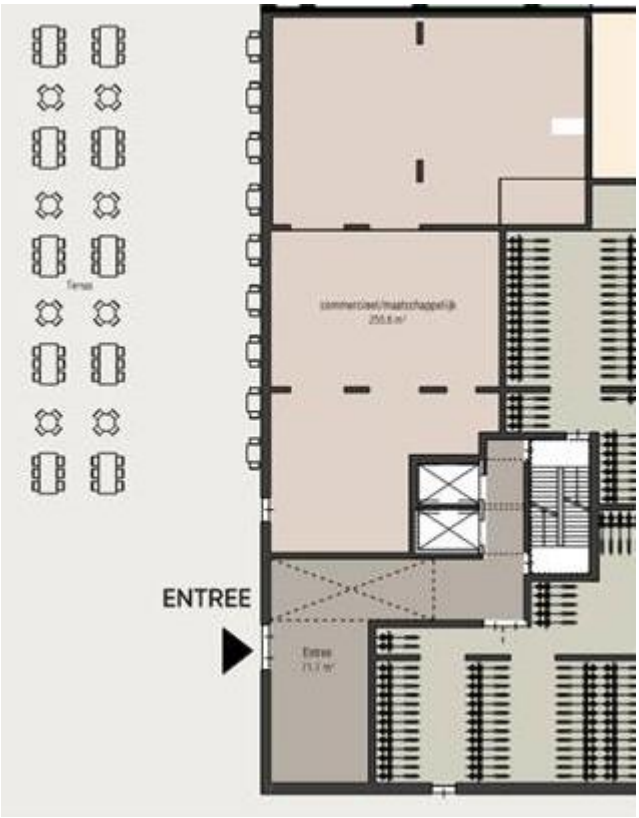
Onze opdracht
In opdracht van Ten Brinke B.V. uit Nieuwegein heeft LBP|SIGHT een akoestisch onderzoek verricht naar het stemgeluid afkomstig van een nieuw terras aan de Veilingstraat 10 in Utrecht. In de plint van het nieuwe woongebouw komt er een gecombineerde sociaalmaatschappelijke en commerciële invulling. Ten aanzien van het commerciële deel zal de voorkeur uitgaan naar een horecafunctie met buitenterras.

De hoogte van het geluidniveau bij een woning is afhankelijk van een groot aantal factoren. Enerzijds is de ligging van de woning ten opzichte van het terras van belang, anderzijds de sterkte van het totale stemgeluid vanaf het terras. Deze sterkte is weer afhankelijk van het aantal personen op een terras, van de individuele sterkte van het stemgeluid van de aanwezigen en van de spreektijd per persoon. Inpandig gelden er ook normen naar aangrenzende woningen. We gaan ervan uit dat de geluidniveaus vanwege muziekgeluid binnen ten hoogste 70 dB(A) bedraagt, dus dat er sprake is van achtergrondmuziek. Wanneer er sprake is van hogere geluidniveaus vanwege versterkt muziekgeluid dan 70 dB(A) in de horecaruimte, dan moet het aspect interne geluidisolatie nader onderzocht worden.

In het onderzoek geven we inzicht van de berekende geluidniveaus vanwege stemgeluid afkomstig van het nieuwe terras op de gevels van omliggende woningen en gevels van de nieuwe woningen boven het terras. We gaan ervan uit dat het terras niet overdekt en niet verwarmd is en dus in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt beoordeeld.

Het doel van het onderzoek is om te bepalen of er in opgegeven (representatieve) situatie sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Om te kunnen concluderen dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening, moet beoordeeld worden of ter plaatse van de bestaande en nieuwe woningen een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat. Met de komst van deze rapportage vervalt het rapport met kenmerk R002_01_L230824 van 30 augustus 2023.

Het project
Figuur 1.1 geeft een deel van de plattegrond weer van de begane grond van het nieuwbouwplan aan de Veilingstraat 10. In totaal komen in het nieuwbouwplan tussen de 100 en 110 woningen. Een deel van het nieuwe terras ligt direct naast de gevel van de nieuwbouw, het grootste deel van het terras ligt op een afstand van ten minste 6 meter van de nieuwbouw.



Figuur 1.1
Plattegrond begane grond (nabij nieuw terras)

Figuur 1.2 geeft een impressie weer van het nieuwe terras, oriëntatie vanaf het nieuwe plein Veilinghaven.



Figuur 1.2
Impressie nieuw terras, oriëntatie: Veilinghavenplein

2 Uitgangspunten

2.1 Wettelijk kader

2.1.1 Beoordeling stemgeluid Activiteitenbesluit

Als een bedrijf een verwarmd terras, een terras met een vaste overdekking of een terras gelegen aan een (omsloten) binnenterrein heeft, moet het stemgeluid meegenomen worden bij de toetsing aan de geluidnormen uit het Activiteitenbesluit. In die situatie moet dus de totale geluidsituatie van het bedrijf worden beoordeeld, dus het stemgeluid van het terras inclusief het muziekgeluid vanbinnen, het parkeren (mits het een eigen parkeerterrein betreft) en bijvoorbeeld installatiegeluid (luchtbehandeling, ventilatoren en dergelijke).

Het stemgeluid van onverwarmde en onoverdekte terrassen aan de straat of een andere openbare ruimte is uitgesloten van toetsing. Volgens de toelichting op het Activiteitenbesluit is hiervoor gekozen, omdat een rigide toepassing van de normen uit het Activiteitenbesluit het in veel gevallen onmogelijk maakt om een terras te gebruiken. De wetgever heeft bepaald om dit geluid niet te toetsen, omdat ervan uit wordt gegaan dat het stemgeluid van terrassen die aan de straat of een andere openbare ruimte liggen, opgaat in het omgevingsgeluid.

2.1.2 Beoordeling stemgeluid goede ruimtelijke ordening

Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt dat het stemgeluid van terrassen betrokken moet worden in planologische procedures, ook in de gevallen wanneer het Activiteitenbesluit niet van toepassing is. Ten aanzien van het te hanteren toetsingskader moet een zelfstandige afweging worden gemaakt, bijvoorbeeld aan de hand van het Activiteitenbesluit, VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering of de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Ook in de Geluidnota Utrecht is opgenomen dat stemgeluid in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden onderzocht en afgewogen.

Om te bepalen of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening moet er gekeken worden naar de milieu-invloed van bedrijven zoals winkels en scholen in de omgeving. Of er een akoestisch onderzoek nodig is, hangt af van de afstand tussen bijvoorbeeld bedrijven tot gevoelige functies zoals woningen. Voor deze ‘richtafstand’ wordt gebruikgemaakt van de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ (2009), die daarbij uitgaat van de typering ‘rustige woonomgeving’, waarvan in dit plangebied sprake is.

In de Bouwenvelop Veilingstraat 10 is aangegeven dat de Beers & Barrels, gelegen aan Veilinghavenkade 177, op 17 meter afstand ligt van de projectlocatie. De richtafstand van 10 meter wordt niet overschreden, dus is een verdergaand onderzoek niet benodigd. In het eigen plan komt in de plint onder andere een commerciële functie in de vorm van horeca. Aan de richtafstand van 10 meter wordt niet voldaan omdat er nieuwe woningen boven de horeca/terras worden gesitueerd, dus moet het plan voor de horeca verder onderzocht worden waarin we rekening houden met de komst van een terras.

In het kader van de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering is het plangebied gelegen in een volgens die publicatie beschreven kwalificatie 'rustige woonwijk'. Bij die kwalificatie behoort een beoordeling van toelaatbaarheid in eerste termijn bij 45 dB(A) in de dagperiode, 40 dB(A) in de avondperiode en 35 dB(A) in de nachtperiode.

Bij de bepaling welk niveau nog als acceptabel kan worden beschouwd, moet ook naar het binnenniveau in de woningen worden gekeken. De grenswaarde (het binnenniveau) van het Activiteitenbesluit is 35 dB(A) etmaalwaarde. Uitgaande van een basisgeluidisolatie van 20 dB is een geluidbelasting van 55 dB(A) etmaalwaarde aan stemgeluid goed te motiveren.

Voor hogere geluidniveaus dan 55 dB(A) is een zwaardere motivatie en een bestuurlijke afweging nodig. Ook kan per geval in de afweging worden betrokken of de omringende woningen de beschikking hebben over een geluidluwe gevel/zijde waar een bewoner geen last van het omgevingslawaai zal hebben.

De gemeente Utrecht heeft aangegeven dat voor bestaande woningbouw een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) etmaalwaarde gemotiveerd kan worden en voor nieuwbouw ten hoogst 60 dB(A) etmaalwaarde.

2.2 Uitgangspunten terras

2.2.1 Bronsterktes

De bronsterkte van het stemgeluid is sterk afhankelijk van de persoon en de omstandigheid waarin deze persoon verkeert. Zo wordt bij een rustig restaurant over het algemeen zachter gesproken dan bij een populair café. Representatieve gegevens over bronsterktes kunnen worden ontleend aan de Duitse richtlijn 3770 'Emissionskenwerte technischer Schallquellen Sport- und Freizeitanlagen', opgesteld door Verein Deutscher Ingenieure (VDI).

In tabel 2.1 zijn een aantal relevante bronsterktes uit deze richtlijn samengevat.

Tabel 2.1

Kentallen bronsterktes stemgeluid volgens VDI 3770

Aard van de bron	Equivalente[1] bronsterkte $L_{WA,eq}$	Maximale[2] bronsterkte $L_{WA,max}$
Spreken, normaal	65 dB(A)	67 dB(A)
Spreken, verheven	70 dB(A)	73 dB(A)
Spreken, zeer luid	75 dB(A)	-[3]
Roepen, normaal	80 dB(A)	86 dB(A)
Schreeuwen, luid	105 dB(A)	108 dB(A)

In tabel 2.2 zijn de bronsterktes per type terras opgenomen. Deze bronsterktes zijn ontleend aan de VDI-richtlijn.

Tabel 2.2
Bronsterkte per terrastype

Terrastype	Equivalente bronsterkte $L_{WA,eq}$	Maximale[2c] bronsterkte $L_{WA,max}$
Rustig terras	65 - 70 dB(A)	86 dB(A)
Gemiddeld terras	70 dB(A)	100 dB(A)
Levendig terras	75 dB(A)	100 dB(A)

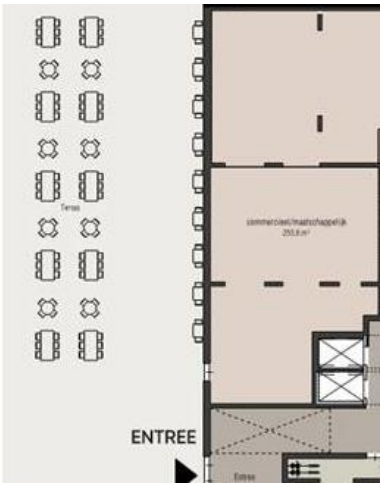
Bij de beoordeling is uitgegaan van een typering van een rustig terras met een equivalente bronsterkte van 70 dB(A). Voor maximale geluidniveaus van het stemgeluid is uitgegaan van een bronsterkte van 86 dB(A).

De maximale bronsterkte van 86 dB(A) is, volgens de gemeente Utrecht, een redelijk uitgangspunt voor een terras. Een situatie met meer dan normaal roepen of luid schreeuwen is niet passend voor een terras en tegen dergelijk gedrag zou de exploitant moeten optreden.

2.2.2 Representatieve situatie terras

De begane grond van het nieuwbouwplan krijgt, zoals gezegd, een commercieel deel welke gaat bestaan uit een horecafunctie. De beoogde horeca categorie is D1. Dit betekent een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden en serveren van dranken en kleine consumpties voor consumptie ter plaatse. De initiatiefnemer heeft aangegeven dat er geen activiteiten op de terrassen plaatsvinden na restauranttijden. We gaan ervan uit dat het terras gedurende de dagperiode 07:00 – 19:00 uur en gedurende de avondperiode 19:00 uur – 23:00 uur in bedrijf kan zijn.

Figuur 2.1 geeft de beoogde locatie en de indeling van het terras weer. Het terras gaat bestaan uit 4- en 6-persoons tafels met totaal 92 zitplaatsen. Deze tafels worden op ten minste 6 meter van de nieuwbouw geplaatst. Er zijn 2-persoons tafels langs de gevel met in totaal 18 zitplaatsen voorzien. In totaal zullen er 110 zitplekken op het terras mogelijk zijn dat in de oksel van de Veilingstraat en de Voorsterbeeklaan komt te liggen.



Figuur 2.1
Invulling terras

Overdag (tot 19:00 uur) wordt uitgegaan van een gemiddelde bezettingsgraad van 50%. In de avond (19:00 tot 23:00 uur) wordt uitgegaan van gemiddeld 100%. We gaan ervan uit dat in de nachtperiode (vanaf 23:00 uur) geen activiteiten op het terras plaatsvinden.

Voor een 4-persoonstafel gaan we uit een spreektijd van 50% per persoon. Voor een 6-persoonstafel gaan we uit van een spreektijd van 33,3% per persoon, wat overeenkomt met twee personen die aan het praten zijn.

We gaan hier van het volgende geluidvermogenniveau uit:
- Maximaal aantal personen op het terrasdeel 4-6 persoonstafels: 92 personen. Spreektijd van twee personen per tafel, dus in totaal 36 personen= 70 dB(A) + 10log(36)= 86 dB(A).
- Maximaal aantal personen op het terrasdeel 2 persoonstafels: 18 personen. Spreektijd van 50% per tafel, dus in totaal 9 personen= 70 dB(A) + 10log(9)= 80 dB(A).

Ten slotte gaan we ervan uit dat de terrassen niet verwarmd en niet overdekt zijn. Er is geen versterkte muziekgeluid op het terras aanwezig.

2.2.3 Rekenmodel

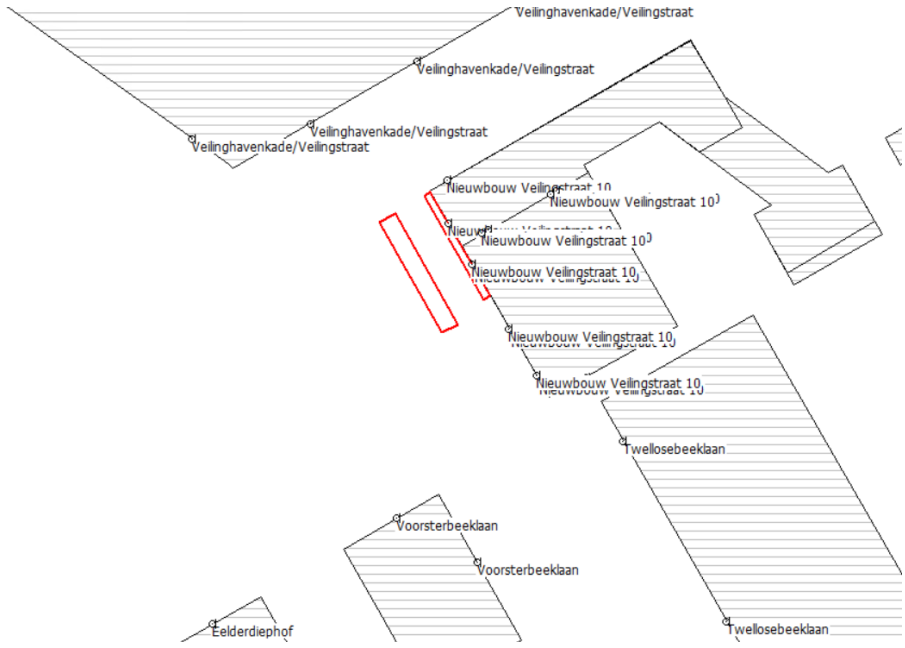
Om de geluidniveaus te bepalen is een akoestisch rekenmodel opgesteld met behulp van het programma Geomilieu, versie 2023.1. Aan de hand van overdrachtsberekeningen volgens de Handleiding meten en rekenen Industrielawaai (HMRI 1999) is het invallend geluidniveau vanwege het stemgeluid afkomstig van het terras op de omliggende gevels van nieuwe en bestaande woningen berekend. De rekenpunten hebben we gemodelleerd ter plaatse van de verblijfsruimten van de meest dichtbijgelegen woningen. Voor stemgeluid op het terras is een bronhoogte in het rekenmodel van 1,4 meter boven vloerpeil aangehouden.

Figuur 2.2 geeft een overzicht van de rekenpunten weer en figuur 2.3 de straatnamen waar de rekenpunten zijn gelegen. In beide figuren komt binnen de rode lijnen de twee terrasdelen. De rekenpunten liggen op 1,5 meter boven verdiepingsvloer.

Wnp001 tot en met wnp009 zijn gemodelleerd ter plaatse van gevels van bestaande woningen. Wnp010 tot en met wnp017 zijn gemodelleerd ter plaatse van de nieuwe woningen.



Figuur 2.2
Overzicht rekenpunten



Figuur 2.3
Overzicht straatnamen rekenpunten

3 Rekenresultaten

3.1 Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$

Bijlage I geeft de resultaten weer uit hoofdstuk 3. In tabel 3.1 zijn de resultaten van de berekeningen van de hoogste langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ weergegeven van de dag-, avondperiode en de $L_{etmaal.}$

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Etmaal
wnp013_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	51.82	54.83	59.83
wnp014_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	51.81	54.82	59.82
wnp013_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	49.38	52.39	57.39
wnp014_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	49.37	52.38	57.38
wnp014_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	47.47	50.48	55.48
wnp013_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	47.46	50.47	55.47
wnp012_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	46.25	49.26	54.26
wnp012_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	45.24	48.25	53.25
wnp013_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	44.96	47.97	52.97
wnp012_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	44.22	47.23	52.23
wnp013a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	43.00	46.01	51.01
wnp012_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	42.61	45.62	50.62
wnp011_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	42.01	45.02	50.02
wnp011_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	41.59	44.60	49.60
wnp013a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	41.11	44.12	49.12
wnp011_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	41.09	44.10	49.10
wnp012a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	41.02	44.03	49.03
wnp002_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	40.78	43.79	48.79
wnp002_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	40.56	43.57	48.57
wnp002_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	40.27	43.28	48.28

Tabel 3.1
Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus $L_{Ar,LT}$ en L_{etmaal}

Uit de resultaten blijkt dat met de gekozen uitgangspunten de geluidemissie vanaf het terras op de gevels van de nieuwbouw zowel de dag- als avondperiode boven de streefwaarde van respectievelijk 45 dB(A) en 40 dB(A) uitkomt, namelijk ten hoogste 52 dB(A) in de dagperiode en 55 dB(A) in de avondperiode. De hoogste geluidbelasting is 60 dB(A) etmaalwaarde op de gevels van de nieuwbouw. De gemeente Utrecht heeft aangegeven dat 60 dB(A) etmaalwaarde de maximale waarde is die wordt toegestaan bij de ontwikkeling van een nieuw terras.

Op de gevels van bestaande woningen in de buurt is het hoogste langtijdgemiddelde geluidniveaus in de dag en avondperiode respectievelijke 41 dB(A) en 44 dB(A). Er wordt gedurende de dagperiode voldaan aan de streefwaarde van 45 dB(A). Er wordt niet voldaan aan de streefwaarde van 40 dB(A) in de avondperiode. De hoogste geluidbelasting is 49 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan 55 dB(A) etmaalwaarde.

3.2 Maximaal geluidniveau L_{Amax}

De maximale geluidniveaus (ook wel piekniveaus genoemd) betreffen kortstondige verhogingen van het geluidniveau. Deze geluidniveaus worden bepaald door lachen, stemverheffing en of roepen. Evenals de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus zijn ook de maximale geluidniveaus afhankelijk van de plaatselijke situatie. De grootte van het terras is op zich niet van belang. Enkel de afstand tussen het terras en de woning is van belang.

In tabel 3.2 zijn de resultaten van de berekeningen weergegeven.

Tabel 3.2
Maximale geluidniveaus L_{Amax}

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond
wnp013_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	62.26	62.26
wnp014_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	62.22	62.22
wnp012_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	59.58	59.58
wnp013_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	59.39	59.39
wnp014_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	59.39	59.39
wnp012_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	57.79	57.79
wnp014_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	57.25	57.25
wnp013_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	57.23	57.23
wnp012_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	56.17	56.17
wnp013_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	55.50	55.50
wnp011_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	55.17	55.17
wnp011_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	54.43	54.43
wnp012_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	53.85	53.85
wnp011_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	53.60	53.60
wnp002_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	52.17	52.17
wnp002_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	51.80	51.80
wnp013a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	51.68	51.68

Er worden maximale geluidniveaus berekend tot en met 62 dB(A). Wanneer de normen uit het Activiteitenbesluit (tabel 2.17) gevolgd zouden worden, dan zijn piekniveaus in de avondperiode tot en met 60 dB(A) aanvaardbaar en in de dagperiode tot en met 65 dB(A). Er wordt dus voldaan aan de streefwaarde van 65 dB(A) in de dagperiode.

Over het algemeen slapen omwonenden gedurende een deel van de avondperiode en in de nachtperiode. Gedurende de dagperiode zorgen piekniveaus dus niet/nauwelijks voor eventuele slaapverstoring. Gedurende de avondperiode, wanneer het omgevingsgeluid vanwege andere bronnen lager wordt, valt stemgeluid afkomstig van het terras meer op. Echter, een kleine overschrijding van (62-60=) 2 dB(A) op de gevels van de nieuwe woningen (2e verdieping) wordt in de avondperiode als aanvaardbaar geacht. Mede door het feit dat er uit wordt gegaan van een basisgeluidwering van de gevel van 25 dB.

Hiermee wordt vanwege piekgeluiden een aanvaardbaar binnenniveau gerealiseerd.

3.3 Mogelijke maatregelen (t.b.v. beter woon- en leefklimaat)

In de notitie Stemgeluid terrassen, opgesteld door de gemeente Utrecht, wordt aangegeven dat op voorhand hogere geluidniveaus dan de richtwaarde aanvaardbaar geacht moeten worden. De vraag is tot welk geluidniveau stemgeluid nog acceptabel/aanvaardbaar is. De gemeente geeft aan dat ook naar het binnenniveau in woningen gekeken moet worden. Hierin wordt de grenswaarde van 35 dB(A) etmaalwaarde gevolgd vanuit het Activiteitenbesluit. Bij geluidniveaus van 60 dB(A) etmaalwaarde moet de geluidwering van de gevel (60-35=) 25 dB(A) zijn.

De berekende geluidbelasting op de gevels van bestaande woningen is ten hoogste 49 dB(A) etmaalwaarde en wordt gezien als aanvaardbaar, want de grenswaarde voor het geluid binnen van 35 dB(A) etmaalwaarde wordt behaald bij een geluidwering van de gevel van (49-35=) 14 dB(A).

De volgende maatregelen zijn bedoeld voor de nieuwe woningen die boven/naast het terras liggen met hogere geluidniveaus dan 55 dB(A) op de gevel.

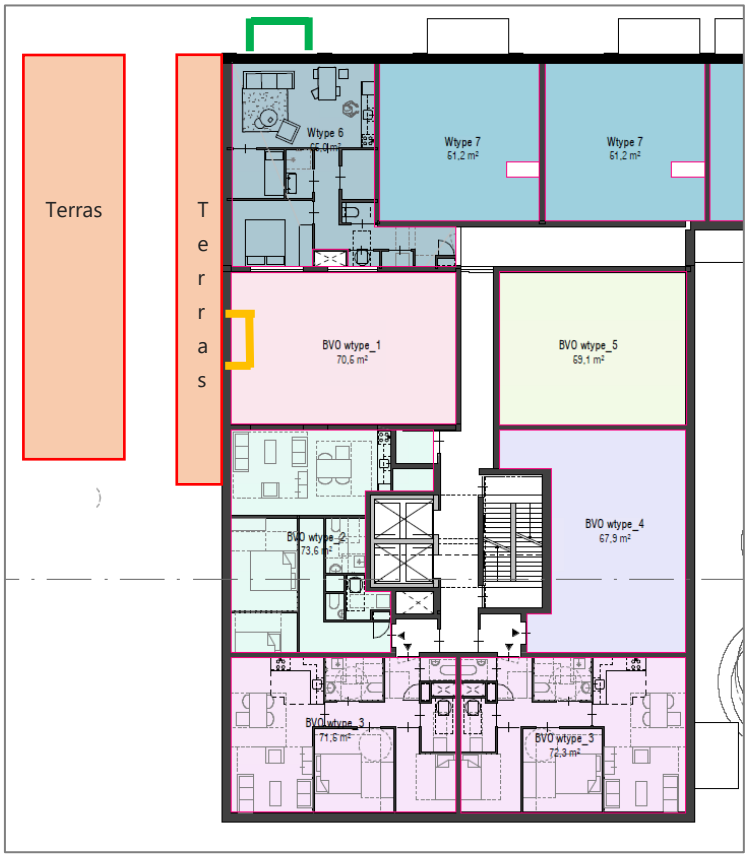
Geluidluwe buitenruimten
Figuur 3.1 geeft een deel van de plattegrond weer van de nieuwe woningen op de 1e en 2e verdieping aan de terraszijde. De locatie van het buitenterras behorende bij de nieuwe horeca is gegeven in het roodoranje kader.

Het gaat om woningen waar de geluidbelasting hoger is dan 55 dB(A) etmaalwaarde, dus om de woningen direct gelegen boven het terras. De geluidbelasting tot en met 55 dB(A) etmaalwaarde kan als aanvaardbaar worden geacht en is het afsluitbaar uitvoeren van de buitenruimte niet nodig.

We adviseren om de individuele buitenruimtes van Wtype 6 aan de niet-terraszijde te oriënteren, zie groene projectie in figuur 3.1. Bij Wtype 1, éénzijdig georiënteerde woning aan de terraszijde, adviseren we het balkon inpandig (zie oranje aangegeven buitenruimtes in figuur 3.1) uit te voeren en het inpandige balkon afsluitbaar uit te voeren op de 1e en 2e verdieping. Hiermee is er voor de toekomstige bewoners een keuze om buitenruimtes te openen of af te sluiten waarmee er sprake kan zijn van een geveldeel dat afgeschermd is van omgevingsgeluid.

Geluidabsorberend plafond

We adviseren om alle buitenruimten aan de zuidwestzijde uit te voeren met een absorberend plafond. De geluidabsorptiewaarde moet ten minste 0,6 zijn in iedere octaafband van 125 Hz tot en met 2000 Hz. Hiermee worden zoveel mogelijk reflecties van stemgeluid afkomstig van het terras via het plafond van de buitenruimtes voorkomen.



Figuur 3.1

Voorbeelden locatie (inpandige) balkons

Geluidwering van de gevel

De hoogst, berekende etmaalwaarde is 60 dB(A) ter plaatse van de woning op de 1e en 2e verdieping direct boven het terras. Een standaard gevel van een nieuwe woning (mechanisch luchttoevoer- en afvoer) wordt een geluidwering van ten minste 25 dB(A) behaald. Hiermee is een binnenniveau van 35 dB(A) bij nieuwe woningen gewaarborgd. Voor bestaande woningen is ook een binnenniveau van 35 dB(A) gewaarborgd, aangezien de geluidbelasting ten hoogste 49 dB etmaalwaarde is.

Conclusie maatregelen

Op basis van bovenstaande maatregelen kan er een beter woon- en leefklimaat gecreëerd worden voor toekomstige bewoners aan de Veilingstraat 10. De hoogst berekende geluidbelasting vanwege stemgeluid op bestaande woningen is 49 dB(A) etmaalwaarde. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan 55 dB(A) etmaalwaarde, dus zonder extra maatregelen zijn dusdanige geluidniveaus aanvaardbaar.

4 Conclusie

In opdracht van Ten Brinke heeft LBP|SIGHT een akoestisch onderzoek verricht naar het stemgeluid afkomstig van een nieuw terras behorende bij een nieuw woongebouw aan de Veilingstraat 10 in Utrecht.

In het onderzoek geven we inzicht van de berekende geluidniveaus op de gevels van bestaande en nieuwe woningen en zijn gebouwgebonden maatregelen geadviseerd voor nieuwe woningen.

Uit de resultaten blijkt dat met de gekozen uitgangspunten de geluidemissie vanaf het terras in zowel de dag- als avondperiode boven de streefwaarde van respectievelijk 45 dB(A) en 40 dB(A) uitkomt, namelijk 52 dB(A) in de dagperiode en 55 dB(A) in de avondperiode. De hoogst, berekende geluidniveaus in de dag- en avondperiode vinden plaats op de gevels direct boven het terras (2e verdieping). De gemeente Utrecht hanteert voor bestaande woningen een geluidbelasting van ten hoogste 55 dB(A) etmaalwaarde en voor nieuwe woningen ten hoogste 60 dB(A) etmaalwaarde. Hieraan wordt voor zowel bestaande als nieuwe woningen aan voldaan.

Er worden maximale geluidniveaus berekend tot en met 62 dB(A) op de gevels van nieuwe woningen en 52 dB(A) op de gevels van bestaande woningen. Wanneer normen uit het Activiteitenbesluit (tabel 2.17) gevolgd zouden worden, dan zijn piekniveaus in de avondperiode tot en met 60 dB(A) aanvaardbaar en in de dagperiode tot en met 65 dB(A). Wat betreft de bestaande woningen wordt dus ruimschoots voldaan. Wat betreft nieuwe woningen wordt voldaan aan de streefwaarde van 65 dB(A) in de dagperiode. In de avondperiode vindt er een kleine overschrijding van de streefwaarde plaats van (62-60=) 2 dB(A) op de gevels van de woningen op de 2e verdieping. Deze situatie wordt aanvaardbaar geacht, mede door het feit dat de er uit wordt gegaan van een basisgeluidwering van de gevel van 25 dB.

Zoals is opgemerkt doet het rigide toepassen van grenswaarden geen recht aan de feitelijke omstandigheden. In die zin hoeft een (geringe) overschrijding van streefwaarden met name in de dag- en of avondperiode niet onacceptabel te zijn. Gezien de relatief hoge geluidniveaus op de gevels op de nieuwe woningen direct boven het terras adviseren we een aantal gebouwgebonden maatregelen, die zorgen voor een beter woon- en leefklimaat.

Ten slotte adviseren we om nieuwe bewoners te informeren over het feit dat in de plint horeca met buitenterras wordt gerealiseerd waar zij mogelijk hinder van kunnen ondervinden.

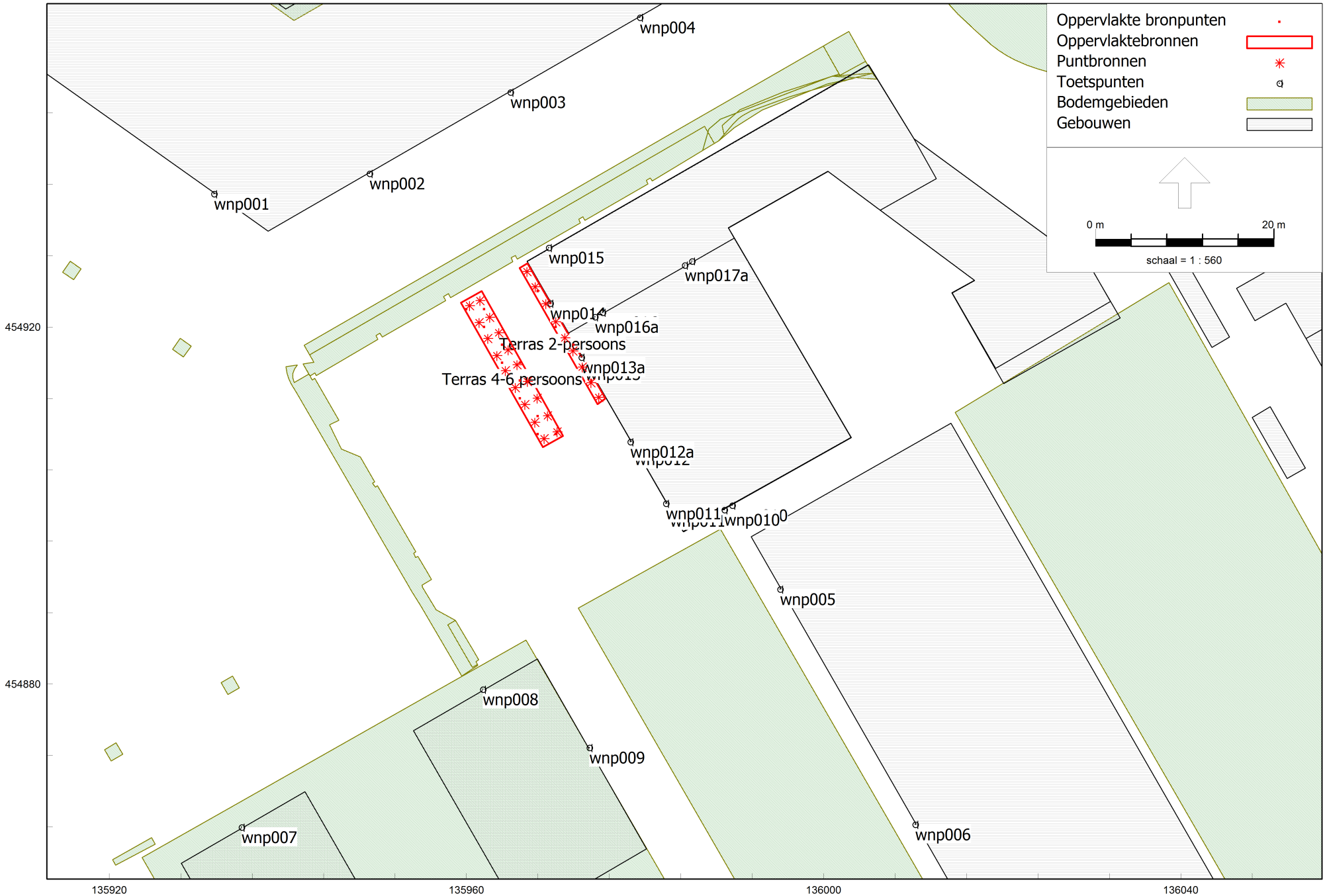
LBP|SIGHT BV

[redacted]

[redacted]

Bijlage I

Invoer en resultaten rekenmodel



Overzicht model

LBP|SIGHT - Nieuwegein

HMRI, industrie, [Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - IL_2023 stemgeluid twee terrassen] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: LBP|SIGHT - Nieuwegein

Invoergegevens rekenmodel
Brongegevens terras

Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	TypeLw	Weging	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	DeltaL	DeltaH
Terras	Terras 4-6 persoons	1.40	0.00	Relatief	True	A	3.01	0.00	--	2.0	2.0
Terras	Terras 2-persoons	1.40	0.00	Relatief	True	A	3.01	0.00	--	2.0	2.0

Invoergegevens rekenmodel
Brongegevens terras

Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Negeer obj.	LwM2 31	LwM2 63	LwM2 125	LwM2 250	LwM2 500	LwM2 1k	LwM2 2k	LwM2 4k	LwM2 8k	Lw 31
Terras	Ja	32.22	42.22	47.82	61.52	56.72	55.42	51.12	44.72	--	49.10
Terras	Ja	36.44	46.44	52.04	65.74	60.94	59.64	55.34	48.94	--	49.10

Invoergegevens rekenmodel
Brongegevens terras

Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250
Terras	59.10	64.70	78.40	73.60	72.30	68.00	61.60	--	-5.00	-5.00	-5.00	-5.00
Terras	59.10	64.70	78.40	73.60	72.30	68.00	61.60	--	1.00	1.00	1.00	1.00

Invoergegevens rekenmodel
Brongegevens terras

Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Oppervlaktebronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k
Terras	-5.00	-5.00	-5.00	-5.00	0.00
Terras	1.00	1.00	1.00	1.00	0.00

Invoergegevens rekenmodel
Brongegevens terras

Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	Omschr.	Hoogte	Maaiveld	Hdef.	Type	Richt.	Hoek	Cb(D)	Cb(A)	Cb(N)	Weging
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A
Lmax_T	L_max terras	1.40	0.00	Relatief	Normale puntbron	0.00	360.00	0.00	0.00	99.00	A

Invoergegevens rekenmodel
Brongegevens terras

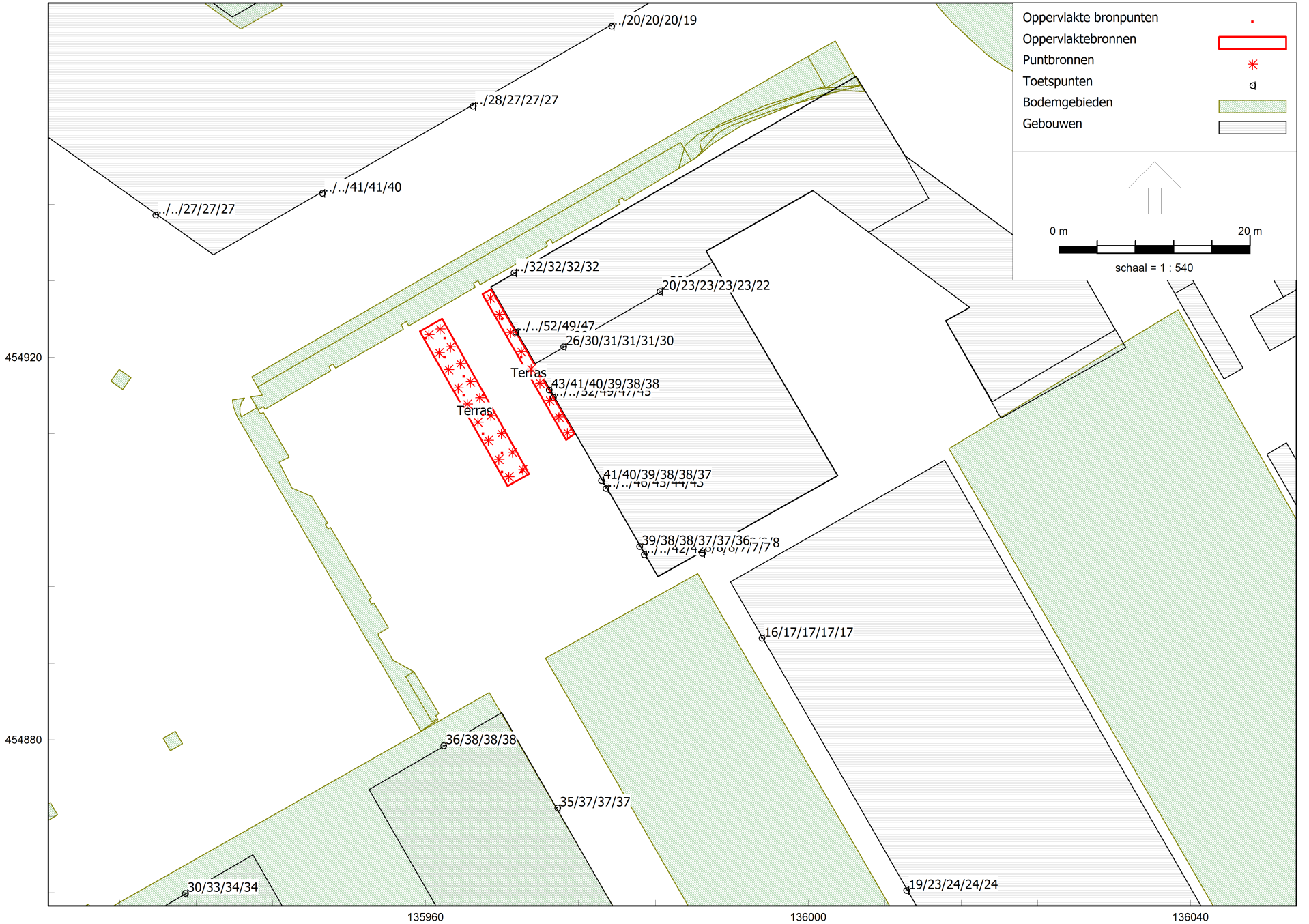
Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

Naam	GeenRefl.	GeenDemping	GeenProces	Lw 31	Lw 63	Lw 125	Lw 250	Lw 500	Lw 1k	Lw 2k	Lw 4k
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80
Lmax_T	Nee	Nee	Nee	68.30	78.30	83.90	97.60	92.80	91.50	87.20	80.80

Invoergegevens rekenmodel
Brongegevens terras

Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - L230824_GM2023.1
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Puntbronnen, voor rekenmethode Industrielawaai - HMRI, industrie

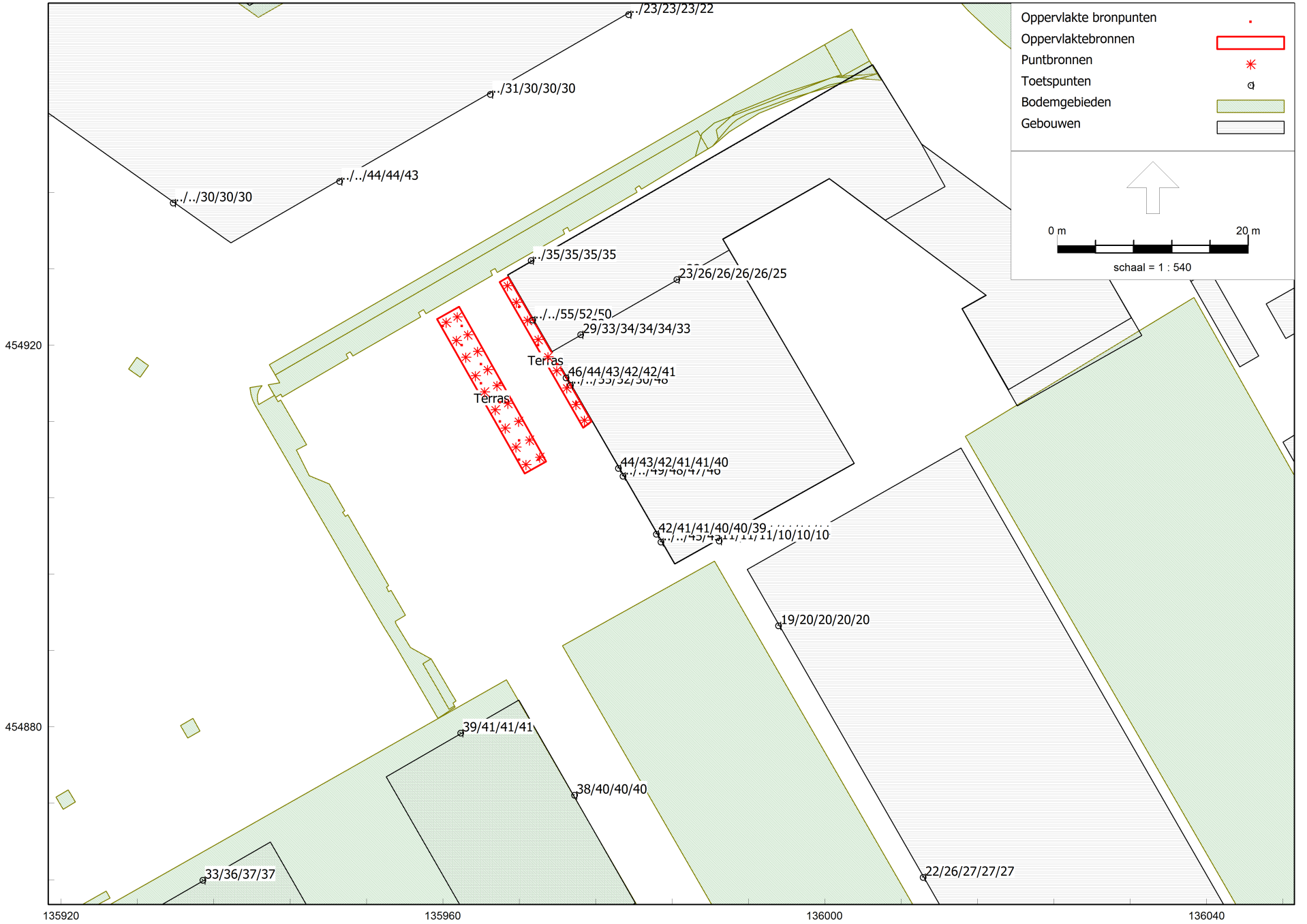
Naam	Lw 8k	Red 31	Red 63	Red 125	Red 250	Red 500	Red 1k	Red 2k	Red 4k	Red 8k
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00
Lmax_T	--	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	14.00	0.00



HMRI, industrie, [Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - IL_2023 stemgeluid twee terrassen] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: LBP|SIGHT - Nieuwegein

Langtijdgemiddeld geluidniveau
Gedurende de dagperiode

LBP|SIGHT - Nieuwegein

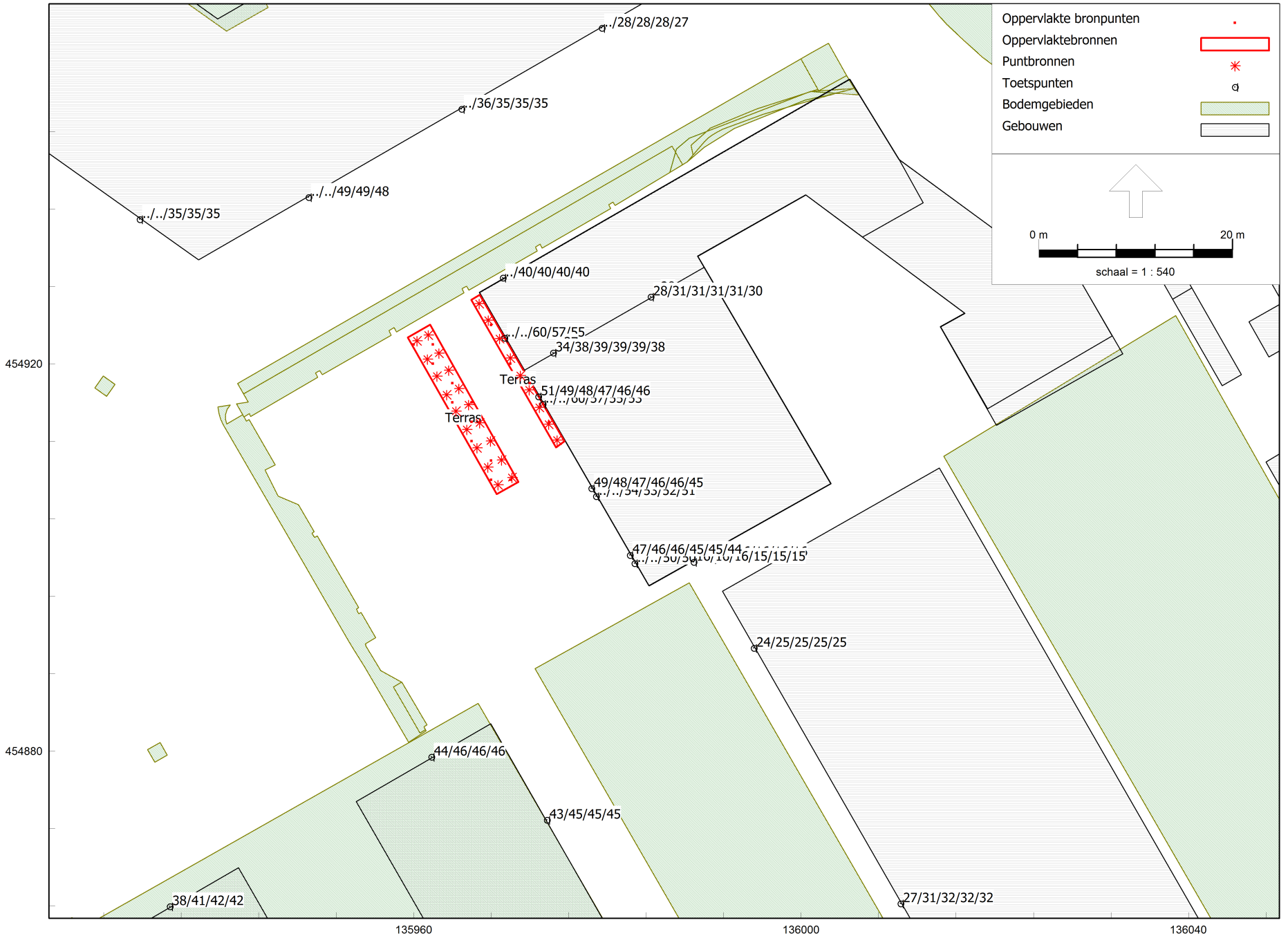


HMRI, industrie, [Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - IL_2023 stemgeluid twee terrassen] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: LBP|SIGHT - Nieuwegein

Langtijdgemiddeld geluidniveau
Gedurende de avondperiode

LBP|SIGHT - Nieuwegein

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau
Gedurende het gehele etmaal, Letmaal



HMRI, industrie, [Veilingstraat 10 in Utrecht, versie 24 oktober - IL_2023 stemgeluid twee terrassen] , Geomilieu V2023.1 Licentiehouder: LBP|SIGHT - Nieuwegein

LBP|SIGHT - Nieuwegein

Rekenresultaten LAeq

Rapport: Resultatentabel
Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAeq
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Etmaal
wnp013_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	51.82	54.83	59.83
wnp014_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	51.81	54.82	59.82
wnp013_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	49.38	52.39	57.39
wnp014_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	49.37	52.38	57.38
wnp014_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	47.47	50.48	55.48
wnp013_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	47.46	50.47	55.47
wnp012_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	46.25	49.26	54.26
wnp012_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	45.24	48.25	53.25
wnp013_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	44.96	47.97	52.97
wnp012_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	44.22	47.23	52.23
wnp013a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	43.00	46.01	51.01
wnp012_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	42.61	45.62	50.62
wnp011_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	42.01	45.02	50.02
wnp011_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	41.59	44.60	49.60
wnp013a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	41.11	44.12	49.12
wnp011_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	41.09	44.10	49.10
wnp012a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	41.02	44.03	49.03
wnp002_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	40.78	43.79	48.79
wnp002_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	40.56	43.57	48.57
wnp002_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	40.27	43.28	48.28
wnp013a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	40.13	43.14	48.14
wnp012a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	39.86	42.87	47.87
wnp011_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	39.79	42.80	47.80
wnp013a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	39.26	42.27	47.27
wnp012a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	39.08	42.09	47.09
wnp011_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	39.03	42.04	47.04
wnp013a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	38.49	41.50	46.50
wnp011_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	38.45	41.46	46.46
wnp012a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	38.37	41.38	46.38
wnp008_C	Voorsterbeeklaan	7.50	38.15	41.16	46.16
wnp008_D	Voorsterbeeklaan	10.50	38.05	41.06	46.06
wnp011_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	37.87	40.88	45.88
wnp008_B	Voorsterbeeklaan	4.50	37.82	40.83	45.83
wnp012a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	37.70	40.71	45.71
wnp013a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	37.63	40.64	45.64
wnp011_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	37.32	40.33	45.33
wnp009_C	Voorsterbeeklaan	7.50	37.28	40.29	45.29
wnp009_D	Voorsterbeeklaan	10.50	37.20	40.21	45.21
wnp012a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	37.09	40.10	45.10
wnp009_B	Voorsterbeeklaan	4.50	36.96	39.97	44.97
wnp011_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	36.79	39.80	44.80
wnp011_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	36.29	39.30	44.30
wnp008_A	Voorsterbeeklaan	1.50	36.26	39.27	44.27
wnp009_A	Voorsterbeeklaan	1.50	35.08	38.09	43.09
wnp007_C	Eelderdiephof	7.50	34.21	37.22	42.22
wnp007_D	Eelderdiephof	10.50	34.17	37.18	42.18
wnp007_B	Eelderdiephof	4.50	32.95	35.96	40.96
wnp015_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	5.50	32.25	35.26	40.26
wnp015_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	32.00	35.01	40.01
wnp015_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	31.77	34.78	39.78
wnp015_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	31.54	34.55	39.55
wnp016a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	30.60	33.61	38.61
wnp016a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	30.59	33.60	38.60
wnp016a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	30.55	33.56	38.56
wnp016a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	30.16	33.17	38.17
wnp007_A	Eelderdiephof	1.50	30.04	33.05	38.05
wnp016a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	29.98	32.99	37.99
wnp016_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	29.18	32.19	37.19

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten LAeq

Rapport: Resultatentabel
Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAeq
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Etmaal
wnp003_B	Veilinghavenkade/Veilingstraat	4.50	27.51	30.52	35.52
wnp003_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	27.39	30.40	35.40
wnp001_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	27.18	30.19	35.19
wnp003_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	27.13	30.14	35.14
wnp001_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	27.12	30.13	35.13
wnp001_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	27.06	30.07	35.07
wnp003_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	26.81	29.82	34.82
wnp016a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	25.60	28.61	33.61
wnp006_E	Twellosebeeklaan	13.50	24.05	27.06	32.06
wnp006_D	Twellosebeeklaan	10.50	23.98	26.99	31.99
wnp006_C	Twellosebeeklaan	7.50	23.76	26.77	31.77
wnp017a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	23.25	26.26	31.26
wnp006_B	Twellosebeeklaan	4.50	23.09	26.10	31.10
wnp017a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	23.01	26.02	31.02
wnp017a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	22.85	25.86	30.86
wnp017a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	22.69	25.70	30.70
wnp017a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	22.38	25.39	30.39
wnp017_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	20.26	23.27	28.27
wnp017a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	19.70	22.71	27.71
wnp004_B	Veilinghavenkade/Veilingstraat	4.50	19.61	22.62	27.62
wnp004_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	19.58	22.59	27.59
wnp004_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	19.51	22.52	27.52
wnp004_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	19.38	22.39	27.39
wnp006_A	Twellosebeeklaan	1.50	18.92	21.93	26.93
wnp005_C	Twellosebeeklaan	7.50	17.21	20.22	25.22
wnp005_D	Twellosebeeklaan	10.50	17.12	20.13	25.13
wnp005_E	Twellosebeeklaan	13.50	17.00	20.01	25.01
wnp005_B	Twellosebeeklaan	4.50	16.66	19.67	24.67
wnp005_A	Twellosebeeklaan	1.50	15.74	18.75	23.75
wnp010_C		8.50	8.13	11.14	16.14
wnp010_D		11.50	8.03	11.04	16.04
wnp010_A		20.50	7.93	10.94	15.94
wnp010_E		14.50	7.91	10.92	15.92
wnp010_F		17.50	7.78	10.79	15.79
wnp010_B		23.50	7.78	10.79	15.79
wnp010_C		26.50	7.62	10.63	15.63
wnp010_D		29.50	7.48	10.49	15.49
wnp010_F		35.50	7.37	10.38	15.38
wnp010_E		32.50	6.85	9.86	14.86
wnp010_B		5.50	6.57	9.58	14.58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten LAmax

Rapport: Resultatentabel
Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAmax

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond
wnp013_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	62.26	62.26
wnp014_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	62.22	62.22
wnp012_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	59.58	59.58
wnp013_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	59.39	59.39
wnp014_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	59.39	59.39
wnp012_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	57.79	57.79
wnp014_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	57.25	57.25
wnp013_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	57.23	57.23
wnp012_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	56.17	56.17
wnp013_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	55.50	55.50
wnp011_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	55.17	55.17
wnp011_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	54.43	54.43
wnp012_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	53.85	53.85
wnp011_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	53.60	53.60
wnp002_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	52.17	52.17
wnp002_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	51.80	51.80
wnp013a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	51.68	51.68
wnp002_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	51.34	51.34
wnp012a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	51.19	51.19
wnp011_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	50.52	50.52
wnp013a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	50.50	50.50
wnp012a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	50.08	50.08
wnp003_B	Veilinghavenkade/Veilingstraat	4.50	50.08	50.08
wnp003_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	49.85	49.85
wnp011_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	49.76	49.76
wnp013a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	49.48	49.48
wnp003_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	49.43	49.43
wnp015_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	5.50	49.32	49.32
wnp012a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	49.09	49.09
wnp011_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	48.93	48.93
wnp003_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	48.90	48.90
wnp015_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	8.50	48.89	48.89
wnp015_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	11.50	48.72	48.72
wnp013a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	48.58	48.58
wnp015_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	14.50	48.29	48.29
wnp012a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	48.22	48.22
wnp008_C	Voorsterbeeklaan	7.50	48.22	48.22
wnp011_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	48.16	48.16
wnp008_D	Voorsterbeeklaan	10.50	48.10	48.10
wnp016a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	48.08	48.08
wnp008_B	Voorsterbeeklaan	4.50	48.02	48.02
wnp016a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	47.86	47.86
wnp013a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	47.78	47.78
wnp011_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	47.44	47.44
wnp012a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	47.43	47.43
wnp016a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	47.42	47.42
wnp009_C	Voorsterbeeklaan	7.50	47.37	47.37
wnp009_D	Voorsterbeeklaan	10.50	47.29	47.29
wnp009_B	Voorsterbeeklaan	4.50	47.13	47.13
wnp013a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	47.07	47.07
wnp008_A	Voorsterbeeklaan	1.50	46.93	46.93
wnp011_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	46.77	46.77
wnp016_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	46.72	46.72
wnp012a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	46.72	46.72
wnp011_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	46.15	46.15
wnp016a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	45.87	45.87
wnp009_A	Voorsterbeeklaan	1.50	45.62	45.62
wnp004_B	Veilinghavenkade/Veilingstraat	4.50	44.81	44.81
wnp004_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	44.80	44.80

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rekenresultaten LAmax

Rapport: Resultatentabel
Model: IL_2023 stemgeluid twee terrassen
LAmax totaalresultaten voor toetspunten
Groep: LAmax

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond
wnp004_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	44.67	44.67
wnp004_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	44.48	44.48
wnp016a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	44.24	44.24
wnp007_C	Eelderdiephof	7.50	43.82	43.82
wnp007_D	Eelderdiephof	10.50	43.79	43.79
wnp007_B	Eelderdiephof	4.50	42.93	42.93
wnp017a_C	Nieuwbouw Veilingstraat 10	23.50	40.93	40.93
wnp017a_D	Nieuwbouw Veilingstraat 10	26.50	40.71	40.71
wnp017a_E	Nieuwbouw Veilingstraat 10	29.50	40.48	40.48
wnp017a_F	Nieuwbouw Veilingstraat 10	32.50	40.46	40.46
wnp017_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	35.50	40.30	40.30
wnp017a_B	Nieuwbouw Veilingstraat 10	20.50	40.04	40.04
wnp007_A	Eelderdiephof	1.50	39.91	39.91
wnp001_E	Veilinghavenkade/Veilingstraat	13.50	39.28	39.28
wnp001_C	Veilinghavenkade/Veilingstraat	7.50	39.21	39.21
wnp001_D	Veilinghavenkade/Veilingstraat	10.50	39.14	39.14
wnp006_D	Twellosebeeklaan	10.50	38.63	38.63
wnp006_E	Twellosebeeklaan	13.50	38.60	38.60
wnp016a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	38.58	38.58
wnp006_C	Twellosebeeklaan	7.50	38.58	38.58
wnp006_B	Twellosebeeklaan	4.50	38.21	38.21
wnp005_C	Twellosebeeklaan	7.50	34.66	34.66
wnp005_B	Twellosebeeklaan	4.50	34.61	34.61
wnp005_D	Twellosebeeklaan	10.50	34.55	34.55
wnp005_E	Twellosebeeklaan	13.50	34.40	34.40
wnp017a_A	Nieuwbouw Veilingstraat 10	17.50	34.04	34.04
wnp006_A	Twellosebeeklaan	1.50	33.71	33.71
wnp005_A	Twellosebeeklaan	1.50	33.38	33.38
wnp010_B		5.50	28.17	28.17
wnp010_C		8.50	28.01	28.01
wnp010_D		11.50	27.77	27.77
wnp010_E		14.50	27.49	27.49
wnp010_F		17.50	27.15	27.15
wnp010_A		20.50	26.88	26.88
wnp010_B		23.50	26.48	26.48
wnp010_C		26.50	26.06	26.06
wnp010_D		29.50	25.64	25.64
wnp010_E		32.50	25.21	25.21
wnp010_F		35.50	24.80	24.80

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 11 Advies VRU Externe Veiligheid

VEILIGHEIDSREGIO UTRECHT

Datum
5 oktober 2023

Gemeente Utrecht
Mevrouw [redacted]
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

Contactpersoon
Verity Newton
Afdeling Advies
Directie Risicobeheersing

Archimedeslaan 6
3584 BA Utrecht

088-8783912
[redacted]vru.nl

Ons Kenmerk
2023-016643

Uw Kenmerk

Bijlagen
1

Onderwerp
Advies voorontwerpbestemmingsplan Veilingstraat 10, Utrecht

Geachte mevrouw [redacted]

Op 22 september 2023 heeft u de Veiligheidsregio Utrecht in het kader van een vooroverleg, art. 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), in de gelegenheid gesteld om een advies uit te brengen over het voorontwerpbestemmingsplan Veilingstraat 10, Utrecht. Graag maak ik van deze mogelijkheid gebruik.

Beschouwing risico's

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied spoorlijn Utrecht Noord – Lunetten waarover transport gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Na bestudering van de door u toegezonden stukken wil ik u een aantal aandachtspunten meegeven vanuit onze verantwoordelijkheid voor het in stand houden en creëren van een veilige fysieke leefomgeving.

In mijn advies ga ik in op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de spoorlijn Utrecht Noord – Lunetten alsmede de mogelijkheden tot zelfredzaamheid in het plangebied. In de bijlagen van het advies vindt u een toelichting per adviespunt.

Advies

Ik adviseer u om de ruimtelijke onderbouwing uit de emailcorrespondentie van Veilingstraat 10 (bijlage 1) aan te vullen met de ondergenoemde adviespunten om de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid van het plangebied te vergroten:

1. Het definitief ontwerp van het stedenbouwkundig plan voor te leggen aan ons team operationele voorbereiding via opv@vru.nl. Het team operationele voorbereiding kan u voorzien van advies op gebouwniveau over het bluswater, de bereikbaarheid, opstelplaatsen en de wenselijkheid van een droge blusleiding.
2. In het geval van een (dreigende) BLEVE[1] dienen voldoende vluchtmogelijkheden, wegleidend van het spoor richting de

[1] Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion

Veiligheidsregio Utrecht
Postbus 3154
3502 GD Utrecht
088 878 1000
info@vru.nl
www.vru.nl
brandweer.nl/utrecht
veiligheidsregioutrecht
@vrutrecht
@vrubrandweer

Iban
NL18 BNGH 0285 1331 79

kvk
51817330

veilinghaven, aanwezig te zijn. Hier dient in de nadere uitwerking van het planvoornemen aandacht voor te zijn.

3. Om de zelfredzaamheid van de bewoners/aanwezigheid te bevorderen, dient de bedrijfshulpverlening van de toekomstige commerciële of maatschappelijke functie te oefenen met de scenario's van een BLEVE en gifwolk op het spoor.
4. Door te communiceren over de mogelijke scenario's in een gebied en de bijbehorende handelingsperspectieven worden mensen zich meer bewust van wat ze moeten doen bij het scenario.

Heeft u vragen?

Voor vragen of nadere informatie kunt u contact opnemen met de behandelend medewerker van de directie Risicobeheersing van de Veiligheidsregio Utrecht: Verity Newton, te bereiken via mail [redacted]vru.nl of op telefoonnummer 088-8783912.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur,

[redacted]

[redacted]
Specialist Risico's en Veiligheid

Bijlage Omgevingsveiligheid

Het vermogen om te anticiperen op, te reageren op en te herstellen van diverse ramp situaties wordt in hoge mate beïnvloed door hoe de ruimtelijke omgeving is ingericht. Voor dit advies is een inzicht in de effecten van een incident met gevaarlijke stoffen noodzakelijk om de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te beperken. In deze bijlage worden het maatgevende scenario, rampenbestrijding en zelfredzaamheid nader uitgewerkt.

Maatgevend scenario

Bij de genoemde risicobron kan een incident plaatsvinden met gevaarlijke stoffen met een brand, explosie of toxisch scenario. Een dergelijk ongeval kan tot op grote afstand slachtoffers, schade en brand in de omgeving veroorzaken. Hieronder worden de mogelijke effecten, afhankelijk van de aard van de stoffen en de omstandigheden, beschreven.

Koude BLEVE[2]:

Een koude BLEVE wordt veroorzaakt door een externe beschadiging, bijvoorbeeld een botsing. Hierdoor scheurt de ketel open. LPG, of een andere gasvormige vlambare stof, komt vrij en ontsteekt direct. Er ontstaat een vuurbal en een drukgolf. De effecten van een koude BLEVE zijn warmtestraling, overdruk en scherfwerking . Deze effecten kunnen slachtoffers, schade en brand in de omgeving veroorzaken. Een koude BLEVE kan tot 330 meter slachtoffers veroorzaken.

Warme BLEVE:

Een warme BLEVE wordt veroorzaakt doordat een aanwezige brand de druk in de ketel doet oplopen. Hierdoor verzwakt en bezwijkt de ketel. LPG, of een andere gasvormige vlambare stof, komt vrij en ontsteekt. Er ontstaat een vuurbal en een drukgolf. De effecten van een warme BLEVE zijn warmtestraling, overdruk en scherfwerking. Deze effecten kunnen slachtoffers, schade en brand in de omgeving veroorzaken. Een warme BLEVE kan tot 380 meter slachtoffers veroorzaken.

Gifwolk:

De aanwezigen in het plangebied kunnen door een incident met giftige stoffen op de weg, vaarroute en/of het spoor slachtoffer worden van een toxische wolk. De gifwolk kan visueel zichtbaar zijn in een kleur. Afhankelijk van de blootstellingstijd en concentratie kunnen slachtoffers veroorzaakt worden. De omvang van de giftige wolk is afhankelijk van de inrichting van de omgeving en de weersomstandigheden. Een gifwolk kan tot 1500 meter slachtoffers veroorzaken.

Voor een verdere uitwerking van de bovengenoemde scenario('s) verwijs ik u naar het Scenarioboek Externe Veiligheid[3] (een handboek met beschrijvingen van ongevalscenario's met gevaarlijke stoffen).

Rampenbestrijding

Bij rampenbestrijding gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, als om het beperken van de gevolgen van een ongeval. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken.

Bluswatervoorziening

Voor een adequate hulpverlening door de brandweer is het van belang dat voldoende bluswater

[2] Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion
[3] Externe veiligheid - Scenarioboeken (nipv.nl)

aanwezig is bij het incident met gevaarlijke stoffen. Bij dergelijke incidenten zoals een (dreigende) BLEVE of gifwolk zal de eerste hulpverlening naar de incidentlocatie gaan. Op de spoorroute zijn voldoende bluswatervoorzieningen om een gifwolk neer te slaan, een aangestraalde ketel te koelen en nabijgelegen secundaire branden te blussen. Daarmee acht ik de bluswatervoorzieningen voor dit planvoornemen voldoende.

Bereikbaarheid
Daarnaast is het van belang dat de hulpdiensten tijdens een ramp of zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden. Een goede bereikbaarheid van het plangebied en de incidentlocatie is hierbij van essentieel belang. De hulpdiensten kunnen via de Veilingstraat en Veilinghavenkade het plangebied bereiken. Daarmee acht ik de bereikbaarheid voor dit planvoornemen voldoende.

Zelfredzaamheid
Kijkend naar de functie in het plangebied, kan een deel van de aanwezigen als beperkt zelfredzaam worden beschouwd. In het plan is sprake van een niet nader uitgewerkt voornemen voor een commerciële en/of maatschappelijke functie. De doelgroep voor deze functie kan beperkt zelfredzaam zijn. Daarnaast is sprake van een mogelijke seniorenfunctie in het planvoornemen. Deze tweetal zaken zijn van invloed op de mogelijkheden van de aanwezigen/bewoners in het effectgebied van een risicobron om zichzelf in veiligheid te brengen, indien een ramp of een zwaar ongeval plaatsvindt. Belangrijk aspect hierbij is, dat zij zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van de hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld door te vluchten of te schuilen. De mate van zelfredzaamheid in het rampgebied is mede bepalend voor het uiteindelijke aantal slachtoffers en voor de omvang van de hulpverlening tijdens een ramp of een zwaar ongeval. Afhankelijk van de situatie en de inrichting van de omgeving kan het handelingsperspectief verschillen. Onderstaand worden de handelingsperspectieven van de scenario's toegelicht.

Mogelijkheden ten aanzien van een gifwolk
Het handelingsperspectief bij een gifwolkscenario is schuilen in het gebouw tot de lekkage is verholpen en/of de concentratie in de lucht laag genoeg is om het gebied te ontvluchten. Daarvoor is het noodzakelijk dat de gifwolk het gebouw niet binnendringt. Ramen, deuren en ventilatieopeningen dienen gesloten te worden. Ook is het eenvoudig en snel kunnen uitschakelen van het mechanische ventilatiesysteem daarvoor een vereiste.

Mogelijkheden ten aanzien van een koude BLEVE
Vanwege de korte ontstekingstijd zijn de vluchtmogelijkheden voor een koude BLEVE op korte afstand van de bron beperkt. Gezien het planvoornemen zich op ruim 350 meter afstand van de spoorlijn bevindt, hebben bouwkundige maatregelen, zoals explosiewerend glas, beperkt effect. Gezien de korte ontstekingstijd zijn er geen specifieke handelingsperspectieven mogelijk. Zodoende ligt de focus op ontvluchting bij een warme BLEVE en het uitschakelen van ventilatie bij een gifwolk.

Mogelijkheden ten aanzien van een warme BLEVE
In het geval van een dreigende warme BLEVE, in tegenstelling tot een koude BLEVE, is het advies zo snel mogelijk van de bron vandaan te vluchten. Ook hierin is het van belang om voldoende vluchtmogelijkheden te creëren, wegleidend van het spoor, richting de veilinghaven. Bij de indeling van het gebouw dient rekening geworden te houden met de positionering van de vluchtroutes. Door de galerij/trappenhuis aan de schaduwzijde van een gebouw te realiseren, vormt het gebouw zelf een bescherming tegen de warmtestraling. De verzamelplaats dient dan

als een schuilplaats omdat mensen binnen in het gebouw niet meer voldoende beschermd zijn tegen het scenario vanwege de overdruk en hittestraling.

Bedrijfshulporganisatie

In het geval van de aanwezigheid van een bedrijfshulpverlening (BHV) bij de commerciële en/of maatschappelijke functie kan deze de aangegeven scenario's opnemen in het RI&E. Vandaaruit kan men dan de benodigde maatregelen (bouwkundig, installatietechnisch en organisatorisch) bepalen en op laten nemen in het bedrijfsnoodplan en die in de oefeningen terug te laten komen. Door te oefenen met het BLEVE en gifwolkscenario's in de (bedrijfs)noodplannen weten de werknemers wat ze moeten doen in het geval van een echte calamiteit.

Bevorderen zelfredzaamheid en rampenbestrijding seniorenfunctie

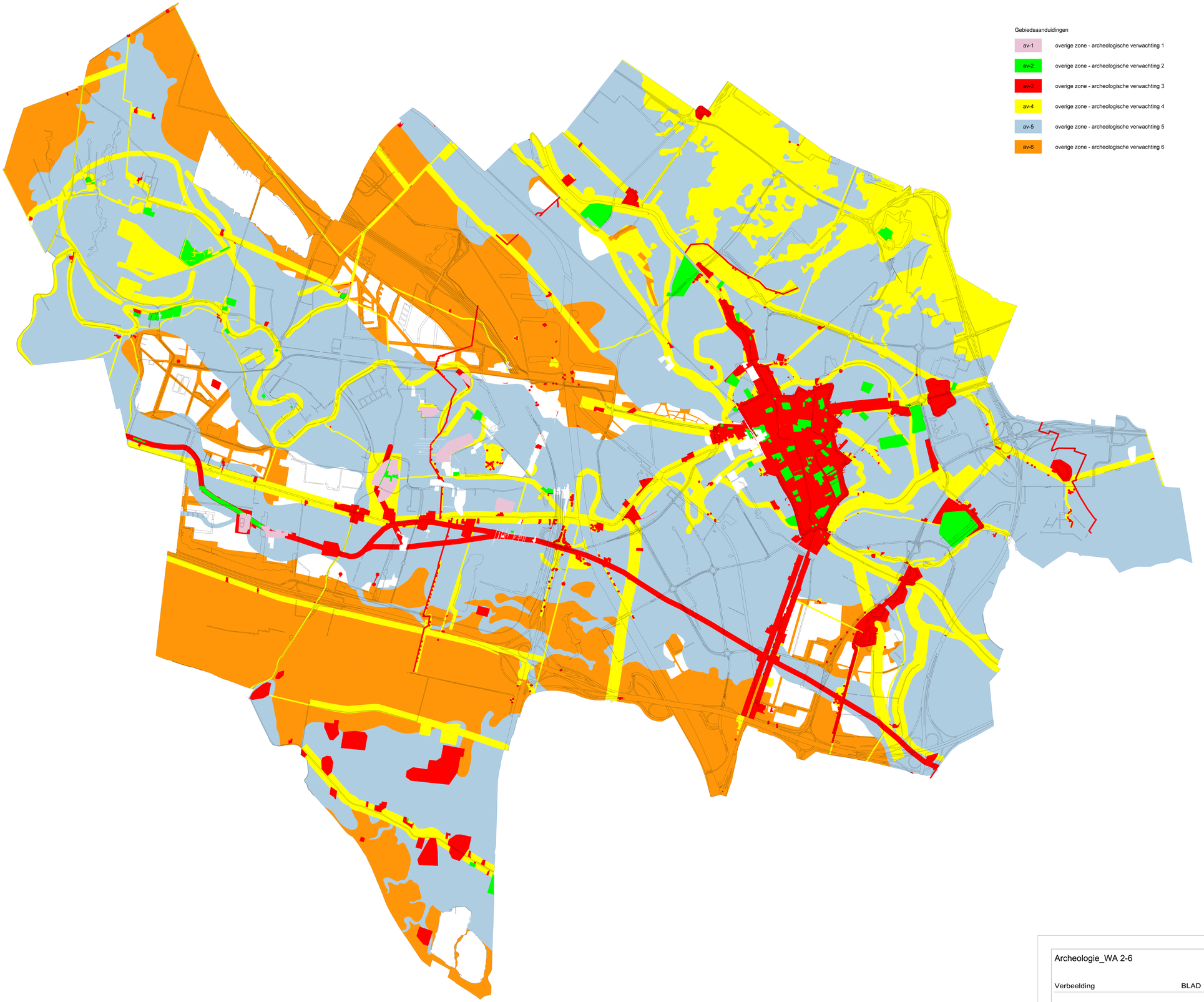
In het planvoornemen wordt gesproken over een mogelijke seniorenfunctie. Ik adviseer u om in het planontwerp rekening te houden met deze doelgroep door aandacht te hebben voor de verminderde zelfredzaamheid in relatie tot ontvluchting. Hierbij kan gedacht worden aan de inrichting van het terrein voor de opstelplaats van een hoogwerker, huisvesting van de senioren enkel op de begane grond of een verbreding van een lift.

Risicocommunicatie

Om te zorgen dat de personen in het getroffen of bedreigde gebied beter op de hoogte zijn van de mogelijkheden om zich in veiligheid te stellen is een goede risicocommunicatie van groot belang. Hierdoor wordt ook het gebruik van de daarvoor ontworpen voorzieningen zoals uitgangen en vluchtroutes beter benut. Voor informatie over de voorbereiding op een incident met gevaarlijke stoffen verwijs ik u naar Gevaarlijke stoffen | Veiligheidsregio Utrecht (vru.nl).

Bijlage 12 Archeologische waardenkaart

VERORARCHMON_005.dgn



Archeologie_WA 2-6

Verbeelding

BLAD 1

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1		beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeelding is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropublicaer.nl

Identificatie (idn) van het plan (Bestandsnaam)	
VERORARCHMON_005.dgn	
ordernummer	
wijk	
projektnaam(dir)	
subdirectory	
schaal	1: 17.500
pentabel	
datum	
datum	

gemeente Utrecht

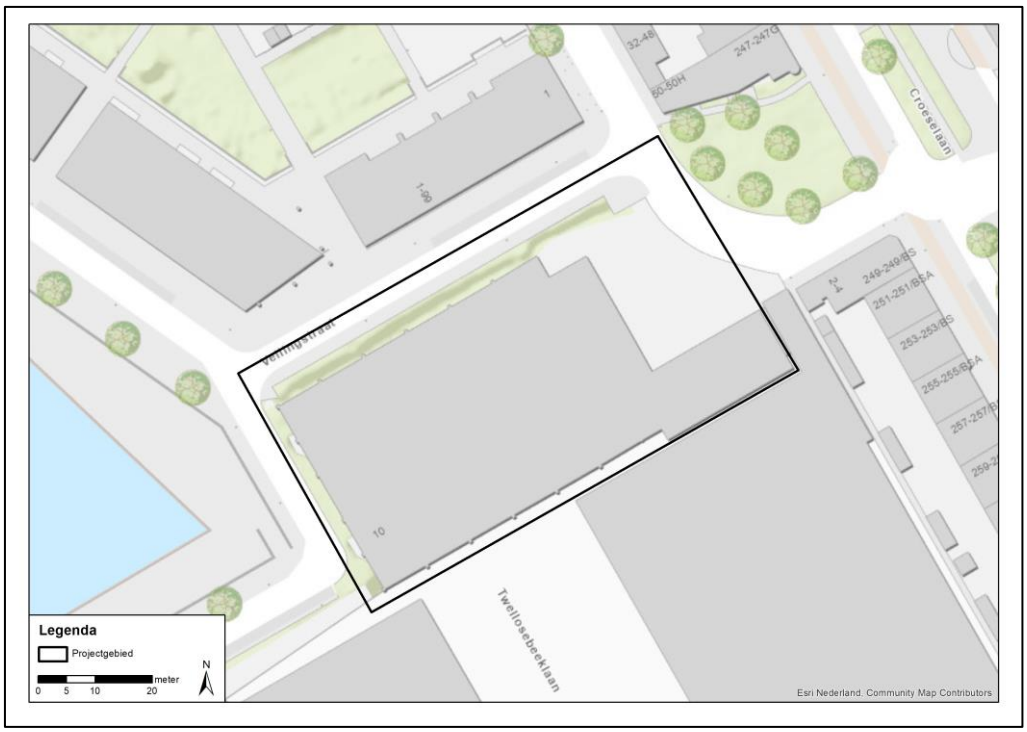
Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

Bijlage 13 Quickscan Ontplofbare Oorlogsresten

Van:	[redacted] Projectmedewerker, Bombs Away B.V.
	[redacted], Projectleider, Bombs Away B.V.
Aan:	[redacted] BJZ.nu, Zwolle
Kenmerk:	23P129-AD-01
Betreft:	Quickscan Veilingstraat 10 Utrecht
Datum:	14 augustus 2023

Inleiding

Bombs Away B.V. te Utrecht heeft van BJZ.nu te Zwolle opdracht gekregen om binnen het projectgebied Veilingstraat 10 te Utrecht vast te stellen of het gebied een verhoogd risico heeft op de aanwezigheid van Ontplofbare Oorlogsresten (OO) in (en/of op) de bodem. De conclusies zijn verwerkt in deze QuickScan. Deze QuickScan valt niet binnen de kaders van de richtlijnen van het Certificatieschema Vooronderzoek en Risicoanalyse Ontplofbare Oorlogsresten (CS-VROO). Deze Quickscan is bedoeld als een eerste indicatie of er rekening gehouden dient te worden met de aanwezigheid van OO binnen Veilingstraat 10 te Utrecht. Een vooronderzoek OO conform de richtlijnen van het CS-VROO zal moeten uitsluiten of er verdachte gebieden aanwezig zijn op het aantreffen van OO in projectgebied.



Afbeelding 1: Het projectgebied: Veilingstraat 10, Utrecht.

Uit te voeren werkzaamheden

In het projectgebied wordt de huidige bebouwing gesloopt ten behoeve van de nieuwbouw van een appartementencomplex. Een deel van het perceel wordt onderdeel van de openbare ruimte. Het plangebied ligt tegen het centrum van Utrecht in de Dichterswijk. Het nu voorliggende plan gaat uit van een hoogte van 37 meter aan de zijde van de Veilinghaven. In afbeelding 2 is de ontwerptekening weergegeven zoals deze zijn aangeleverd door de opdrachtgever.



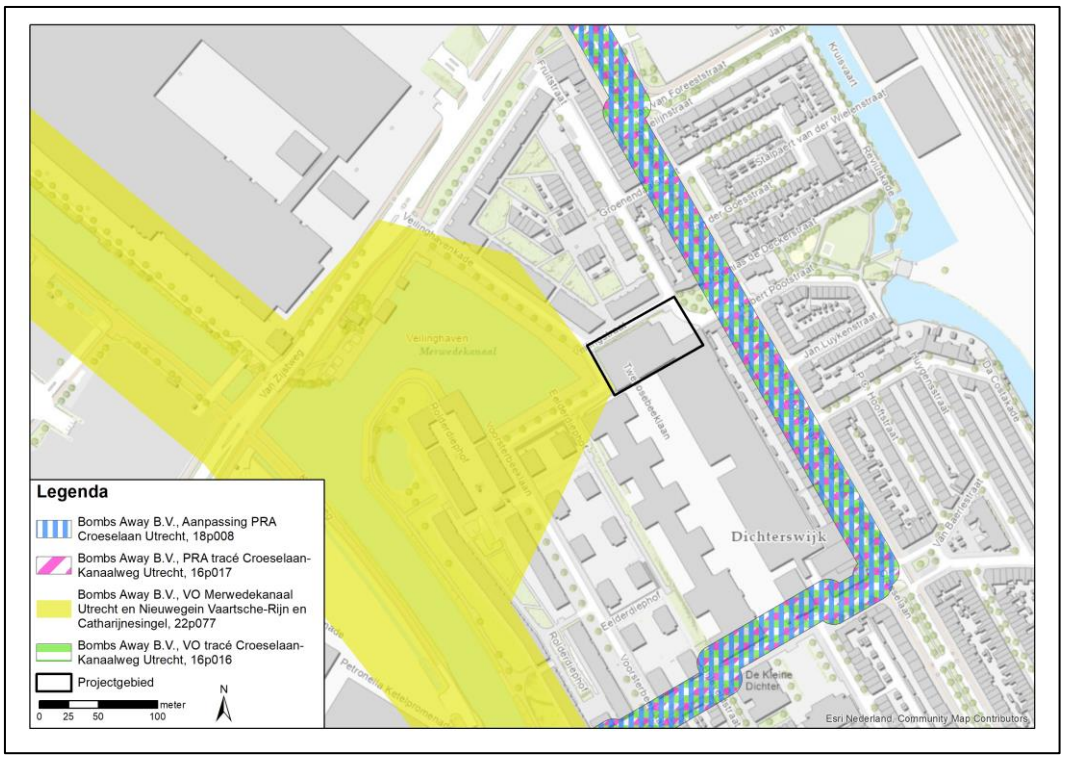
Afbeelding 2: Ontwerptekening

Reeds uitgevoerde onderzoeken

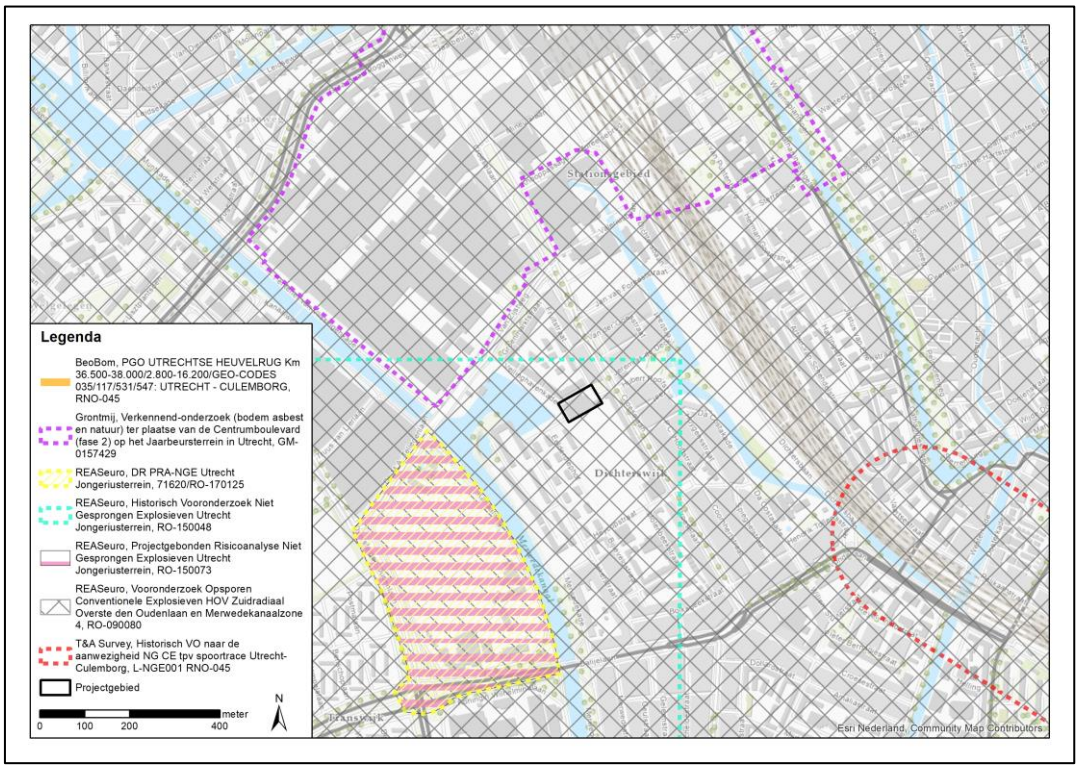
In het verleden zijn er binnen en/of nabij Veilingstraat 10 meerdere (voor)onderzoeken OO (voorheen ook wel conventionele explosieven, CE genaamd) opgesteld. Onderstaand is een overzicht van de historische vooronderzoeken OO/CE en detectierapporten weergeven. In afbeelding 3 zijn alle vooronderzoeken OO van Bombs Away B.V. weergegeven, in afbeelding 4 zijn de vooronderzoeken OO die door derden zijn opgesteld in kaart gebracht.

Datum	Opgesteld door	Rapportnaam	Kenmerk
2016	Bombs Away B.V.	PRA tracé Croeselaan-Kanaalweg Utrecht	16p017
2016	Bombs Away B.V.	VO tracé Croeselaan- Kanaalweg Utrecht	16p017
2018	Bombs Away B.V.	Aanpassing PRA Croeselaan Utrecht	18p008
2022	Bombs Away B.V.	VO Merwedekanaal Utrecht en Nieuwegein Vaartsche-Rijn en Catharijnesingel	22p077
2012	T&A Survey	Historisch VO naar de aanwezigheid NG CE tpv spoortracé Utrecht-Culemborg	VO0223
2009	REASeuro	Vooronderzoek Opsporen Conventionele Explosieven HOV Zuidradiaal Overste den Oudenlaan en Merwedekanaalzone 4	VO0484
2018	BeoBom	PGO Utrechtse Heuvelrug: Utrecht-Culemborg	VO1434
2015	REASeuro	Projectgebonden Risicoanalyse Niet Gesprongen Explosieven Utrecht Jongeriusterrein	VO1486
2015	REASeuro	Historisch Vooronderzoek Niet Gesprongen Explosieven Explosieven Utrecht Jongeriusterrein	VO1487
2015	Grontmij	Verkennend-onderzoek (bodem asbest en natuur) ter plaatse van de Centrumboulevard (fase 2) op het Jaarbeursterrein in Utrecht	VO1604
2017	REASeuro	DR PRA-NGE Utrecht Jongeriusterrein	VO1605

Tabel 1: Uitgevoerde (voor)onderzoeken OO/CE binnen en in de directe omgeving van Veilingstraat 10, Utrecht.



Afbeelding 3: Uitgevoerde onderzoeken door Bombs Away B.V. binnen en in de directe omgeving van De Veilingstraat 10, Utrecht.



Afbeelding 4: Uitgevoerde onderzoeken door derden binnen en in de directe omgeving van Veilingstraat 10, Utrecht.



Afbeelding 5: Het deels verdachte onderzoeksgebied in het vooronderzoek van 22p077, naast het huidige projectgebied.

Op bovenstaande afbeelding is het onderzoeksgebied van VO 22p077 (zie afbeelding 3) met de verdachte gebieden weergegeven. Het aangegeven verdachte gebied is verdacht op afwerpmunitie. In de kaart is ook het huidige projectgebied van de Veilingstraat 10 afgebeeld. Zoals kan worden opgemerkt ligt het verdachte gebied uit 22p077 tegen of deels in het projectgebied. Het is zeer waarschijnlijk dat het projectgebied ‘Veilingstraat 10’ ook verdacht wordt verklaard op afwerpmunitie.

Conclusie

Op basis van bovenstaande QuickScan en de verzamelde gegevens is gebleken dat er een risico is op de aanwezigheid van Ontplofbare Oorlogsresten in (en/of op) de bodem. Op basis van de bevindingen wordt geadviseerd om een volledig vooronderzoek OO uit te laten voeren conform de huidige richtlijnen van het CS-VROO. Op basis van een vooronderzoek OO conform het CS-VROO zal worden vastgesteld waar eventuele OO zijn achtergebleven alsmede nationaliteit, hoeveelheid, soort en toestand binnen Veilingstraat 10 te Utrecht.

Bijlage 14 Luchtkwaliteitsonderzoek

Luchtkwaliteitsonderzoek

Veilingstraat 10, Utrecht

Uw specialist in

- Omgevingsvergunningen
- Wijzigingsplannen
- **Bestemmingsplannen**
- Rood voor Rood - Ruimte voor Ruimte
- Ruimtelijk advies

BJZ.nu - Ruimtelijke plannen en advies

Vestiging Almelo
Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

T 0546 454 466

Vestiging Zwolle
Dr. van Wiechenweg 2
8025 BZ Zwolle

E info@bjz.nu

Vestiging Utrecht
Wattbaan 51
3439 ML Nieuwegein

Vestiging Groningen
Helperpark 284
9723 ZA Groningen

Oktober 2023

Status: definitief

LUCHTKWALITEITSONDERZOEK
VEILINGSTRAAT 10, UTRECHT

Onderzoek: Luchtkwaliteitsonderzoek
Project: Veilingstraat 10, Utrecht
Datum: Oktober 2023

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 3

HOOFDSTUK 2 BELEID EN REGELGEVING 4

2.1 ALGEMEEN 4
2.2 BESLUIT EN DE REGELING NIET IN BETEKENENDE MATE BIJDRAGEN 4
2.3 BESLUIT GEVOELIGE BESTEMMINGEN 4

HOOFDSTUK 3 SITUATIE PROJECTGEBIED 5

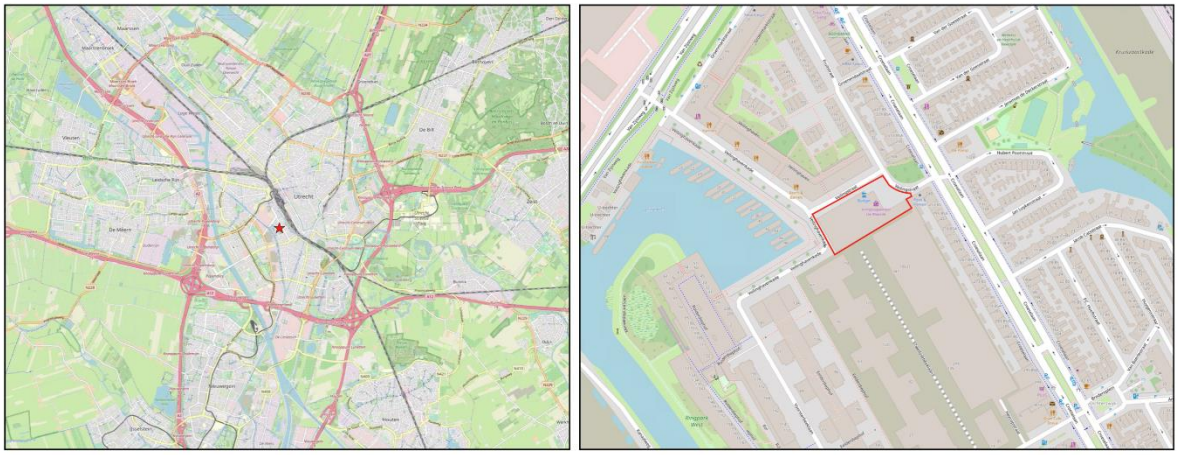
HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE 8

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggend luchtkwaliteitsonderzoek heeft betrekking op de bedrijfshal aan de Veilingstraat 10 in Utrecht (hierna: projectgebied). Het voornemen is om de bestaande bebouwing te transformeren naar een appartementencomplex met een commerciële/maatschappelijke plint. De voorgenomen ontwikkeling bestaat voor een deel uit een plintgebouw met drie tot vijf bouwlagen en deels uit 12 bouwlagen.

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van het herontwikkelen van het plangebied naar een woonlocatie met 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint. Omwille van deze herontwikkeling wordt alle bebouwing in het plangebied gesloopt en erfverharding gesaneerd. Concreet gaat het om de bouw van 110 appartementen voor de sociale huursector en een commerciële/maatschappelijke plint. Het zuidwestelijk deel van het gebouw krijgt een hoogte van maximaal 37 meter. Het deel aan de noordzijde wordt maximaal 16 meter hoog en het westelijk deel wordt maximaal 10 meter hoog waarbij een klein gedeelte maximaal 3 meter hoog wordt. Het midden terrein van het plangebied wordt zoveel als mogelijk groen ingericht. Indien mogelijk wordt er gekozen voor halverharding.

In afbeelding 1 is de ligging van het projectgebied weergegeven in de stad Utrecht (rode ster) en de directe omgeving (rode omlijning).



Afbeelding 1 Ligging van het projectgebied (Bron ondergrond: PDOK)

Herziening bestemmingsplan

Omdat de beoogde transformatie niet past binnen het geldende bestemmingsplan ‘Actualisering diverse gebieden’ is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk. In het kader van de bestemmingsplanherziening is onder andere van belang om vast te stellen wat de lokale luchtkwaliteit is en in welke mate de emissies ten gevolgen van voorgenomen ontwikkeling bijdragen.

HOOFDSTUK 2 BELEID EN REGELGEVING

2.1 Algemeen

Om een goede luchtkwaliteit in Europa te garanderen heeft de Europese Unie een viertal kaderrichtlijnen opgesteld. De hiervan afgeleide Nederlandse wetgeving is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 2 van de Wet milieubeheer. Deze wetgeving staat ook bekend als de Wet luchtkwaliteit.

In de Wet luchtkwaliteit staan onder meer de grenswaarden voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen. Onderdeel van de Wet luchtkwaliteit zijn de volgende Besluiten en Regelingen:

- Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen);
- Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

Advieswaarden WHO

De WHO hanteert advieswaarden voor fijnstof (PM10) van 15 microgram per kuub, en 5 microgram per kuub voor (PM2,5). Deze zijn lager dan de wettelijke grenswaarden. Pas wanneer aan deze waarden wordt voldaan kan vanuit het perspectief van gezondheid worden gesproken over acceptabele concentraties en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

2.2 Besluit en de Regeling niet in betekenende mate bijdragen

Het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip “niet in betekenende mate” is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Enkele voorbeelden zijn:

- woningen: 1.500 met een enkele ontsluitingsweg;
- woningen: 3.000 met twee ontsluitingswegen;
- kantoren: 100.000 m_2 bruto vloeroppervlak met een enkele ontsluitingsweg.

Als een ruimtelijke ontwikkeling niet genoemd staat in de Regeling NIBM kan deze nog steeds niet in betekenende mate bijdragen. De bijdrage aan NO_2 en PM_{10} moet dan minder zijn dan 3% van de grenswaarden.

2.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300 meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van ‘gevoelige bestemmingen’ binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet luchtkwaliteit nodig.

HOOFDSTUK 3 SITUATIE PROJECTGEBIED

Niet in betekenende mate

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging (zie ook paragraaf 2.2). Gelet op de aard en omvang van voorliggende ontwikkeling in vergelijking met categorieën van gevallen, kan worden aangenomen dat voorliggend project 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging.

Om het vorenstaande aan te tonen kan een NIBM-berekening worden uitgevoerd. Om deze uit te voeren dient de verkeersgeneratie van het voornemen inzichtelijk te worden gemaakt. De verkeerseffecten op de nieuwe ontwikkeling zijn door middel van een onderzoek naar de verkeersgeneratie in beeld gebracht. Het onderzoek is uitgevoerd door een deskundige van de gemeente Utrecht. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlage in het “Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk”.

Met de realisatie van 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint ontstaat er een wijziging in verkeer ten opzichte van de huidige situatie. In de onderstaande tabel is het aantal vervoersbewegingen berekend die ontstaan met de realisatie van het beoogde plan.

Appartementen	**Aantal**	**pp norm**	**vkgen/pp**	**Omrekenfactor naar werkdag**	**vkgen per werkdag**
55m2 - 80m2	79	0,51	1,6	1,11	71,56
tot 55m2	31	0,28	1,71	1,11	16,48
				subtotaal	88,03
Functie	**Eenheid m2 BVO**	**pp norm**	**vkgen/pp**	**Omrekenfactor naar werkdag**	**vkgen per werkdag**
Restaurant	2,5	2	5,83	1	29,15
cultureel centrum / wijkgebouw	1	0,75	11	1	8,25
				subtotaal	37,4
				Totaal vkgen per werkdag	**125,43**

Om een realistische verkeersgeneratie te berekenen is uitgegaan van een invulling voor de plint van 100 m^2 voor een cultureel wijkcentrum/wijkgebouw en 250 m^2 voor restaurant. De exacte invulling voor de plint is in voorliggend geval nog niet bekend.

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren appartementen en commerciële/maatschappelijke plint komt neer op gemiddeld 126 verkeersbewegingen per dag.

Hierna volgt een uitsnede van de NIBM-tool.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	126
	Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu g/m^3$	**0,20**
	PM_{10} in $\mu g/m^3$	**0,03**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu g/m^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Gezien vorenstaande kan worden geconcludeerd dat de verkeersgeneratie als gevolg van dit plan in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Gevoelige bestemming

Uitsluitend de beoogde verpleeg- en verzorgfunctie (ziekenhuiskamers) kan worden aangemerkt als gevoelige bestemming, zoals opgenomen in het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Binnen een straal van 300 meter rondom het projectgebied zijn echter geen rijkswegen aanwezig. Ook zijn binnen een straal van 50 meter rondom het projectgebied geen provinciale wegen aanwezig. Het projectgebied ligt dan ook niet in een zone waarbinnen toetsing aan de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit nodig is. Hierna wordt ingegaan op de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied.

Luchtkwaliteit

In onderstaande tabel is de luchtkwaliteit in de nabijheid van het projectgebied weergegeven. Deze gegevens zijn afkomstig van de Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK).

	waarde in 2022	**waarde in 2025**	**waarde in 2030**	**Grenswaarde Wet Milieubeheer**	**WHO advieswaarde**	**WHO advieswaarde 2005**
NO_2 µg/m³ jaargemiddeld	18,86	19.89	17.25	40	10	40
PM_{10} µg/m³ jaargemiddeld	18.56	15.80	15.4	40	15	20
$PM_{2,5}$ µg/m³ jaargemiddeld	11,12	8.84	7.90	25	5	10

In 2015 heeft de gemeente Utrecht een motie aangenomen waarin de gemeente zich als doel stelt om in de toekomst (2030) naast de wettelijke grenswaarden ook te voldoen aan de WHO-advieswaarden uit 2005 voor fijnstof. Deze advieswaarden (WHO 2005) zijn strenger dan de wettelijke grenswaarden voor PM10 (20 µg/m3) en voor PM2,5 (10 µg/m3). Deze motie is uitgewerkt in het raadsbesluit 'Utrecht kiest voor gezonde lucht - luchtkwaliteitsbeleid en uitvoeringsprogramma' van december 2020, waarin is vastgelegd om toe te werken naar de WHO-advieswaarden-2005, die expliciet zijn benoemd in de samenvatting bij het raadsbesluit. Aangezien dit beleid nog steeds geldt wordt ook aan de WHO advieswaarde van 2005 getoetst.

Uit voorgaande tabel blijkt dat in het projectgebied voor de stoffen NO_2 (stikstofdioxide) en fijnstof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) ruimschoots wordt voldaan aan de Wettelijke grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Ten aanzien van NO_2 en PM_{10} wordt tevens voldaan aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO 2005).

Echter wordt anno 2022 net niet voldaan aan de advieswaarde van de WHO (2021), wel aan de advieswaarde uit 2005. In de tabel is te zien dat er sprake is van een dalende trend en deze daling ook tot 2030 wordt verwacht. Voor het jaar 2030 wordt voor de NO_2, PM_{10} en PM $_{2,5}$ een achtergrondconcentratie van respectievelijk maximaal 17.25, 15.4 en 7.90 µg/m^3 verwacht, waarmee het aannemelijk is dat in de nabije toekomst eveneens wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.

Verder wordt opgemerkt dat deze waarden niet afwijken van concentraties op andere locaties binnen Nederland. De luchtkwaliteit ter plaatse is niet slechter dan op andere plekken. Het feit dat niet wordt voldaan aan de WHO advieswaarden betekent dus niet persé dat er geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het betekent in algemene zin wel dat Nederland zich meer moet gaan inzetten voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Dit valt echter buiten de scope van het onderzoek.

HOOFDSTUK 4 CONCLUSIE

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtverontreiniging. Daarnaast vorm het ‘Besluit gevoelige bestemmingen’ geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling. Tot slot is voldoende duidelijk dat het woon- en leefklimaat voor het aspect luchtkwaliteit aanvaardbaar is voor realisatie van voorgenomen ontwikkeling, waarbij ter plaatse wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden en in de nabije toekomst tevens wordt voldaan aan de advieswaarden van de WHO.

Verder wordt opgemerkt dat deze waarden niet afwijken van concentraties op andere locaties binnen Nederland. De luchtkwaliteit ter plaatse is niet slechter dan op andere plekken. Het feit dat niet wordt voldaan aan de WHO advieswaarden betekent dus niet persé dat er geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het betekent in algemene zin wel dat Nederland zich meer moet gaan inzetten voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Dit valt echter buiten de scope van het onderzoek.

Bijlage 15 Verkennend bodemonderzoek

Econsultancy

Samen maken we Nederland mooier



BODEM

RAPPORTAGE

Verkennend bodemonderzoek

Veilingstraat 2

Utrecht

Rapport verkennend bodemonderzoek

Veilingstraat 2, Utrecht

Opdrachtgever	Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. Burgemeester van der Zandestraat 21 7051 CS Varsseveld
Rapportnummer	2384.009
Versienummer	D1
Status	Definitief
Datum	13 oktober 2023
Opsteller[1]	De heer [redacted]
Kwaliteitscontrole	De heer [redacted]

[1] VRIJGAVE
In onze rapportages en offertes wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. Middels ons kwaliteitssysteem worden offertes en rapporten aantoonbaar vrijgegeven.

KWALITEITSZORG

Econsultancy is lid van de Vereniging Kwaliteitsborging Bodembeheer (VKB). De VKB is een vereniging van bodemadvies- en -onderzoeksbureaus en heeft als doel kwaliteitsborging en continue verbetering van de dienstverlening van haar leden op het gebied van bodembeheer. Het VKB keurmerk geeft opdrachtgevers de zekerheid dat het uitvoerend bureau werkt conform de eisen die de VKB aan haar leden stelt op het gebied van competenties en integriteit van medewerkers en het toepassen van vigerende normen en onderzoeksprotocollen.

CERTIFICERING

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteits- en milieusysteem, zoals beschreven in het kwaliteits- en milieuhand-boek. Ons kwaliteits- en milieusysteem is gecertificeerd volgens de eisen in de NEN-EN-ISO 9001 en NEN-EN-ISO 14001. Daarnaast staat veilig werken bij Econsultancy voorop en zijn we gecertificeerd voor VCA*.

BETROUWBAARHEID

Dit bodemonderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving. Een bodemonderzoek wordt in zijn algemeenheid echter uitgevoerd door het steekproefsgewijs bemonsteren van de bodem, waardoor het, op basis van de resultaten van een bodemonderzoek, onmogelijk is garanties af te geven ten aanzien van de milieuhygiënische bodemkwaliteit.

GELDIGHEID ONDERZOEK

Het bodemonderzoek betreft een momentopname. Econsultancy accepteert op voorhand geen aansprakelijkheid ten aanzien van mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Econsultancy uitgevoerde bodemonderzoek neemt.

Onze rapportage is opgesteld conform de ‘Handreiking omgaan met AVG in bodemonderzoeken’ opgesteld door de VKB (29 juni 2022). Hiermee voldoet de rapportage aan de eisen die de wet, NEN en BRL protocollen ons stellen en wordt tevens voldaan aan de AVG. Hierbij wordt opgemerkt dat wetgeving, waaronder KWALIBO regelgeving uit het de regeling bodemkwaliteit, prevaleert boven de AVG.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

2 AFBAKENING ONDERZOEKSLOCATIE 1

3 MILIEUHYGIËNISCH VOORONDERZOEK BODEM 2

3.1 Geraadpleegde bronnen 2
3.2 Historisch en huidig gebruik onderzoekslocatie 2
3.3 Toekomstige situatie 3
3.4 Calamiteiten 3
3.5 Uitgevoerd(e) bodemonderzoek(en) op de onderzoekslocatie 3
3.6 Aangrenzende terreindelen/percelen 3
3.7 Terreininspectie 4
3.8 Informatie lokale of regionale achtergrondgehalten 4
3.9 Bodemopbouw en geohydrologie 4

4 CONCLUSIES MILIEUHYGIËNISCH VOORONDERZOEK BODEM (ONDERZOEKSOPZET) 5

5 VELDWERK 6

5.1 Algemeen 6
5.2 Uitgevoerde werkzaamheden 6
5.3 Zintuiglijke waarnemingen 7

6 LABORATORIUMONDERZOEK 10

6.1 Uitvoering analyses 10
6.2 Toetsingskader 12
6.3 Resultaten grond- en grondwatermonsters 13

7 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN ADVIES 15

BIJLAGEN:

1. - Topografische ligging van de locatie
2. - Locatieschets
3. - Boorprofielen
4a. - Analysecertificaten
4b. - Getoetste analyseresultaten Circulaire bodemsanering
5. - Toetsingskader Circulaire bodemsanering

1 INLEIDING

Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. heeft aan Econsultancy opdracht verleend voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek op de locatie Veilingstraat 2 te Utrecht.

Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de sloop van de huidige bebouwing en de realisatie van woningen op de onderzoekslocatie.

Het verkennend bodemonderzoek heeft tot doel met een relatief geringe onderzoeksinspanning vast te stellen of op de onderzoekslocatie een grond- en/of grondwaterverontreiniging aanwezig is, teneinde te bepalen of er milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de sloop en nieuwbouw op de locatie.

Opgemerkt wordt dat de eerste fase van het project in 2017 is opgestart. In 2023 is het onderzoek afgemaakt. Een gedeelte van de resultaten stamt derhalve uit 2017. Er zal hierbij worden aangegeven dat het oudere resultaten betreft.

Het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is verricht conform de NEN 5725:2017 "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek". Het bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740+A1:2016 "Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van verkennend bodemonderzoek - Onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grond".

Het veldwerk en de bemonstering zijn uitgevoerd onder certificaat op grond van de BRL SIKB 2000 "Veldwerk bij milieuhygiënisch bodem- en waterbodemonderzoek", protocollen 2001 en 2002 en de daarin gestelde eisen.

De analyseresultaten zijn getoetst aan het toetsingskader uit de Circulaire bodemsanering en aan de achtergrondwaarden voor grond uit de Regeling bodemkwaliteit (bijlage B, tabel 1).

Econsultancy is onder meer gecertificeerd voor de protocollen 2001 en 2002 van de BRL SIKB 2000. In dat kader verklaart Econsultancy geen eigenaar van de onderzoekslocatie te zijn of te worden.

2 AFBAKENING ONDERZOEKSLOCATIE

Het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem omvat de onderzoekslocatie en direct hieraan grenzende terreindelen binnen een afstand van 25 meter. De onderzoekslocatie (± 2.990 m²) is gelegen aan de Veilingstraat 2 te Utrecht (zie bijlage 1). De onderzoekslocatie is kadastraal bekend gemeente Catherijne, sectie D, nummer 8564.

Volgens het Actueel Hoogtebestand Nederland bevindt het maaiveld zich op een hoogte van circa 2,5 m +NAP en zijn de coördinaten van het midden van de onderzoekslocatie X = 136.015, Y = 454.935.

3 MILIEUHYGIËNISCH VOORONDERZOEK BODEM

3.1 Geraadpleegde bronnen

Voorafgaand aan de uitvoering van de veldwerkzaamheden is een milieuhygiënisch vooronderzoek bodem uitgevoerd op basis van de NEN 5725. In tabel 3.1 zijn de in het kader van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem geraadpleegde bronnen weergegeven. Van de locatie en de directe omgeving zijn uit verschillende informatiebronnen gegevens verzameld over het historische, huidige en toekomstige gebruik, eventuele calamiteiten, eventueel eerder uitgevoerde bodemonderzoeken, de bodemopbouw en geohydrologie, verhardingen, kabels en leidingen.

Tabel 3.1 Geraadpleegde bronnen

Onderdeel	Bron
Historisch, huidig en toekomstig gebruik	Opdrachtgever, d.d. 19 december 2022
Bouw-/milieudossier, ondergrondse tanks, calamiteiten, eerder uitgevoerd bodemonderzoek	Gemeente Utrecht, d.d. onbekend (2017) RUD Utrecht, d.d. 1 augustus 2023
Locatiegegevens van internet:	
- historisch topografisch kaartmateriaal - basisregistratie grootschalige topografie - kadastrale gegevens - hoogtekaart - luchtfoto's - Google streetview - provinciale bodeminformatie - bodemopbouw - geo(hydro)logie - kabels en leidingen	www.topotijdreis.nl www.pdok.nl www.kadaster.nl www.ahn.nl webservices.gbo-provincies.nl/lufo/services/wms maps.google.nl www.bodemloket.nl maps.bodemdata.nl www.dinoloket.nl www.kadaster.nl/klic-wion
Terreininspectie	Uitgevoerd door medewerker Econsultancy, d.d. 15 augustus 2023

3.2 Historisch en huidig gebruik onderzoekslocatie

De onderzoekslocatie bevond zich tot omstreeks 1945 in weilanden tussen Utrecht Centraal station en het Merwedekanaal. Vanaf de periode vlak na de Tweede Wereldoorlog wordt de locatie ontwikkeld tot een industriegebied. De huidige bebouwing stamt uit 1961 en is derhalve zeer waarschijnlijk de eerste permanente bebouwing op de locatie. De bebouwing is gerealiseerd als koelpakhuis en is voorzien van een verhoogde vloer.

De bebouwing is tevens in gebruik geweest als verhuurlocatie voor machines en bouwmaterialen. Hierbij zijn een aantal bovengrondse tanks in gebruik geweest aan de noordwestelijke zijde van de locatie (één voor de opslag van diesel en één voor de opslag van huisbrandolie, beiden 1.500 l). Tevens was ter plaatse sprake van de aanwezigheid van een olie-waterafscheider en slibvangput behorende bij een wasplaats. De wasplaats was voorzien van een vloeistofdichte vloer en bevond zich buiten de onderzoekslocatie.

Ter plaatse van het midden van het gebouw bevond zich een werkplaats met ontvetter.

Op dit moment bevindt zich in de bebouwing een kringloopwinkel. De tanks, ontvetter en wasplaats zijn niet meer aanwezig. De olie-waterafscheider is niet meer in gebruik maar nog wel op de locatie aanwezig. De activiteiten zijn zeer waarschijnlijk gestopt na het vertrek van de verhuurder van machines. Uit gegevens van de gemeente Utrecht blijkt tevens dat er op de locatie sprake is van een tweetal gedempte sloten.

Het buitenterrein is in gebruik als parkeerterrein en is volledig verhard met klinkers.

In bijlage 2 is de huidige situatie op een locatieschets weergegeven.

3.3 Toekomstige situatie

De initiatiefnemer is voornemens de huidige bebouwing te slopen en woningen op de locatie te realiseren.

3.4 Calamiteiten

Voor zover bij de opdrachtgever bekend hebben zich op de onderzoekslocatie in het verleden geen calamiteiten met een bodembedreigend karakter voorgedaan. Ook uit informatie van de gemeente Utrecht blijkt niet dat er zich in het verleden bodembedreigende calamiteiten hebben voorgedaan.

3.5 Uitgevoerd(e) bodemonderzoek(en) op de onderzoekslocatie

Op de onderzoekslocatie zijn, voor zover bekend, geen bodemonderzoeken uitgevoerd.

3.6 Aangrenzende terreindelen/percelen

In paragraaf 3.1 zijn de geraadpleegde informatiebronnen voor de omliggende terreindelen en aangrenzende percelen binnen 25 meter van de onderzoekslocatie opgenomen.

In westelijke richting grenst de onderzoekslocatie aan een openbare weg met daaraan gelegen de Veilinghaven. In overige richtingen bevinden zich met name nieuwbouwappartementen, plaatselijk uitgevoerd met commerciële plint.

Uit gegevens van de RUD Utrecht blijkt dat er rondom de onderzoekslocatie een groot aantal onderzoeken zijn uitgevoerd. De onderzoeken zijn opgevraagd bij de gemeente Utrecht (gegevensbeheerder), maar tot op heden niet ontvangen. Vooralsnog is aangenomen dat er geen sprake is van (sterke) perceelsgrensoverschrijdende bodemverontreiniging.

3.7 Terreininspectie

Voorafgaand aan het bodemonderzoek is er een terreininspectie uitgevoerd. Deze is gericht op de identificatie van bronnen, die mogelijk hebben geleid of kunnen leiden tot een grond- en/of grondwaterverontreiniging.

De tijdens de terreininspectie aangetroffen situatie komt overeen met de locatiegegevens, zoals deze zijn opgenomen in paragraaf 3.2.

Op de onderzoekslocatie zijn geen mogelijke bronnen voor een grond- en/of grondwaterverontreiniging aangetroffen.

3.8 Informatie lokale of regionale achtergrondgehalten

Volgens de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Utrecht (Lievense CSO, Nota bodembeheer 2017-2017, Grondig Werken 4, d.d. 3 april 2017) bevindt de onderzoekslocatie zich in een gebied met bodemfunctieklasse ‘Wonen’. De ontgravingsklasse van de bovengrond (0,0-1,0 m -mv) is ‘Wonen’ en de ontgravingsklasse van de ondergrond (1,0-1,5 m -mv) is ‘Wonen’.

3.9 Bodemopbouw en geohydrologie

De onderzoekslocatie ligt volgens de bodemkaart van Nederland in een niet-gekarteerd gebied. De dichtstbijzijnde kaarteenheid betreft een kalkloze poldervaaggrond, die volgens de Stichting voor Bodemkartering voornamelijk is opgebouwd uit zware klei. De afzettingen, waarin deze bodem is ontstaan, behoren geologisch gezien tot de Formatie van Echteld.

De gemiddelde stand van het freatisch grondwater bedraagt ± 0,0 m +NAP, waardoor het grondwater zich op ± 2,5 m -mv zou bevinden. Het water van het eerste watervoerend pakket stroomt volgens de isohypsenkaart van de Dienst Grondwaterverkenning van TNO in westelijke richting.

Er liggen geen pompstations in de buurt van de onderzoekslocatie die van invloed zouden kunnen zijn op de grondwaterstroming ter plaatse van de onderzoekslocatie.

De onderzoekslocatie ligt niet in een grondwaterbeschermings- en/of grondwaterwingebied.

4 CONCLUSIES MILIEUHYGIËNISCH VOORONDERZOEK BODEM (ONDERZOEKSOPZET)

Ten behoeve van het bodemonderzoek is, op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem, een aantal deellocaties geïdentificeerd. In tabel 4.1 zijn de onderzoeksstrategieën, die van toepassing zijn op de betreffende deellocaties, weergegeven.

Tabel 4.1 Onderzoeksstrategie

Deellocatie		Oppervlakte	Verwachte stoffen	Onderzoeksstrategie
A	Gedempte sloten	< 10 m^2	metalen, minerale olie, PAK	VED-HE-L
B	Werkplaats met voorheen ontvetter	< 10 m^2	minerale olie, vluchtige aromaten, VOCl	VEP
C	Olie-afscheider en slibvangput	< 10 m^2	minerale olie, vluchtige aromaten	VEP
D	Bovengrondse diesel- en HBO tanks (verwijderd)	< 10 m^2	minerale olie, vluchtige aromaten	VEP
E	Geheel perceel	2.990 m^2	metalen, minerale olie, PAK	VED-HE-NL

Onderzoeksstrategieën volgens NEN 5740:
VEP : Verdacht, plaatselijke bodembelasting, uitgezonderd ondergrondse opslagtanks
VED-HE-L : Verdacht, diffuse bodembelasting, heterogene verontreiniging, lijnvormig
VED-HE-NL: Verdacht, diffuse bodembelasting, heterogene verontreiniging, niet lijnvormig

Indien bij het ontgraven of saneren sprake is van afvoer van de grond naar elders, is het voor de toepassing elders of de acceptatie bij een grondbank, verwerker of stortplaats noodzakelijk om onderzoek te doen naar PFAS. Op aangeven van de opdrachtgever maakt PFAS geen deel uit van het onderhavig onderzoek.

5 VELDWERK

5.1 Algemeen

Tijdens het opstellen van het boorplan is rekening gehouden met de doelstellingen en de richtlijnen, die geformuleerd zijn in de inleiding. Daarnaast is rekening gehouden met de gegevens voortvloeiend uit het milieuhygienisch vooronderzoek bodem en de ligging van kabels en leidingen. Bijlage 2 bevat de locatieschets met daarop aangegeven de situering van de boorpunten en de peilbuizen. In bijlage 3 zijn de boorprofielen opgenomen.

5.2 Uitgevoerde werkzaamheden

Aan de hand van de geldende onderzoeksstrategieën zijn de werkzaamheden uitgevoerd zoals die in tabel 5.1 zijn vermeld. Het veldwerk is op 13 juli 2017 uitgevoerd onder kwaliteitsverantwoordelijkheid van de heer A. Bruil en P. Toebes. Deze medewerkers van Econsultancy staat geregistreerd als ervaren veldwerker voor het protocol 2001 van de BRL SIKB 2000 "Veldwerk bij milieuhygiënisch bodem- en waterbodemonderzoek".

In verband met staking van de inpandige boringen is in 2023 een nieuwe ronde veldwerk uitgevoerd, waarbij de overige werkzaamheden zijn uitgevoerd. Het veldwerk is op 24 en 31 augustus 2023 uitgevoerd onder kwaliteitsverantwoordelijkheid van de heer S. Luk en J.T. Bouwman. Deze medewerkers van Econsultancy staat geregistreerd als ervaren veldwerker voor het protocol 2001 van de BRL SIKB 2000 "Veldwerk bij milieuhygiënisch bodem- en waterbodemonderzoek".

Tabel 5.1 Uitgevoerde werkzaamheden

Deellocatie		Veldwerk		Analyses	
		Boringen/peilbuizen	Verharding (*A)	Grond	Grondwater
A	Gedempte sloten	3 (3,0 m -mv)	beton (*A)	standaardpakket (2x)	-
B	Werkplaats met voorheen ontvetter	1 (1,7 m -mv)	beton (*A)	minerale olie, vluchtige aromaten en VOCl (1x)	-
C	Olie-afscheider en slibvangput	1 (peilbuis)	klinkers/onverhard	minerale olie (1x)	minerale olie en vluchtige aromaten (1x)
D	Bovengrondse diesel- en HBO tanks (verwijderd)	1 (peilbuis)	klinkers/onverhard	minerale olie (1x)	minerale olie en vluchtige aromaten (1x)
E	Geheel perceel	5 (1,5 m -mv) 6 (3,0 m -mv)	beton (*A)/klinkers	standaardpakket (4x)	-
(*A)	Door beton- en/of asfaltverhardingen is geboord				

De boringen zijn geplaatst met behulp van een edelmanboor. Van het opgeboorde materiaal is een boorbeschrijving conform protocol 2001 gemaakt en zijn er grondmonsters genomen over trajecten van ten hoogste 0,5 m,

waarbij bodemlagen met verontreinigingskenmerken of een afwijkende textuur separaat bemonsterd zijn. Het opgeboorde materiaal van deellocaties B en C is tevens middels een olie-waterreactie beoordeeld op de aanwezigheid van olie(gerelateerde) producten. De bodemtrajecten die onderzocht dienen te worden op vluchtige parameters, zijn met behulp van steekbussen bemonsterd. Voor de geplaatste peilbuizen geldt dat het onderste gedeelte van de peilbuis (het peilfilter) is geperforeerd en de ruimte tussen de wand van het boorgat en het peilfilter is opgevuld met filtergrind. Boven het filtergrind is een laag zwelklei aangebracht, zodat er géén verontreinigingen van bovenaf in de peilbuis kunnen migreren. De filterstelling is bepaald op basis van de grondwaterstand, zoals deze tijdens de veldwerkzaamheden op 17 juli 2017 is ingeschat. Gepland was op deellocatie B eveneens een peilbuis te plaatsen, maar deze is tijdens twee pogingen gestaakt op circa 1,7 m -mv. De geplaatste peilbuizen zijn direct na plaatsing afgepompt en na een wachttijd van minimaal een week is het grondwater bemonsterd.

5.3 Zintuiglijke waarnemingen

Grond

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot matig siltig, matig fijn tot zeer grof zand. De bovengrond is plaatselijk zwak humeus. In de ondergrond bevinden zich algen zwak tot matig zandige klei en zwak tot matige siltige klei. Door het gehele bodemprofiel bevinden zich daarnaast zwak tot matig grindige lagen.

Door het gehele bodemprofiel worden tot op een diepte van maximaal 2,5 m -mv bijmengingen met puin waargenomen, over het algemeen betreffen dit lichte bijmengingen of sporen van baksteen, beton, glas. Ter plaatse van de deellocaties die verdacht zijn op olie-verontreiniging zijn geen zintuigelijke waarnemingen gedaan die duiden op de aanwezigheid van olie. Ter plaatse van de gedempte sloten zijn geen afwijkende boorprofielen waargenomen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de sloten gedempt zijn met gebiedseigen grond.

Tabel 5.2 geeft een overzicht van de zintuiglijk waargenomen bodemvreemde bijmengingen en bijzonderheden, die in het opgeboorde materiaal zijn aangetroffen.

Tabel 5.2 Zintuiglijk waargenomen bodemvreemde bijmengingen en bijzonderheden

Boornummer	Einddiepte boring (m -mv)	Traject (m -mv)	Waargenomen verontreinigingen en bijzonderheden
Deellocatie A: gedempte sloten			
A02	1,00	0,40 - 0,60	sporen kolengruis
		0,60 - 0,80	zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak kolengruishoudend
		0,80 - 1,00	sterk baksteenhoudend, gestaakt op baksteen
A03	2,30	0,50 - 2,00	sterk grindhoudend, zwak baksteenhoudend
		2,00 - 2,30	zwak grindhoudend
Deellocatie B: werkplaats met voorheen ontvetter			
B01	1,70	1,30 - 1,70	zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend, zwak glashoudend, zwak betonhoudend, gestaakt op iets massiefs
B01-2	1,70	1,10 - 1,70	zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend, zwak glashoudend, zwak betonhoudend, gestaakt op iets massiefs
Deellocatie C: olie-afscheider en slibvangput			
C01	4,80	0,00 - 2,50	resten puin, geen olie-water reactie
		2,50 - 3,00	geen olie-water reactie
		3,00 - 4,60	geen olie-water reactie
Deellocatie D: bovengrondse diesel- en HBO tanks (verwijderd)			
D01	4,80	0,00 - 1,00	matig puinhoudend, geen olie-water reactie
		1,00 - 2,50	resten puin, geen olie-water reactie
		2,50 - 3,00	geen olie-water reactie
		3,00 - 4,60	geen olie-water reactie
Deellocatie E: geheel perceel			
E01	1,50	0,40 - 0,60	zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak betonhoudend
		0,60 - 1,10	zwak metaalhoudend
		1,10 - 1,50	zwak puinhoudend, matig baksteenhoudend, gestaakt
E03	3,50	0,60 - 0,80	zwak puinhoudend
		1,40 - 1,90	zwak baksteenhoudend
E04	0,80	0,30 - 0,80	gestaakt op iets massief
E05	3,00	1,50 - 2,80	zwak baksteenhoudend

Boornummer	Einddiepte boring (m -mv)	Traject (m -mv)	Waargenomen verontreinigingen en bijzonderheden
Deellocatie E: geheel perceel (vervolg)			
E06_N	1,07	0,55 - 1,07	Kruipruimte; gestaakt
E07	1,50	0,50 - 1,50	zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend
E08	3,00	1,10 - 1,70	zwak baksteenhoudend
E09	3,00	1,20 - 1,70	zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend
E10	2,10	1,40 - 1,60	matig baksteenhoudend
E11	3,00	1,20 - 1,70	zwak grindhoudend, zwak baksteenhoudend

Grondwater

Ter plaatse van de olie-waterafscheider en de voormalige bovengrondse olietanks zijn 2 peilbuizen geplaatst. De filterstelling is bepaald op basis van de grondwaterstand, zoals deze tijdens de veldwerkzaamheden op 17 juli 2017 is ingeschat. Gepland was bij deellocatie B (voormalige ontvetter) eveneens een peilbuis te plaatsen, maar deze is tijdens twee pogingen gestaakt, waarschijnlijk op beton. Deze peilbuis zou eveneens gebruikt worden voor de grondwaterbemonstering voor deellocatie E. Er is geen vervangende peilbuis geplaatst.

Bemonstering

De grondwaterbemonstering is op 20 juli 2017 uitgevoerd door de heer A. Bruil. De peilbuizen zijn opnieuw bemonsterd op 31 augustus 2023 door de heer J.T. Bouwman. Deze medewerkers van Econsultancy staan geregistreerd als ervaren veldwerkers voor het protocol 2002 van de BRL SIKB 2000 "Veldwerk bij milieuhygiënisch bodem- en waterbodemonderzoek". De bemonstering is uitgevoerd conform de NEN 5744. Tabel 5.3 geeft een overzicht van de peilbuisgegevens en de resultaten van de veldmetingen. Om onbekende redenen zijn in 2017 het elektrisch geleidingsvermogen en de pH niet bepaald

Tabel 5.3 Overzicht gegevens peilbuizen en veldmetingen grondwater

Peilbuis-nummer	Situering peilbuis	Filterstelling (m -mv)	Grondwater-stand (m -mv)	Elektrisch Gelei-dingsvermogen (µS/cm)	Troebelheid (NTU)	Zuurgraad (pH)
Deellocatie C: olie-afscheider en slibvangput						
C01	stroomafwaarts van locatie 2017	3,8-4,8	2,90	-	46,6	-
C01	stroomafwaarts van locatie 2023	3,8-4,8	2,80	270	27	6,9
Deellocatie D: bovengrondse diesel- en HBO-tanks (verwijderd)						
D01	stroomafwaarts van locatie 2017	3,8-4,8	3,00	-	51,2	-
D01	stroomafwaarts van locatie 2023	3,8-4,8	2,95	310	31	6,9

6 LABORATORIUMONDERZOEK

6.1 Uitvoering analyses

Alle grond- en grondwatermonsters zijn aangeboden aan een laboratorium dat is erkend door de Raad voor Accreditatie en AS3000-geaccrediteerd is voor milieuhygiënisch bodemonderzoek. De grondmengmonsters en de grondwatermonsters zijn geanalyseerd op de volgende pakketten:

Grond:

- *standaardpakket:*
  droge stof, lutum en organische stof, metalen (barium, cadmium, kobalt, koper, kwik, lood, molybdeen, nikkel en zink), polychloorbifenylen (PCB), polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en minerale olie;

- *minerale olie, vluchtige aromaten en VOCl:*
  droge stof, organische stof, vluchtige aromaten (BTEX), naftaleen, gechloreerde koolwaterstoffen (VOCl) en minerale olie;

- *minerale olie:*
  droge stof, organische stof en minerale olie.

Grondwater:

- *minerale olie en vluchtige aromaten:*
  vluchtige aromaten (BTEX), naftaleen en minerale olie.

Na bekend worden van de analyseresultaten zijn de individuele grondmonsters, waaruit het grondmengmonster MM4 is samengesteld, separaat geanalyseerd op de parameters zink en PAK.

Tabel 6.1 geeft een overzicht van de samenstelling van de grond(meng)monsters en de analysepakketten.

Tabel 6.1 Overzicht van de samenstelling van de grond(meng)monsters en de analysepakketten

Grond(meng)-monster	Traject (m -mv)	Analysepakket	Bijzonderheden
Deellocatie A: gedempte sloten			
MA1 (*A)	A02 (0,60 - 0,80)	standaardpakket grond	ondergrond (zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak kolengruishoudend)
MMA (*B)	A03 (0,50 - 1,00) A03 (1,00 - 1,50) A03 (1,50 - 2,00)	standaardpakket grond	ondergrond (sterk grindhoudend, zwak baksteenhoudend)

Grond(meng)-monster	Traject (m -mv)	Analysepakket	Bijzonderheden
Deellocatie B: werkplaats met voorheen ontvetter			
MB01-1 (*B)	B01-2 (1,10 - 1,40)	minerale olie, vluchtige aromaten en VOCl	toplaag (zintuiglijk schoon)
Deellocatie C: olie-afscheider en slibvangput			
MC1 (*A)	C01 (1,00 - 1,50)	minerale olie grond	ondergrond (resten puin, geen olie-waterreactie)
Deellocatie D: bovengrondse diesel- en HBO-tanks (verwijderd)			
MD1 (*A)	D01 (0,00 - 0,50)	minerale olie grond	bovengrond (matig puinhoudend, geen olie-waterreactie)
Deellocatie E: geheel perceel			
MME1 (*A)	E01 (0,40 - 0,60) E01 (1,10 - 1,50) E03 (0,60 - 0,80)	standaardpakket grond	ondergrond (zwak puinhoudend, zwak tot matig baksteenhoudend, zwak betonhoudend, gestaakt)
MME1 (*B)	E04 (0,30 - 0,80) E05 (0,40 - 0,50) E06 (0,40 - 0,90) E10 (1,10 - 1,40)	standaardpakket grond	bovengrond (zwak grindhoudend, gestaakt)
MME2 (*B)	E07 (0,50 - 1,00) E08 (1,10 - 1,70) E09 (1,20 - 1,70) E11 (1,20 - 1,70)	standaardpakket grond	bovengrond (zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend)
MME3 (*B)	E05 (2,80 - 3,00) E08 (2,00 - 2,50) E08 (2,50 - 3,00) E09 (2,00 - 2,50) E09 (2,50 - 3,00) E10 (1,90 - 2,10) E11 (2,00 - 2,50) E11 (2,50 - 3,00)	standaardpakket grond	ondergrond (zintuiglijk schoon)
MME4 (*B)	E05 (1,50 - 2,00) E05 (2,00 - 2,50) E05 (2,50 - 2,80) E10 (1,40 - 1,60)	standaardpakket grond	ondergrond (zwak tot matig baksteenhoudend)
*E05-4 (*B)*	*E05 (1,50 - 2,00)*	*zink en PAK*	*ondergrond (uitsplitsing MME4)*
*E05-5 (*B)*	*E05 (2,00 - 2,50)*	*zink en PAK*	*ondergrond (uitsplitsing MME4)*
*E05-6 (*B)*	*E05 (2,50 - 2,80)*	*zink en PAK*	*ondergrond (uitsplitsing MME4)*
*E10-2 (*B)*	*E10 (1,40 - 1,60)*	*zink en PAK*	*ondergrond (uitsplitsing MME4)*
(*A)	Monster genomen en geanalyseerd in juli 2017		
(*B)	Monster genomen en geanalyseerd in augustus 2023		

6.2 Toetsingskader

De analyseresultaten zijn getoetst aan het toetsingskader uit de Circulaire bodemsanering en aan de achtergrondwaarden voor grond uit de Regeling bodemkwaliteit (bijlage B, tabel 1). Dit toetsingskader voor de beoordeling van de gehalten en/of concentraties van verontreinigingen is gegeven in de toetsingstabel en bevat voor grond en grondwater elk drie te onderscheiden waarden met de verschillende niveaus:

- *achtergrondwaarde:*
  deze waarde ("AW") geeft de gehalten aan zoals die op dit moment voorkomen in de bodem van natuur- en landbouwgronden, waarvoor geldt dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen;

- *streefwaarde:*
  deze waarde ("S") geeft het milieukwaliteitsniveau aan voor grondwater, waarbij als nadelig te waarderen effecten verwaarloosbaar worden geacht;

- *tussenwaarde:*
  deze waarde ("T") is de helft van de som van de achtergrondwaarde (of in het geval van grondwater de streefwaarde) en de interventiewaarde. De tussenwaarde is de concentratiegrens waarboven in beginsel nader onderzoek moet worden uitgevoerd, omdat het vermoeden van ernstige bodemverontreiniging bestaat;

- *interventiewaarde:*
  deze waarde ("I") geeft het niveau voor verontreinigingen in grond en grondwater aan waarboven ernstige vermindering of dreigende vermindering optreedt van de functionele eigenschappen, die de bodem heeft voor mens, plant of dier. Bij gehalten en/of concentraties boven de interventiewaarde is er sprake van een sterke verontreiniging. Bij overschrijding van de interventiewaarde wordt vaak een nader onderzoek uitgevoerd om de ernst van de verontreiniging en de spoedeisendheid van de sanering te bepalen. Wanneer het boven de tussenwaarde of interventiewaarde gelegen gehalte een natuurlijke oorsprong heeft, is uitvoering van vervolgonderzoek meestal niet noodzakelijk.

In bijlage 5 is de toetsingstabel opgenomen uit de eerder genoemde circulaires. Deze bijlage bevat de achtergrondwaarden en de interventiewaarden voor een standaardbodem (10% organische stof en 25% lutum). De gemeten gehalten zijn door middel van een BoToVa-toetsing, met behulp van de door het laboratorium bepaalde waarden voor het organische stof- en lutumgehalte, omgerekend naar gehalten in een standaardbodem en vervolgens getoetst. De gebruikte analysetechnieken zijn weergegeven op de certificaten in bijlage 4a. Om de mate van verontreiniging aan te geven wordt de volgende terminologie gebruikt:

Grond:

- niet verontreinigd: gehalte $\leq$ achtergrondwaarde en/of detectielimiet;
- licht verontreinigd: gehalte > achtergrondwaarde en $\leq$ tussenwaarde;
- matig verontreinigd: gehalte > tussenwaarde $\leq$ interventiewaarde;
- sterk verontreinigd: gehalte > interventiewaarde.

Grondwater:

- niet verontreinigd: concentratie ≤ streefwaarde en/of detectielimiet;
- licht verontreinigd: concentratie > streefwaarde en ≤ tussenwaarde;
- matig verontreinigd: concentratie > tussenwaarde ≤ interventiewaarde;
- sterk verontreinigd: concentratie > interventiewaarde.

6.3 Resultaten grond- en grondwatermonsters

Tabel 6. geeft een overzicht van de parameters in de grond die de geldende toetsingskaders overschrijden.

Tabel 6.2 Overschrijdingen toetsingskaders grond

Grond(meng)-monster	Traject (m -mv)	Gehalte > AW (licht verontreinigd)	Gehalte > T (matig verontreinigd)	Gehalte > I (sterk verontreinigd)
Deellocatie A: gedempte sloten				
MA1 (*A)	A02 (0,60 - 0,80)	kobalt, nikkel, lood, zink, PAK	koper	minerale olie
MMA (*B)	A03 (0,50 - 1,00) A03 (1,00 - 1,50) A03 (1,50 - 2,00)	kobalt, zink, PAK, PCB, minerale olie	-	-
Deellocatie B: werkplaats met voorheen ontvetter				
MB01-1 (*B)	B01-2 (1,10 - 1,40)	-	minerale olie	-
Deellocatie C: olie-afscheider en slibvangput				
MC01 (*A)	C01 (1,00 - 1,50)	-	-	-
Deellocatie D: bovengrondse diesel- en HBO-tanks (verwijderd)				
MD01 (*A)	D01 (0,00 - 0,50)	minerale olie	-	-
Deellocatie E: geheel perceel				
MME1 (*A)	E01 (0,40 - 0,60) E01 (1,10 - 1,50) E03 (0,60 - 0,80)	zink, lood, PAK, PCB, minerale olie	-	-
MME1 (*B)	E04 (0,30 - 0,80) E05 (0,40 - 0,50) E06 (0,40 - 0,90) E10 (1,10 - 1,40)	lood, zink, PAK, minerale olie	-	-
MME2 (*B)	E07 (0,50 - 1,00) E08 (1,10 - 1,70) E09 (1,20 - 1,70) E11 (1,20 - 1,70)	kobalt, lood, zink, PAK, minerale olie	-	-
MME3 (*B)	E05 (2,80 - 3,00) E08 (2,00 - 2,50) E08 (2,50 - 3,00) E09 (2,00 - 2,50) E09 (2,50 - 3,00) E10 (1,90 - 2,10) E11 (2,00 - 2,50) E11 (2,50 - 3,00)	kobalt, nikkel	-	-
MME4 (*B)	E05 (1,50 - 2,00) E05 (2,00 - 2,50) E05 (2,50 - 2,80) E10 (1,40 - 1,60)	kobalt, lood, PCB, minerale olie	zink, PAK	-

Grond(meng)-monster	Traject (m -mv)	Gehalte > AW (licht verontreinigd)	Gehalte > T (matig verontreinigd)	Gehalte > I (sterk verontreinigd)
*E05-4 (*B)*	*E05 (1,50 - 2,00)*	zink	PAK	-
*E05-5 (*B)*	*E05 (2,00 - 2,50)*	zink, PAK	-	-
*E05-6 (*B)*	*E05 (2,50 - 2,80)*	zink, PAK	-	-
*E10-2 (*B)*	*E10 (1,40 - 1,60)*	-	-	zink, PAK
(*A)	Monster genomen en geanalyseerd in juli 2017			
(*B)	Monster genomen en geanalyseerd in augustus 2023			

Tabel 6. geeft een overzicht van de parameters in het grondwater die het geldende toetsingskader overschrijden.

Tabel 6.3 Overschrijdingen toetsingskader grondwater

Grondwater-monster	Situering peilbuis	Concentratie > S (licht verontreinigd)	Concentratie > T (matig verontreinigd)	Concentratie > I (sterk verontreinigd)
Deellocatie C: olie-afscheider en slibvangput				
C01	stroomafwaarts van locatie 2017	-	-	-
C01	stroomafwaarts van locatie 2023	-	-	-
Deellocatie D: bovengrondse diesel- en HBO-tanks (verwijderd)				
D01	stroomafwaarts van locatie 2017	-	-	-
D01	stroomafwaarts van locatie 2023	-	-	-

Bijlage 4a bevat de door het laboratorium aangeleverde analysecertificaten. Bijlage 4b bevat de getoetste analyseresultaten aan de Circulaire bodemsanering.

In afwijking van het gestelde in protocol 3001 van BRL 3000 is de conserveringstermijn voor de PAK analyses voor grondmonsters E05-4, E05-5, E05-6 en E10-2 overschreden. Deze monsters zijn later ingezet omdat het een uitsplitsing betreft van het tijdig ingezette grondmengmonster. In afwijking van het gestelde in protocol 3001 van BRL 3000 is de conserveringstermijn voor de minerale olie-analyses voor grondmonsters MMA en MME1 t/m MME4 overschreden. Als gevolg hiervan dienen de analyseresultaten van de uitsplitsing formeel als indicatief beschouwd te worden. Op de beoordeling van de bodemkwaliteit en het advies heeft dit echter geen invloed.

7 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN ADVIES

Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. heeft aan Econsultancy opdracht verleend voor het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek op de locatie Veilingstraat 2 te Utrecht.

Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de sloop van de huidige bebouwing en de realisatie van woningen op de onderzoekslocatie.

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot matig siltig, matig fijn tot zeer grof zand. De bovengrond is plaatselijk zwak humeus. In de ondergrond bevinden zich algen zwak tot matig zandige klei en zwak tot matige siltige klei. Door het gehele bodemprofiel bevinden zich daarnaast zwak tot matig grindige lagen.

Door het gehele bodemprofiel worden tot op een diepte van maximaal 2,5 m -mv bijmengingen met puin waargenomen, over het algemeen betreffen dit lichte bijmengingen of sporen van baksteen, beton, glas. Ter plaatse van de deellocaties die verdacht zijn op olie-verontreiniging zijn geen zintuigelijke waarnemingen gedaan die duiden op de aanwezigheid van olie. Ter plaatse van de gedempte sloten zijn geen afwijkende boorprofielen waargenomen. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de sloten gedempt zijn met gebiedseigen grond.

Op de onderzoekslocatie zijn de volgende deellocaties onderzocht:

Deellocatie A: gedempte sloten

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd dat deze deellocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "heterogeen verdacht, lijnvormige locatie" (VED-HE-L).

Zintuiglijk is ter plaatse van boring A02 op het traject van 0,40-0,80 m -mv sporen en lichte bijmengingen met kolengruis aangetroffen. Vanaf 0,60-1,00 m -mv zijn daarnaast zwakke tot sterke bijmengingen met baksteen waargenomen. Analytisch bleek de laag van 0,60-0,80 m -mv sterk verontreinigd met minerale olie, matig verontreinigd met koper en licht verontreinigd met kobalt, nikkel, lood, zink en PAK. Ter plaatse van boring A03 zijn zwakke bijmengingen met baksteen in de ondergrond waargenomen. Deze zwak baksteenhoudende lagen bleken licht verontreinigd met kobalt, zink, PAK, PCB en minerale olie.

De vooraf gestelde hypothese dat de onderzoekslocatie ter plaatse van deellocatie A als "heterogeen verdacht" dient te worden beschouwd, wordt aanvaard. Econsultancy adviseert ter plaatse van boring A02 een nader bodemonderzoek uit te voeren naar de aard en mate van de verontreinigingen met minerale olie (sterke verontreiniging) en koper (matige verontreiniging).

Deellocatie B: werkplaats met voorheen ontvetter

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd dat deze deellocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "plaatselijk verdacht" (VEP).

De toplaag ter plaatse bevond zich op een diepte van 1,1-1,3 m onder de betonnen vloer. Deze laag bleek zwak baksteen-, glas-, grind- en betonhoudend. Tijdens twee pogingen de boring te plaatsen is tweemaal gestuit op een diepte van 1,7 m -mv, waarschijnlijk op een betonnen plaat. Anaytisch is de toplaag ter plaatse van boring

B01-2 matig verontreinigd met minerale olie. Er zijn geen verhoogde gehaltes aromaten of VOCl gemeten in de bodem ter plaatse. Het plaatsen van een peilbuis ter plaatse is niet mogelijk gebleken. Het grondwater is derhalve niet onderzocht.

De vooraf gestelde hypothese dat de onderzoekslocatie ter plaatse van deellocatie B als "plaatselijk verdacht" dient te worden beschouwd, wordt aanvaard. Econsultancy adviseert ter plaatse een nader bodemonderzoek uit te voeren naar de aard en mate van de verontreiniging met minerale olie. Tevens kan er een peilbuis worden geplaatst, teneinde het grondwater van zowel deellocatie B als E alsnog te onderzoeken.

Deellocatie C: olie-afscheider en slibvangput

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd dat deze deellocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "plaatselijk verdacht" (VEP).

Zintuiglijk zijn in de bovengrond tot op een diepte van 2,5 m -mv resten puin waargenomen. De ondergrond is niet verontreinigd met minerale olie of aromaten. In het grondwater zijn zowel tijdens de bemonstering in 2017 als in 2023 geen verhoogde gehaltes minerale olie of aromaten aangetoond.

De vooraf gestelde hypothese dat de onderzoekslocatie ter plaatse van deellocatie C als "plaatselijk verdacht" dient te worden beschouwd, wordt verworpen. Het is niet noodzakelijk ter plaatse aanvullend onderzoek uit te voeren.

Deellocatie D: bovengrondse diesel- en HBO-tanks (verwijderd)

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd dat deze deellocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "plaatselijk verdacht" (VEP).

Zintuiglijk zijn in de bovengrond tot op een diepte van 2,5 m -mv resten puin waargenomen. De bovengrond ter plaatse is tot een diepte van 1,0 m -mv matig puinhoudend. De bovengrond is licht verontreinigd met minerale olie. In het grondwater zijn zowel tijdens de bemonstering in 2017 als in 2023 geen verhoogde gehaltes minerale olie of aromaten aangetoond.

De vooraf gestelde hypothese dat de onderzoekslocatie ter plaatse van deellocatie D als "plaatselijk verdacht" dient te worden beschouwd, wordt aanvaard. In verband met het aantreffen van ten hoogste een lichte verontreiniging in de bovengrond is het niet noodzakelijk ter plaatse aanvullend onderzoek uit te voeren.

Deellocatie E: geheel perceel

Op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem is geconcludeerd dat deze deellocatie onderzocht dient te worden volgens de strategie "heterogeen verdacht" (VED-HE-NL).

Verspreid over de locatie zijn in de bovengrond zwakke tot matige bijmengingen met puin, baksteen, beton en metaal aangetroffen. De bovengrond op de locatie bleek ten hoogste licht verontreinigd met kobalt, lood, zink, PAK, PCB en/of minerale olie. De zintuiglijk schone ondergrond bleek ten hoogste licht verontreinigd met kobalt en nikkel. De zwak tot matig baksteenhoudende ondergrond bleek matig verontreinigd met zink en PAK en licht verontreinigd met kobalt, lood, PCB en minerale olie. Bij uitsplitsing is gebleken dat ter plaatse van boring E05

de laag van 1,50-2,00 m -mv matig verontreinigd is met PAK. De onderliggende lagen zijn ten hoogste licht verontreinigd met PAK. Ter plaatse van boring E05 zijn ten hoogste lichte verontreinigingen met zink aangetoond. Ter plaatse van boring E10 (1,40-1,80 m -mv) zijn wel sterke verontreinigingen met zink en PAK aangetoond.

De vooraf gestelde hypothese dat de onderzoekslocatie ter plaatse van deellocatie E als "heterogeen verdacht" dient te worden beschouwd, wordt aanvaard. Econsultancy adviseert ter plaatse van boringen E05 en E10 een nader bodemonderzoek uit te voeren naar de aard en mate van de matige PAK-verontreiniging (E05) en de sterke verontreinigingen met PAK en zink (E10).

Advies

Econsultancy adviseert ter plaatse van de boringen A02, B01-2, E05 en E10 nader onderzoek uit te voeren naar de op die locaties aangetroffen matige en sterke verontreinigingen met minerale olie, PAK, koper en/of zink. Tevens adviseert Econsultancy een aanvullende peilbuis te plaatsen ter plaatse van deellocatie B teneinde het grondwater van deellocaties B en E alsnog te onderzoeken.

Afgezien van de bovengenoemde locaties zijn er geen milieuhygiënische belemmeringen voor de geplande ontwikkeling. Een nader onderzoek naar de bodemkwaliteit op de overige locaties is derhalve niet noodzakelijk.

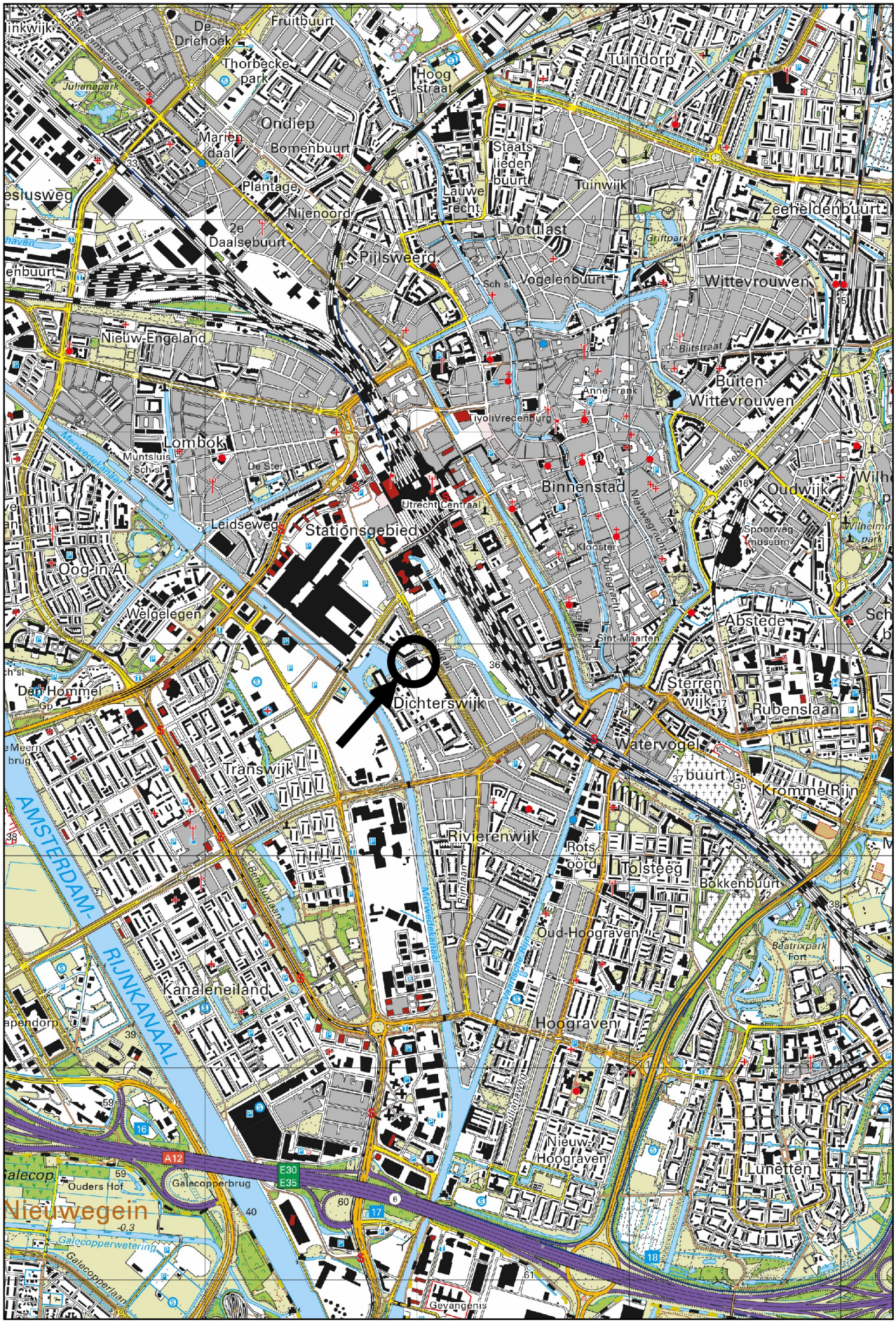
Er zijn op basis van het milieuhygiënisch vooronderzoek bodem, tijdens de terreininspectie en bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden aanwijzingen gevonden die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten. Econsultancy adviseert derhalve een onderzoek asbest in bodem conform de NEN 5707 uit te voeren. Opgemerkt wordt dat dit niet mogelijk is zo lang de onderzoekslocatie nog in gebruik is, omdat gaten met een grotere omvang zullen moeten worden gemaakt. Een eenvoudigere optie zou zijn het uitvoeren van een verkennend onderzoek asbest in bodem ná afloop van de sloopwerkzaamheden.

Algemeen

Indien er bij werkzaamheden grond vrijkomt die niet op de locatie kan worden hergebruikt, zijn de regels van het Besluit bodemkwaliteit, het “Handelingskader voor hergebruik van PFAS-houdende grond en baggerspecie” of de regionale bodemkwaliteitskaart van toepassing.

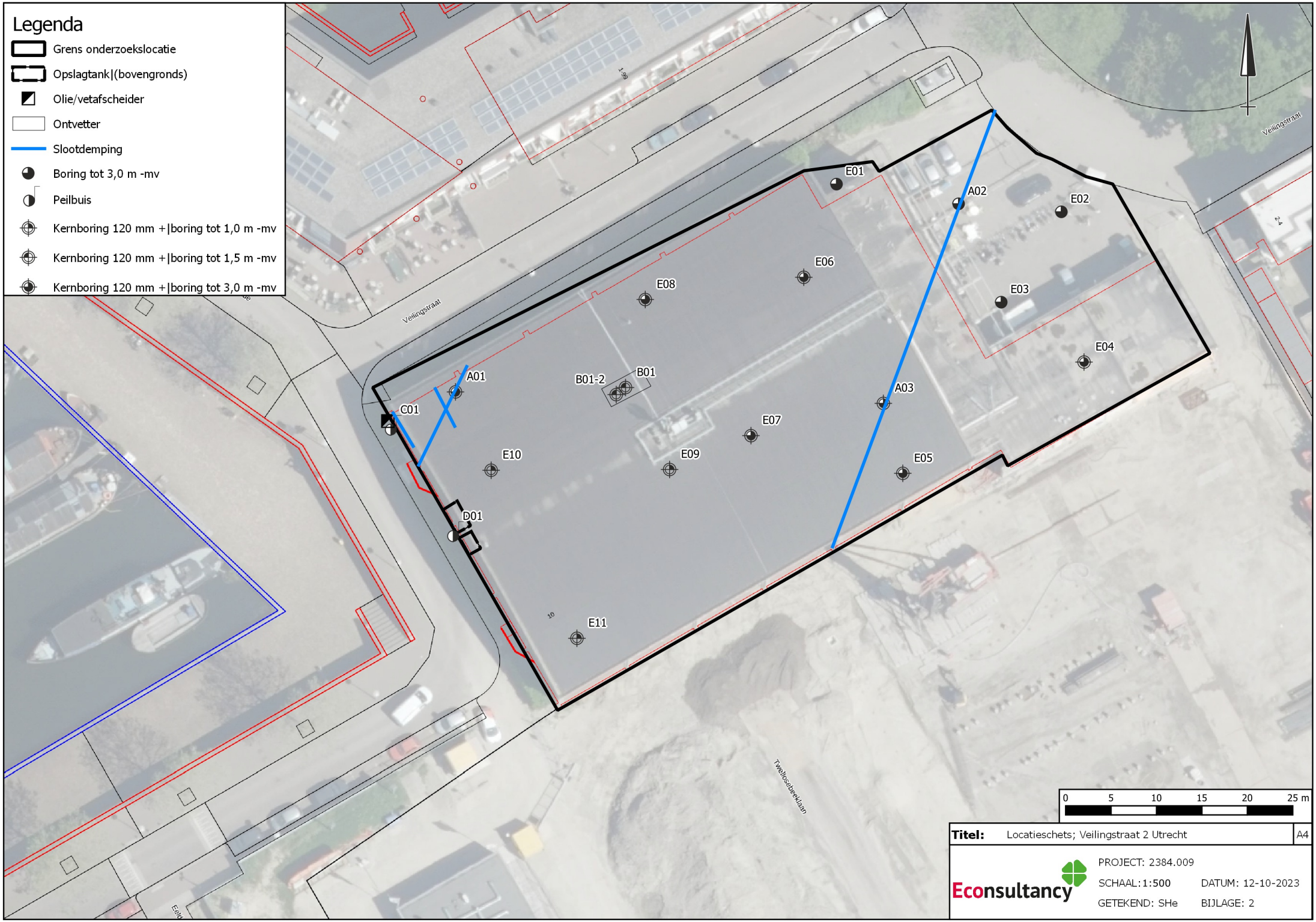
Econsultancy
13 oktober 2023

Bijlage 1 Topografische ligging van de locatie



Schaal 1:25.000
Deze kaart is noordgericht

Bijlage 2 Locatieschets


Legenda
Grens onderzoekslocatie
Opslagtank|(bovengronds)
Olie/vetafscheider
Ontvetter
Slootdemping
Boring tot 3,0 m -mv
Peilbuis
Kernboring 120 mm +|boring tot 1,0 m -mv
Kernboring 120 mm +|boring tot 1,5 m -mv
Kernboring 120 mm +|boring tot 3,0 m -mv
Veilingstraat
Twellosheeklaan
E01
A02
E02
E06
E08
E03
E04
A01
B01-2
B01
A03
C01
E07
E10
E09
E05
D01
E11
0 5 10 15 20 25 m
Titel: Locatieschets; Veilingstraat 2 Utrecht
A4
Econsultancy
PROJECT: 2384.009
SCHAAL: 1:500
DATUM: 12-10-2023
GETEKEND: SHe
BIJLAGE: 2

Bijlage 3 Boorprofielen

Legenda (conform NEN 5104)

grind

- Grind, siltig
- Grind, zwak zandig
- Grind, matig zandig
- Grind, sterk zandig
- Grind, uiterst zandig

zand

- Zand, kleïig
- Zand, zwak siltig
- Zand, matig siltig
- Zand, sterk siltig
- Zand, uiterst siltig

veen

- Veen, mineraalarm
- Veen, zwak kleïig
- Veen, sterk kleïig
- Veen, zwak zandig
- Veen, sterk zandig

klei

- Klei, zwak siltig
- Klei, matig siltig
- Klei, sterk siltig
- Klei, uiterst siltig
- Klei, zwak zandig
- Klei, matig zandig
- Klei, sterk zandig

leem

- Leem, zwak zandig
- Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

- zwak humeus
- matig humeus
- sterk humeus
- zwak grindig
- matig grindig
- sterk grindig

geur

- geen geur
- zwakke geur
- matige geur
- sterke geur
- uiterste geur

olie

- geen olie-water reactie
- zwakke olie-water reactie
- matige olie-water reactie
- sterke olie-water reactie
- uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

- >0
- >1
- >10
- >100
- >1000
- >10000

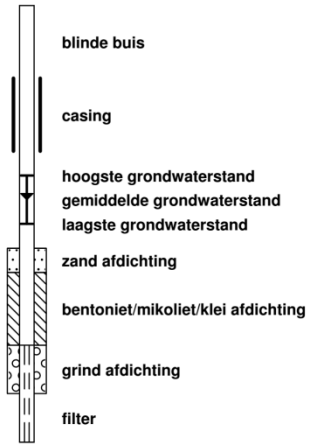
monsters

- geroerd monster
- ongeroerd monster
- volumering

overig

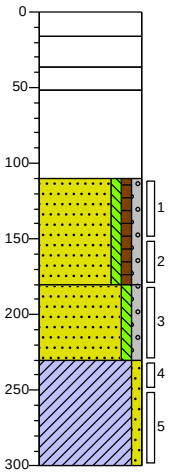
- bijzonder bestanddeel
- Gemiddeld hoogste grondwaterstand
- grondwaterstand
- Gemiddeld laagste grondwaterstand
- slib
- water

peilbuis



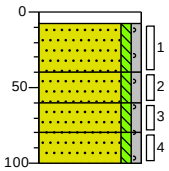
Boorprofielen

Boring: **A01**



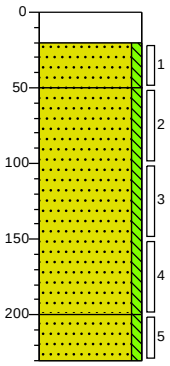
0	beton
16	Volledig beton, Kernboor
36	Volledig plastic, Kernboor, EPS isolatie
52	Volledig beton, Kernboor
	Loze ruimte
110	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak humeus, zwak grindig, beigebruin, Edelmanboor, geroerd
180	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak grindig, grijsbeige, Edelmanboor
230	Klei, zwak zandig, neutraalgrijs, Edelmanboor
300	

Boring: **A02**



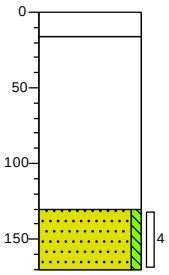
0	klinker
8	Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, grijsbeige, Edelmanboor
40	Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, sporen kolengruis, donkergrijs, Edelmanboor
60	Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak kolengruishoudend, grijsbruin, Edelmanboor
80	Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, sterk baksteenhoudend, bruingrijs, Edelmanboor, gestaakt op baksteen
100	

Boring: **A03**



0	beton
20	Volledig beton, Machinale Boring
50	Zand zeer grof, zwak siltig, donkerbeige, Edelmanboor
	Zand zeer grof, zwak siltig, sterk grindhoudend, zwak baksteenhoudend, neutraalbeige, Edelmanboor
200	
230	Zand uiterst grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, donkerbeige, Edelmanboor

Boring: **B01**



0	beton
16	Volledig beton, Machinale Boring
	Edelmanboor, Loze ruimte
130	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend, zwak glashoudend, zwak betonhoudend, donkerbeige, Edelmanboor
170	

Projectcode: 2384.009

Projectnaam: Veilingstraat 2

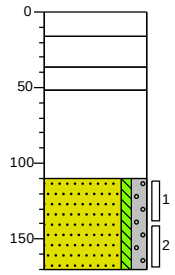
Boormeester: Sjoerd

Luk

Getekend volgens NEN 5104

Boorprofielen

Boring:



B01-2

0 beton

16 Volledig beton, Kernboor

36 Volledig plastic, Kernboor, EPS isolatie

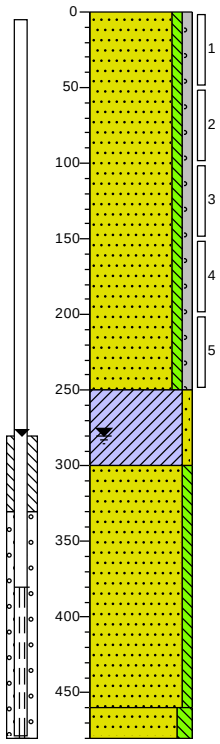
52 Volledig beton, Kernboor

Loze ruimte

110 Zand zeer grof, zwak siltig, matig grindig, zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend, zwak glashoudend, zwak betonhoudend, donkerbeige, Edelmanboor, gestaakt op iets massief

170

Boring:



C01

0 groenstrook

Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, resten puin, geen olie-water reactie, beigegrijs, Edelmanboor

250 Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

300 Zand zeer fijn, zwak siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Zuigerboor

460 Zand zeer fijn, matig siltig, matig kleihoudend, neutraalgrijs, Zuigerboor

480

Projectcode: 2384.009

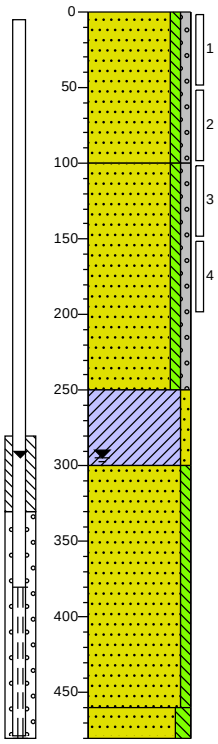
Projectnaam: Veilingstraat 2

Boormeester: Sjoerd Luk

Getekend volgens NEN 5104

Boorprofielen

Boring: D01



0 groenstrook
Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, matig puinhoudend, geen olie-water reactie, bruingrijs, Edelmanboor

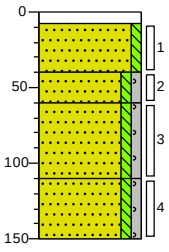
100
Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, resten puin, geen olie-water reactie, beigegrijs, Edelmanboor

250
Klei, zwak zandig, geen olie-water reactie, grijsbruin, Edelmanboor

300
Zand zeer fijn, zwak siltig, geen olie-water reactie, neutraalgrijs, Zuigerboor

460
480 Zand zeer fijn, matig siltig, matig kleihoudend, neutraalgrijs, Zuigerboor

Boring: E01



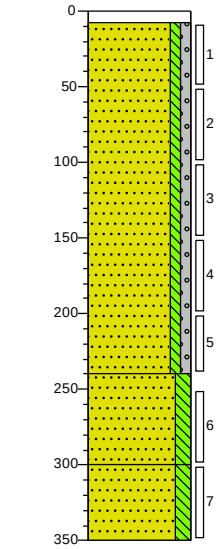
0 klinker
8
Zand matig fijn, zwak siltig, grijsbeige, Edelmanboor

40
60 Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, zwak baksteenhoudend, zwak betonhoudend, bruingrijs, Edelmanboor

110
Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, zwak metaalhoudend, grijsbeige, Edelmanboor

150
Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, matig baksteenhoudend, grijsbruin, Edelmanboor, gestaakt

Boring: E02



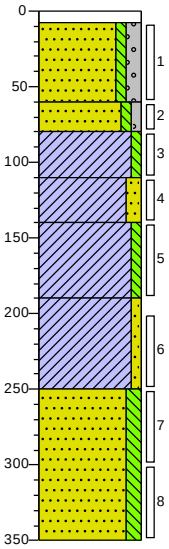
0 klinker
8
Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, beigegrijs, Edelmanboor

240
Zand matig fijn, matig siltig, grijsbeige, Edelmanboor

300
Zand zeer fijn, matig siltig, matig kleihoudend, neutraalgrijs, Edelmanboor

350

Boring: E03



0 klinker
8
Zand matig grof, zwak siltig, matig grindig, grijsbeige, Edelmanboor

60
80 Zand matig fijn, zwak siltig, zwak grindig, zwak puinhoudend, bruingrijs, Edelmanboor

110
Klei, zwak siltig, neutraalgrijs, Edelmanboor

140
Klei, matig zandig, groengrijs, Edelmanboor

Klei, zwak siltig, zwak veenhoudend, zwak baksteenhoudend, grijsbruin,
190 Edelmanboor

Klei, zwak zandig, neutraal groengrijs, Edelmanboor

250
Zand zeer fijn, matig siltig, zwak kleihoudend, neutraal groengrijs, Edelmanboor

350

Projectcode: 2384.009

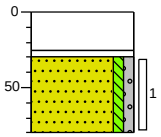
Projectnaam: Veilingstraat 2

Boormeester: Jesse Bouwman

Getekend volgens NEN 5104

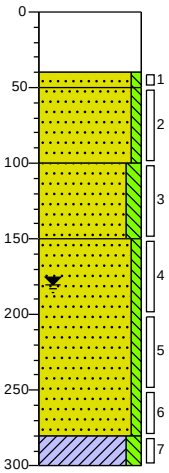
Boorprofielen

Boring: E04



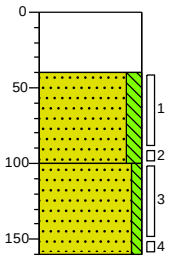
0	beton
25	Volledig beton, Kernboor
30	Loze ruimte
	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak grindig, grijsbeige, Edelmanboor, gestaakt op iets massief
80	

Boring: E05



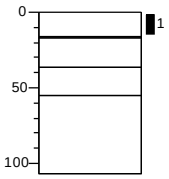
0	beton
	Volledig beton, Machinale Boring
40	
50	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, donker roodbruin, Edelmanboor
	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, donker grijsbruin, Edelmanboor
100	
	Zand zeer grof, matig siltig, zwak kleihoudend, donkerbruin, Edelmanboor
150	
	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak baksteenhoudend, donker grijsbruin, Edelmanboor
280	
300	Klei, matig siltig, neutraalgrijs, Edelmanboor

Boring: E06



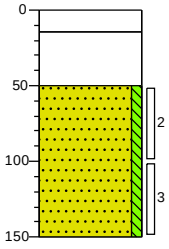
0	beton
	Volledig beton, Machinale Boring
40	
	Zand zeer grof, matig siltig, zwak grindhoudend, donkerbruin, Edelmanboor
100	
	Zand zeer grof, zwak siltig, sterk kleihoudend, zwak grindhoudend, donker zwartbruin, Edelmanboor
160	

Boring: E06_N



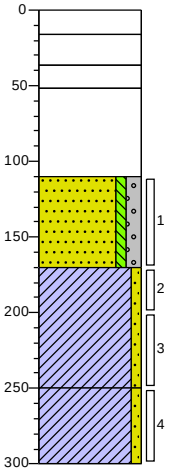
0	beton
17	Kernboor
36	Volledig bitumen, Kernboor, bitumenlaag
55	Kernboor, piepschuim isolatielaag
	Kernboor, betonlaag
107	Kruipruimte

Boring: E07



0	beton
14	Volledig beton, Machinale Boring
	Edelmanboor, Loze ruimte
50	
	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend, donkerbruin, Edelmanboor
150	

Boring: E08



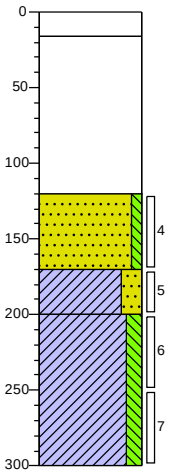
0	beton
16	Volledig beton, Kernboor
36	Volledig plastic, Kernboor, EPS isolatie
52	Volledig beton, Kernboor
	Loze ruimte
110	
	Zand zeer grof, zwak siltig, matig grindig, zwak baksteenhoudend, donkerbeige, Edelmanboor
170	
	Klei, zwak zandig, donkergrijs, Edelmanboor
250	
	Klei, zwak zandig, neutraalgrijs, Edelmanboor
300	

Boormeester: Jesse Bouwman

Getekend volgens NEN 5104

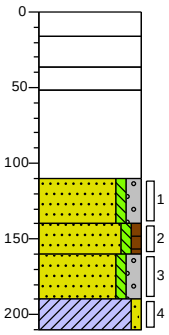
Boorprofielen

Boring: E09



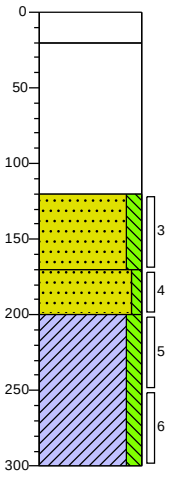
0		beton
16	▲	Volledig beton, Machinale Boring
		Edelmanboor, Loze ruimte
120		
	▲	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak baksteenhoudend, zwak grindhoudend, donkerbeige, Edelmanboor
170		
	▲	Klei, sterk zandig, zwak grindhoudend, donker grijszwart, Edelmanboor
200		
		Klei, matig siltig, zwak zandhoudend, donkergrijs, Edelmanboor
300		

Boring: E10



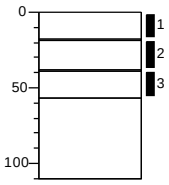
0		beton
16	▲	Volledig beton, Kernboor
36	▲	Volledig plastic, Kernboor, EPS isolatie
52	▲	Volledig beton, Kernboor
		Loze ruimte
110		
		Zand zeer grof, zwak siltig, matig grindig, beigebruin, Edelmanboor
140		
	▲	Zand matig grof, zwak siltig, zwak humeus, matig baksteenhoudend, donker grijsbruin, Edelmanboor
160		
		Zand zeer grof, zwak siltig, matig grindig, beigebruin, Edelmanboor
190		
		Klei, zwak zandig, donkergrijs, Edelmanboor
210		

Boring: E11



0		beton
20	▲	Volledig beton, Machinale Boring
		Edelmanboor, Loze ruimte
120		
	▲	Zand matig grof, matig siltig, zwak grindhoudend, zwak baksteenhoudend, donkerzwart, Edelmanboor
170		
	▲	Zand zeer grof, zwak siltig, zwak grindhoudend, donkerbruin, Edelmanboor
200		
		Klei, matig siltig, zwak zandhoudend, donkergrijs, Edelmanboor
300		

Boring: E11_N



0		beton
19		Kernboor
39		Kernboor, houtlaag bovenop piepschuim isolatielaag
57		Kernboor, piepschuim isolatielaag
		Kernboor, soort plaklaag, mogelijk teerhoudend
110		Kernboor, beton
		Kruipruimte

Projectcode: 2384.009

Projectnaam: Veilingstraat 2

Boormeester: Sjoerd Luk

Getekend volgens NEN 5104

Bijlage 4a Analysecertificaten

SGS Environmental Analytics
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]
Hoofdweg 240
3067 GJ ROTTERDAM

Uw projectnaam	: Veilingstraat 2
Uw projectnummer	: 2384.009
SGS rapportnummer	: 13931243, versienummer: 1.

Rotterdam, 06-09-2023

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 2384.009. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de door SGS geteste monsters en zoals door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 15 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 1 september 2022 is SGS Environmental Analytics B.V. gefuseerd met SGS Nederland B.V. en handelt onder de naam SGS Environmental Analytics. Alle erkenningen van SGS Environmental Analytics B.V. blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Nederland B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]
Business Unit Manager

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MB01-2-1 B01-2 (110-140)
002	Grond (AS3000)	MMA A03 (50-100) A03 (100-150) A03 (150-200)
003	Grond (AS3000)	MME1 E04 (30-80) E05 (40-50) E06 (40-90) E10 (110-140)
004	Grond (AS3000)	MME2 E07 (50-100) E08 (110-170) E09 (120-170) E11 (120-170)
005	Grond (AS3000)	MME3 E05 (280-300) E08 (200-250) E08 (250-300) E09 (200-250) E09 (250-300) E10 (190-210) E11 (200-250) E11 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
monster voorbehandeling		S	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
droge stof	gew.-%	S	94.4	92.9	96.7	94.5	79.0
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	-	S	geen	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.7				
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S		0.9	1.7	1.3	1.2
KORRELGROOTTEVERDELING							
lutum (bodem)	% vd DS	S		2.4	<2	6.1	16
METALEN							
barium	mg/kgds	S		40	33	45	190
cadmium	mg/kgds	S		<0.2	<0.2	0.20	0.28
kobalt	mg/kgds	S		4.6	3.3	6.5	11
koper	mg/kgds	S		6.5	9.8	7.8	16
kwik	mg/kgds	S		<0.05	<0.05	<0.05	<0.05
lood	mg/kgds	S		25	77	36	18
molybdeen	mg/kgds	S		<0.5	<0.5	<0.5	<0.5
nikkel	mg/kgds	S		8.3	6.4	11	36
zink	mg/kgds	S		110	120	180	66
VLUCHTIGE AROMATEN							
benzeen	mg/kgds	S	<0.05				
tolueen	mg/kgds	S	<0.05				
ethylbenzeen	mg/kgds	S	<0.05				
o-xyleen	mg/kgds	S	<0.05				
p- en m-xyleen	mg/kgds	S	<0.05				
xylenen (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.07 [1)]				
totaal BTEX (0.7 factor)	mg/kgds		0.18 [2)]				
naftaleen	mg/kgds	S	<0.05				
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN							
naftaleen	mg/kgds	S		0.06	0.07	0.03	<0.01
fenantreen	mg/kgds	S		1.7	2.9	0.80	0.06
antraceen	mg/kgds	S		0.53	0.76	0.21	0.02
fluoranteen	mg/kgds	S		3.9	3.8	2.2	0.19
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S		1.9	1.9	1.4	0.10
chryseen	mg/kgds	S		1.6	1.6	1.1	0.09
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S		0.65	0.69	0.57	0.03
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S		1.6	1.7	1.2	0.05

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MB01-2-1 B01-2 (110-140)
002	Grond (AS3000)	MMA A03 (50-100) A03 (100-150) A03 (150-200)
003	Grond (AS3000)	MME1 E04 (30-80) E05 (40-50) E06 (40-90) E10 (110-140)
004	Grond (AS3000)	MME2 E07 (50-100) E08 (110-170) E09 (120-170) E11 (120-170)
005	Grond (AS3000)	MME3 E05 (280-300) E08 (200-250) E08 (250-300) E09 (200-250) E09 (250-300) E10 (190-210) E11 (200-250) E11 (250-300)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004	005
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S		0.86	0.99	0.78	0.03
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S		0.81	0.90	0.71	0.04
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S		13.61 [1)]	15.31 [1)]	9 [1)]	0.617 [1)]
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)							
PCB 28	µg/kgds	S		<1	<1	<1	<1
PCB 52	µg/kgds	S		<1	<1	<1	<1
PCB 101	µg/kgds	S		<1	<1	<1	<1
PCB 118	µg/kgds	S		<1	<1	<1	<1
PCB 138	µg/kgds	S		1.6	<1	<1	<1
PCB 153	µg/kgds	S		2.2	<1	<1	<1
PCB 180	µg/kgds	S		2.4	<1	<1	<1
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S		9 [1)]	4.9 [1)]	4.9 [1)]	4.9 [1)]
MINERALE OLIE							
fractie C10-C12	mg/kgds		<5	<5 [4)]	<5 [4)]	<5 [4)]	<5 [4)]
fractie C12-C22	mg/kgds		190	29 [4)]	35 [4)]	44 [4)]	<5 [4)]
fractie C22-C30	mg/kgds		440	33 [4)]	75 [4)]	86 [4)]	5 [4)]
fractie C30-C40	mg/kgds		260 [3)]	23 [4)]	39 [4)]	41 [4)]	<5 [4)]
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	890	80 [4)]	150 [4)]	170 [4)]	<20 [4)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
005	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.
2	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor conform AS3000
3	Er zijn componenten na C40 aangetroffen. Deze zijn niet van invloed op het gerapporteerde resultaat.
4	De periode tussen monsterneming en het in behandeling nemen in het laboratorium was groter dan de conserveringstermijn. Dit heeft mogelijk de representativiteit van het monster beïnvloed.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	MME4 E05 (150-200) E05 (200-250) E05 (250-280) E10 (140-160)

Analyse	Eenheid	Q	006	
monster voorbehandeling		S	Ja	
droge stof	gew.-%	S	87.1	
gewicht artefacten	g	S	<1	
aard van de artefacten	-	S	geen	
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	1.7	
KORRELGROOTTEVERDELING				
lutum (bodem)	% vd DS	S	2.2	
METALEN				
barium	mg/kgds	S	46	
cadmium	mg/kgds	S	<0.2	
kobalt	mg/kgds	S	6.0	
koper	mg/kgds	S	16	
kwik	mg/kgds	S	0.06	
lood	mg/kgds	S	37	
molybdeen	mg/kgds	S	<0.5	
nikkel	mg/kgds	S	11	
zink	mg/kgds	S	200	
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN				
naftaleen	mg/kgds	S	0.16	
fenantreen	mg/kgds	S	3.0	
antraceen	mg/kgds	S	0.73	
fluoranteen	mg/kgds	S	5.2	
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	3.3	
chryseen	mg/kgds	S	3.0	
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	1.4	
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	3.0	
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	1.7	
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	1.6	
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	23.09	1)
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)				
PCB 28	µg/kgds	S	<2.0	5)
PCB 52	µg/kgds	S	<2.3	5)
PCB 101	µg/kgds	S	<1.8	5)
PCB 118	µg/kgds	S	<2.1	5)
PCB 138	µg/kgds	S	<2.0	5)
PCB 153	µg/kgds	S	<1.4	5)
PCB 180	µg/kgds	S	<2.0	5)
som PCB (7) (0.7 factor)	µg/kgds	S	9.52	1)
MINERALE OLIE				

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
006	Grond (AS3000)	MME4 E05 (150-200) E05 (200-250) E05 (250-280) E10 (140-160)

Analyse	Eenheid	Q	006
fractie C10-C12	mg/kgds		<5 [4)]
fractie C12-C22	mg/kgds		21 [4)]
fractie C22-C30	mg/kgds		37 [4)]
fractie C30-C40	mg/kgds		21 [4)]
totaal olie C10 - C40	mg/kgds	S	80 [4)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monster beschrijvingen

006	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.
4	De periode tussen monsterneming en het in behandeling nemen in het laboratorium was groter dan de conserveringstermijn. Dit heeft mogelijk de representativiteit van het monster beïnvloed.
5	De rapportagegrens is verhoogd i.v.m. noodzakelijke verdunning.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
monster voorbehandeling	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 16179. Grond (AS3000): AS3000 en NEN-EN 16179
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 15934. Grond (AS3000): AS3010-2 en NEN-EN 15934
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	AS3000
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	AS3010-3 (org. stof gecorrigeerd voor 5,4 % lutum) en NEN 5754
benzeen	Grond (AS3000)	AS3030-1 en NEN-EN-ISO 22155
tolueen	Grond (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grond (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grond (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grond (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
totaal BTEX (0.7 factor)	Grond (AS3000)	eigen methode (headspace GCMS)
naftaleen	Grond (AS3000)	AS3030-1 en NEN-EN-ISO 22155
totaal olie C10 - C40	Grond (AS3000)	AS3010-7 en NEN-EN-ISO 16703
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	AS3010-3 en NEN 5754.
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Grond: eigen methode. Grond (AS3000): AS3010-4
barium	Grond (AS3000)	AS3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2 (ontsluiting NEN 6961)
cadmium	Grond (AS3000)	Idem
kobalt	Grond (AS3000)	Idem
koper	Grond (AS3000)	Idem
kwik	Grond (AS3000)	Idem
lood	Grond (AS3000)	Idem
molybdeen	Grond (AS3000)	Idem
nikkel	Grond (AS3000)	Idem
zink	Grond (AS3000)	Idem
naftaleen	Grond (AS3000)	AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
PCB 28	Grond (AS3000)	AS3010-8
PCB 52	Grond (AS3000)	Idem
PCB 101	Grond (AS3000)	Idem
PCB 118	Grond (AS3000)	Idem
PCB 138	Grond (AS3000)	Idem
PCB 153	Grond (AS3000)	Idem
PCB 180	Grond (AS3000)	Idem
som PCB (7) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	O0797877	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
002	0539929432	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
002	0539929413	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
002	0539929428	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
003	0539929877	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
003	0539929417	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
003	O0797869	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
003	O0797782	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
004	0539929876	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
004	O0797865	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
004	0539929404	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
004	0539929925	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
005	0539929414	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
005	O0797863	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
005	O0797876	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
005	0539929875	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
005	O0797866	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
005	0539929916	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
005	0539929878	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
005	0539929573	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
006	0539929569	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
006	0539929418	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
006	O0797881	31-08-2023	31-08-2023	ALC201
006	0539929411	24-08-2023	24-08-2023	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

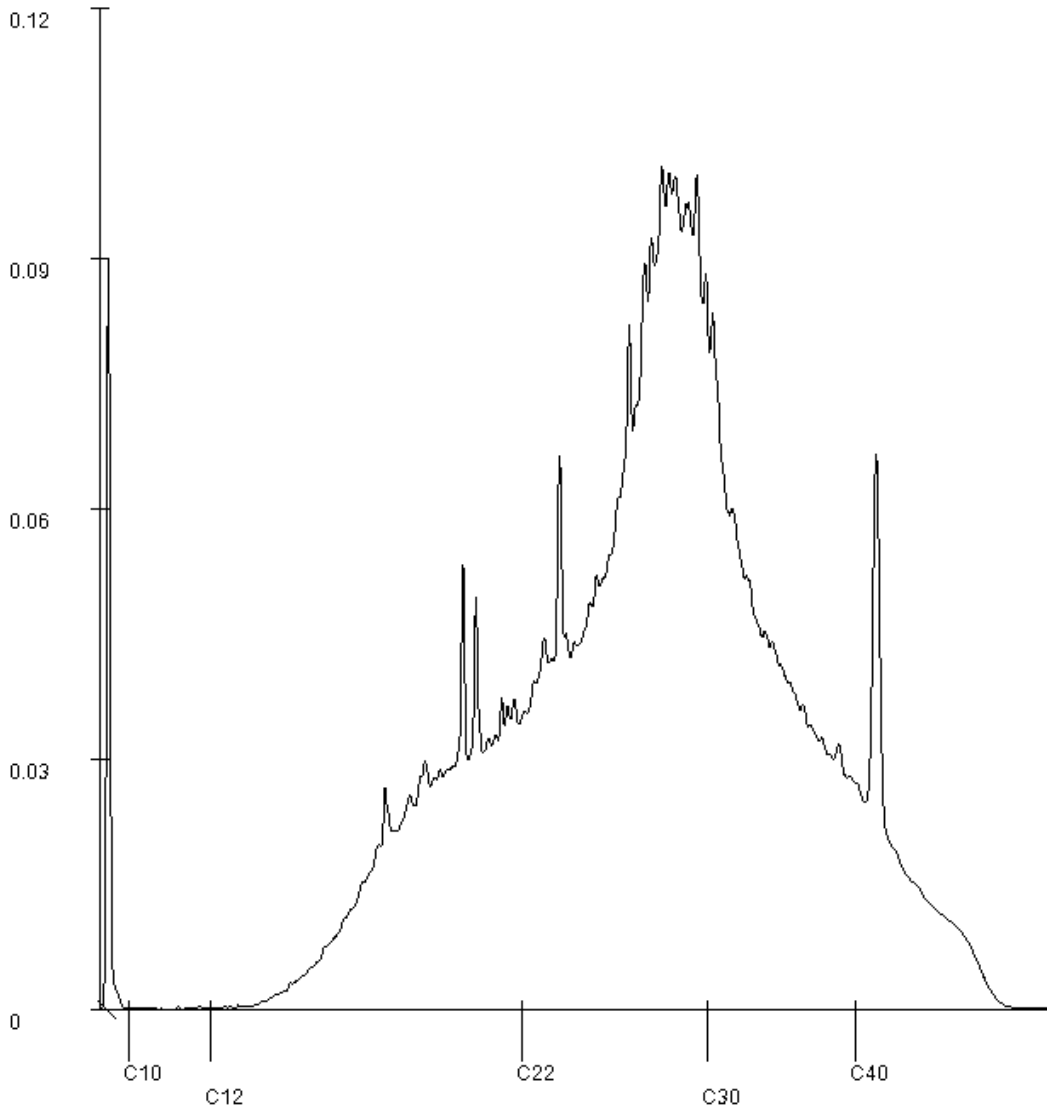
Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monsternummer: 001
Monster beschrijvingen MB01-2-1 B01-2 (110-140)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

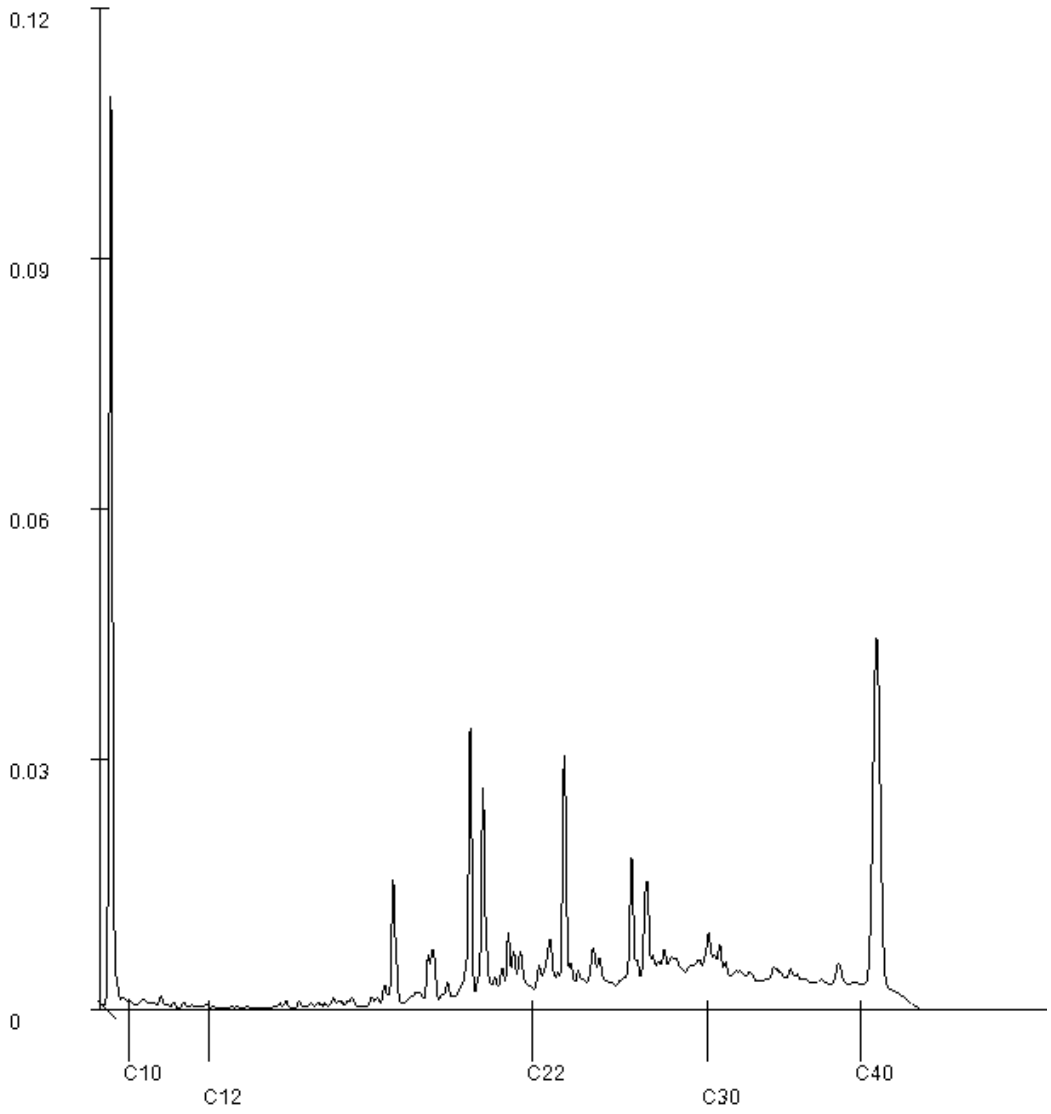
Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monsternummer: 002
Monster beschrijvingen MMA A03 (50-100) A03 (100-150) A03 (150-200)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

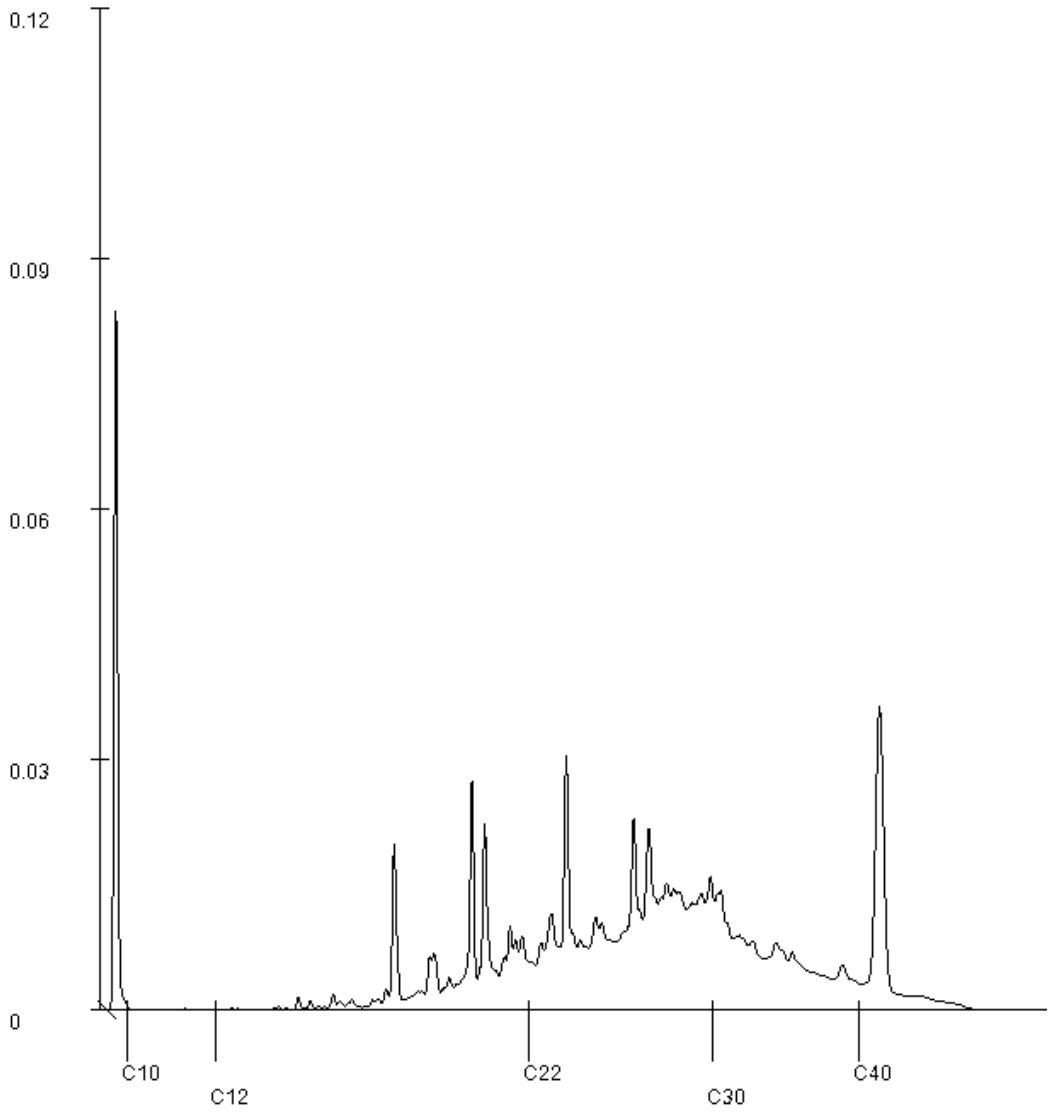
Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monsternummer: 003
Monster beschrijvingen MME1 E04 (30-80) E05 (40-50) E06 (40-90) E10 (110-140)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

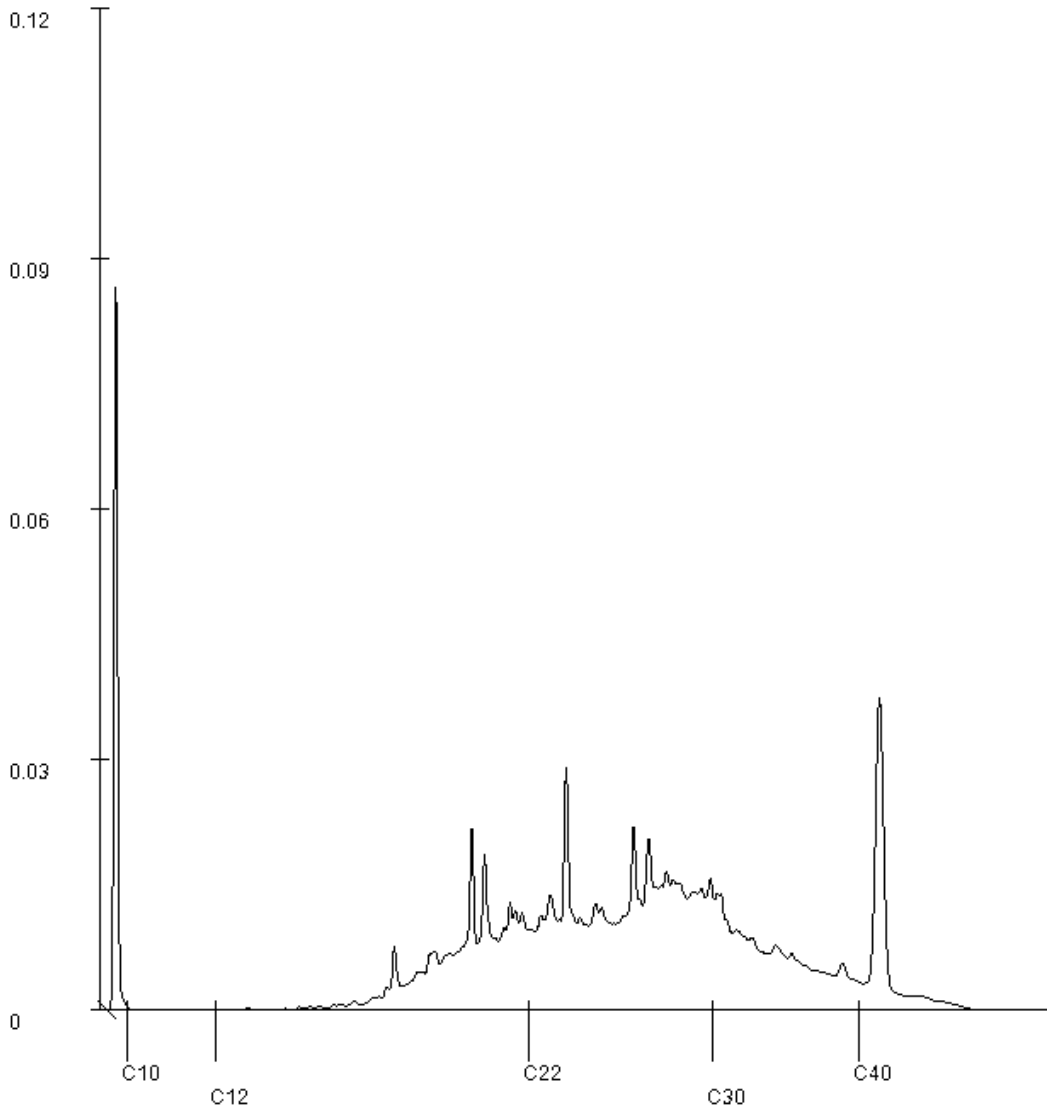
Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monsternummer: 004
Monster beschrijvingen MME2 E07 (50-100) E08 (110-170) E09 (120-170) E11 (120-170)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

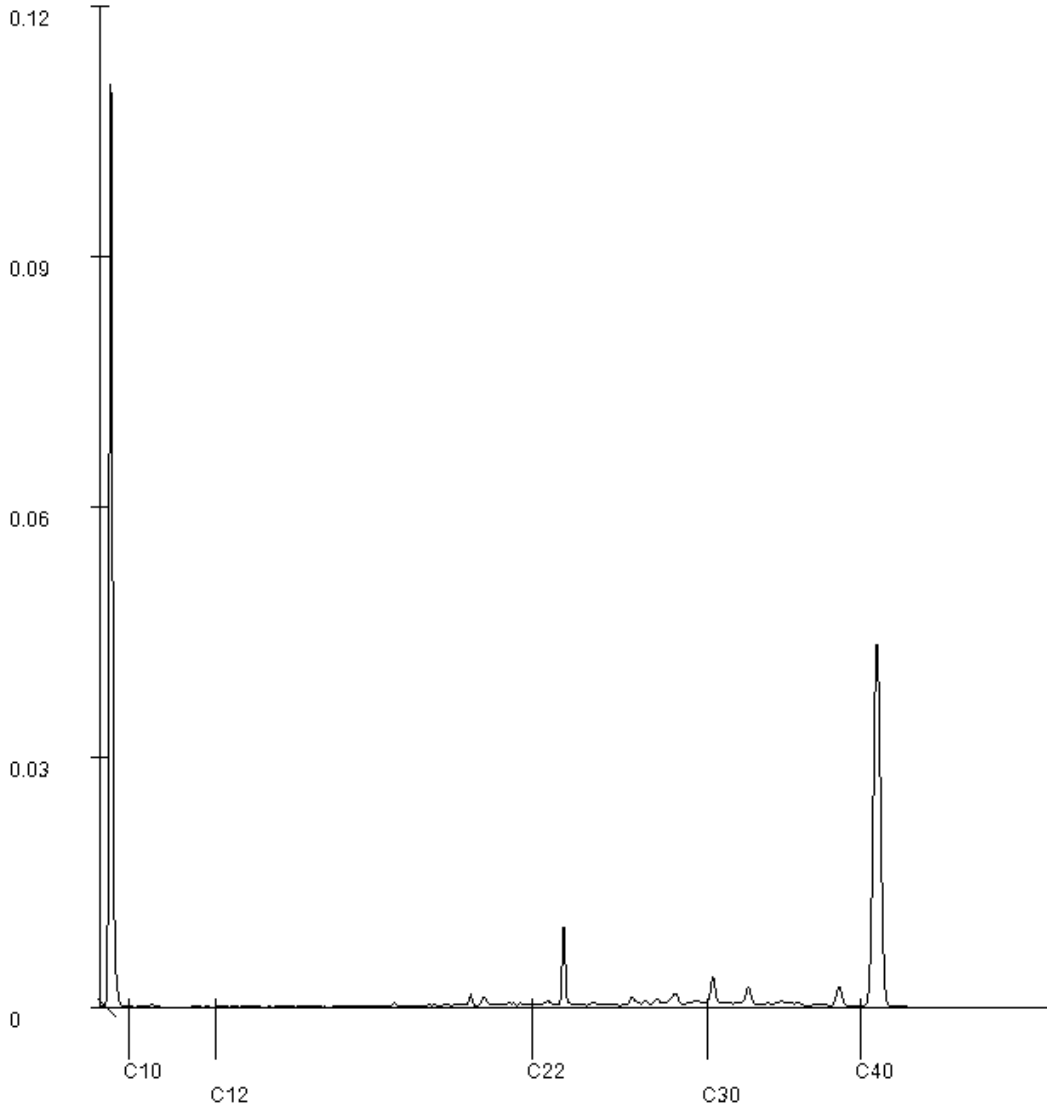
Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

Monsternummer:	005
Monster beschrijvingen	MME3 E05 (280-300) E08 (200-250) E08 (250-300) E09 (200-250) E09 (250-300) E10 (190-210) E11 (200-250) E11 (250-300)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931243 - 1	Rapportagedatum	06-09-2023

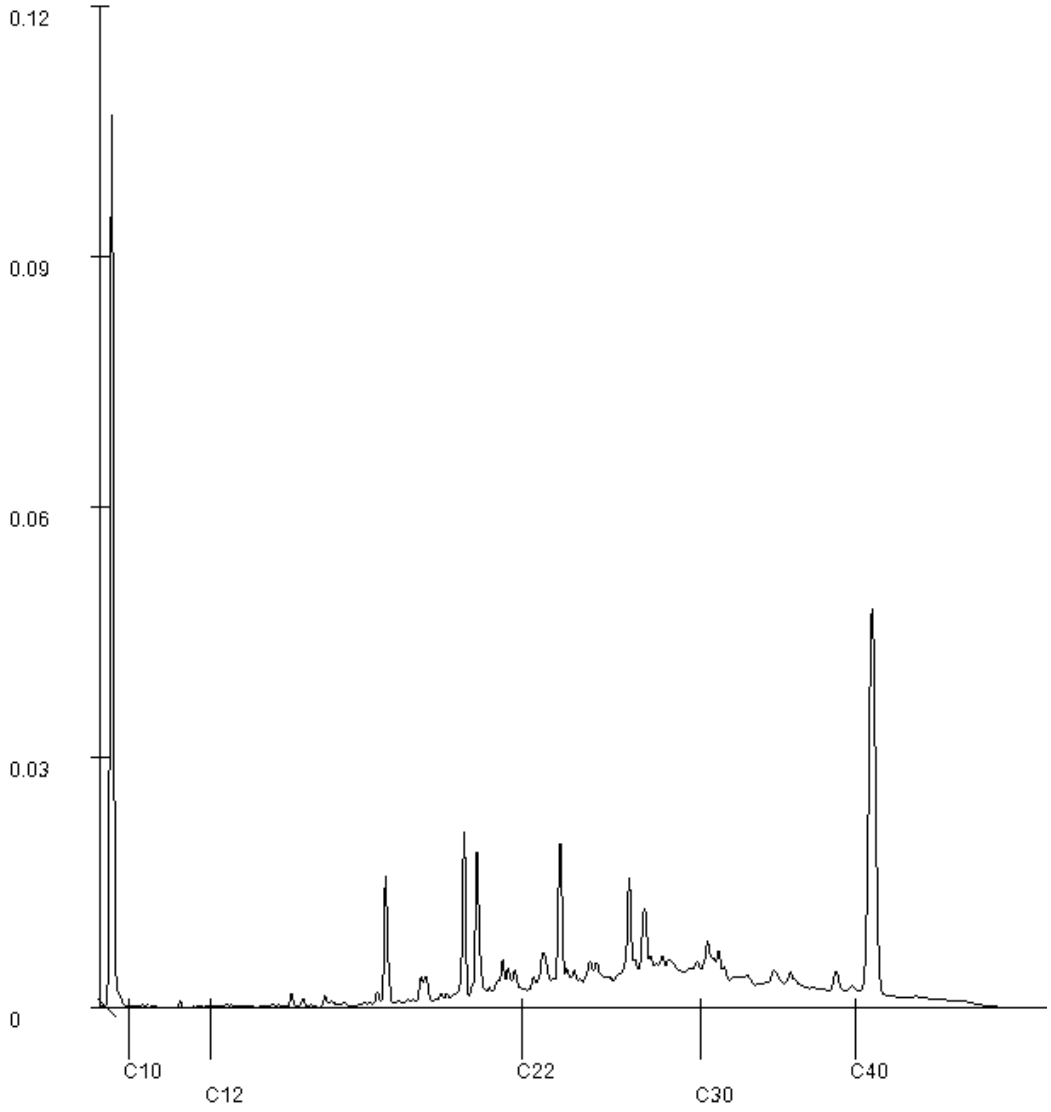
Monsternummer: 006

Monster beschrijvingen MME4 E05 (150-200) E05 (200-250) E05 (250-280) E10 (140-160)

Karakterisering naar alkaantraject

benzine	C9-C14
kerosine en petroleum	C10-C16
diesel en gasolie	C10-C28
motorolie	C20-C36
stookolie	C10-C36

De C10 en C40 pieken zijn toegevoegd door het laboratorium en worden gebruikt als interne standaard.



Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

SGS Environmental Analytics
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]
Hoofdweg 240
3067 GJ ROTTERDAM

Uw projectnaam	: Veilingstraat 2
Uw projectnummer	: 2384.009
SGS rapportnummer	: 13931248, versienummer: 1.

Rotterdam, 03-09-2023

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 2384.009. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de door SGS geteste monsters en zoals door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 1 september 2022 is SGS Environmental Analytics B.V. gefuseerd met SGS Nederland B.V. en handelt onder de naam SGS Environmental Analytics. Alle erkenningen van SGS Environmental Analytics B.V. blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Nederland B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]
Business Unit Manager

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931248 - 1	Rapportagedatum	03-09-2023

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	MB01-2 B01-2 (110-140)

Analyse	Eenheid	Q	001
monster voorbehandeling		S	Ja
droge stof	gew.-%	S	94.3
gewicht artefacten	g	S	<1
aard van de artefacten	-	S	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	2.4
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN			
1,2-dichloorethaan	mg/kgds	S	<0.03
cis-1,2-dichlooretheen	mg/kgds	S	<0.03
trans-1,2-dichlooretheen	mg/kgds	S	<0.02
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	mg/kgds	S	0.035 [1)]
1,2-dichloorpropaan	mg/kgds	S	<0.03
tetrachlooretheen	mg/kgds	S	<0.02
tetrachloormethaan	mg/kgds	S	<0.02
1,1,1-trichloorethaan	mg/kgds	S	<0.02
1,1,2-trichloorethaan	mg/kgds	S	<0.03
trichlooretheen	mg/kgds	S	<0.02
chloroform	mg/kgds	S	<0.02
vinylchloride	mg/kgds	S	<0.03

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931248 - 1	Rapportagedatum	03-09-2023

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931248 - 1	Rapportagedatum	03-09-2023

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
monster voorbehandeling	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 16179. Grond (AS3000): AS3000 en NEN-EN 16179
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 15934. Grond (AS3000): AS3010-2 en NEN-EN 15934
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	AS3000
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	AS3010-3 (org. stof gecorrigeerd voor 5,4 % lutum) en NEN 5754
1,2-dichloorethaan	Grond (AS3000)	AS3030-1 en NEN-EN-ISO 22155
cis-1,2-dichlooretheen	Grond (AS3000)	Idem
trans-1,2-dichlooretheen	Grond (AS3000)	Idem
som (cis,trans) 1,2-dichloorethenen (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem
1,2-dichloorpropaan	Grond (AS3000)	Idem
tetrachlooretheen	Grond (AS3000)	Idem
tetrachloormethaan	Grond (AS3000)	Idem
1,1,1-trichloorethaan	Grond (AS3000)	Idem
1,1,2-trichloorethaan	Grond (AS3000)	Idem
trichlooretheen	Grond (AS3000)	Idem
chloroform	Grond (AS3000)	Idem
vinylchloride	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	O0797877	31-08-2023	31-08-2023	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

SGS Environmental Analytics
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]
Hoofdweg 240
3067 GJ ROTTERDAM

Uw projectnaam	: Veilingstraat 2
Uw projectnummer	: 2384.009
SGS rapportnummer	: 13940901, versienummer: 1.

Rotterdam, 21-09-2023

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 2384.009. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de door SGS geteste monsters en zoals door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 1 september 2022 is SGS Environmental Analytics B.V. gefuseerd met SGS Nederland B.V. en handelt onder de naam SGS Environmental Analytics. Alle erkenningen van SGS Environmental Analytics B.V. blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Nederland B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]
Business Unit Manager

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	19-09-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	19-09-2023
Rapportnummer	13940901 - 1	Rapportagedatum	21-09-2023

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grond (AS3000)	E05-4 E05 (150-200)
002	Grond (AS3000)	E05-5 E05 (200-250)
003	Grond (AS3000)	E05-6 E05 (250-280)
004	Grond (AS3000)	E10-2 E10 (140-160)

Analyse	Eenheid	Q	001	002	003	004
monster voorbehandeling		S	Ja	Ja	Ja	Ja
droge stof	gew.-%	S	90.2	84.6	83.4	84.9
gewicht artefacten	g	S	<1	<1	<1	<1
aard van de artefacten	-	S	geen	geen	geen	geen
organische stof (gloeiverlies)	% vd DS	S	0.7	0.4	0.4	7.2
KORRELGROOTTEVERDELING						
lutum (bodem)	% vd DS	S	3.8	<2	<2	12
METALEN						
zink	mg/kgds	S	130	160	130	510
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN						
naftaleen	mg/kgds	S	0.16 [1)]	0.03 [1)]	<0.01 [1)]	0.89 [1)]
fenantreen	mg/kgds	S	6.3 [1)]	1.6 [1)]	0.42 [1)]	22 [1)]
antraceen	mg/kgds	S	1.5 [1)]	0.39 [1)]	0.09 [1)]	5.7 [1)]
fluoranteen	mg/kgds	S	7.7 [1)]	2.3 [1)]	0.62 [1)]	43 [1)]
benzo(a)antraceen	mg/kgds	S	3.9 [1)]	1.3 [1)]	0.34 [1)]	30 [1)]
chryseen	mg/kgds	S	3.4 [1)]	1.2 [1)]	0.32 [1)]	27 [1)]
benzo(k)fluoranteen	mg/kgds	S	1.5 [1)]	0.50 [1)]	0.14 [1)]	13 [1)]
benzo(a)pyreen	mg/kgds	S	3.4 [1)]	1.2 [1)]	0.30 [1)]	28 [1)]
benzo(ghi)peryleen	mg/kgds	S	1.9 [1)]	0.62 [1)]	0.17 [1)]	15 [1)]
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kgds	S	2.0 [1)]	0.58 [1)]	0.18 [1)]	18 [1)]
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kgds	S	31.76 [1) 2)]	9.72 [1) 2)]	2.587 [1) 2)]	202.59 [1) 2)]

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	19-09-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	19-09-2023
Rapportnummer	13940901 - 1	Rapportagedatum	21-09-2023

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
003	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
	*	Na het nemen van deelmonsters ten behoeve van het bepalen van de bodemkenmerken (droge stof en eventueel organisch stof, lutum en pH-CaCl2), alsmede eventuele deelmonsters voor vluchtige verbindingen (BTEX, vluchtige halogenen, Cyanides), was geen 140 gram meer over voor de monstervoorbehandeling voor de overige parameters. Daarom is minder dan 140 gram voorbehandeld voor deze parameters.
004	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De periode tussen monsterneming en het in behandeling nemen in het laboratorium was groter dan de conserveringstermijn. Dit heeft mogelijk de representativiteit van het monster beïnvloed.
2	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	19-09-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	19-09-2023
Rapportnummer	13940901 - 1	Rapportagedatum	21-09-2023

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
monster voorbehandeling	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 16179. Grond (AS3000): AS3000 en NEN-EN 16179
droge stof	Grond (AS3000)	Grond: NEN-EN 15934. Grond (AS3000): AS3010-2 en NEN-EN 15934
gewicht artefacten	Grond (AS3000)	AS3000
aard van de artefacten	Grond (AS3000)	Idem
organische stof (gloeiverlies)	Grond (AS3000)	AS3010-3 en NEN 5754.
lutum (bodem)	Grond (AS3000)	Grond: eigen methode. Grond (AS3000): AS3010-4
zink	Grond (AS3000)	AS3010-5 en NEN-EN-ISO 17294-2 (ontsluiting NEN 6961)
naftaleen	Grond (AS3000)	AS3010-6
fenantreen	Grond (AS3000)	Idem
antraceen	Grond (AS3000)	Idem
fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)antraceen	Grond (AS3000)	Idem
chryseen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(k)fluoranteen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(a)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
benzo(ghi)peryleen	Grond (AS3000)	Idem
indeno(1,2,3-cd)pyreen	Grond (AS3000)	Idem
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	Grond (AS3000)	Idem

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	0539929569	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
002	0539929418	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
003	0539929411	24-08-2023	24-08-2023	ALC201
004	O0797881	31-08-2023	31-08-2023	ALC201

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Econsultancy
T.a.v. [redacted]
Fabriekstraat 19c
7005 AP DOETINCHEM

Analysecertificaat

Datum: 10-Oct-2023

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2017093182/1
Uw project/verslagnummer	2384.001
Uw projectnaam	
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	13-Jul-2017

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

[redacted]
Ing. [redacted]
Technical Manager

eurofins | — analytico®

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	2384.001	Certificaatnummer/Versie	2017093182/1
Uw projectnaam		Startdatum	14-Jul-2017
Uw ordernummer		Rapportagedatum	22-Jul-2017/07:05
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	1/2
Monstermatrix	Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4
	Voorbehandeling					
	Cryogeen malen AS3000		Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd	Uitgevoerd
	Bodemkundige analyses					
Q	Malen m.b.v. Kaakbreker en spleet verdeler (1kg)		Uitgevoerd		Uitgevoerd	Uitgevoerd
S	Droge stof	% (m/m)	90.6	94.4	94.4	89.1
S	Organische stof	% (m/m) ds	3.0	<0.7 [1)]	2.2 [1)]	1.4
Q	Gloeirest	% (m/m) ds	96.7	99.3	97.4	98.4
S	Korrelgrootte < 2 µm (Lutum)	% (m/m) ds	3.9			3.0
	Metalen					
S	Barium (Ba)	mg/kg ds	79			110
S	Cadmium (Cd)	mg/kg ds	0.25			0.21
S	Kobalt (Co)	mg/kg ds	6.5			4.2
S	Koper (Cu)	mg/kg ds	63			15
S	Kwik (Hg)	mg/kg ds	0.21			0.069
S	Molybdeen (Mo)	mg/kg ds	<1.5			<1.5
S	Nikkel (Ni)	mg/kg ds	15			10
S	Lood (Pb)	mg/kg ds	170			55
S	Zink (Zn)	mg/kg ds	150			99
	Minerale olie					
	Minerale olie (C10-C12)	mg/kg ds	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
	Minerale olie (C12-C16)	mg/kg ds	7.2	6.4	<5.0	<5.0
	Minerale olie (C16-C21)	mg/kg ds	73	13	14	15
	Minerale olie (C21-C30)	mg/kg ds	1200	22	50	49
	Minerale olie (C30-C35)	mg/kg ds	650	9.2	37	30
	Minerale olie (C35-C40)	mg/kg ds	210	<6.0	14	11
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	mg/kg ds	2200	54	120	110
	Chromatogram olie (GC)		Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.	Zie bijl.
	Polychloorbifenylen, PCB					
S	PCB 28	mg/kg ds	<0.0010			<0.0010

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	MA1 A02 (60-80)	13-Jul-2017	9631767
2	MC1 C01 (100-150)	13-Jul-2017	9631768
3	MD1 D01 (0-50)	13-Jul-2017	9631769
4	MME1 E01 (40-60) E01 (110-150) E03 (60-80)	13-Jul-2017	9631770

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
M: MCERTS erkend

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.
Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL
Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	2384.001	Certificaatnummer/Versie	2017093182/1
Uw projectnaam		Startdatum	14-Jul-2017
Uw ordernummer		Rapportagedatum	22-Jul-2017/07:05
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	2/2
Monstermatrix	Grond (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2	3	4
S	PCB 52	mg/kg ds	<0.0010			<0.0010
S	PCB 101	mg/kg ds	<0.0010			<0.0010
S	PCB 118	mg/kg ds	<0.0010			<0.0010
S	PCB 138	mg/kg ds	<0.0010			0.0014 [2)]
S	PCB 153	mg/kg ds	<0.0010			0.0015
S	PCB 180	mg/kg ds	<0.0010			0.0015
S	PCB (som 7) (factor 0,7)	mg/kg ds	0.0049 [3)]			0.0072
	Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen, PAK					
S	Naftaleen	mg/kg ds	0.089			<0.050
S	Fenanthreen	mg/kg ds	2.5			1.0
S	Anthraceen	mg/kg ds	0.51			0.30
S	Fluorantheen	mg/kg ds	3.1			2.2
S	Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1.8			1.2
S	Chryseen	mg/kg ds	1.9			1.2
S	Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0.70			0.54
S	Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1.2			0.89
S	Benzo(ghi)peryleen	mg/kg ds	0.67			0.49
S	Indeno(123-cd)pyreen	mg/kg ds	0.58			0.49
S	PAK VROM (10) (factor 0,7)	mg/kg ds	13			8.4

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	MA1 A02 (60-80)	13-Jul-2017	9631767
2	MC1 C01 (100-150)	13-Jul-2017	9631768
3	MD1 D01 (0-50)	13-Jul-2017	9631769
4	MME1 E01 (40-60) E01 (110-150) E03 (60-80)	13-Jul-2017	9631770

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
M: MCERTS erkend

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2017093182/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
9631767	A02	3	60	80	0534194583	MA1 A02 (60-80)
9631768	C01	3	100	150	0534194667	MC1 C01 (100-150)
9631769	D01	1	0	50	0534194672	MD1 D01 (0-50)
9631770	E01	2	40	60	0534194576	MME1 E01 (40-60) E01 (110-150)
9631770	E01	4	110	150	0534194573	
9631770	E03	2	60	80	0534194586	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2017093182/1

Opmerking 1)
Het organische stof gehalte is gecorrigeerd voor het lutumgehalte van 5.4 % m/m (SIKB 3010 pb 3).

Opmerking 2)
PCB 138 kan positief beïnvloed worden door PCB 163.

Opmerking 3)
De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2017093182/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Cryogeen malen AS3000	W0106	Voorbehandeling	Cf. AS3000
Malen kaakbreker (1kg)	W0101	Voorbehandeling	Eigen methode
Droge Stof	W0104	Gravimetrie	Cf. pb 3010-2 en gw. NEN-EN 15934
Organische stof (gloeiverlies)	W0109	Gravimetrie	Cf. pb 3010-3 en cf. NEN 5754
Korrelgrootte < 2 µm (lutum)	W0171	Sedimentatie	Cf. pb 3010-4 en cf. NEN 5753
Barium (Ba)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Cadmium (Cd)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kobalt (Co)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Koper (Cu)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Kwik (Hg)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Molybdeen (Mo)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Nikkel (Ni)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Lood (Pb)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Zink (Zn)	W0423	ICP-MS	Cf. pb 3010-5 en cf. NEN-EN-ISO 17294-2
Minerale Olie (C10-C40)	W0202	GC-FID	Cf. pb 3010-7 en gw. NEN-EN-ISO 16703
Chromatogram MO (GC)	W0202	GC-FID	Gelijkw. NEN-EN-ISO 16703
PCB (7)	W0271	GC-MS	Cf. pb 3010-8 en gw. NEN 6980
PAK (10) (VROM)	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287
PAK som AS3000/AP04	W0271	GC-MS	Cf. pb. 3010-6 en gw. NEN-ISO 18287

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juni 2016.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

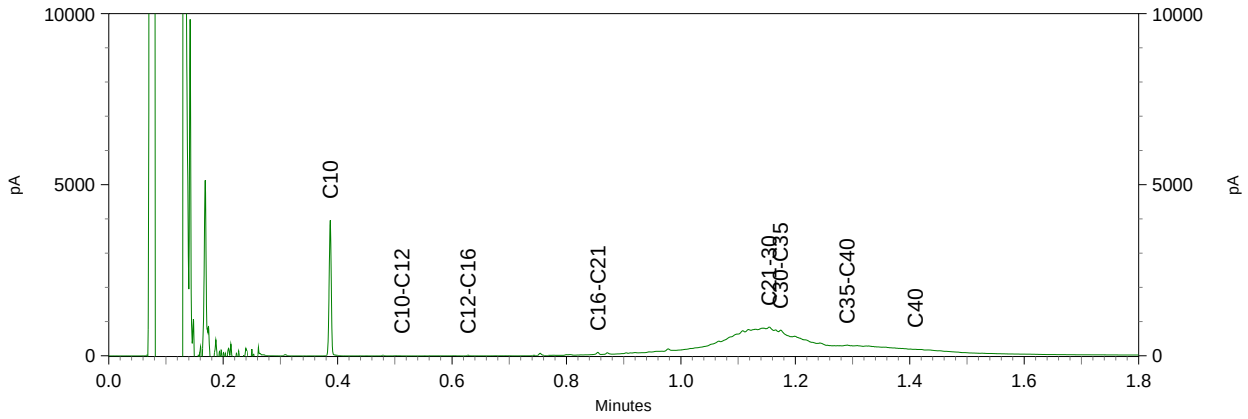
BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

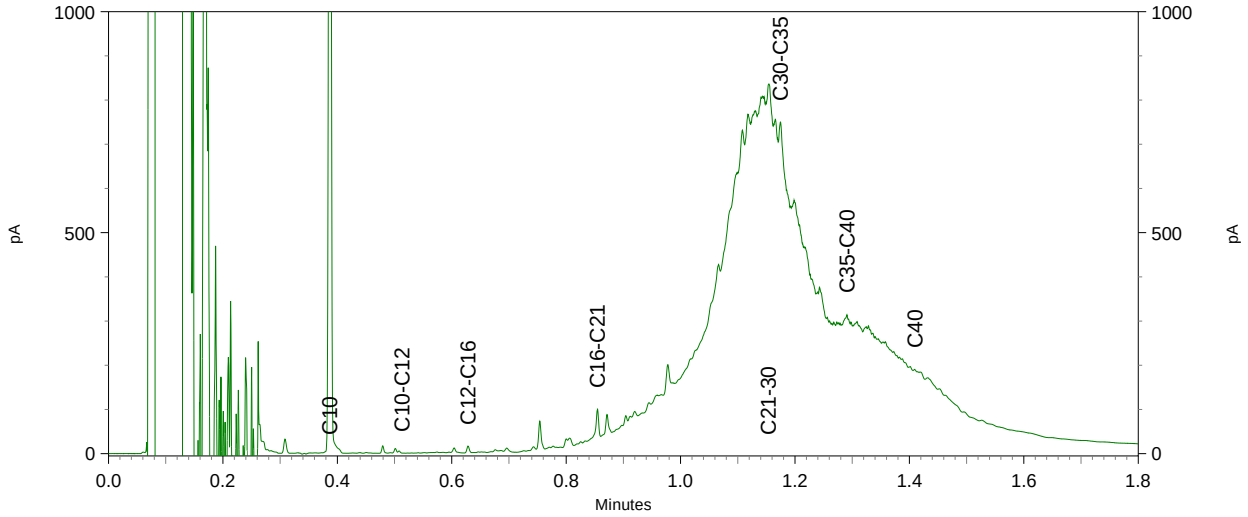
Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

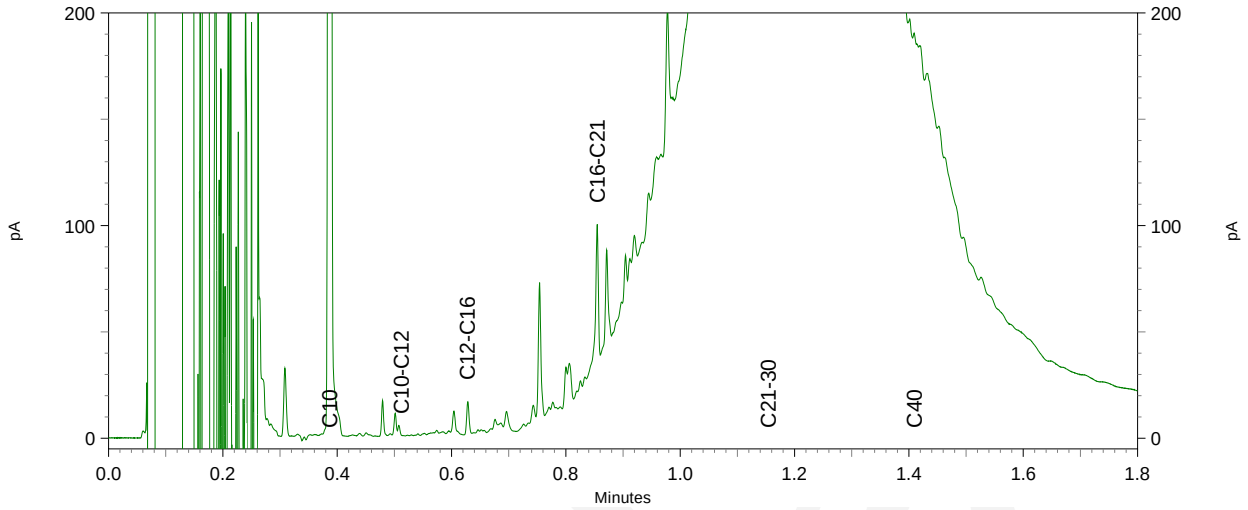
eurofins | — analytico®

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 9631767 38F I2 BORGING
Certificate no.: 2017093182
Sample description.: MA1 A02 (60-80)
V



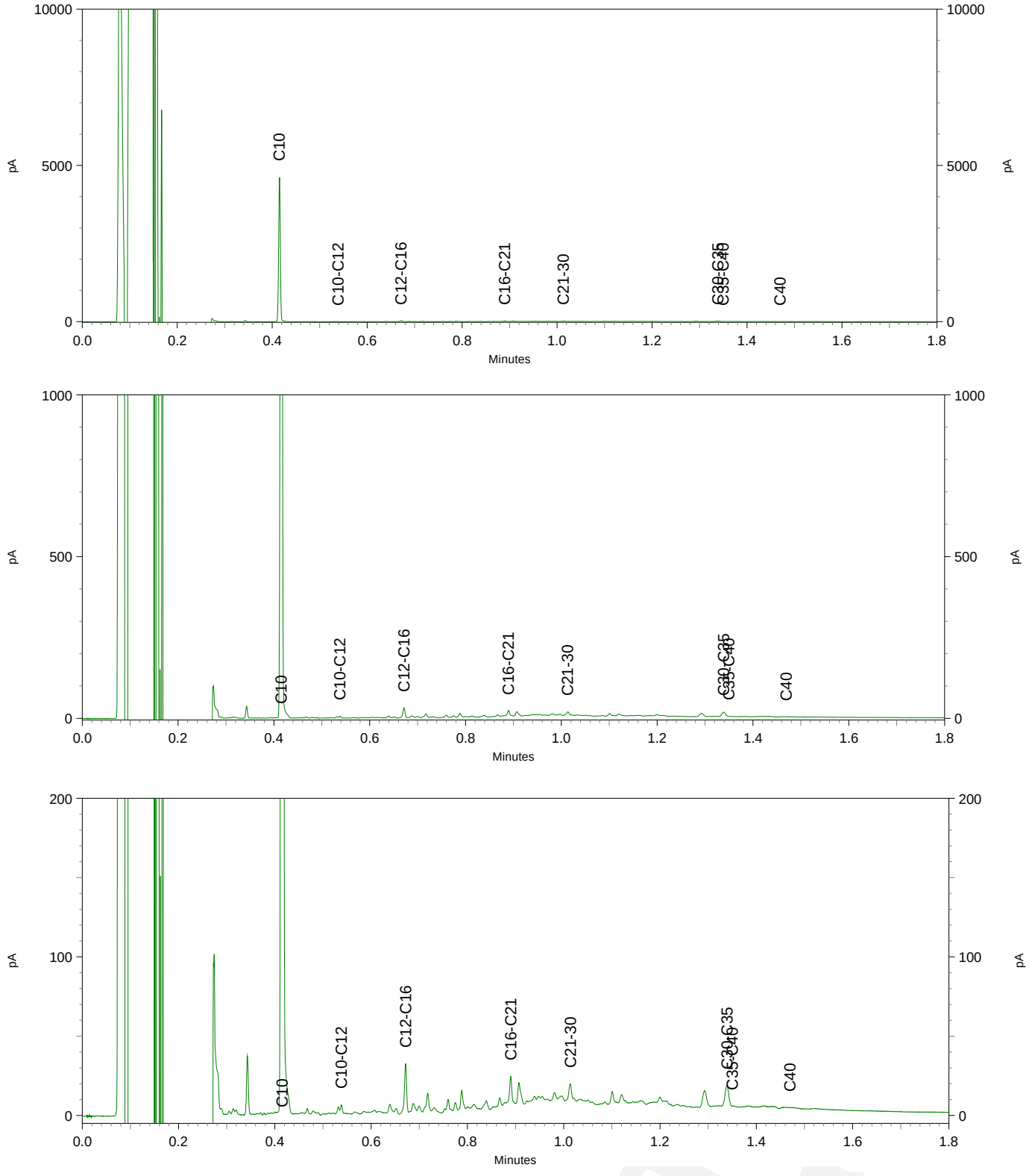




eurofins | — analytico®

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

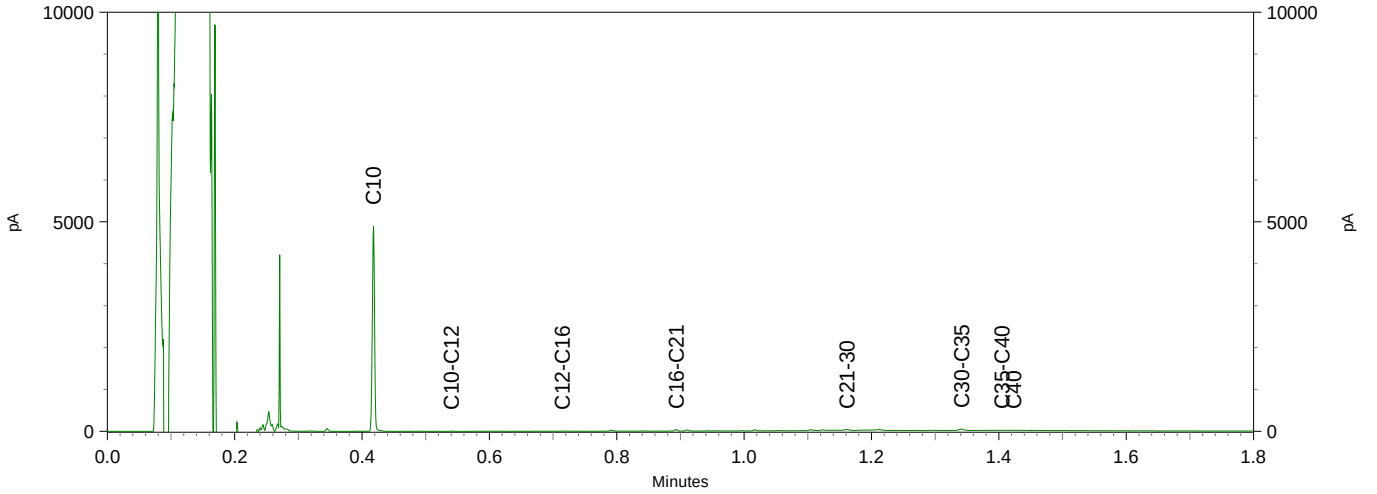
Sample ID.: 9631768
Certificate no.: 2017093182
Sample description.: MC1 C01 (100-150)
V

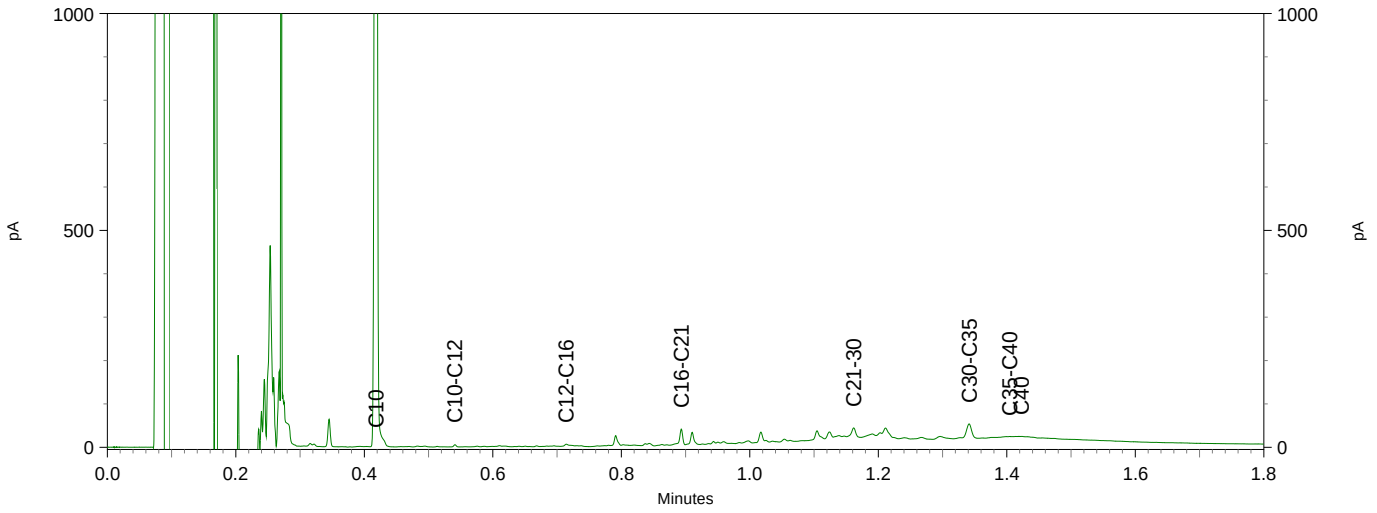


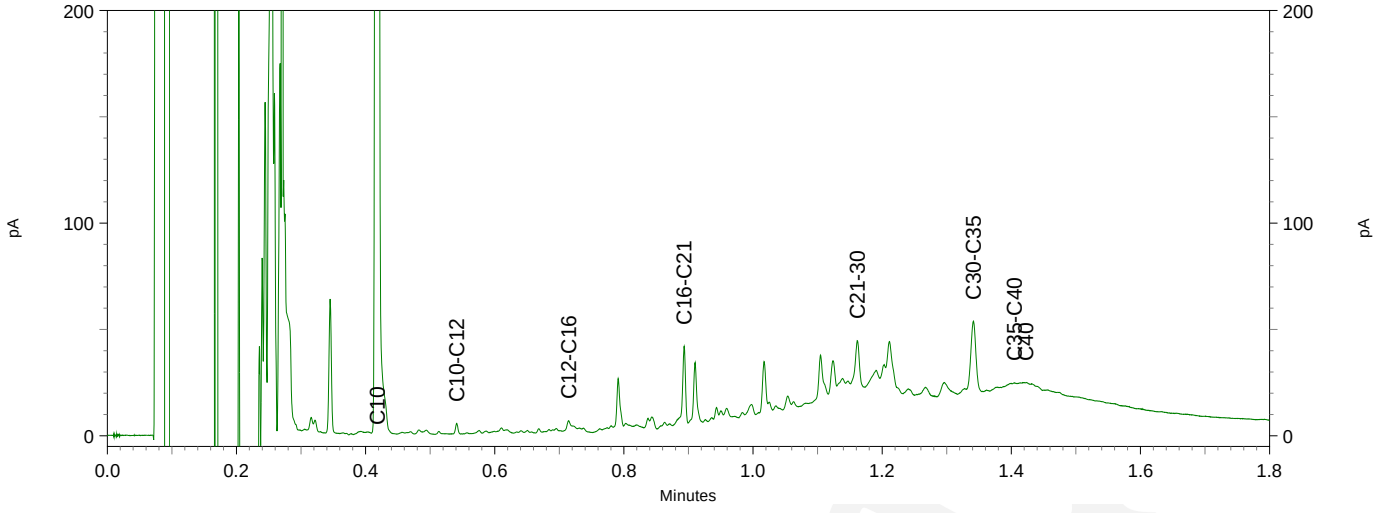
eurofins | analytico®

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 9631769
Certificate no.: 2017093182
Sample description.: MD1 D01 (0-50)
V



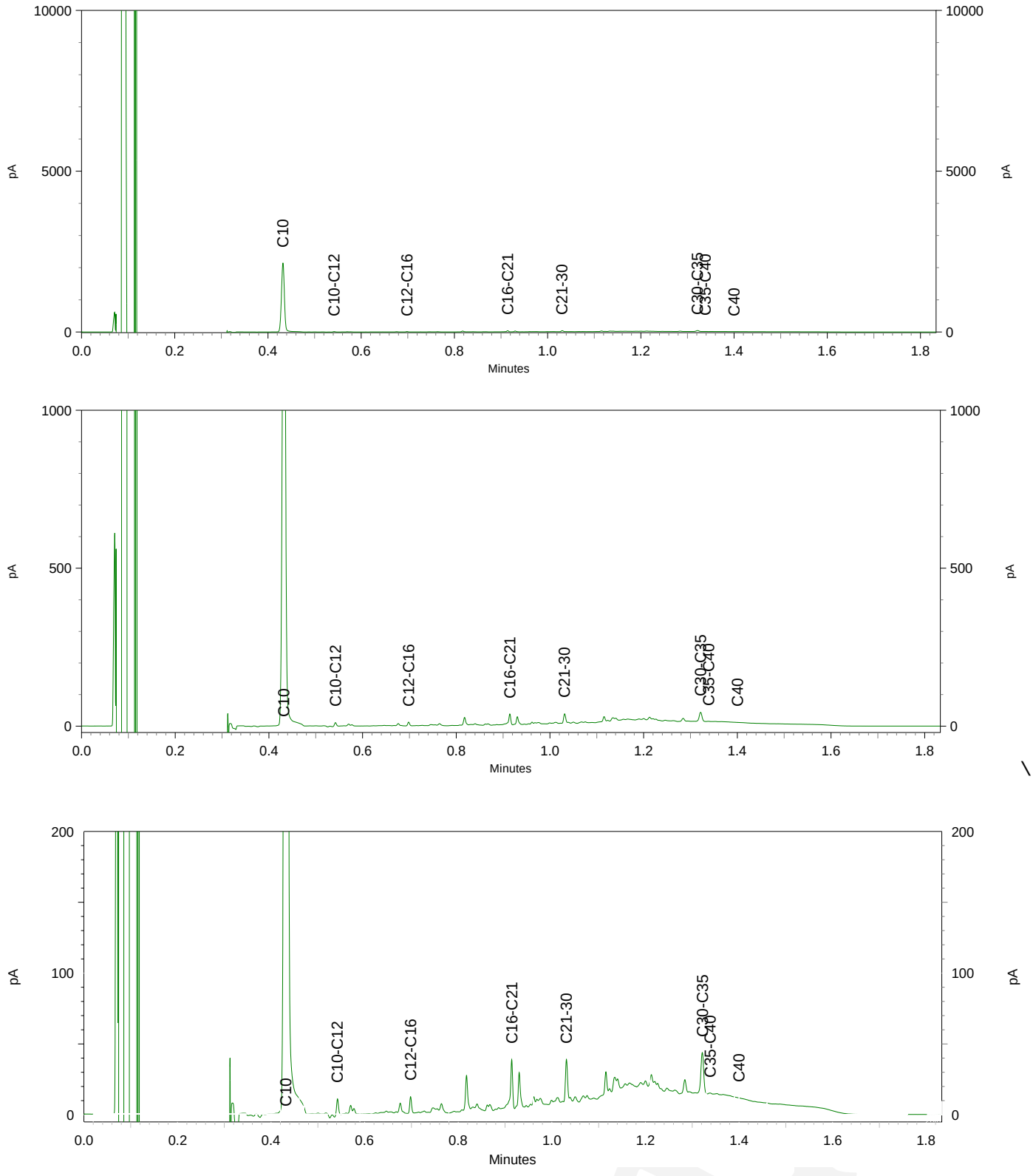




eurofins | — analytics

Chromatogram TPH/ Mineral Oil

Sample ID.: 9631770
Certificate no.: 2017093182
Sample description.: MME1 E01 (40-60) E01 (110-150) E03 (60-80)
V



Econsultancy
[redacted]
Fabriekstraat 19c
7005 AP DOETINCHEM

Analysecertificaat

Datum: 10-Oct-2023

Hierbij ontvangt u de resultaten van het navolgende laboratoriumonderzoek.

Certificaatnummer/Versie	2017096149/1
Uw project/verslagnummer	2384.001
Uw projectnaam	
Uw ordernummer	
Uw datum aanlevering monster(s)	20-Jul-2017

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.
De analyse resultaten hebben alleen betrekking op het beproefde object.

De grondmonsters worden tot 4 weken na datum ontvangst bewaard en watermonsters tot 2 weken na datum ontvangst. Zonder tegenbericht worden de monsters nadien afgevoerd.
Indien de monsters langer bewaard dienen te blijven verzoeken wij U dit exemplaar uiterlijk 1 werkdag voor afloop van de standaardbewaarperiode ondertekend aan ons te retourneren. Voor de kosten van het langer bewaren van monsters verwijzen wij naar de prijslijst.

Bewaren tot:
Datum: Naam: Handtekening:

Wij vertrouwen erop uw opdracht hiermee naar verwachting te hebben uitgevoerd, mocht U naar aanleiding van dit analysecertificaat nog vragen hebben verzoeken wij U contact op te nemen met de afdeling Verkoop en Advies.

Met vriendelijke groet,

Eurofins Analytico B.V.

Ing. [redacted]
Technical Manager

Analysecertificaat

Uw project/verslagnummer	2384.001	Certificaatnummer/Versie	2017096149/1
Uw projectnaam		Startdatum	20-Jul-2017
Uw ordernummer		Rapportagedatum	25-Jul-2017/10:43
		Bijlage	A,B,C
Monsternemer		Pagina	1/1
Monstermatrix	Water (AS3000)		

	Analyse	Eenheid	1	2
	Vluchtige Aromatische Koolwaterstoffen			
S	Benzeen	µg/L	<0.20	<0.20
S	Tolueen	µg/L	<0.20	<0.20
S	Ethylbenzeen	µg/L	<0.20	<0.20
S	o-Xyleen	µg/L	<0.10	<0.10
S	m,p-Xyleen	µg/L	<0.20	<0.20
S	Xylenen (som) factor 0,7	µg/L	0.21 [1)]	0.21 [1)]
	BTEX (som)	µg/L	<0.90	<0.90
S	Naftaleen	µg/L	<0.020	<0.020
	Minerale olie			
	Minerale olie (C10-C12)	µg/L	<10	<10
	Minerale olie (C12-C16)	µg/L	<10	<10
	Minerale olie (C16-C21)	µg/L	<10	<10
	Minerale olie (C21-C30)	µg/L	<15	<15
	Minerale olie (C30-C35)	µg/L	<10	<10
	Minerale olie (C35-C40)	µg/L	<10	<10
S	Minerale olie totaal (C10-C40)	µg/L	<50	<50

Nr.	Monsteromschrijving	Datum monstername	Monster nr.
1	C01-1-1	20-Jul-2017	9640511
2	D01-1-1	20-Jul-2017	9640512

Q: door RvA geaccrediteerde verrichting
A: AP04 erkende verrichting
S: AS 3000 erkende verrichting
V: VLAREL erkende verrichting
M: MCERTS erkend

Akkoord
Pr.coörd.
VA

Dit certificaat mag uitsluitend in zijn geheel worden gereproduceerd.

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

TESTEN
RvA L010

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Bijlage (A) met deelmonsterinformatie behorende bij analysecertificaat 2017096149/1

Monster nr.	Boornr	Omschrijving	Van	Tot	Barcode	Monsteromschrijving
9640511		1			0680259939	C01-1-1
9640511		2			0680259924	
9640512		1			0680220698	D01-1-1
9640512		2			0680220671	

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (B) met opmerkingen behorende bij analysecertificaat 2017096149/1

Opmerking 1)

De toetswaarde van de som is gelijk aan de sommatie van 0,7*RG

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

Bijlage (C) met methodeverwijzingen behorende bij analysecertificaat 2017096149/1

Analyse	Methode	Techniek	Methode referentie
Xylenen som AS3000	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Aromaten (BTEXN)	W0254	HS-GC-MS	Cf. pb 3130-1
Minerale olie (C10-C40)	W0215	GC-FID	Cf. pb 3110-5

Nadere informatie over de toegepaste onderzoeksmethoden alsmede een classificatie van de meetonzekerheid staan vermeld in ons overzicht "Specificaties analysemethoden", versie juni 2016.

Eurofins Analytico B.V.

Gildeweg 42-46
3771 NB Barneveld
P.O. Box 459
3770 AL Barneveld NL

Tel. +31 (0)34 242 63 00
Fax +31 (0)34 242 63 99
E-mail info-env@eurofins.nl
Site www.eurofins.nl

BNP Paribas S.A. 227 9245 25
IBAN: NL71BNPA0227924525
BIC: BNPANL2A
KvK/CoC No. 09088623
BTW/VAT No. NL 8043.14.883.B01

Eurofins Analytico B.V. is ISO 14001: 2004 gecertificeerd door TÜV en erkend door het Vlaamse Gewest (OVAM en Dep. Omgeving), het Brusselse Gewest (BIM), het Waalse Gewest (DGRNE-OWD) en door de overheid van Luxemburg (MEV).

SGS Environmental Analytics
Correspondentieadres
Steenhouwerstraat 15 · 3194 AG Rotterdam
Tel.: +31 (0)10 231 47 00 · Fax: +31 (0)10 416 30 34
www.sgs.com/analytics-nl

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]
Hoofdweg 240
3067 GJ ROTTERDAM

Uw projectnaam	: Veilingstraat 2
Uw projectnummer	: 2384.009
SGS rapportnummer	: 13931222, versienummer: 1.

Rotterdam, 04-09-2023

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de analyse resultaten van het laboratoriumonderzoek ten behoeve van uw project 2384.009. Het onderzoek werd uitgevoerd conform uw opdracht. De gerapporteerde resultaten hebben uitsluitend betrekking op de door SGS geteste monsters en zoals door SGS ontvangen zijn. De door u aangegeven omschrijvingen voor de monsters, het project en de monsternamedatum (indien aangeleverd) zijn overgenomen in dit analyserapport. SGS is niet verantwoordelijk voor de gegevens verstrekt door de opdrachtgever.

Het onderzoek is uitgevoerd door SGS Environmental Analytics, gevestigd aan de Steenhouwerstraat 15 in Rotterdam (NL). Indien het onderzoek is uitgevoerd door derden is dit in het rapport aangegeven.

Dit analyserapport bestaat inclusief bijlagen uit 4 pagina's. In geval van een versienummer van '2' of hoger vervallen de voorgaande versies. Alle bijlagen maken onlosmakelijk onderdeel uit van het rapport. Alleen vermenigvuldiging van het hele rapport is toegestaan.

Voor meer informatie, omtrent bijvoorbeeld meetonzekerheid of gebruikte analysemethoden, kunt u contact opnemen met de afdeling Customer Support.

Per 1 september 2022 is SGS Environmental Analytics B.V. gefuseerd met SGS Nederland B.V. en handelt onder de naam SGS Environmental Analytics. Alle erkenningen van SGS Environmental Analytics B.V. blijven van kracht en zijn/worden omgezet naar SGS Nederland B.V.

Wij vertrouwen er op u met deze informatie van dienst te zijn.

Hoogachtend,

[redacted]
Business Unit Manager

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931222 - 1	Rapportagedatum	04-09-2023

Nummer	Monstersoort	Monsterspecificatie
001	Grondwater (AS3000)	C01
002	Grondwater (AS3000)	D01

Analyse	Eenheid	Q	001	002
VLUCHTIGE AROMATEN				
benzeen	µg/l	S	<0.2	<0.2
tolueen	µg/l	S	<0.2	<0.2
ethylbenzeen	µg/l	S	<0.2	<0.2
o-xyleen	µg/l	S	<0.1	<0.1
p- en m-xyleen	µg/l	S	<0.2	<0.2
xylenen (0.7 factor)	µg/l	S	0.21 [1)]	0.21 [1)]
totaal BTEX (0.7 factor)	µg/l		0.63 [1)]	0.63 [1)]
naftaleen	µg/l	S	<0.02	<0.02
MINERALE OLIE				
fractie C10-C12	µg/l		<25	<25
fractie C12-C22	µg/l		<25	<25
fractie C22-C30	µg/l		<25	<25
fractie C30-C40	µg/l		<25	<25
totaal olie C10 - C40	µg/l	S	<50	<50

De met S gemerkte analyses zijn geaccrediteerd en vallen onder de AS3000-erkenning.

Paraaf :

TESTEN RvA L 028

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

kwaliteitswaarborg bodembeheer SIKB AS3000

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931222 - 1	Rapportagedatum	04-09-2023

Monster beschrijvingen

001	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
002	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.
	*	De monstervoorbehandeling en analyses zijn uitgevoerd conform Accreditatieschema AS3000, dit geldt alleen voor de analyses die worden gerapporteerd met het "S" kenmerk.

Voetnoten

1	De sommatie na verrekening van de 0.7 factor voor <-waarden volgens BoToVa.

Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Analyserapport

ECONSULTANCY BV
[redacted]

Projectnaam	Veilingstraat 2	Orderdatum	31-08-2023
Projectnummer	2384.009	Startdatum	31-08-2023
Rapportnummer	13931222 - 1	Rapportagedatum	04-09-2023

Analyse	Monstersoort	Relatie tot norm
benzeen	Grondwater (AS3000)	AS3130-1, NEN-EN-ISO 20595
tolueen	Grondwater (AS3000)	Idem
ethylbenzeen	Grondwater (AS3000)	Idem
o-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
p- en m-xyleen	Grondwater (AS3000)	Idem
xylenen (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	AS3130-1
totaal BTEX (0.7 factor)	Grondwater (AS3000)	eigen methode (headspace GCMS)
naftaleen	Grondwater (AS3000)	AS3130-1, NEN-EN-ISO 20595
totaal olie C10 - C40	Grondwater (AS3000)	AS3110-5

Monster	Barcode	Aanlevering	Monstername	Verpakking
001	G7215860	31-08-2023	31-08-2023	ALC236
001	G7215255	31-08-2023	31-08-2023	ALC236
002	G7215867	31-08-2023	31-08-2023	ALC236
002	G7215854	31-08-2023	31-08-2023	ALC236

Paraaf :

SGS Environmental Analytics IS GEACCREDITEERD VOLGENS DE DOOR DE RAAD VOOR ACCREDITATIE GESTELDE CRITERIA VOOR TESTLABORATORIA CONFORM EN ISO/IEC 17025:2017 ONDER NR. L 028.

SGS Environmental Analytics – Vestiging van SGS Nederland BV, Malledijk 18 - P.O. Box 200, NL-3200 AE Spijkenisse - Nederland. Al onze werkzaamheden worden uitgevoerd onder de algemene voorwaarden gedeponeerd bij de kamer van koophandel te Rotterdam inschrijving handelsregister : 24226722.

Bijlage 4b Getoetste analyseresultaten

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	MMA A03 (50-100) A0
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	92.9	**92.9**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	0.9	**0.9**		--					
KORRELGROOTTEVERDELING										
lutum (bodem)	% vd DS	2.4	**2.4**		--					
METALEN										
barium+	mg/kg	40	**148**	148		--			920	20
cadmium	mg/kg	<0.2	**0.24**	0.24		<=AW	0.6	6.8	13	0.2
kobalt	mg/kg	4.6	**15.5**	15.5	*	WO	15	102	190	3
koper	mg/kg	6.5	**13.3**	13.3		<=AW	40	115	190	5
kwik°	mg/kg	<0.05	**0.05**	0.05		<=AW	0.15	18	36	0.05
lood	mg/kg	25	**39.1**	39.1		<=AW	50	290	530	10
molybdeen	mg/kg	<0.5	**0.35**	0.35		<=AW	1.5	96	190	1.5
nikkel	mg/kg	8.3	**23.4**	23.4		<=AW	35	68	100	4
zink	mg/kg	110	**256**	256	*	IN	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN										
naftaleen	mg/kg	0.06	**0.06**		--	-				
fenantreen	mg/kg	1.7	**1.7**		--	-				
antraceen	mg/kg	0.53	**0.53**		--	-				
fluoranteen	mg/kg	3.9	**3.9**		--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	1.9	**1.9**		--	-				
chryseen	mg/kg	1.6	**1.6**		--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	0.65	**0.65**		--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	1.6	**1.6**		--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	0.86	**0.86**		--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	0.81	**0.81**		--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	13.61	**13.6**	13.6	*	IN	1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)										
PCB 28	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 52	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 101	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 118	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 138	ug/kg	1.6	**8**		--	-				
PCB 153	ug/kg	2.2	**11**		--	-				
PCB 180	ug/kg	2.4	**12**		--	-				
som PCB (7) (0.7 factor)	ug/kg	9	**45**	45	*	IN	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE										
fractie C10-C12	mg/kg	<5	**17.5**		--	--				
fractie C12-C22	mg/kg	29	**145**		--	--				
fractie C22-C30	mg/kg	33	**165**		--	--				
fractie C30-C40	mg/kg	23	**115**		--	--				
totaal olie C10 - C40	mg/kg	80	**400**	400	*	IN	190	2595	5000	35

Monstercode	Monsteromschrijving
13931243-002	*MMA A03 (50-100) A03 (100-150) A03 (150-200)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	MB01-2-1 B01-2 (110
Monstersoort en bodemtype	Grond (AS3000)-1
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	94.4	**94.4**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	1.7	**1.7**		--					
VLUCHTIGE AROMATEN										
benzeen	mg/kg	<0.05	**0.175**	0.175		<=AW	0.2	0.65	1.1	0.05
tolueen	mg/kg	<0.05	**0.175**	0.175		<=AW	0.2	16	32	0.05
ethylbenzeen	mg/kg	<0.05	**0.175**	0.175		<=AW	0.2	55	110	0.05
o-xyleen	mg/kg	<0.05	**0.175**		--	-				0.05
p- en m-xyleen	mg/kg	<0.05	**0.175**		--	-				0.1
xylenen (0.7 factor)	mg/kg	0.07	**0.35**	0.35		<=AW	0.45	8.7	17	0.105
totaal BTEX (0.7 factor)		0.18			--	-				
naftaleen	mg/kg	<0.05	**0.035**		--	-				
MINERALE OLIE										
fractie C10-C12	mg/kg	<5	**17.5**		--	--				
fractie C12-C22	mg/kg	190	**950**		--	--				
fractie C22-C30	mg/kg	440	**2200**		--	--				
fractie C30-C40	mg/kg	260	**1300**		--	--				
totaal olie C10 - C40	mg/kg	890	**4450**	4450	**	>IND	190	2595	5000	35

ADDITIONELE TOETSPARAMETERS	**Eenheid**	**BT**	**BC**
13931243-001			
som 16 aromatische oplosmiddelen (Bbk, 1-1-2008)	mg/kg	**0.875**	^<=AW
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	mg/kg	**0.035**	^<=AW

Monstercode	Monsteromschrijving
13931243-001	*MB01-2-1 B01-2 (110-140)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	MB01-2 B01-2 (110-1
Monstersoort en bodemtype	Grond (AS3000)-7
Monster conclusie	**Voldoet aan Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	94.3	**94.3**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	2.4	**2.4**		--					
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN										
1,2-dichloorethaan	mg/kg	<0.03	**0.0875**	0.0875		<=AW	0.2	3.3	6.4	0.1
cis-1,2-dichlooretheen	mg/kg	<0.03	**0.0875**		--	-				0.1
trans-1,2-dichlooretheen	mg/kg	<0.02	**0.0583**		--	-				
som (cis,trans) 1,2- dichloorethenen (0.7 factor)	mg/kg	0.035	**0.146**	0.146		<=AW	0.3	0.65	1	0.14
1,2-dichloorpropaan	mg/kg	<0.03	**0.0875**		--	-				
tetrachlooretheen	mg/kg	<0.02	**0.0583**	0.0583		<=AW	0.15	4.5	8.8	0.05
tetrachloormethaan	mg/kg	<0.02	**0.0583**	0.0583		<=AW	0.3	0.50	0.7	0.05
1,1,1-trichloorethaan	mg/kg	<0.02	**0.0583**	0.0583		<=AW	0.25	7.6	15	0.05
1,1,2-trichloorethaan	mg/kg	<0.03	**0.0875**	0.0875		<=AW	0.3	5.2	10	0.05
trichlooretheen	mg/kg	<0.02	**0.0583**	0.0583		<=AW	0.25	1.4	2.5	0.05
chloroform	mg/kg	<0.02	**0.0583**	0.0583		<=AW	0.25	2.9	5.6	0.05
vinylchloride	mg/kg	<0.03	**0.0875**	0.0875		<=AW	0.1	0.10	0.1	0.05

ADDITIONELE TOETSPARAMETERS	Eenheid	BT	BC
13931248-001			
som 3 dichloorpropanen (som 1,1- en 1,2- en 1,3-)	mg/kg	**0.0875**	^<=AW

Monstercode	Monsteromschrijving
13931248-001	*MB01-2 B01-2 (110-140)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	MME1 E04 (30-80) E0
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	96.7	**96.7**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	1.7	**1.7**		--					
KORRELGROOTTEVERDELING										
lutum (bodem)	% vd DS	<2	**<2**		--					
METALEN										
barium+	mg/kg	33	**128**	128		--			920	20
cadmium	mg/kg	<0.2	**0.241**	0.241		<=AW	0.6	6.8	13	0.2
kobalt	mg/kg	3.3	**11.6**	11.6		<=AW	15	102	190	3
koper	mg/kg	9.8	**20.3**	20.3		<=AW	40	115	190	5
kwik°	mg/kg	<0.05	**0.0503**	0.0503		<=AW	0.15	18	36	0.05
lood	mg/kg	77	**121**	121	*	WO	50	290	530	10
molybdeen	mg/kg	<0.5	**0.35**	0.35		<=AW	1.5	96	190	1.5
nikkel	mg/kg	6.4	**18.7**	18.7		<=AW	35	68	100	4
zink	mg/kg	120	**285**	285	*	IN	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN										
naftaleen	mg/kg	0.07	**0.07**		--	-				
fenantreen	mg/kg	2.9	**2.9**		--	-				
antraceen	mg/kg	0.76	**0.76**		--	-				
fluoranteen	mg/kg	3.8	**3.8**		--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	1.9	**1.9**		--	-				
chryseen	mg/kg	1.6	**1.6**		--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	0.69	**0.69**		--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	1.7	**1.7**		--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	0.99	**0.99**		--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	0.90	**0.9**		--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	15.31	**15.3**	15.3	*	IN	1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)										
PCB 28	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 52	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 101	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 118	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 138	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 153	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 180	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
som PCB (7) (0.7 factor)	ug/kg	4.9	**24.5**	24.5		<=AW	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE										
fractie C10-C12	mg/kg	<5	**17.5**		--	--				
fractie C12-C22	mg/kg	35	**175**		--	--				
fractie C22-C30	mg/kg	75	**375**		--	--				
fractie C30-C40	mg/kg	39	**195**		--	--				
totaal olie C10 - C40	mg/kg	150	**750**	750	*	>IND	190	2595	5000	35

Monstercode	Monsteromschrijving
13931243-003	*MME1 E04 (30-80) E05 (40-50) E06 (40-90) E10 (110-140)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	MME2 E07 (50-100) E
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	94.5	**94.5**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	1.3	**1.3**		--					
KORRELGROOTTEVERDELING										
lutum (bodem)	% vd DS	6.1	**6.1**		--					
METALEN										
barium+	mg/kg	45	**115**	115		--			920	20
cadmium	mg/kg	0.20	**0.324**	0.324		<=AW	0.6	6.8	13	0.2
kobalt	mg/kg	6.5	**15.8**	15.8	*	WO	15	102	190	3
koper	mg/kg	7.8	**14.1**	14.1		<=AW	40	115	190	5
kwik°	mg/kg	<0.05	**0.0472**	0.0472		<=AW	0.15	18	36	0.05
lood	mg/kg	36	**52.7**	52.7	*	WO	50	290	530	10
molybdeen	mg/kg	<0.5	**0.35**	0.35		<=AW	1.5	96	190	1.5
nikkel	mg/kg	11	**23.9**	23.9		<=AW	35	68	100	4
zink	mg/kg	180	**353**	353	*	IN	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN										
naftaleen	mg/kg	0.03	**0.03**		--	-				
fenantreen	mg/kg	0.80	**0.8**		--	-				
antraceen	mg/kg	0.21	**0.21**		--	-				
fluoranteen	mg/kg	2.2	**2.2**		--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	1.4	**1.4**		--	-				
chryseen	mg/kg	1.1	**1.1**		--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	0.57	**0.57**		--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	1.2	**1.2**		--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	0.78	**0.78**		--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	0.71	**0.71**		--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	9	**9**	9	*	IN	1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)										
PCB 28	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 52	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 101	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 118	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 138	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 153	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
PCB 180	ug/kg	<1	**3.5**		--	-				
som PCB (7) (0.7 factor)	ug/kg	4.9	**24.5**	24.5		<=AW	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE										
fractie C10-C12	mg/kg	<5	**17.5**		--	--				
fractie C12-C22	mg/kg	44	**220**		--	--				
fractie C22-C30	mg/kg	86	**430**		--	--				
fractie C30-C40	mg/kg	41	**205**		--	--				
totaal olie C10 - C40	mg/kg	170	**850**	850	*	>IND	190	2595	5000	35

Monstercode	Monsteromschrijving
13931243-004	*MME2 E07 (50-100) E08 (110-170) E09 (120-170) E11 (120-170)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	MME3 E05 (280-300)
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Voldoet aan Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC		BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-						
droge stof	%	79.0	**79**		--						
gewicht artefacten	g	<1			--						
aard van de artefacten	-	Geen									
organische stof (gloeiverlies)	%	1.2	**1.2**		--						
KORRELGROOTTEVERDELING											
lutum (bodem)	% vd DS	16	**16**		--						
METALEN											
barium[+]	mg/kg	190	**268**	268			--			920	20
cadmium	mg/kg	0.28	**0.397**	0.397			<=AW	0.6	6.8	13	0.2
kobalt	mg/kg	11	**15.3**	15.3		*	WO	15	102	190	3
koper	mg/kg	16	**22.3**	22.3			<=AW	40	115	190	5
kwik°	mg/kg	<0.05	**0.041**	0.041			<=AW	0.15	18	36	0.05
lood	mg/kg	18	**22.5**	22.5			<=AW	50	290	530	10
molybdeen	mg/kg	<0.5	**0.35**	0.35			<=AW	1.5	96	190	1.5
nikkel	mg/kg	36	**48.5**	48.5		*	IN	35	68	100	4
zink	mg/kg	66	**91.5**	91.5			<=AW	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN											
naftaleen	mg/kg	<0.01	**0.007**		--		-				
fenantreen	mg/kg	0.06	**0.06**		--		-				
antraceen	mg/kg	0.02	**0.02**		--		-				
fluoranteen	mg/kg	0.19	**0.19**		--		-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	0.10	**0.1**		--		-				
chryseen	mg/kg	0.09	**0.09**		--		-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	0.03	**0.03**		--		-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	0.05	**0.05**		--		-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	0.03	**0.03**		--		-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	0.04	**0.04**		--		-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	0.617	**0.617**	0.617			<=AW	1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)											
PCB 28	ug/kg	<1	**3.5**		--		-				
PCB 52	ug/kg	<1	**3.5**		--		-				
PCB 101	ug/kg	<1	**3.5**		--		-				
PCB 118	ug/kg	<1	**3.5**		--		-				
PCB 138	ug/kg	<1	**3.5**		--		-				
PCB 153	ug/kg	<1	**3.5**		--		-				
PCB 180	ug/kg	<1	**3.5**		--		-				
som PCB (7) (0.7 factor)	ug/kg	4.9	**24.5**	24.5			<=AW	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE											
fractie C10-C12	mg/kg	<5	**17.5**		--		--				
fractie C12-C22	mg/kg	<5	**17.5**		--		--				
fractie C22-C30	mg/kg	5	**25**		--		--				
fractie C30-C40	mg/kg	<5	**17.5**		--		--				
totaal olie C10 - C40	mg/kg	<20	**70**	70			<=AW	190	2595	5000	35

Monstercode	Monsteromschrijving
13931243-005	*MME3 E05 (280-300) E08 (200-250) E08 (250-300) E09 (200-250) E09 (250-300) E10 (190-210) E11 (200-250) E11 (250-300)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	MME4 E05 (150-200)
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC		BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-						
droge stof	%	87.1	**87.1**			--					
gewicht artefacten	g	<1				--					
aard van de artefacten	-	Geen									
organische stof (gloeiverlies)	%	1.7	**1.7**			--					
KORRELGROOTTEVERDELING											
lutum (bodem)	% vd DS	2.2	**2.2**			--					
METALEN											
barium+	mg/kg	46	**174**	174			--			920	20
cadmium	mg/kg	<0.2	**0.24**	0.24			<=AW	0.6	6.8	13	0.2
kobalt	mg/kg	6.0	**20.6**	20.6		*	WO	15	102	190	3
koper	mg/kg	16	**32.9**	32.9			<=AW	40	115	190	5
kwik°	mg/kg	0.06	**0.0859**	0.0859			<=AW	0.15	18	36	0.05
lood	mg/kg	37	**58**	58		*	WO	50	290	530	10
molybdeen	mg/kg	<0.5	**0.35**	0.35			<=AW	1.5	96	190	1.5
nikkel	mg/kg	11	**31.6**	31.6			<=AW	35	68	100	4
zink	mg/kg	200	**470**	470		**	IN	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN											
naftaleen	mg/kg	0.16	**0.16**			--	-				
fenantreen	mg/kg	3.0	**3**			--	-				
antraceen	mg/kg	0.73	**0.73**			--	-				
fluoranteen	mg/kg	5.2	**5.2**			--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	3.3	**3.3**			--	-				
chryseen	mg/kg	3.0	**3**			--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	1.4	**1.4**			--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	3.0	**3**			--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	1.7	**1.7**			--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	1.6	**1.6**			--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	23.09	**23.1**	23.1		**	IN	1.5	21	40	0.35
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)											
PCB 28	ug/kg	<2.0#	**7**		--		# -				
PCB 52	ug/kg	<2.3#	**8.05**		--		# -				
PCB 101	ug/kg	<1.8#	**6.3**		--		# -				
PCB 118	ug/kg	<2.1#	**7.35**		--		# -				
PCB 138	ug/kg	<2.0#	**7**		--		# -				
PCB 153	ug/kg	<1.4#	**4.9**		--		# -				
PCB 180	ug/kg	<2.0#	**7**		--		# -				
som PCB (7) (0.7 factor)	ug/kg	9.52	**47.6**	47.6		*	IN	20	510	1000	4.9
MINERALE OLIE											
fractie C10-C12	mg/kg	<5	**17.5**			--	--				
fractie C12-C22	mg/kg	21	**105**			--	--				
fractie C22-C30	mg/kg	37	**185**			--	--				
fractie C30-C40	mg/kg	21	**105**			--	--				
totaal olie C10 - C40	mg/kg	80	**400**	400		*	IN	190	2595	5000	35

Monstercode	Monsteromschrijving
13931243-006	*MME4 E05 (150-200) E05 (200-250) E05 (250-280) E10 (140-160)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	E05-4 E05 (150-200)
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	90.2	**90.2**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	0.7	**0.7**		--					
KORRELGROOTTEVERDELING										
lutum (bodem)	% vd DS	3.8	**3.8**		--					
METALEN										
zink	mg/kg	130	**283**	283	*	IN	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN										
naftaleen	mg/kg	0.16	**0.16**		--	-				
fenantreen	mg/kg	6.3	**6.3**		--	-				
antraceen	mg/kg	1.5	**1.5**		--	-				
fluoranteen	mg/kg	7.7	**7.7**		--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	3.9	**3.9**		--	-				
chryseen	mg/kg	3.4	**3.4**		--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	1.5	**1.5**		--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	3.4	**3.4**		--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	1.9	**1.9**		--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	2.0	**2**		--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	31.76	**31.8**	31.8	**	IN	1.5	21	40	0.35

Monstercode	Monsteromschrijving
13940901-001	*E05-4 E05 (150-200)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	E05-5 E05 (200-250)
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	84.6	**84.6**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	0.4	**0.4**		--					
KORRELGROOTTEVERDELING										
lutum (bodem)	% vd DS	<2	**<2**		--					
METALEN										
zink	mg/kg	160	**380**	380	*	IN	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN										
naftaleen	mg/kg	0.03	**0.03**		--	-				
fenantreen	mg/kg	1.6	**1.6**		--	-				
antraceen	mg/kg	0.39	**0.39**		--	-				
fluoranteen	mg/kg	2.3	**2.3**		--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	1.3	**1.3**		--	-				
chryseen	mg/kg	1.2	**1.2**		--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	0.50	**0.5**		--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	1.2	**1.2**		--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	0.62	**0.62**		--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	0.58	**0.58**		--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	9.72	**9.72**	9.72	*	IN	1.5	21	40	0.35

Monstercode	Monsteromschrijving
13940901-002	*E05-5 E05 (200-250)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	E05-6 E05 (250-280)
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Achtergrondwaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	83.4	**83.4**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	0.4	**0.4**		--					
KORRELGROOTTEVERDELING										
lutum (bodem)	% vd DS	<2	**<2**		--					
METALEN										
zink	mg/kg	130	**308**	308	*	IN	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN										
naftaleen	mg/kg	<0.01	**0.007**		--	-				
fenantreen	mg/kg	0.42	**0.42**		--	-				
antraceen	mg/kg	0.09	**0.09**		--	-				
fluoranteen	mg/kg	0.62	**0.62**		--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	0.34	**0.34**		--	-				
chryseen	mg/kg	0.32	**0.32**		--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	0.14	**0.14**		--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	0.30	**0.3**		--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	0.17	**0.17**		--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	0.18	**0.18**		--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	2.587	**2.59**	2.59	*	WO	1.5	21	40	0.35

Monstercode	Monsteromschrijving
13940901-003	*E05-6 E05 (250-280)*

Toetsing volgens BoToVa, module T.12-Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb
(Toetsversie 3.0.0, toetskader WBB, SIKB versie 13.3.0, toetsingsdatum: 11-10-2023 - 15:20)

Projectcode	2384.009
Projectnaam	Veilingstraat 2
Monsteromschrijving	E10-2 E10 (140-160)
Monstersoort	Grond (AS3000)
Monster conclusie	**Overschrijding Interventiewaarde**

Analyse	Eenheid	SR	BT	ST	SC	BC	AW	T	I	RBK
monster voorbehandeling		Ja			-					
droge stof	%	84.9	**84.9**		--					
gewicht artefacten	g	<1			--					
aard van de artefacten	-	Geen								
organische stof (gloeiverlies)	%	7.2	**7.2**		--					
KORRELGROOTTEVERDELING										
lutum (bodem)	% vd DS	12	**12**		--					
METALEN										
zink	mg/kg	510	**738**	738	***	>I	140	430	720	20
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN										
naftaleen	mg/kg	0.89	**0.89**		--	-				
fenantreen	mg/kg	22	**22**		--	-				
antraceen	mg/kg	5.7	**5.7**		--	-				
fluoranteen	mg/kg	43	**43**		--	-				
benzo(a)antraceen	mg/kg	30	**30**		--	-				
chryseen	mg/kg	27	**27**		--	-				
benzo(k)fluoranteen	mg/kg	13	**13**		--	-				
benzo(a)pyreen	mg/kg	28	**28**		--	-				
benzo(ghi)peryleen	mg/kg	15	**15**		--	-				
indeno(1,2,3-cd)pyreen	mg/kg	18	**18**		--	-				
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	202.59	**203**	203	***	>I	1.5	21	40	0.35

Monstercode	Monsteromschrijving
13940901-004	*E10-2 E10 (140-160)*

Verklaring kolommen

SR	*Resultaat op het analyserapport*
BT	*Berekend toetsresultaat (omgerekend naar standaard bodem). Bij organische stof en lutum staan de voor de toetsing gebruikte waarden.*
BC	*Toetsoordeel*
ST	*SGS toetsings resultaat (door SGS berekend)*
SC	*SGS toetsings conclusie (door SGS bepaald)*
AW	*Achtergrondwaarde (door SGS beheerd)*
T	*Tussenwaarde (door SGS berekend en beheerd maar niet meer beschreven in de wetgeving)*
I	*Interventie waarde (door SGS beheerd)*
RBK	*Tabel 1 (rapportagegrenzen), Staatscourant nr. 22335 (02-11-2012).*

Verklaring toetsingsoordelen

-	*Geen toetsoordeel mogelijk*
--	*Heeft geen normwaarde, zorgplicht van toepassing*
---	*Interventiewaarde ontbreekt, zorgplicht van toepassing*
#	*Verhoogde rapportagegrens, voor meer informatie zie analysecertificaat*
+	*De normen voor barium zijn ingetrokken. Indien er sprake is van verhoogde bariumgehalten ten opzichte van de natuurlijke achtergrond als gevolg van een antropogene bron, kan dit gehalte door het bevoegd gezag worden beoordeeld op basis van de voormalige interventiewaarde voor barium van 625 mg/kg d.s (waterbodem) en de interventiewaarde voor landbodem van 920 mg/kg (landbodem).*
°	*Er staan twee interventie waardes beschreven voor kwik in grond in de circulaire bodemsanering (per 1 juli 2013); 4 mg/kg d.s. voor organisch kwik en 36 mg/kg d.s. voor anorganisch kwik. Het analyse resultaat is het gehalte aan kwik. Er kan daarin geen verder onderscheid worden gemaakt tussen de twee soorten. Voor deze toetsing wordt de eis van 36 mg/kg d.s. gehanteerd.*
<=AW	*Kleiner dan of gelijk aan de achtergrondwaarde*
WO	*Wonen*
IN	*Industrie*
,zp	*Interventiewaarde ontbreekt, zorgplicht van toepassing*
>I	*Groter dan interventiewaarde*
>(ind)I	*INEV (Indicatieve interventiewaarde) wordt overschreden*
somIW>1	*Interventiewaarde wordt overschreden door som fractie interventiewaarde > 1 (interventie factor)*
^	*Enkele parameters ontbreken in de som*
>IND	*Groter dan industrie*
*	*Het gehalte is groter dan de streefwaarde/achtergrondwaarde en kleiner dan of gelijk aan het gemiddelde van de streef/achtergrond- en interventiewaarde (de toetsingswaarden zijn door SGS beheerd)*
**	*Het gehalte is groter dan het gemiddelde van de streef/achtergrond- en interventiewaarde en kleiner dan of gelijk aan de interventiewaarde (de toetsingswaarden zijn door SGS beheerd)*
***	*Het gehalte is groter dan de interventiewaarde (de toetsingswaarden zijn door SGS beheerd)*

Kleur informatie

Rood	*> Interventiewaarde*
Roze	*> Industrie*
Oranje	*>= Tussenwaarde (BI ligt tussen 0.5 en 1)*
Blauw	*>= Achtergrond waarde*

Normenblad
Toetskeuze: T.12: Beoordeling kwaliteit van grond volgens Wbb

Analyse	Eenheid	AW	Wo	Ind	I
METALEN					
cadmium	mg/kg	0.6	1.2	4.3	13
kobalt	mg/kg	15	35	190	190
koper	mg/kg	40	54	190	190
kwik°	mg/kg	0.15	0.83	4.8	36
lood	mg/kg	50	210	530	530
molybdeen	mg/kg	1.5	88	190	190
nikkel	mg/kg	35	39	100	100
zink	mg/kg	140	200	720	720
POLYCYCLISCHE AROMATISCHE KOOLWATERSTOFFEN					
pak-totaal (10 van VROM) (0.7 factor)	mg/kg	1.5	6.8	40	40
POLYCHLOORBIFENYLEN (PCB)					
som PCB (7) (0.7 factor)	ug/kg	20	40	500	1000
MINERALE OLIE					
totaal olie C10 - C40	mg/kg	190	190	500	5000
VLUCHTIGE AROMATEN					
benzeen	mg/kg	0.2	0.2	1	1.1
tolueen	mg/kg	0.2	0.2	1.25	32
ethylbenzeen	mg/kg	0.2	0.2	1.25	110
xylenen (0.7 factor)	mg/kg	0.45	0.45	1.25	17
GEHALOGENEERDE KOOLWATERSTOFFEN					
1,2-dichloorethaan	mg/kg	0.2	0.2	4	6.4
som (cis,trans) 1,2- dichloorethenen (0.7 factor)	ug/kg	300	300	300	1000
tetrachlooretheen	ug/kg	150	150	4000	8800
tetrachloormethaan	ug/kg	300	300	700	700
1,1,1-trichloorethaan	mg/kg	0.25	0.25	0.25	15
1,1,2-trichloorethaan	mg/kg	0.3	0.3	0.3	10
trichlooretheen	ug/kg	250	250	2500	2500
chloroform	ug/kg	250	250	3000	5600
vinylchloride	ug/kg	100	100	100	100

* Indicatief niveau voor ernstige verontreiniging

Legenda normenblad

AW = Achtergrondwaarden
WO = Maximale waarden bodemfunctieklasse wonen
IND = Maximale waarden bodemfunctieklasse industrie
I = Interventiewaarden

Normen en definities http://www.rwsleefomgeving.nl/onderwerpen/bodem-ondergrond/bbk/instrumenten/botova/downloads

Tabel 1: Gemeten gehalten in grond met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Grondmonster		MA1			MC1			MD1		
Certificaatcode		2017093182			2017093182			2017093182		
Boring(en)		A02			C01			D01		
Traject (m -mv)		0,60 - 0,80			1,00 - 1,50			0,00 - 0,50		
Humus	% ds	3,00			0,70			2,20		
Lutum	% ds	3,90			25,0			25,0		
Datum van toetsing		10-10-2023			10-10-2023			10-10-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Interventiewaarde			Overschrijding Achtergrondwaarde			Overschrijding Achtergrondwaarde		
Monstermelding 1										
Monstermelding 2										
Monstermelding 3										
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
METALEN										
Kobalt	mg/kg ds	6,5	18,9	0,02						
Nikkel	mg/kg ds	15	38	0,04						
Koper	mg/kg ds	63	118	0,52						
Zink	mg/kg ds	150	317	0,31						
Molybdeen	mg/kg ds	<1,5	<1,1	-0						
Cadmium	mg/kg ds	0,25	0,40	-0,02						
Barium	mg/kg ds	79	247 (6)							
Kwik	mg/kg ds	0,21	0,29	0						
Lood	mg/kg ds	170	254	0,42						
PAK										
Naftaleen	mg/kg ds	0,089	0,089							
Anthraceen	mg/kg ds	0,51	0,51							
Fenanthreen	mg/kg ds	2,5	2,5							
Fluorantheen	mg/kg ds	3,1	3,1							
Chryseen	mg/kg ds	1,9	1,9							
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1,8	1,8							
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	1,2	1,2							
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,7	0,7							
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,58	0,58							
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,67	0,67							
PAK 10 VROM	mg/kg ds		13,05	0,3						
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN										
PCB (som 7)	mg/kg ds		<0,016	-0						
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	<0,002							
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	<0,002							
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	<0,002							
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	<0,002							
PCB 138	mg/kg ds	<0,001	<0,002							
PCB 153	mg/kg ds	<0,001	<0,002							
PCB 180	mg/kg ds	<0,001	<0,002							
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN										
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds	73	243 (6)		13	65 (6)		14	64 (6)	
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds	1200	4000 (6)		22	110 (6)		50	227 (6)	
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds	650	2167 (6)		9,2	46,0 (6)		37	168 (6)	
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds	210	700 (6)		<6	21 (6)		14	64 (6)	
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	<3	7 (6)		<3	11 (6)		<3	10 (6)	
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	2200	7333	1,49	54	270	0,02	120	545	0,07
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds	7,2	24,0 (6)		6,4	32,0 (6)		<5	16 (6)	
OVERIG										
Gloeirest	% (m/m) ds	96,7			99,3			97,4		
Droge stof	% m/m	90,6	90,6		94,4	94,4		94,4	94,4	
Lutum	%	3,90								
Organische stof (humus)	%	3,00			0,70			2,20		

Tabel 2: Gemeten gehalten in grond met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Grondmonster		MME1		
Certificaatcode		2017093182		
Boring(en)		E01, E01, E03		
Traject (m -mv)		0,40 - 1,50		
Humus	% ds	1,40		
Lutum	% ds	3,00		
Datum van toetsing		10-10-2023		
Monsterconclusie		Overschrijding Achtergrondwaarde		
Monstermelding 1				
Monstermelding 2				
Monstermelding 3				
		Meetw	**GSSD**	**Index**
METALEN				
Kobalt	mg/kg ds	4,2	13,3	-0,01
Nikkel	mg/kg ds	10	27	-0,12
Koper	mg/kg ds	15	30	-0,07
Zink	mg/kg ds	99	224	0,14
Molybdeen	mg/kg ds	<1,5	<1,1	-0
Cadmium	mg/kg ds	0,21	0,36	-0,02
Barium	mg/kg ds	110	379 (6)	
Kwik	mg/kg ds	0,069	0,098	-0
Lood	mg/kg ds	55	85	0,07
PAK				
Naftaleen	mg/kg ds	<0,05	<0,04	
Anthraceen	mg/kg ds	0,3	0,3	
Fenanthreen	mg/kg ds	1	1	
Fluorantheen	mg/kg ds	2,2	2,2	
Chryseen	mg/kg ds	1,2	1,2	
Benzo(a)anthraceen	mg/kg ds	1,2	1,2	
Benzo(a)pyreen	mg/kg ds	0,89	0,89	
Benzo(k)fluorantheen	mg/kg ds	0,54	0,54	
Indeno-(1,2,3-c,d)pyreen	mg/kg ds	0,49	0,49	
Benzo(g,h,i)peryleen	mg/kg ds	0,49	0,49	
PAK 10 VROM	mg/kg ds		8,35	0,18
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN				
PCB (som 7)	mg/kg ds		0,036	0,02
PCB 28	mg/kg ds	<0,001	<0,004	
PCB 52	mg/kg ds	<0,001	<0,004	
PCB 101	mg/kg ds	<0,001	<0,004	
PCB 118	mg/kg ds	<0,001	<0,004	
PCB 138	mg/kg ds	0,0014	0,0070	
PCB 153	mg/kg ds	0,0015	0,0075	
PCB 180	mg/kg ds	0,0015	0,0075	
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN				
Minerale olie C16 - C21	mg/kg ds	15	75 (6)	
Minerale olie C21 - C30	mg/kg ds	49	245 (6)	
Minerale olie C30 - C35	mg/kg ds	30	150 (6)	
Minerale olie C35 - C40	mg/kg ds	11	55 (6)	
Minerale olie C10 - C12	mg/kg ds	<3	11 (6)	
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	110	550	0,07
Minerale olie C12 - C16	mg/kg ds	<5	18 (6)	
OVERIG				
Gloeirest	% (m/m) ds	98,4		
Droge stof	% m/m	89,1	89,1	
Lutum	%	3,00		
Organische stof (humus)	%	1,40		

---------- : Geen toetsnorm aanwezig
< : kleiner dan de detectielimiet
8,88 : <= Achtergrondwaarde
<=T : > Achtergrondwaarde
8,88 : > Tussenwaarde
8,88 : > Interventiewaarde
6 : Heeft geen normwaarde
: verhoogde rapportagegrens
GSSD : Gestandaardiseerde meetwaarde
Index : (GSSD - AW) / (I - AW)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 2.1.0 -

Tabel 3: Normwaarden conform de Wet Bodembescherming

		AW	WO	IND	I
METALEN					
Cadmium	mg/kg ds	0,6	1,2	4,3	13
Kobalt	mg/kg ds	15	35	190	190
Koper	mg/kg ds	40	54	190	190
Kwik	mg/kg ds	0,15	0,83	4,8	36
Lood	mg/kg ds	50	210	530	530
Molybdeen	mg/kg ds	1,5	88	190	190
Nikkel	mg/kg ds	35	39	100	100
Zink	mg/kg ds	140	200	720	720
PAK					
PAK 10 VROM	mg/kg ds	1,5	6,8	40	40
GECHLOREERDE KOOLWATERSTOFFEN					
PCB (som 7)	mg/kg ds	0,02	0,04	0,5	1
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	mg/kg ds	190	190	500	5000

Tabel 4: Gemeten concentraties in grondwater met beoordeling conform de Wet Bodembescherming

Watermonster		C01-1-1			D01-1-1		
Datum		20-7-2017			20-7-2017		
Filterdiepte (m -mv)		3,80 - 4,80			3,80 - 4,80		
Datum van toetsing		11-10-2023			11-10-2023		
Monsterconclusie		Voldoet aan Streefwaarde			Voldoet aan Streefwaarde		
Monstermelding 1							
Monstermelding 2							
Monstermelding 3							
		Meetw	**GSSD**	**Index**	**Meetw**	**GSSD**	**Index**
AROMATISCHE VERBINDINGEN							
BTEX (som)	µg/l	<0,9			<0,9		
Benzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0	<0,2	<0,1	-0
Ethylbenzeen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,03	<0,2	<0,1	-0,03
Tolueen	µg/l	<0,2	<0,1	-0,01	<0,2	<0,1	-0,01
Xylenen (som)	µg/l		<0,21	0		<0,21	0
meta-/para-Xyleen (som)	µg/l	<0,2	<0,1		<0,2	<0,1	
ortho-Xyleen	µg/l	<0,1	<0,1		<0,1	<0,1	
Som 16 Aromatische oplosmiddelen	µg/l		<0,63 (2,14)			<0,63 (2,14)	
PAK							
Naftaleen	µg/l	<0,02	<0,01	0	<0,02	<0,01	0
PAK 10 VROM	-		<0,00020 (11)			<0,00020 (11)	
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN							
Minerale olie C16 - C21	µg/l	<10	7 (6)		<10	7 (6)	
Minerale olie C21 - C30	µg/l	<15	11 (6)		<15	11 (6)	
Minerale olie C30 - C35	µg/l	<10	7 (6)		<10	7 (6)	
Minerale olie C35 - C40	µg/l	<10	7 (6)		<10	7 (6)	
Minerale olie C10 - C12	µg/l	<10	7 (6)		<10	7 (6)	
Minerale olie C10 - C40	µg/l	<50	<35	-0,03	<50	<35	-0,03
Minerale olie C12 - C16	µg/l	<10	7 (6)		<10	7 (6)	

---------- : Geen toetsnorm aanwezig
< : kleiner dan de detectielimiet
8,88 : <= Streefwaarde
8,88 : > Streefwaarde
>T : > Tussenwaarde
8,88 : > Interventiewaarde
11 : Enkele parameters ontbreken in de berekening van de somfractie
14 : Streefwaarde ontbreekt zorgplicht van toepassing
2 : Enkele parameters ontbreken in de som
6 : Heeft geen normwaarde
: verhoogde rapportagegrens
GSSD : Gestandaardiseerde meetwaarde
Index : (GSSD - S) / (I - S)

- Getoetst via de BoToVa service, versie 2.1.0 -

Tabel 5: Normwaarden conform de Wet Bodembescherming

		S	S Diep	Indicatief	I
AROMATISCHE VERBINDINGEN					
Benzeen	µg/l	0,2			30
Ethylbenzeen	µg/l	4			150
Tolueen	µg/l	7			1000
Xylenen (som)	µg/l	0,2			70
Som 16 Aromatische oplosmiddelen	µg/l			150	

Projectcode: 2384.001

		S	S Diep	Indicatief	I
PAK					
Naftaleen	µg/l	0,01			70
OVERIGE (ORGANISCHE) VERBINDINGEN					
Minerale olie C10 - C40	µg/l	50			600

Bijlage 5 Toetsingskader analyseresultaten

AW = achtergrondwaarde 2000
S = streefwaarde
I = interventiewaarde t.b.v. sanering(-sonderzoek)

Stof/niveau	voorkomen in:	Grond/sediment (mg/kg droge stof)		Grondwater (µg/l opgelost, tenzij anders vermeld)	
		AW2000	**I**	**S**	**I**
I.	**Metalen**				
	antimoon (Sb)	4,0	22	-	20
	arseen (As)	20	76	10	60
	barium (Ba)	-	920*	50	625
	cadmium (Cd)	0,60	13	0,4	6
	chroom (Cr)	55	-	1	30
	chroom III	-	180	-	-
	chroom VI	-	78	-	-
	cobalt (Co)	15	190	20	100
	koper (Cu	40	190	15	75
	kwik (Hg)	0,15	-	0,05	0,3
	kwik (anorganisch)	-	36	-	-
	kwik (organisch)	-	4	-	-
	lood (Pb)	50	530	15	75
	molybdeen (Mo)	1,5	190	5	300
	nikkel (Ni)	35	100	15	75
	tin (Sn)	6,5	-	-	-
	vanadium (V)	80	-	-	-
	zink (Zn)	140	720	65	800
II.	**Anorganische verbindingen**				
	chloride	-	-	100 (Cl/l)	-
	cyaniden-vrij	3	20	5	1500
	cyaniden-complex	5,5	50	10	1500
	thiocyanaat	6,0	20	-	1500
III.	**Aromatische verbindingen**				
	benzeen	0,20	1,1	0,2	30
	ethylbenzeen	0,20	110	4	150
	tolueen	0,20	32	7	1000
	xylenen	0,45	17	0,2	70
	styreen (vinylbenzeen)	0,25	86	6	300
	fenol	0,25	14	0,2	2000
	cresolen (som)	0,30	13	0,2	200
	dodecylbenzeen	0,35	-	-	-
	aromatische oplosmiddelen (som)	2,5	-	-	-
IV.	**Polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's)**				
	naftaleen			0,01	70
	antraceen			0,0007	5
	fenantreen			0,003	5
	fluoranteen			0,003	1
	benzo(a)antraceen			0,0001	0,5
	chryseen			0,003	0,2
	benzo(a)pyreen			0,0005	0,05
	benzo(ghi)peryleen			0,0003	0,05
	benzo(k)fluoranteen			0,0004	0,05
	indeno(1,2,3cd)pyreen			0,0004	0,05
	PAK (som 10)	1,5	40	-	-
V.	**Gechloreerde koolwaterstoffen**				
	vinylchloride	0,10	0,1	0,01	5
	dichloormethaan	0,10	3,9	0,01	1000
	1,1-dichloorethaan	0,20	15	7	900
	1,2-dichloorethaan	0,20	6,4	7	400
	1,1-dichlooretheen	0,30	0,3	0,01	10
	1,2-dichlooretheen (cis- en trans-)	0,30	1	0,01	20
	dichloorpropanen	0,80	2	0,8	80
	trichloormethaan (chloroform)	0,25	5,6	6	400
	1,1,1-trichloorethaan	0,25	15	0,01	300
	1,1,2-trichloorethaan	0,3	10	0,01	130
	trichlooretheen (Tri)	0,25	2,5	24	500
	tetrachloormethaan (Tetra)	0,30	0,7	0,01	10
	tetrachlooretheen (Per)	0,15	8,8	0,01	40
	monochloorbenzeen	0,20	15	7	180
	dichloorbenzenen	2,0	19	3	50
	trichloorbenzenen	0,015	11	0,01	10
	tetrachloorbenzenen	0,0090	2,2	0,01	2,5
	pentachloorbenzeen	0,0025	6,7	0,003	1
	hexachloorbenzeen	0,0085	2,0	0,0009	0,5
	monochloorfenolen(som)	0,045	54	0,3	100
	dichloorfenolen (som)	0,20	22	0,2	30
	trichloorfenolen (som)	0,0030	22	0,03	10
	tetrachloorfenolen (som)	0,015	21	0,01	10
	pentachloorfenol	0,0030	12	0,04	3
	PCB's (som 7)	0,020	1	0,01	0,01
	chloornaftaleen (som)	0,070	23	-	6
	monochlooranilinen (som)	0,20	50	-	30
	dioxine (som I-TEQ)	0,000055	0,00018	-	-
	pentachlooraniline	0,15	-	-	-

* De norm voor barium geldt alleen voor die situaties waarbij duidelijk sprake is van antropogene bodemverontreiniging. Voor overige situaties is de norm voor barium tijdelijk buiten werking gesteld.

Bijlage 5 Toetsingskader analyseresultaten

Stof/niveau	voorkomen in:	Grond/sediment (mg/kg droge stof)		Grondwater (µg/l opgelost, tenzij anders vermeld)	
		AW2000	**I**	**S**	**I**
VI.	**Bestrijdingsmiddelen**				
	chloordaan	0,0200	4	0,02 ng/l	0,2
	DDT (som)	0,20	1,7	-	
	DDE (som)	0,10	2,3	-	
	DDD (som)	0,020	34	-	
	DDT/DDE/DDD (som)	-	-	0,004 ng/l	0,01
	aldrin	-	0,32	0,009 ng/l	-
	dieldrin	-	-	0,1 ng/l	-
	endrin	-	-	0,04 ng/l	-
	drins (som)	0,015	4	-	0,1
	α-endosulfan	0,00090	4	0,2 ng/l	5
	α-HCH	0,0010	17	33 ng/l	-
	β-HCH	0,0020	1,6	8 ng/l	-
	χ-HCH (lindaan)	0,0030	1,2	9 ng/l	-
	HCH-verbindingen (som)	-	-	0,05	1
	heptachloor	0,00070	4	0,005 ng/l	0,3
	heptachloorepoxide (som)	0,0020	4	0,005 ng/l	3
	hexachloorbutadieen	0,003	-	-	-
	organochloorhoudende bestrijdingsmiddelen(som landbodem)	0,40	-	-	-
	azinfos-methyl	0,0075	-	-	-
	organotin verbindingen (som)	0,15	2,5	0,05-16 ng/l	0,7
	tributyltin (TBT)	0,065	-	-	-
	MCPA	0,55	4	0,02	50
	atracine	0,035	0,71	29 ng/l	150
	carburyl	0,15	0,45	2 ng/l	50
	carbofuran	0,017	0,017	9 ng/l	100
	4-chloormethylfenolen (som)	0,60	-	-	-
	niet-chloorhoudende bestr.mid. (som)	0,090	-	-	-
VII.	**Overige verontreinigingen**				
	asbest	-	100	-	-
	cyclohexanon	2,0	150	0,5	15000
	dimethyl ftalaat	0,045	82	-	-
	diethyl ftalaat	0,045	53	-	-
	di-isobutylftalaat	0,045	17	-	-
	dibutyl ftalaat	0,070	36	-	-
	butyl benzylftalaat	0,070	48	-	-
	dihexyl ftalaat	0,070	220	-	-
	di(2-ethylhexyl)ftalaat	0,045	60	-	-
	ftalaten (som)	-	-	0,5	5
	minerale olie	190	5000	50	600
	pyridine	0,15	11	0,5	30
	tetrahydrofuran	0,45	7	0,5	300
	tetrahydrothiofeen	1,5	8,8	0,5	5000
	tribroommethaan	0,20	75	-	630
	ethyleenglycol	5,0	-	-	-
	diethyleenglycol	8,0	-	-	-
	acrylonitril	2,0	-	-	-
	formaldehyde	2,5	-	-	-
	isopropanol (2-propanol)	0,75	-	-	-
	methanol	3,0	-	-	-
	butanol (1-butanol)	2,0	-	-	-
	butylacetaat	2,0	-	-	-
	ethylacetaat	2,0	-	-	-
	methyl-tert-butyl ether (MTBE)	0,20	-	-	-
	methylethylketon	2,0	-	-	-

Bodemtypecorrectie

Anorganische verbindingen

$$Lb = Lst * \frac{a + b*\%\,lut. + c*\%\,org.st.}{a + b*25 + c*10}$$

Lb is interventiewaarden geldend voor de te beoordelen bodem (mg/kg); **Lst** is interventiewaarde voor de standaardbodem (mg/kg);**% lut.** is gemeten percentage lutum in de te beoordelen bodem; **% org. st.** is gemeten percentage organisch stof in de te beoordelen bodem;
A, B en **C** zijn constantenafhankelijk van de stof; Voor toepassing van de bodemtypecorrectie bij streefwaarden wordt in de bovenstaande formule de interventiewaarde vervangen door streefwaarde.

Bijlage 5 Toetsingskader analyseresultaten

STOF	a	b	c
arseen	15	0,4	0,4
barium	30	5	0
beryllium	8	0,9	0
cadmium	0,4	0,007	0,021
chroom	50	2	0
cobalt	2	0,28	0
koper	15	0,6	0,6
kwik	0,2	0,0034	0,0017
lood	50	1	1
nikkel	10	1	0
tin	4	0,6	0
vanadium	12	1,2	0
zink	50	3	1,5

Organische verbindingen

$$Lb = Lst * \frac{\%\, org.st.}{10}$$

Lb is interventiewaarden geldend voor de te beoordelen bodem (mg/kg); **Lst** is interventiewaarde voor de standaardbodem (mg/kg); **% org. st.** is gemeten percentage organisch stof in de te beoordelen bodem; Voor bodems met gemeten organisch stofgehalten van meer dan 30% respectievelijk minder dan 2%, worden gehalten van respectievelijk 30% en 2% aangehouden.
Voor toepassing van de bodemtypecorrectie bij streefwaarden wordt in de bovenstaande formule de interventiewaarde vervangen door streefwaarde.

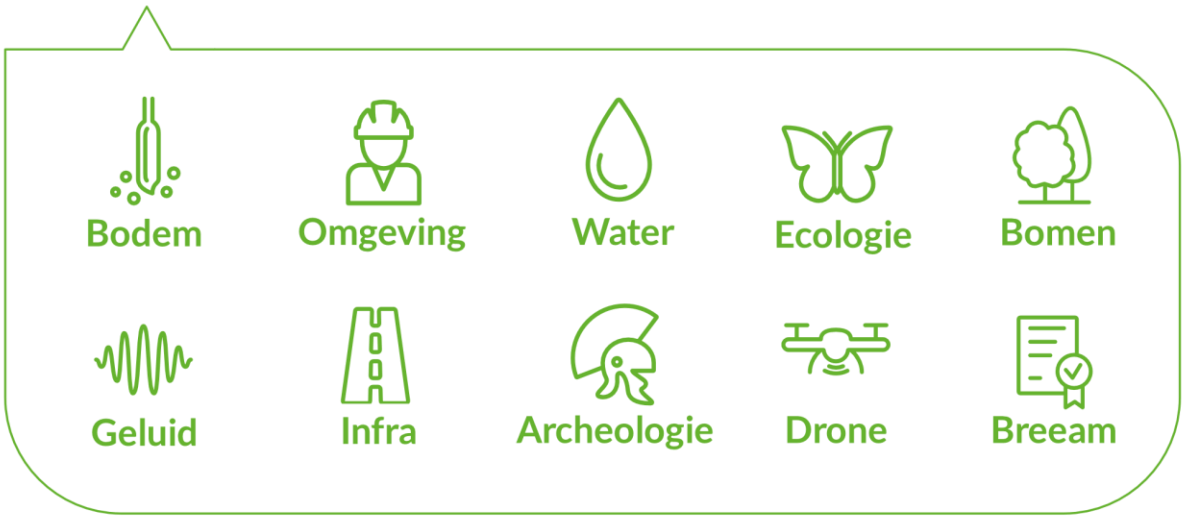
Nader onderzoek

De tussenwaarde (T) is het toetsingscriterium ten behoeve van een nader onderzoek.
Wordt de tussenwaarde overschreden, dan is een nader onderzoek, op korte termijn, noodzakelijk

$$T = 0,5 * (S + I)$$

T is de tussenwaarde; **S** is de streefwaarde en **I** is de interventiewaarde.

Econsultancy onderzoekt en adviseert bij milieu- en omgevingsvraagstukken



Bijlage 16 Ecologische Quickscan

Econsultancy
Part of Sweco

ECOLOGIE

RAPPORTAGE

Quickscan natuurwaarden

Veilingstraat 2

Utrecht

Rapport quickscan natuurwaarden

Veilingstraat 2, Utrecht

Opdrachtgever	Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. Burgemeester van der Zandestraat 21 7051CS Varsseveld
Rapportnummer	2384.010
Versienummer	D2
Status	Definitief
Datum	12 juli 2024
Opsteller[1]	De heer [redacted]
Kwaliteitscontrole	De heer [redacted]

[1] Vrijgave
In onze rapportages wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. Conform protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem wordt het rapport aantoonbaar vrijgegeven.

KWALITEITSZORG

Econsultancy is lid van het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het NGB is een vereniging van ecologische advies- en onderzoeksbureaus die werkt aan de kwaliteit van advisering gericht op natuur, landschap, water, milieu en ruimte en die de belangen behartigt van groene adviesbureaus. Het Netwerk hanteert een gedragscode die opdrachtgevers en andere belanghebbenden een basis biedt om de leden aan te spreken op de kwaliteit van hun werk.

CERTIFICERING

Econsultancy werkt volgens een dynamisch kwaliteits- en milieusysteem, zoals beschreven in het kwaliteits- en milieuhand-boek. Ons kwaliteits- en milieusysteem is gecertificeerd volgens de eisen in de NEN-EN-ISO 9001 en NEN-EN-ISO 14001. Daarnaast staat veilig werken bij Econsultancy voorop en zijn we gecertificeerd voor VCA*.

BETROUWBAARHEID

Dit onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving ten aanzien van natuurwetgeving. Het onderzoek betreft een momentopname en geeft een inschatting van de geschiktheid van de onderzoekslocatie voor beschermde soorten en het al dan niet voorkomen van soorten. De gebruikte informatie omtrent verspreiding van soorten is deels afkomstig uit de NDFF en mag niet zonder toestemming worden verstrekt aan derden of op enige andere wijze openbaar gemaakt worden. Econsultancy accepteert op voorhand geen aansprakelijkheid ten aanzien van mogelijke beslissingen die de opdrachtgever naar aanleiding van het door Econsultancy uitgevoerde onderzoek neemt.

Al onze rapportages worden opgesteld conform de ‘Handreiking omgaan met AVG in bodemonderzoeken’ opgesteld door de VKB (29 juni 2022). Hiermee voldoet de rapportage aan de eisen die de wet en NEN normen ons stellen en wordt tevens voldaan aan de AVG.

In het kader van de AVG dient, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, bijlagen met kadastrale uittreksels en namen van opdrachtgevers, door de publicerende instantie, verwijderd dan wel zwart gelakt te worden.

GELDIGHEID ONDERZOEK

In het algemeen kan gesteld worden dat een quickscan geldig is voor een periode van 2 tot 3 jaar, tenzij in deze periode de ecologische omstandigheden wezenlijk zijn veranderd en/of de Omgevingswet, dan wel inzichten hieromtrent zijn gewijzigd. Bij uitstel van de uitvoering van een project met meer dan 3 jaar verdient het de aanbeveling de resultaten van de quickscan opnieuw te toetsen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de rechthebbende.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

2 GEBIEDSBESCHRIJVING 2

2.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving 2
2.2 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie en voorgenomen ingrepen 3

3 ONDERZOEKSMETHODIEK 4

4 AANGETROFFEN EN TE VERWACHTEN BESCHERMDE SOORTEN 5

4.1 Vogels 5
4.2 Vleermuizen 6
4.3 Overige zoogdieren 6
4.4 Reptielen, amfibieën en vissen 8
4.5 Ongewervelden 9
4.6 Planten 10
4.7 Specifieke zorgplicht 10

5 TOETSING AAN SOORTENBESCHERMING 11

5.1 Algemene broedvogels 11
5.2 Vleermuizen 11
5.3 Algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën 11
5.4 Overige soort(groep)en 12

6 TOETSING AAN GEBIEDENBESCHERMING 13

6.1 Natura 2000 13
6.2 Natuurnetwerk Nederland 14

7 HOUTOPSTANDEN 16

8 SAMENVATTING EN CONCLUSIES 17

Bijlage 1 Natuurwetgeving en doelen Natura 2000
Bijlage 2 Natuurwetgeving Natuurnetwerk Nederland
Bijlage 3 Omgevingswet

1 INLEIDING

Econsultancy heeft van Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. opdracht gekregen voor het uitvoeren van een quickscan natuurwaarden aan de Veilingstraat 2 te Utrecht. De quickscan natuurwaarden betreft een actualisatie van een quickscan Wet natuurbescherming, uitgevoerd in 2021 (rapport 2384.006, versie D1, d.d. 22 april 2021).

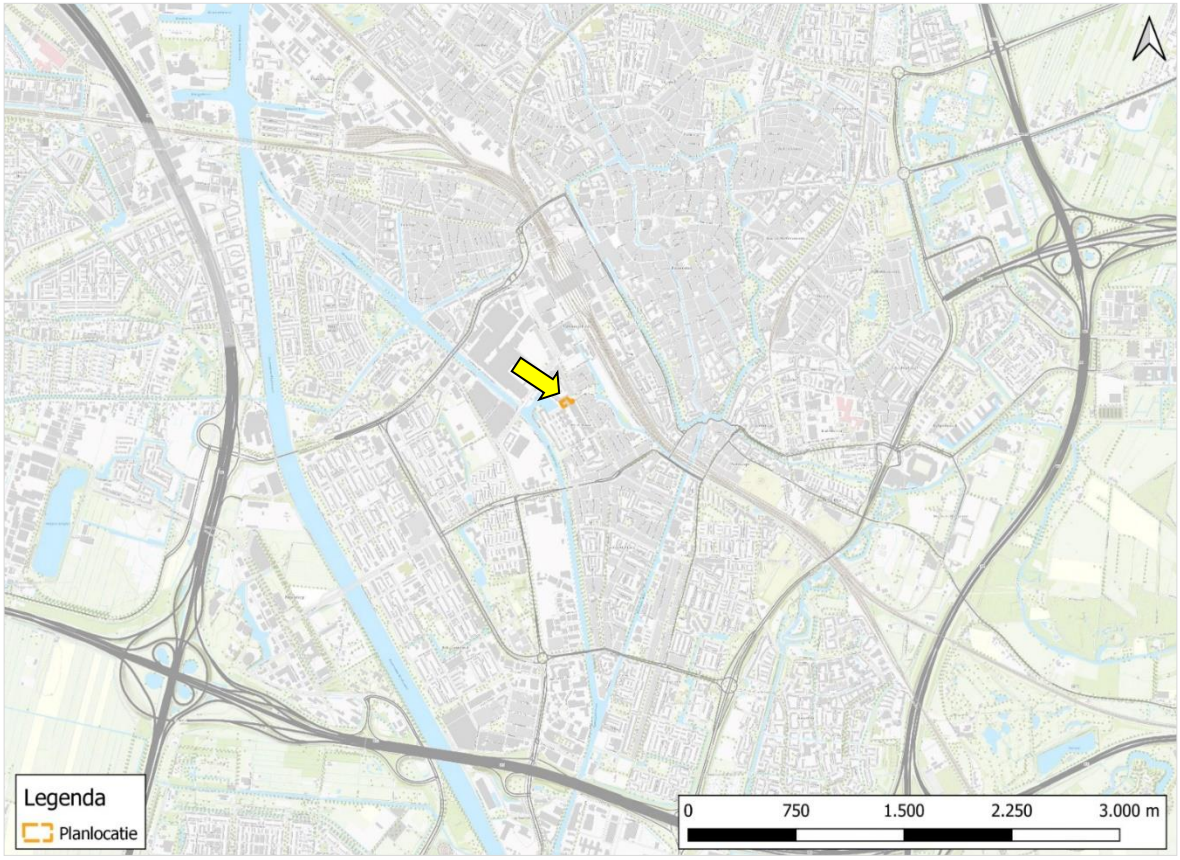
De quickscan natuurwaarden is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen sloop en heeft als doel in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de natuurbescherming onder de Omgevingswet een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, houtopstanden die middels de Omgevingswet zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.

Econsultancy is lid van de branchevereniging Netwerk Groene Bureaus en werkt volgens de door het Netwerk opgestelde gedragscode en protocollen.

2 GEBIEDSBESCHRIJVING

2.1 Huidig gebruik onderzoekslocatie en omgeving

De onderzoekslocatie (± 2.500 m²) ligt aan de Veilingstraat 2 te Utrecht. In figuur 2.1 is de onderzoekslocatie weergegeven.



Figuur 2.1 Topografische ligging van de onderzoekslocatie.

De onderzoekslocatie is gelegen in het stedelijk gebied van Utrecht. De onderzoekslocatie betreft een oude loods die dienstdoet als kringloopwinkel. Het pand bestaat uit één bouwlaag die is opgetrokken uit baksteen. Het dak is koepelvorming en gemaakt uit beton. Aan de noordoostzijde bevindt zich een lage uitbouw, bestaande uit 1 bouwlaag met een bitumen dak. Rondom de onderzoekslocatie groeien hagen met laurierkers en klimop. Rondom de onderzoekslocatie is bebouwing aanwezig. Direct ten westen van de onderzoekslocatie loopt het Merwedekanaal.

In figuur 2.2 is een luchtfoto van de onderzoekslocatie en de directe omgeving weergegeven. Figuur 2.3 t/m figuur 2.8 geven een impressie van de onderzoekslocatie, middels foto's die zijn genomen tijdens het veldbezoek.



Figuur 2.2 Luchtfoto van de onderzoekslocatie.



Figuur 2.3 Vooraanzicht onderzoekslocatie.



Figuur 2.4 Uitbouw aan noordoostzijde onderzoekslocatie.



Figuur 2.5 Onderzoekslocatie gezien vanuit het noorden.



Figuur 2.6 Achterzijde onderzoekslocatie gezien vanuit het westen.



Figuur 2.7 Zuidzijde onderzoekslocatie.



Figuur 2.8 Versmalling aan zuidzijde onderzoekslocatie.

2.2 Toekomstig gebruik van de onderzoekslocatie en voorgenomen ingrepen

De initiatiefnemer is voornemens de bebouwing op de onderzoekslocatie te slopen.

3 ONDERZOEKSMETHODIEK

Het onderzoek is uitgevoerd middels het verrichten van een bureauonderzoek en een veldbezoek. Op deze wijze is inzicht verkregen in de aanwezigheid van geschikt habitat en de daarbij te verwachten beschermde soorten, gesitueerd op of nabij de onderzoekslocatie.

Het veldbezoek is afgelegd op 27 juni. Tijdens dit veldbezoek is de gehele onderzoekslocatie, alsmede de directe omgeving beoordeeld. Gedurende het veldbezoek is gelet op de mogelijke aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten op basis van het aanwezige habitat.

Verder is aan de hand van verspreidingsatlassen, andere standaardwerken en op basis van “expert judgement” nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten ervoor kunnen komen op de onderzoekslocatie en zijn omtrent gebiedsbescherming gegevens van de provincie Utrecht opgevraagd. Actuele verspreidingsgegevens van flora en fauna zijn uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) opgevraagd.

De quickscan natuurwaarden is een toets van de ecologische potenties van de onderzoekslocatie en betreft geen volwaardig soort(en) specifiek onderzoek. Er zijn in het onderhavige onderzoek geen inventarisaties uitgevoerd van soorten en soortgroepen. Een ecologische inventarisatie beslaat meerdere veldbezoeken gedurende de voor de soortgroep meest gunstige periode van het jaar.

4 AANGETROFFEN EN TE VERWACHTEN BESCHERMDE SOORTEN

Het voorkomen van planten- en diersoorten in een gebied wordt mede bepaald door de aanwezigheid van geschikt leefgebied. Een soort kan in zijn leefgebied gebruik maken van verschillende plekken om te verblijven. Al deze plekken (biotopen) kunnen een bepaalde functie voor de soort vervullen. In dit hoofdstuk wordt op basis van het aanwezige habitat/verblijfsmogelijkheden samen met verspreidingsgegevens beschreven welke beschermde soorten binnen de onderzoekslocatie kunnen voorkomen. Afhankelijk van de soort wordt ingegaan op de potentiële aanwezigheid van vaste rust- of voortplantingsplaatsen, foerageergebied en verbindingsroutes. Tevens wordt beoordeeld of de voorgenomen plannen een negatief effect kunnen hebben op de mogelijk aanwezige beschermde soorten. In hoofdstuk 5 wordt beschreven welke juridische implicaties dit voor het project heeft.

4.1 Vogels

Broedvogels (nesten jaarrond beschermd)

Er zijn broedvogels waarvan de nesten ook beschermd zijn op het moment dat ze niet voor de voortplanting in gebruik zijn. Volgens de verspreidingsgegevens van de NDFF zijn de afgelopen 3 jaar de volgende categorie 1-4 broedvogels binnen een straal van enkele kilometers van de onderzoekslocatie waargenomen: huismus, gierzwaluw, roek, grote gele kwikstaart, ooievaar, slechtvalk, boomvalk, buizerd, havik, sperwer en ransuil.

De huismus en gierzwaluw zijn beide koloniebroeders waarvan de broedlocatie vrijwel altijd in en rondom bebouwing is. De nesten bevinden zich in kieren en gaten van muren of onder dakpannen. Deze nesten worden meerdere jaren gebruikt. Nestlocaties van gierzwaluwen worden aangetroffen in kleine holtes in bebouwing, op minimaal drie meter hoogte. Nestlocaties van gierzwaluwen vereisen een vrije aanvliegroute. De huismus maakt gebruik van nissen in het dak, onder dakpannen of andere geschikte invliegopeningen, zoals gaten en kieren om te broeden. Het gebouw is niet belegd met dakpannen. De kleine openingen die er zijn, zijn niet geschikt voor een huismus om in te broeden, waardoor het zeer onwaarschijnlijk is dat een kolonie zich kan vestigen. Het veldbezoek is uitgevoerd tijdens het late broedseizoen van de huismus, een periode waarin de soort overdag actief is en contactroepen maakt. Tijdens het veldbezoek zijn er op en nabij de onderzoekslocatie geen huismussen gehoord of gezien. De soort vind geen geschikte nestlocaties op de onderzoekslocatie. Voor de gierzwaluw bevat de bebouwing tevens geen geschikte grote openingen. Openingen die aanwezig zijn, zijn te klein voor de gierzwaluw. De onderzoekslocatie bevat dus geen geschikte broedlocaties voor de huismus en de gierzwaluw en kunnen dus buiten beschouwing worden gelaten. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

De roek is een koloniebroeder die voornamelijk voorkomt in het oosten van Nederland, maar bezig is met een opmars naar het westen. Roeken broeden in grote groepen. Roeken zoeken geclusterde groepen bomen uit en samen daar nesten dicht bij elkaar. De nesten worden gebouwd op minimaal zeven meter hoogte, maar vaak meer. Op de onderzoekslocatie zijn geen bomen aanwezig. Roeken kunnen sporadisch voorkomen, maar niet tot broedden komen. Nader onderzoek naar de roek wordt niet noodzakelijk geacht.

De grote gele kwikstaart heeft de voorkeur voor een foerageer- en broed habitat met stromende beken omzoomd met loofbomen. Deze vogel nestelt graag vlak bij stromend water in een nis in een muur, onder een brug

of bij boomwortels in oevers. De kernpopulatie van de soort bevindt zich in Limburg, Sporadisch zijn er in Utrecht nesten waargenomen in de oude grachten. Het Merwedekanaal biedt marginaal geschikte broedmogelijkheden voor de grote gele kwikstaart, waar deze ook eens wordt waargenomen. Een mogelijk broedgeval wordt door de werkzaamheden echter niet aangetast. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

De ooievaar en slechtvalk broeden op hoge locaties, bijvoorbeeld bovenop nestpalen, schoorstenen, hoge gebouwen of in hoogspanningsmasten. De ooievaar kiest deze locatie voor haar veiligheid, de slechtvalk jaagt vanaf hoogte op stedelijke prooivogels. Een dergelijke nestmogelijkheid is op de onderzoekslocatie niet aanwezig. Nader onderzoek naar deze soorten wordt niet noodzakelijk geacht.

De buizerd, sperwer, havik, ransuil en boomvalk zijn soorten die broeden in bossen of halfopen landschappen waar zij gebruiken maken van zelfgemaakte nesten of nesten hergebruiken van andere vogelsoorten in hoge boomtoppen. De buizerd, sperwer, ransuil en boomvalk gebruiken oude ekster- of kraaiennesten of bouwen jaarlijks een nieuw nest. Tijdens het veldbezoek zijn geen grote, geschikte, nesten aangetroffen op de onderzoekslocatie of in de directe omgeving. Nader onderzoek naar roofvogels wordt niet nodig geacht.

Broedvogels (nesten jaarrond beschermd)

De broedvogels waarvan het nest in uitzonderlijke gevallen eveneens jaarrond is beschermd, zijn voornamelijk holenbroeders, zoals spechten en mezen, of makers van grote nesten, zoals ekster en zwarte kraai. Nesten van deze typische holenbroeders zijn niet op de onderzoekslocatie aanwezig.

Overige broedvogels

Het dak van de onderzoekslocatie kan nestgelegenheid bieden aan broedvogelsoorten zoals zilvermeeuw en scholekster. De nesten van deze soorten zijn alleen beschermd op het moment dat ze als zodanig in gebruik zijn. Schadelijke handelingen die leiden tot een vergunningsplichtig geval zijn te voorkomen (zie hoofdstuk 5).

4.2 Vleermuizen

De geschiktheid van de onderzoekslocatie is in 2023 reeds getoetst. Het rapport (Controleronde vleermuizen, 2384.008, versie D1, d.d. 26 juli 2023) is onderdeel van de vergunningsaanvraag en kan worden geraadpleegd.

Naast de onderzoekslocatie zijn twee vleermuispalen aanwezig, die tijdens het onderzoek in 2023 nog niet aanwezig waren (zie figuur 4.1). De vleermuispalen betreffen tijdelijke voorzieningen, geplaatst ter mitigatie van een ingreep ten zuiden van de onderzoekslocatie. Het wordt beoogd dat de kasten verwijderd zijn voor de ingreep op de onderzoekslocatie. Mochten de kasten nog aanwezig zijn tijdens de ingreep, is het van belang tijdens sloop rekening te houden met deze vleermuispalen (zie hoofdstuk 5).

4.3 Overige zoogdieren

Alle zoogdieren in Nederland zijn beschermd. Voor sommige algemeen voorkomende soorten geldt een provinciale vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling. Op deze wijze is er onderscheid te maken in streng beschermde en minder streng beschermde soorten.

Streng beschermde soorten

Volgens verspreidingsgegevens van de NDFF ligt de onderzoekslocatie binnen het verspreidingsgebied van de volgende streng beschermde grondgebonden zoogdieren: steenmarter, boommarter, eekhoorn, das, bunzing, wezel, hermelijn, haas en konijn.

Steenmarters gebruiken hooizolders, loze ruimtes onder het dak, schuurtjes maar ook stenenstapels of takkenhopen, als verblijfplaats. Een steenmarter heeft binnen zijn territorium verscheidene verblijfplaatsen. Hoewel de onderzoekslocatie sterk verouderd is, is deze nog steeds in gebruik. Holen die geschikt zijn voor een steenmarter zijn niet aanwezig. Er is ook geen groen in de omgeving van de onderzoekslocatie waar de steenmarter kan foerageren. De aanwezigheid van een verblijfplaats van een steenmarter is allerminst waarschijnlijk. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

De boommarter prefereert bossen en gebruikt als rustplaats vooral boomholten, konijnen- vossen- of dassenholen of onder takkenbossen. Nesten van de boommarter bestaan voornamelijk uit oude spechtenholen, eekhoornholen en inrottingsholen. Doordat op de onderzoekslocatie geen bossen of parken aanwezig zijn kan worden gesteld dat de onderzoekslocatie niet in gebruik zijn door de boommarter als vaste rust- of voortplantingsplaats. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

De eekhoorn komt weinig tot niet in de omgeving van de onderzoekslocatie voor, maar eerder buiten de stadse omgeving. Deze soort kan zich doorgaans goed handhaven in stedelijke omgevingen wanneer er voldoende verbindende groene elementen aanwezig zijn en er genoeg voedsel te vinden is. De onderzoekslocatie ligt midden in een stedelijk gebied, groene verbindingen waar de eekhoorn gebruik van kan maken ontbreken rond de onderzoekslocatie. Gezien de afwezigheid van bomen op de onderzoekslocatie, kan de aanwezigheid van een vaste rust- of voortplantingsplaats van de eekhoorn worden uitgesloten.

De das komt volgens de verspreidingsgegevens voor in de omgeving. De onderzoekslocatie is door het ontbreken van reliëf en/of schuilmogelijkheden ongeschikt als vaste rust- of voortplantingsplaats door dassen. Dassen zullen eerder hun leefgebied hebben in de nabijgelegen natuurgebieden, zoals de Utrechtse heuvelrug, en de aansluitende weilanden. Verstoring ten aanzien van de das als gevolg van de voorgenomen ingreep is niet aan de orde.

De kleine marterachtigen bunzing, hermelijn en wezel komen volgens de verspreidingsgegevens van de NDFF voor in de omgeving van de onderzoekslocatie. Aangezien de onderzoekslocatie gekenmerkt wordt door zijn stadse uiterlijk, is het uit te sluiten dat de onderzoekslocatie onderdeel uitmaakt van het functioneel leefgebied van kleine marterachtigen. De kleine marterachtigen zijn namelijk sterk gebonden aan landschapselementen zoals houtwallen en bosschages die dekking bieden gedurende het foerageren en migreren tussen de vaste rust- of voortplantingsplaatsen en de foerageergebieden. Gezien het ontbreken van voldoende schuilmogelijkheid en geschikte voortplantingslocaties zijn negatieve effecten voor kleine marterachtigen, als gevolg van de voorgenomen ingreep, uit te sluiten.

De konijn en de haas komen volgens de verspreidingsgegevens voor in de omgeving. Konijnen en hazen leven op vlaktes en geven de voorkeur aan droge grond. De holen van konijnen en hazen worden gegraven in

zandondergrond. Doordat de onderzoekslocatie zich midden in de stad bevindt, is het uit de sluiten dat de konijn en de haas voorkomen op deze locatie. Een geschiktere omgeving vinden de konijn en de haas in de nabijgelegen natuurgebieden en aansluitende weilanden Nader onderzoek naar deze twee soorten is daarom niet benodigd.

4.4 Reptielen, amfibieën en vissen

Reptielen

Volgens gegevens van de NDFF zijn er in de afgelopen 5 jaar in de directe omgeving van de onderzoekslocatie de volgende streng beschermde reptielen waargenomen: muurhagedis en ringslang.

De muurhagedis komt in Nederland uitsluitend in Maastricht voor. Na het dieptepunt in de jaren tachtig groeit de populatie muurhagedissen weer. Echter gaat het om maar enkele honderden individuen en een kwetsbare, volledig geïsoleerde populatie. De soort is op veel plekken in het land illegaal uitgezet en vaak betreft dat dieren uit Midden- en Zuid-Europese populaties. De muurhagedis komt voornamelijk voor in rivierdalen, gezien daar de gunstigere omstandigheden voor deze soort zijn. De onderzoekslocatie is daarom geen optimaal habitat voor de soort. Wegens het ontbreken van geschikt habitat op de onderzoekslocatie kan verstoring ten aanzien van de muurhagedis op voorhand worden uitgesloten. Nader onderzoek naar de muurhagedis wordt niet noodzakelijk geacht.

De ringslang is gebonden aan een waterrijk habitat, veelal op zandgronden en op de overgangen van zandgrond naar veen- en kleigronden. De onderzoekslocatie is geen habitat voor de ringslang. Nader onderzoek naar de ringslang wordt niet noodzakelijk geacht.

Amfibieën

Volgens gegevens van de NDFF zijn binnen enkele kilometers rondom de onderzoekslocatie in de afgelopen 5 jaar de volgende soorten waargenomen: Alpenwatersalamander, rugstreeppad en vroedmeesterpad.

De Alpenwatersalamander is in het voorjaar in allerlei typen wateren te vinden, zolang het niet snelstromend en/of rijk aan vis is. Alpenwatersalamanders overwinteren voornamelijk op land. De Alpenwatersalamander heeft een voorkeur voor zandige leemgronden, waar hij voorkomt in beboste gebieden of kleinschalige landschappen met heggen en struwelen. Door het stedelijk karakter van de onderzoekslocatie, ontbreekt het aan geschikt habitat voor de Alpenwatersalamander. Hierdoor kan redelijkerwijs worden uitgesloten dat de soort voorkomt op de onderzoeklocatie. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

De rugstreeppad is afhankelijk van poelen en ondiepe, tijdelijke wateren om zich voort te planten. Het water dient bij voorkeur vegetatieloos en zonder concurrentie van andere amfibieën of van waterinsecten te zijn. Wegens het ontbreken van structuren waar tijdelijke ondiepe wateren in kunnen vormen binnen de onderzoekslocatie is een voortplantingsplaats uit te sluiten. Wegens het ontbreken van losgrondig zanderige bodem is landhabitat eveneens uitgesloten. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

De vroedmeesterpad komt van nature alleen voor in Zuid-Limburg maar is in andere plaatsen van Nederland uitgezet. Voor de vroedmeesterpad zijn open groeven en hellingbossen belangrijke kerngebieden voor grote populaties. Stenige, open hellingen en hellingbossen en graften met een stenige ondergrond zijn geschikt als

zomer- en winterbiotoop. Voor de voortplanting moet er water op locatie aanwezig zijn, bijvoorbeeld water in groeven of bronpoelen. Wegens het ontbreken van water op de onderzoekslocatie kan een voortplantingslocatie worden uitgesloten. Gezien de bebouwing en het ontbreken van geschikt habitat kan het ook redelijkerwijs worden uitgesloten dat de vroedmeesterpad voorkomt op de onderzoekslocatie. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

Voor de te verwachten algemene soorten geldt op grond van het provinciale soortenbeleid, bij ruimtelijke ontwikkelingen een vrijstelling van de Omgevingswet, waardoor een omgevingsvergunning bij verstoring niet noodzakelijk is. Echter wanneer er onverhoopt toch werkzaamheden aan de watergangen plaatsvinden is het wel zaak om aandacht te schenken aan de zorgplicht (zie hoofdstuk 5).

Vissen

Vanwege het ontbreken van oppervlaktewater op de onderzoekslocatie kan deze soortgroep buiten beschouwing worden gelaten. Waarnemingen van de grote modderkruiper betrekken zich tot het buitengebied ten oosten van Utrecht.

4.5 Ongewervelden

Libellen

Er zijn slechts enkele libellensoorten die binnen de Omgevingswet een strenge bescherming genieten. Deze zijn voor wat betreft hun verspreiding gebonden aan specifieke habitateisen, die veelal alleen in natuurgebied zijn te vinden. In de omgeving van de onderzoekslocatie zijn volgens verspreidingsgegevens uit NDFF de volgende soorten waargenomen: gevlekte witsnuitlibel en rivierrombout. Gezien er op de onderzoekslocatie geen geschikt oppervlaktewater te vinden is, is nader onderzoek naar deze soortgroep niet benodigd.

Vlinders

Beschermde vlinders stellen specifieke eisen aan het voortplantingshabitat. Bij het habitat is het belangrijk dat aan de eisen van alle stadia van de vlindersoort wordt voldaan. Voor de beschermde soorten in Nederland geldt dat deze veelal gebonden zijn aan specifieke waardplanten. In de omgeving van de onderzoekslocatie zijn volgens verspreidingsgegevens uit de NDFF-waarnemingen bekend van de grote vos, grote weerschijnvlinder en de teunisbloempijlstaart.

De teunisbloempijlstaart heeft open plekken in vochtige bossen, bosranden en warme open plaatsen als habitat. De waardplanten van de soort zijn wilgenroosje, teunisbloem, basterdwederik en kattenstaart. De grote vos komt voor in open bossen en boomgaarden. De waardplanten van de grote vos zijn iep, zoete kers en sommige wilgensoorten. De grote weerschijnvlinder komt voor in oudere, vochtige loofbossen, wilgenbroekbossen of groepen samenhangende bosjes in beekdalen. Waardplanten zijn boswilg en grauwe wilg Tijdens het veldbezoek is gelet op waardplanten van de soorten. Hierbij zijn geen waardplanten van teunisbloempijlstaart, grote weerschijnvlinder en grote vos op de onderzoekslocatie aangetroffen. Het veldbezoek vond plaats in de bloeiperiode voor teunisbloemen, ook deze zijn niet aangetroffen. Verdere vervolgstappen ten aanzien van vlinders zijn niet noodzakelijk.

Overige soorten

Overige beschermde soorten, zoals vliegend hert, Europese rivierkreeft, vermiljoenkever en platte schijfhoren, zijn op de onderzoekslocatie uit te sluiten. Er is geen geschikt habitat voor dergelijke beschermde soorten op de onderzoekslocatie aanwezig en er zijn geen waarnemingen bekend in de directe omgeving van de onderzoekslocatie.

4.6 Planten

Over de aanwezige (beschermde) plantensoorten op de onderzoekslocatie is in 2023 reeds een rapport uitgebracht. Dit rapport (Memo Utrechtse soortenlijst, 2384.008, versie D1, d.d. 1 november 2023) is onderdeel van de vergunningsaanvraag. Er zijn geen beschermde plantensoorten of geschikte groeiplaatsen op de onderzoekslocatie aangetroffen. In onderhavig rapport wordt verder niet over planten uitgeweid.

4.7 Specifieke zorgplicht

Onder de specifieke zorgplicht vallen de in Nederland in het wild levende vogelsoorten, genoemd in bijlage I van de Vogelrichtlijn, en niet in de bijlage genoemde, geregeld in Nederland voorkomende trekvogelsoorten als bedoeld in artikel 2.4, tweede lid, van de Vogelrichtlijn. Verder vallen hieronder de soorten uit bijlagen II, IV en V van de Habitatrichtlijn en dier- en plantensoorten genoemd in de Rode Lijsten.

De specifieke zorgplicht werkt zich in de gemeente Utrecht uit onder de Utrechtse soortenlijst. De Utrechtse soortenlijst (2018) is in 2018 opgesteld als reactie op de nieuw ontwikkelde Wet natuurbescherming. In de Wet natuurbescherming vielen een aantal soorten weg die de gemeente Utrecht als waardevol beschouwd. Daarnaast zijn deze soorten ook niet opgenomen in de Omgevingswet. De specifieke zorgplicht die voortkomt uit de Omgevingswet vindt daarom haar behandeling in de Utrechtse soortenlijst. Om deze soorten toch een bescherming te bieden werd de lijst in het leven geroepen. De lijst omvat 64 beschermde soorten, onderverdeelt in 5 soortgroepen. Ook bestaat er een interactieve natuurwaardenkaart met aanvullende gebieden voor specifieke diersoorten. Deze soorten kunnen genoemd zijn in de Utrechtse soortenlijst, maar ook daarbuiten.

Over de Utrechtse soortenlijst is in 2023 reeds een rapport uitgebracht. Dit rapport (Memo Utrechtse soortenlijst, 2384.008, versie D1, d.d. 1 november 2023) is onderdeel van de vergunningsaanvraag. Deze memo kan geraadpleegd worden over de conclusies omtrent de Rode Lijstsoorten.

5 TOETSING AAN SOORTENBESCHERMING

Als gevolg van de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie kunnen er schadelijke handelingen optreden die leiden tot een vergunningsplichtig geval. In dit hoofdstuk wordt beschreven voor welke soorten er sprake is van dreigende overtreding van de Omgevingswet en of met eenvoudige maatregelen overtreding is te voorkomen. Verder wordt beschreven voor welke soorten een vervolgtraject noodzakelijk is, bijvoorbeeld omdat toetsing van de ingreep aan de Omgevingswet op basis van de huidige onderzoeksinspanning niet mogelijk is, en wat de eventuele consequenties zijn ten aanzien van vergunningen.

5.1 Algemene broedvogels

Voor de algemene broedvogelsoorten die op de onderzoekslocatie zijn te verwachten geldt dat, indien het groen buiten het broedseizoen wordt verwijderd, er geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot deze soorten. Artikel 11.37 (Bal) (Het is verboden nesten te beschadigen, te vernielen of weg te nemen) is van toepassing. De nesten mogen echter wel worden weggenomen wanneer deze op dat moment niet in gebruik zijn. In de Omgevingswet wordt geen vaste periode gehanteerd voor het broedseizoen. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot eind augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen.

Indien er toch binnen het broedseizoen gewerkt dient te worden, zal voorafgaand hieraan door een ter zake kundig ecoloog geïnspecteerd moeten worden of er broedgevallen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn. De ecoloog zal naar aanleiding van de inspectie kunnen adviseren of het mogelijk is om de werkzaamheden uit te voeren zonder daarbij broedvogels te verstoren.

5.2 Vleermuizen

Alle vleermuissoorten zijn opgenomen in bijlage IV van de EU-Habitatrichtlijn, dier- en plantensoorten van communautair belang die strikt moeten worden beschermd. Vleermuizen worden ook benoemd in Bijlage II van de conventie van Bonn.

Mochten de aanwezige vleermuispalen nog aanwezig zijn tijdens de voorgenomen ingreep, is het van belang tijdens sloop rekening te houden met deze vleermuispalen. Bij de sloop van de bebouwing dient er rekening gehouden te worden met de vleermuispalen aan de zuidkant van de onderzoekslocatie. De palen mogen niet beroerd worden, noch beschenen met fel licht zoals dat van bouwlampen. Daarnaast dienen trillingen en geluid nabij de palen zoveel mogelijk voorkomen te worden.

5.3 Algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën

Voor de te verwachten soorten geldt dat de werkzaamheden mogelijk verstorend kunnen werken. Als gevolg van graafwerkzaamheden kunnen dieren verwond of gedood worden en holen kunnen worden verwijderd. Dit houdt een overtreding van artikel 11.54 (Bal) in. Voor de te verwachten soorten geldt, op grond van het provinciale soortenbeleid, bij ruimtelijke ontwikkelingen echter een vrijstelling, waardoor geen vergunning hoeft te

worden aangevraagd. Het is echter in het kader van de zorgplicht wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor de aanwezige individuen en al het redelijkerwijs mogelijke dient gedaan te worden om het doden van individuen te voorkomen.

5.4 Overige soort(groep)en

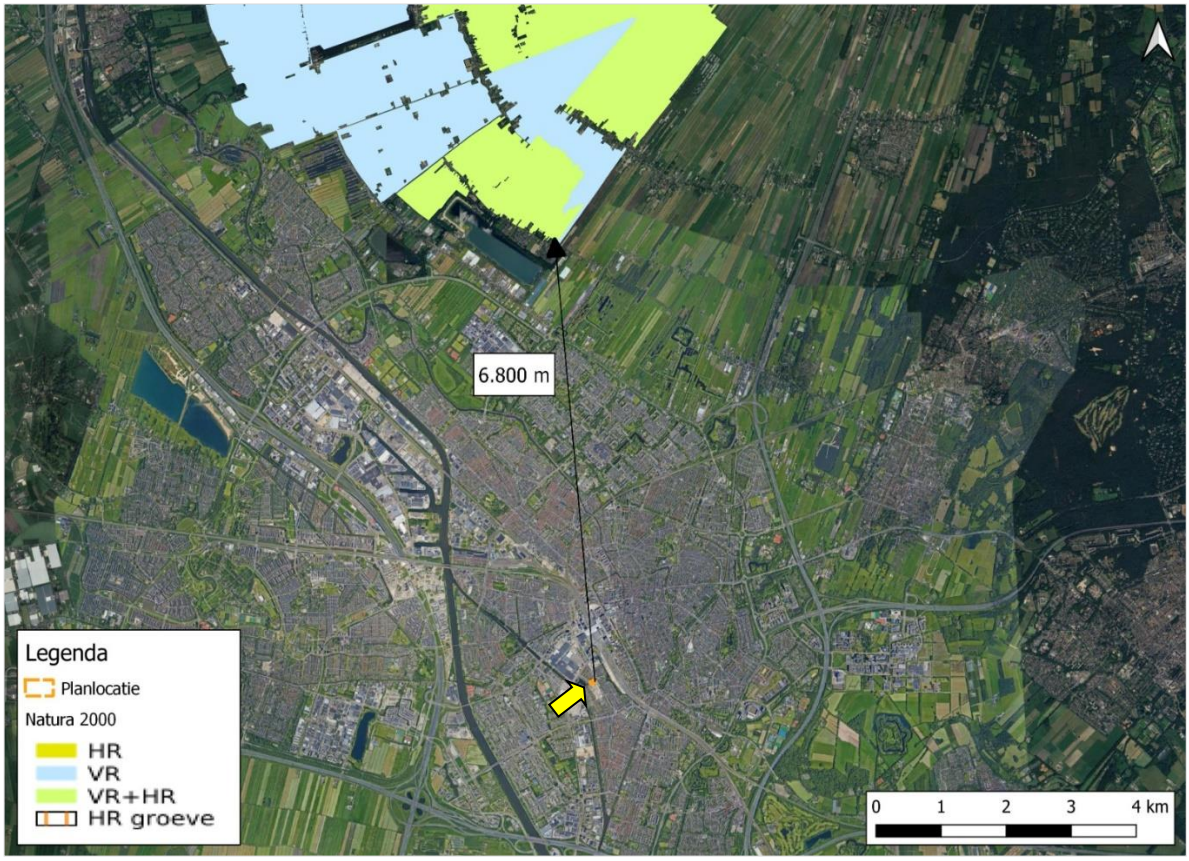
Overtredingen van de Omgevingswet ten aanzien van beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn wegens het ontbreken van geschikt habitat/verblijfsmogelijkheden, op basis van verspreidingsgegevens, de aanwezigheid van voldoende alternatieven en/of gezien de aard van de ingreep in dit geval niet aan de orde.

6 TOETSING AAN GEBIEDENBESCHERMING

In algemene zin kan er door een plan sprake zijn van negatieve gevolgen, op vanuit de Omgevingswet aangewezen beschermde gebieden. In dit hoofdstuk wordt beschreven voor welke gebieden er mogelijk sprake is van negatieve effecten als gevolg van de voorgenomen ingrepen op de onderzoekslocatie. Verder wordt beschreven of een vervolgtraject noodzakelijk is en wat de eventuele consequenties zijn ten aanzien van vergunningen.

6.1 Natura 2000

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen de grenzen, of in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000. Het meest nabijgelegen, stikstofgevoelige Natura 2000-gebied, Oostelijke Vechtplassen, bevindt zich op circa 6,8 kilometer afstand ten noorden van de onderzoekslocatie (zie figuur 6.1).



Figuur 6.1 Ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van Natura 2000.

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect. Externe effecten als gevolg van licht, trilling en geluid als door de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie zijn, gezien de afstand tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet te verwachten. Externe effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie zijn vanwege de afstand tot het gevoelige gebied op voorhand niet uit te sluiten. Vervolgonderzoek in het kader van de vergunningplicht

‘Natura 2000-activiteit’ ten aanzien van stikstof wordt noodzakelijk geacht. Dit kan in eerste instantie worden onderzocht middels een modelberekening (AERIUS-calculator).

6.2 Natuurnetwerk Nederland

De onderzoekslocatie maakt geen deel uit van het Natuurnetwerk. De onderzoekslocatie ligt ook niet in de nabijheid van een gebied, behorend tot het Natuurnetwerk Nederland. Het meest nabijgelegen gebied (de Kromme Rijn) bevindt zich circa 2,2 kilometer afstand ten westen van de onderzoekslocatie. In figuur 6.2 is de ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland weergegeven.



Figuur 6.2 Ligging van de onderzoekslocatie ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland.

De provincie Utrecht beschermt het NNN via het ruimtelijk beleid om ervoor te zorgen dat de omvang en kwaliteit van deze gebieden niet afneemt. Dit is geregeld in de Interim Omgevingsverordening. Van daaruit moeten nieuwe gemeentelijke bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voldoen aan de regels die in de Interim Omgevingsverordening zijn opgenomen. Dat gaat doormiddel van een NNN-toets. Een nieuw project, dat de natuur significant aantast, mag niet worden toegestaan in het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning tenzij het een groot openbaar belang dient, per saldo leidt tot een versterking van het NNN of het gaat om kleine veranderingen, die bedoeld zijn om andere bestaande functies binnen het NNN te beschermen. Het plangebied

is gelegen op 2,2 km afstand ten opzichte van het NNN. Gezien deze afstand is van significante aantasting van de natuur in het NNN geen sprake. Een NNN-toets is daarom niet nodig.

7 HOUTOPSTANDEN

In art. 11.112 zijn de oogmerken opgenomen voor de activiteiten die houtopstanden, hout en houtproducten. De oogmerken met betrekking tot vellen en herplanten van houtopstanden hebben betrekking op de natuurbescherming, de instandhouding van het bosareaal in Nederland en het beschermen van landschappelijke waarden. De Omgevingswet beschermt bos van minimaal 10 are en bomenrijen van minimaal 21 bomen, gelegen buiten de bebouwde kom (de zogenaamde 'houtopstanden'). Het is verboden deze houtopstanden geheel of gedeeltelijk te vellen zonder voorafgaande melding bij het bevoegd gezag. In dit hoofdstuk wordt beschreven of er bij de voorgenomen kap sprake is van meldingsplicht en herplantplicht. Verder wordt beschreven of er vervolgmaatregelen getroffen dienen te worden ten behoeve van de voorgenomen houtkap.

Wegens het ontbreken van bomen op de onderzoekslocatie, kan het onderdeel houtopstanden als bedoeld in artikel 11.111 (Bal) buiten beschouwing worden gelaten. Vervolgstappen zijn niet noodzakelijk.

8 SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Econsultancy heeft van Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. opdracht gekregen voor het uitvoeren van een quickscan natuurwaarden aan de Veilingstraat 2 te Utrecht. De quickscan natuurwaarden betreft een actualisatie van een quickscan Wet natuurbescherming, uitgevoerd in 2021 (rapport 2384.006, versie D1, d.d. 22 april 2021).

De quickscan natuurwaarden is uitgevoerd in het kader van de voorgenomen sloop en heeft als doel in te schatten of er op de onderzoekslocatie planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de natuurbescherming onder de Omgevingswet een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, houtopstanden die middels de Omgevingswet zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland.

De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in tabel 8.1. In de tabel is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningstrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Omgevingswet voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.

Tabel 8.1 Overzicht geschiktheid onderzoekslocatie voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Omgevingsvergunning	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	algemeen	ja	mogelijk	nee	nee	het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren of een broedvogel inspectie uitvoeren
	jaarrond beschermd	nee	nee	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	buiten o.z.l.	nee	nee	nee	houdt rekening met verblijfplaatsen in vleermuispalen
	foerageergebied	minimaal	nee	nee	nee	-
	vliegroutes	nee	nee	nee	nee	-
Grondgebonden zoogdieren		minimaal	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht
Amfibieën		minimaal	mogelijk	nee	nee	
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		nee	nee	nee	nee	-
Libellen en vlinders		nee	nee	nee	nee	-
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-
Specifieke zorgplicht		nee	nee	nee	nee	-

Soortgroep	Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Omgevingsvergunning	Bijzonderheden / opmerkingen*
Gebiedsbescherming	**Gebied aanwezig**	**Ingreep verstorend**	**Nader onderzoek**	**Vergunningplicht**	
Natura 2000	6,8 km	mogelijk	ja	mogelijk	AERIUS-berekening uitvoeren
Natuurnetwerk Nederland	2,2 km	nee	nee	nee	-
Houtopstanden	n.v.t				-

* Wijzigingen in het planvoornemen kunnen van invloed zijn op de uitkomst van het onderzoek.

Soortenbescherming

Voor de algemene broedvogelsoorten die op de onderzoekslocatie zijn te verwachten geldt dat, indien het groen buiten het broedseizoen wordt verwijderd, er geen overtredingen plaats zullen vinden met betrekking tot deze soorten. De nesten mogen echter wel worden weggenomen wanneer deze op dat moment niet in gebruik zijn. Globaal kan voor het broedseizoen de periode maart tot eind augustus worden aangehouden. Geldend is echter de aanwezigheid van een broedgeval op het moment van ingrijpen. Indien er toch binnen het broedseizoen gewerkt dient te worden, zal voorafgaand hieraan door een ter zake kundig ecoloog geïnspecteerd moeten worden of er broedgevallen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden aanwezig zijn.

De vleermuispalen betreffen tijdelijke voorzieningen, geplaatst ter mitigatie van een ingreep ten zuiden van de onderzoekslocatie. Het wordt beoogd dat de kasten verwijderd zijn voor de ingreep op de onderzoekslocatie. Mochten de kasten nog aanwezig zijn tijdens de ingreep, is het van belang tijdens sloop rekening te houden met deze vleermuispalen. Bij de sloop van de bebouwing dient er rekening gehouden te worden met de vleermuispalen aan de zuidkant van de onderzoekslocatie. De palen mogen niet beroerd worden, noch beschenen met fel licht zoals dat van bouwlampen. Daarnaast dienen trillingen en geluid nabij de palen zoveel mogelijk voorkomen te worden.

Voor algemene zoogdieren en amfibieën geldt dat de werkzaamheden mogelijk verstorend kunnen werken. Als gevolg van graafwerkzaamheden kunnen dieren verwond of gedood worden en holen kunnen worden verwijderd. Dit houdt een overtreding van artikel 11.54 (Bal) in. Voor de te verwachten soorten geldt, op grond van het provinciale soortenbeleid, bij ruimtelijke ontwikkelingen echter een vrijstelling, waardoor geen vergunning hoeft te worden aangevraagd. Het is echter in het kader van de zorgplicht wel noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor de aanwezige individuen en al het redelijkerwijs mogelijke dient gedaan te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Gebiedsbescherming

De onderzoekslocatie is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect. Externe effecten als gevolg van licht, trilling en geluid als door de voorgenomen plannen op de onderzoekslocatie zijn, gezien de afstand tot de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden niet te verwachten. Externe effecten als gevolg van een toename van stikstofdepositie zijn op voorhand niet uit te sluiten. Afhankelijk van de ingreep wordt vervolgonderzoek in het kader van de vergunningplicht ‘Natura 2000-

activiteit' ten aanzien van stikstof noodzakelijk geacht. Geadviseerd wordt om per locatie of type ingreep een AERIUS-berekening uit te laten voeren.

Overig

Tot slot wordt geadviseerd om bij de inrichting van de nieuwe situatie rekening te houden met de biodiversiteit door nestkasten in te bouwen, verbindende groenstructuren en verruigde hoekjes te creëren en gebruik te maken van inheemse plantensoorten. Zo kan de natuurinclusiviteit van de nieuwbouw worden vergroot. Over het algemeen trekken inheemse plantensoorten meer insecten aan dan exoten. Dit zal een positieve werking hebben op het voedselaanbod voor vogels, vleermuizen, amfibieën en grondgebonden zoogdieren. Naast de algemene positieve werking op insecten trekken bloemrijke kruiden bestuivers aan zoals bijen, worden de bessen en de zaden gegeten door verschillende diersoorten en dienen deze planten als schuil- of nestlocatie. Door dit soort simpele maatregelen te treffen kan de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland worden tegengegaan en ontstaat daarnaast een groene leefomgeving, wat een positieve bijdrage levert aan de toekomstige inrichting van het gebied. Voor het opstellen van een op maat gemaakt natuurinclusiviteitsplan wordt geadviseerd om een ecoloog in te schakelen.

Econsultancy
12 juli 2024.

GERAADPLEEGDE BRONNEN

Limpens H. & Regelink J. (2017). Vleermuizen en planologie. Zoogdiervereniging, Nijmegen.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (z.d.). Natura 2000 gebieden. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://www.natura2000.nl/gebieden.

Nationale Database Flora en Fauna (z.d.). Uitvoerportaal; zoekgebied Utrecht, periode 2018-2023. NDFF. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://ndff-ecogrid.nl.

Ravon (z.d.). Soorten. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://www.ravon.nl/Soorten/Soortinformatie

Sovon (z.d.). Soortenoverzicht. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://stats.sovon.nl/stats/soorten.

Verspreidingsatlas (z.d.). NDFF Verspreidingsatlas. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://www.verspreidingsatlas.nl/.

Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus (2021). Vleermuisprotocol 2021. Opgehaald van https://netwerkgroenebureaus.nl/vleermuisprotocol.

Vlinderstichting (z.d.) Vlinders. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://www.vlinderstichting.nl/vlinders

Vogelbescherming (z.d.). Vogelgids. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://www.vogelbescherming.nl/

Zoogdiervereniging (z.d.) Zoogdiersoorten. Geraadpleegd op 3 juli 2024. van https://www.zoogdiervereniging.nl/zoogdiersoorten

Provinciale bronnen

https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/natuur/natuurnetwerk-nederland-nnn

BIJLAGE 1 NATUURWETGEVING EN DOELEN NATURA 2000

Natuurwetgeving Natura 2000

Deze bijlage geeft achtergrondinformatie over de natuurwetgeving waaraan de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie wordt getoetst. Deze bijlage is niet toegespitst op de situatie op de onderzoekslocatie, maar geeft enkel een beschrijving van de vigerende, en per 1-1-2024 geldende, wetgeving. Indien een plangebied in of nabij een beschermd gebied is gelegen, dan dient te worden bepaald of er een (extern) effect valt te verwachten op Natura 2000.

Natura 2000 is de benaming voor een Europees netwerk van natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen, gezien vanuit een Europees perspectief. Met Natura 2000 wil men deze flora en fauna duurzaam beschermen. De staatssecretaris van Economische Zaken heeft voor Nederland ruim 162 Natura 2000-gebieden aangewezen. Gezamenlijk hebben ze een oppervlak van ruim 1,1 miljoen hectare. Ze maken deel uit van een samenhangend netwerk van natuurgebieden in de Europese Unie die zijn aangewezen op grond van de vogelrichtlijn en habitatrichtlijn. Het doel van Natura 2000 is het keren van de achteruitgang van de biodiversiteit.

Binnen een gebied kan spanning optreden tussen economie en ecologie. In een zogenaamd beheerplan leggen Rijk en provincies vast welke activiteiten, op welke wijze mogelijk zijn. Uitgangspunt is steeds het realiseren van ecologische doelen met respect voor en in een zorgvuldige balans met wat particulieren en ondernemers willen. Het opstellen gebeurt daarom in overleg met alle direct betrokkenen, zoals beheerders, gebruikers, omwonenden, gemeenten, natuurorganisaties en waterschappen. Samen geven ze invulling aan beleven, gebruiken en beschermen. Daar draait het om in de Nederlandse Natura 2000-gebieden (bron: Regiegroep Natura 2000).

Het is verboden zonder vergunning van gedeputeerde staten een project te realiseren dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied (artikel 2.7, lid 2 Wnb. en per 1-1-2024 artikel 5.1, lid 1, sub e Ow).

Handelingen die een negatieve invloed hebben op Natura 2000-gebieden, worden slechts onder strikte voorwaarden toegestaan. Een vergunning is vereist. Door middel van het Nederlandse vergunningsstelsel wordt een zorgvuldige afweging gewaarborgd. De vergunningen zullen beoordeeld en afgegeven worden door het bevoegd gezag. De provincie is bevoegd gezag voor de toetsing van handelingen met mogelijke gevolgen voor beschermde Natura 2000-gebieden (de gebiedenbeschermingsbepalingen). Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, blijft het Rijk bevoegd gezag.

Doelen Natura 2000

Voor ieder Natura 2000-gebied geldt dat deze een specifiek internationaal belang heeft voor bepaalde soorten en/of habitattypen. Op grond van de staat van instandhouding en het relatief belang van soorten en habitattypen zijn de belangrijkste verbeteropgaven en doelen op landelijk niveau vastgesteld. Deze landelijke doelen vormen de kaders voor de formulering van instandhoudingdoelen op gebiedsniveau. Algemene doelen zijn behoud en indien van toepassing herstel van:

- De bijdrage van het Natura 2000-gebied aan de ecologische samenhang van Natura 2000 zowel binnen Nederland als binnen de Europese Unie;
- De bijdrage van het Natura 2000-gebied aan de biologische diversiteit en aan de gunstige staat van instandhouding van natuurlijke habitats en soorten binnen de Europese Unie, die zijn opgenomen in bijlage I of bijlage II van de Habitatrichtlijn. Dit behelst de benodigde bijdrage van het gebied aan het streven naar een op landelijk niveau gunstige staat van instandhouding voor de habitattypen en de soorten waarvoor het gebied is aangewezen;
- De natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied, inclusief de samenhang van de structuur en functies van de habitattypen en van de soorten waarvoor het gebied is aangewezen;
- De op het gebied van toepassing zijnde ecologische vereisten van de habitattypen en soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

BIJLAGE 2 NATUURWETGEVING Natuurnetwerk Nederland

Natuurwetgeving Natuurnetwerk Nederland

Deze bijlage geeft achtergrondinformatie over de natuurwetgeving waaraan de voorgenomen ingreep op de onderzoekslocatie is getoetst. Deze bijlage is niet toegespitst op de situatie op de onderzoekslocatie, maar geeft enkel een beschrijving van de vigerende, en per 1 januari 2024 geldende, wetgeving. Indien een plangebied in of nabij een beschermd gebied is gelegen, dan dient te worden bepaald of er een (extern) effect valt te verwachten. Het gaat daarbij om gebieden behorend tot het Natuurnetwerk Nederland.

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied.

Het Natuurnetwerk Nederland bestaat uit:

- Bestaande natuurgebieden, waaronder de 20 Nationale Parken;
- Gebieden waar nieuwe natuur aangelegd wordt;
- Landbouwgebieden, beheerd volgens agrarisch natuurbeheer;
- Ruim 6 miljoen hectare grote wateren: meren, rivieren, de Noordzee en de Waddenzee;
- Alle Natura 2000-gebieden.

In de Omgevingswet staan de bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen in de omgevingsverordening (artikel 2.44, lid 4 en 5 Ow en artikel 7.6, lid 1 Bkl).

Initiatiefnemers van ingrepen binnen (of in de directe nabijheid van) het Natuurnetwerk Nederland dienen de effecten van de ingreep op kernkwaliteiten en omgevingscondities te onderzoeken. De omgevingscondities zullen ten opzichte van de oorspronkelijke situatie mogelijk veranderen. Dit zal middels nader onderzoek/toetsing inzichtelijk gemaakt moeten worden.

Ingrepen die de natuur significant aantasten, mogen niet worden toegestaan in het bestemmingsplan (“nee”), tenzij ze een groot openbaar belang dienen én er geen alternatieven zijn buiten de natuur. Als het toegestaan is, is natuurcompensatie verplicht (op een andere plek moet dan nieuwe natuur komen).

BIJLAGE 3 OMGEVINGSWET

Omgevingswet

AFDELING 2.6 BIJZONDERE TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

§ 2.6.3 Bijzondere bevoegdheden natuur en landschap

Artikel 2.44 (aanwijzing natuurgebieden en landschappen)

1. Onze Minister voor Natuur en Stikstof wijst ter uitvoering van de vogelrichtlijn of de habitatrichtlijn Natura 2000-gebieden aan en stelt daarbij instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden vast.
2. Onze Minister voor Natuur en Stikstof kan ter uitvoering van de vogelrichtlijn of de habitatrichtlijn bijzondere nationale natuurgebieden aanwijzen en instandhoudingsdoelstellingen voor die gebieden vaststellen.
3. Onze Minister voor Natuur en Stikstof kan nationale parken aanwijzen.
4. Bij omgevingsverordening worden de gebieden aangewezen die behoren tot het natuurnetwerk Nederland.
5. Bij omgevingsverordening kunnen gebieden, met uitzondering van Natura 2000- gebieden of gebieden als bedoeld in het vierde lid, worden aangewezen als bijzondere provinciale natuurgebieden en bijzondere provinciale landschappen.

AFDELING 5.1 DE OMGEVINGSVERGUNNING

§ 5.1.1 Verbodsbepalingen

Artikel 5.1 (omgevingsvergunningplichtige activiteiten wet)

1. Het is verboden zonder omgevingsvergunning de volgende activiteiten te verrichten:
    a. een afwijkomgevingsplanactiviteit,
    b. een rijksmonumentenactiviteit,
    c. een ontgrondingsactiviteit,
    d. een stortingsactiviteit op zee,
    e. een Natura 2000-activiteit,
    f. een jachtgeweeractiviteit,
    g. een valkeniersactiviteit, tenzij het gaat om een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen geval.
2. Het is verboden zonder omgevingsvergunning de volgende activiteiten te verrichten:
    a. een bouwactiviteit,
    b. een milieubelastende activiteit,
    c. een lozingsactiviteit op:
        1°. een oppervlaktewaterlichaam,
        2°. een zuiveringtechnisch werk,
    d. een wateronttrekkingsactiviteit,
    e. een mijnbouwlocatieactiviteit,
    f. een beperkingengebiedactiviteit met betrekking tot:
        1°. een weg,
        2°. een waterstaatswerk,
        3°. een luchthaven,

4°. een hoofdspoorweg, lokale spoorweg of bijzondere spoorweg,
5°. een installatie in een waterstaatswerk,

h. een flora- en fauna-activiteit, voor zover het gaat om een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen geval.

§ 5.1.2 Reikwijdte aanvraag omgevingsvergunning en aanwijzing bevoegd gezag

Artikel 5.7 (aanvraag los of gelijktijdig)

1. Een aanvraag om een omgevingsvergunning kan naar keuze van de aanvrager op een of meer activiteiten betrekking hebben.
2. Met het oog op een doelmatig waterbeheer wordt een omgevingsvergunning voor wateractiviteiten, in bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, los aangevraagd van de omgevingsvergunning voor andere activiteiten als bedoeld in de artikelen 5.1 en 5.4.
3. Een omgevingsvergunning voor een activiteit waarbij de locatie van ondergeschikt belang is, wordt, in bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, los aangevraagd van de omgevingsvergunning voor andere activiteiten.
4. Een omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit en een omgevingsvergunning voor een wateractiviteit, met uitzondering van een als wateractiviteit aan te merken beperkingengebiedactiviteit, worden gelijktijdig aangevraagd als:
    a. die activiteiten betrekking hebben op dezelfde ippc-installatie, of
    b. op die activiteiten de Seveso-richtlijn van toepassing is.
5. Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op aanvragen om wijziging van de voorschriften van een omgevingsvergunning.

Besluit kwaliteit leefomgeving

AFDELING 7.3 INSTRUCTIEREGELS MET HET OOG OP NATUURBESCHERMING

§ 7.3.1 Natuurnetwerk Nederland

Artikel 7.6 (aanwijzing en begrenzing natuurnetwerk Nederland)

1. Bij omgevingsverordening worden de gebieden die het natuurnetwerk Nederland, bedoeld in artikel 2.44, vierde lid, van de wet, vormen, aangewezen en wordt de geometrische begrenzing daarvan vastgelegd.
2. De militaire terreinen OT De Haar, OT De Vlasakkers, OT Havelte West, OT Leusderheide, OT Marnewaard en OT Oirschotse Heide, genoemd in bijlage XIV, onder A, waarvan de geometrische begrenzing bij ministeriële regeling is vastgelegd, maken geen deel uit van het natuurnetwerk Nederland.

Artikel 7.8 (beschermingsregime)

1. Bij omgevingsverordening worden in het belang van de bescherming, instandhouding, verbetering en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurnetwerk Nederland regels gesteld over:
    a. regels in omgevingsplannen als bedoeld in artikel 4.2, eerste lid, van de wet; en
    b. projectbesluiten als bedoeld in artikel 2.23, eerste lid, aanhef en onder a, onder 4°, van de wet.

2. De regels verzekeren in ieder geval dat de kwaliteit en oppervlakte van het natuurnetwerk Nederland niet achteruitgaan, dat de samenhang tussen de gebieden van het natuurnetwerk wordt behouden en dat, als binnen het natuurnetwerk activiteiten worden toegelaten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken of waarden van het natuurnetwerk, deze gevolgen tijdig worden gecompenseerd, zodanig dat de kwaliteit, oppervlakte en samenhang van het natuurnetwerk behouden blijven.
3. Over militaire terreinen en terreinen met een militair object als bedoeld in artikel 5.150, eerste lid, binnen het natuurnetwerk Nederland worden bij omgevingsverordening alleen regels gesteld die verzekeren dat tijdige compensatie plaatsvindt van de nadelige gevolgen voor het natuurnetwerk door terreinverharding en bouwactiviteiten op die terreinen.

Besluit activiteiten leefomgeving

AFDELING 11.1 ACTIVITEITEN MET MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR NATURA 2000-GEBIEDEN OF BIJZONDERE NATIONALE NATUURGEBIEDEN

§ 11.1.1 Algemeen

Artikel 11.6 (specifieke zorgplicht)

1. Degene die een activiteit als bedoeld in artikel 11.1, eerste lid, verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor het belang, bedoeld in artikel 11.2, is verplicht:
    a. alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen;
    b. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen: die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken; en
    c. als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt: die activiteit achterwege te laten voor zover dat redelijkerwijs van diegene kan worden gevraagd.
2. De plicht, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat:
    a. voorafgaand aan het verrichten van activiteiten in, of in de directe nabijheid van een Natura 2000-gebied of een bijzonder nationaal natuurgebied kennis wordt genomen van de informatie in het aanwijzingsbesluit van het gebied over de leefgebieden voor vogelsoorten, natuurlijke habitats en habitats van soorten waarvoor het gebied is aangewezen en de daarvoor geldende instandhoudingsdoelstellingen;
    b. wordt nagegaan of op voorhand op grond van objectieve gegevens verslechterende of significant verstorende gevolgen kunnen worden uitgesloten;
    c. als die gevolgen niet kunnen worden uitgesloten: wordt nagegaan welke gevolgen de activiteit kan hebben voor de leefgebieden, natuurlijke habitats en habitats van soorten, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen;
    d. alle passende preventieve maatregelen worden getroffen om verslechterende of significant verstorende gevolgen, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, voor het betrokken gebied te voorkomen;
    e. tijdens en na het verrichten van de activiteit wordt nagegaan of de getroffen maatregelen de beoogde effecten hebben; en
    f. het verrichten van de activiteit wordt gestaakt, of, als staken van de activiteit redelijkerwijs niet meer mogelijk is, passende herstelmaatregelen worden getroffen als zich, ondanks de getroffen

maatregelen, verslechterende of significant verstorende gevolgen voordoen voor de leefgebieden, natuurlijke habitats of habitats van soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

AFDELING 11.2 ACTIVITEITEN MET BETREKKING TOT DIEREN OF PLANTEN IN HET WILD

§ 11.2.1 Algemeen

Artikel 11.27 (specifieke zorgplicht)

1. Degene die een flora- en fauna-activiteit of een activiteit als bedoeld in artikel 11.22, eerste lid, onder b tot en met g, verricht en weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de belangen, bedoeld in artikel 11.23, is verplicht:
   a. alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen;
   b. voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen: die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken; en
   c. als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt: die activiteit achterwege te laten voor zover dat redelijkerwijs van diegene kan worden gevraagd.
2. Voor flora- en fauna-activiteiten houdt deze plicht in ieder geval in dat:
   a. voorafgaand aan het verrichten van de activiteit wordt nagegaan of er aanwijzingen zijn van de aanwezigheid op de locatie waar de activiteit wordt verricht of in de directe nabijheid van die locatie van:
      1˚. van nature in Nederland in het wild levende vogels van soorten, genoemd in bijlage I bij de vogelrichtlijn, en niet in die bijlage genoemde, geregeld in Nederland voorkomende trekvogelsoorten als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van die richtlijn;
      2˚. van nature in Nederland in het wild levende dieren of planten van soorten, genoemd in de bijlagen II, IV en V bij de habitatrichtlijn;
      3˚. dieren of planten van soorten, genoemd in bijlage IX of in de rode lijsten, bedoeld in artikel 2.19, vijfde lid, onder a, onder 3˚, van de wet; en
      4˚. voor die soorten belangrijke leefgebieden of natuurlijke habitats;
   b. als deze aanwijzingen er zijn: wordt vastgesteld of op voorhand op grond van objectieve gegevens nadelige gevolgen kunnen worden uitgesloten voor dieren van die soorten, hun nesten, hun foerageerplaatsen, hun voortplantingsplaatsen, hun rustplaatsen en hun eieren, of voor planten van die soorten;
   c. als die gevolgen niet kunnen worden uitgesloten: wordt nagegaan welke gevolgen de activiteit kan hebben voor dieren van die soorten, hun nesten, hun foerageerplaatsen, hun voortplantingsplaatsen, hun rustplaatsen en hun eieren, of voor planten van die soorten;
   d. alle passende preventieve maatregelen worden getroffen om die nadelige gevolgen te voorkomen;
   e. tijdens en na het verrichten van de activiteit wordt nagegaan of de getroffen maatregelen de beoogde effecten hebben; en
   f. het verrichten van de activiteit wordt gestaakt als de nadelige gevolgen toch niet worden voorkomen, of, als staken van de activiteit redelijkerwijs niet meer mogelijk is, passende herstelmaatregelen worden getroffen.
3. Voor de uitoefening van de jacht en activiteiten om populaties van in het wild levende dieren te beheren of om schade door dieren te bestrijden houdt deze plicht in ieder geval in, dat een ieder die een in het wild levend dier doodt of vangt voorkomt dat het dier onnodig lijdt.

Artikel 11.28 (voorkomen onnodig lijden van dieren)
Een ieder die een in het wild levend dier doodt of vangt, voorkomt dat het dier onnodig lijdt.

§ 11.2.3 Flora- en fauna-activiteiten: omgevingsvergunning soorten habitatrichtlijn

Artikel 11.46 (aanwijzing vergunningplichtige gevallen soorten habitatrichtlijn: schadelijke handelingen)
1. Het verbod, bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet, om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten, geldt voor:
   a. het in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk doden of opzettelijk vangen van in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onder a, bij de habitatrichtlijn, bijlage II bij het verdrag van Bern of bijlage I bij het verdrag van Bonn;
   b. het opzettelijk verstoren van dieren als bedoeld onder a;
   c. het in de natuur opzettelijk vernielen of rapen van eieren van dieren als bedoeld onder a;
   d. het beschadigen of vernielen van de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld onder a; en
   e. het opzettelijk plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van planten van soorten, genoemd in bijlage IV, onder b, bij de habitatrichtlijn of bijlage I bij het verdrag van Bern, in hun natuurlijke verspreidingsgebied.
2. Het verbod geldt niet als:
   a. het verrichten van de activiteit op grond van een andere wet is toegestaan en is voldaan aan artikel 16, eerste lid, van de habitatrichtlijn; of
   b. de activiteit uitvoering geeft aan:
      1˚. een instandhoudingsmaatregel als bedoeld in de artikelen 3, eerste lid en tweede lid, onder b, c en d, en 4, eerste lid, eerste zin, en tweede lid, van de vogelrichtlijn of artikel 6, eerste lid, van de habitatrichtlijn; of
      2˚. een passende maatregel als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de habitatrichtlijn.
3. Onder de soorten, bedoeld in het eerste lid, onder a, worden niet begrepen de soorten, bedoeld in artikel 1 van de vogelrichtlijn.

§ 11.2.4 Flora- en fauna-activiteiten: omgevingsvergunning andere soorten

Artikel 11.54 (aanwijzing vergunningplichtige gevallen andere soorten: schadelijke handelingen)
1. Het verbod, bedoeld in artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de wet, om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten, geldt voor:
   a. het opzettelijk doden of vangen van in het wild levende zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen en kevers van de soorten, genoemd in bijlage IX, onder A;
   b. het opzettelijk beschadigen of vernielen van de vaste voortplantingsplaatsen, rustplaatsen of eieren van dieren als bedoeld onder a; en
   c. het opzettelijk in hun natuurlijke verspreidingsgebied plukken en verzamelen, afsnijden, ontwortelen of vernielen van vaatplanten van de soorten, genoemd in bijlage IX, onder B.
2. Het verbod geldt niet als:

a. het gaat om het doden of vangen van de bosmuis, de huisspitsmuis en de veldmuis, of om het beschadigen of vernielen van hun vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen, voor zover deze dieren zich in of op gebouwen of daarbij behorende erven of roerende zaken bevinden;
b. het verrichten van de activiteit op grond van een andere wet is toegestaan en is voldaan aan de eisen die zijn opgenomen artikel 8.74l van het Besluit kwaliteit leefomgeving; of
c. de activiteit deel uitmaakt van:
   1˚. een instandhoudingsmaatregel als bedoeld in de artikelen 3, eerste lid en tweede lid, onder b, c en d, en 4, eerste lid, eerste zin, en tweede lid, van de vogelrichtlijn of artikel 6, eerste lid, van de habitatrichtlijn; of
   2˚. een passende maatregel als bedoeld in artikel 6, tweede lid, van de habitatrichtlijn.

Bijlage 17 Memo controleonderzoek vleermuis

Vestiging Zuid-Holland
Hoofdweg 240
3067 GJ Rotterdam
088 - 500 1 600
rotterdam@econsultancy.nl

KVK 130 382 86
BIC RABONL2U
IBAN NL70 RABO 0150 3939 97
BTW NL8050 75 197B01

Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V.
T.a.v. [redacted]
Burgemeester van der Zandestraat 21
7051 CS Varsseveld

Rotterdam, 26 juli 2023

Betreft: **Controleronde vleermuizen**
Project: **2384.008**

Geachte heer [redacted] beste [redacted]

Middels deze memo wil ik u informeren over de uitgevoerde controle onderzoek naar vleermuizen aan de Veilingstraat 2 in Utrecht. In onderhavige memo wordt de aanleiding voor de controleronde doorgenomen, de onderzoeksomstandigheden tijdens de betreffende avond en de onderzoeksresultaten. Afsluitend wordt geadviseerd welke stappen benodigd zijn ten aanzien van de Wet natuurbescherming.

De controleronde naar activiteit van vleermuizen is uitgevoerd naar aanleiding van een vermoeden van vleermuisverblijven in de bebouwing. In de quickscan Wet natuurbescherming die Econsultancy in april 2021 heeft uitgevoerd (rapport 2384.006, D1, d.d. 22 april 2021) is de planlocatie op de Veilingstraat 2 ongeschikt bevonden voor gebouwbewonende vleermuizen. De controleronde is uitgevoerd vanwege een melding van een eventueel verblijf en vleermuisactiviteit rondom de bebouwing.

De controleronde is uitgevoerd op 5 juli 2023. Tijdens de controleronde is door twee waarnemers het gebouw, na zonsondergang (22:02) onderzocht voor één uur van 22:02 tot 23:02. Hierbij is gelet op vleermuisactiviteit rondom het gebouw en eventuele uitvliegers. Het gebouw was goed waar te nemen door twee personen, tijdens het onderzoek waren de weersomstandigheden voor het waarnemen van vleermuizen gunstig. De temperatuur lag rond de 16 °C, er was geen neerslag en de windkracht betrof W2 BFT.

Tijdens de controleronde is er foeragerend gedrag van vleermuizen waargenomen rondom de bebouwing. Het foerageergebied is in kaart gebracht en weergegeven in figuur 1. De eerste activiteit van vleermuizen is waargenomen om 22:28, ongeveer een half uur na zonsondergang. Deze waarneming en de foeragerende vleermuizen betroffen allen de gewone dwergvleermuis. Er is geen gebouwgebonden gedrag waargenomen en ook geen uitvliegende vleermuizen.



Figuur.1 Foerageergebied vleermuizen rondom de planlocatie.

Ten opzichte van de quickscan is er een boeiboord van het gebouw verdwenen (zie figuur 2). De spleten die het boeiboord bedekten lijken mogelijk geschikt voor vleermuizen op de afbeelding. De locatie van de spleten bevindt zich erger laag bij de grond (< 3 meter). Ook bevindt zich geen ruimte tussen de spleten en de bebouwing zelf om voor vleermuizen en verblijfplaats te maken. Zoals in de quickscanfase als was geconstateerd is er geen sprake van een luchtspouw.



Figuur 2 Verdwenen boeiboord ten westen van de planlocatie.

De planlocatie blijkt geen verblijfsfunctie te bezitten voor vleermuizen. Wel is er foerageergebied aanwezig rondom de bebouwing. Geadviseerd word om de sloop overdag uit te voeren om geen hinder aan de foeragerende individuen te geven. Verder is het van belang tijdens eventuele nieuwbouwwerkzaamheden in de avond geen gebruik te maken van bouwlampen richting het foerageergebied.

In de verwachting u voldoende geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groeten,
Econsultancy

De heer [redacted] MSc[1]
Projectleider Ecologie

De heer [redacted]
Kwaliteitscontroleur

[1] AVG
In onze rapportages wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. Conform protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem wordt het rapport aantoonbaar vrijgegeven. In het kader van de AVG dient, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, bijlagen met kadastrale uittreksels en namen van opdrachtgevers verwijderd dan wel zwart gelakt te worden.

Bijlage 18 Memo Utrechtse Soortenlijst

Econsultancy
Samen maken we Nederland mooier

Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V.
T.a.v. De heer [redacted]
Burgemeester van der Zandestraat 21
7051 CS Varsseveld

Utrecht, 1 november 2023

Betreft: **Memo Utrechtse soortenlijst (aangepaste versie)**
Project: **2384.008**

Geachte heer [redacted] beste [redacted]

Middels deze memo wordt u geïnformeerd over uw voorgenomen werkzaamheden aan de Veilingstraat 2 te Utrecht en een eventueel conflict met de doelstellingen van de Utrechtse soortenlijst. In deze memo worden kort de planlocatie en beoogde werkzaamheden behandeld, daarna een overzicht van de Utrechtse soortenlijst en uiteindelijk een conclusie met eventuele vervolgstappen.

De planlocatie betreft een oud warenhuis wat inmiddels dienstdoet als kringloopwinkel. De onderzoekslocatie betreft een oppervlakte van 2.500 m^2 en is weergegeven in figuur 1. De voorgenomen werkzaamheden betreffen de sloop van het gebouw.



Figuur 1 Planlocatie.

De Utrechtse soortenlijst (2018) is in 2018 opgesteld als reactie op de nieuw ontwikkelde Wet natuurbescherming. In de Wet natuurbescherming vielen een aantal soorten weg die de gemeente Utrecht als waardevol aanschouwd. Om deze soorten toch een bescherming te bieden werd de lijst in het leven geroepen. De lijst omvat 64 beschermde soorten. In een interactieve natuurwaardenkaart is per gebied in Utrecht aangeven welke soorten bescherming genieten in het gebied.

In de natuurwaardenkaart is er geen Utrechtse doelsoort aangegeven voor de planlocatie. De bebouwing direct ten zuidoosten van de veilingstraat heeft wel een doelsoort: de spreeuw. De bebouwing is echter, zoals te zien op figuur 1, niet meer aanwezig. De spreeuw broedt in holtes van bomen maar ook in gebouwen. In gebouwen maakt de spreeuw gebruik van ruimtes tussen dakpannen of gaten in dubbele muren. In de bebouwing van de planlocatie zijn zogenoemde ruimtes niet aanwezig.

Er is geen ruimte onder het dak en de aanwezige spleten zijn te klein voor de soort. De onderzoekslocatie biedt geen beschermde functie aan de spreeuw. Vervolgstappen ten aanzien van deze beschermde Utrechtse soort zijn niet noodzakelijk. Om de gezondheid van de populatie te stimuleren kan er optioneel gebruik gemaakt worden van spreeuwennestkasten in de nieuwe situatie (zie figuur 2). Deze kunnen los aan de nieuwbouw bevestigd worden.


Figuur 2 Spreeuwenkast.

Op verzoek van de gemeente Utrecht is een veldbezoek gedaan om een beoordeling te maken over de mogelijke functie van de onderzoekslocatie voor de 64 soorten van de soortenlijst. Het veldbezoek is afgelegd op 1 november 2023. Tijdens het veldbezoek is gelet op functies van de onderzoekslocatie per soortgroep in de Utrechtse soortenlijst. Hieronder worden de resultaten uit het veldbezoek per soortgroep behandeld.

Vissen

De onderzoekslocatie is geheel vrij van water en biedt geen functie voor de soorten rivierdonderpad, bittervoorn en kleine modderkruiper.

Vogels

De blauwborst, roerdomp en kleine karekiet zijn moerasvogels die veelal voorkomen in het buitengebied van de provincie Utrecht. Daar vinden ze leefgebied in de vernatte gebieden met veel rietvegetatie. Op de onderzoekslocatie is dit habitat niet aanwezig. De merel en de tjiftjaf komen vaker voor in het stedelijke gebied. De soorten zijn niet waargenomen tijdens het veldbezoek. De tjiftjaf is echter een migrerende vogel en voor het grootste deel niet in Nederland tijdens de herfst. Toch kunnen broedlocaties op de onderzoekslocatie van beide soorten worden uitgesloten omdat de soorten in vegetatie nesten bouwen. De onderzoekslocatie betreft bebouwing. Invloed van de ingreep op vogels van de Utrechtse soortenlijst is niet van toepassing.

Paddenstoelen

Er zijn tien soorten paddenstoelen opgenomen in de Utrechtse soortenlijst. Het veldbezoek is afgenomen in de herfstperiode; de meest geschikte tijd om paddenstoelen waar te nemen. Tijdens het veldbezoek zijn geen paddenstoelen waargenomen. De onderzoekslocatie is bebouwd en verhard en geeft geen ruimte voor paddenstoelen om te groeien. Ook hebben paddenstoelen een bodem nodig waar langdurig geen beroering plaatsvind om complexe schimmelstructuren op te bouwen. Deze bodem is in de stad vaak niet aanwezig. Beschermde soorten zullen er dus ook niet voorkomen.

Wilde bijen

De Utrechtse soortenlijst telt zes soorten wilde bijen. Bijen zijn afhankelijk van stuifmeel- en nectarplanten om een leefgebied omheen te creëren. De onderzoekslocatie bestaat geheel uit bebouwing. De planten die zijn

gevonden bij/aan de onderzoekslocatie (zie kopje planten) zijn geen van allen stuifmeel- of nectarplanten voor de zes wilde bijensoorten. Verplichte vervolgstappen ten aanzien van de Utrechtse soortenlijst zijn niet noodzakelijk.

Het is slecht gesteld met wilde bijen in het stedelijk gebied. In de nieuwe situatie zijn mogelijkheden om wilde bijen een stimulans te geven. Dat kan bijvoorbeeld door bloembakken met geschikte stuifmeel- en nectarplanten te plaatsen op of rondom de bebouwing. Ook kunnen er bijenkasten, speciaal gericht op de stedelijke omgeving aangebracht worden. Een voorbeeld van een dergelijke bijenkast is gegeven in figuur 3.



Figuur 3 Bijenkast aan lantaarnpaal (bron: BeeGrateful).

Planten

Deze soortgroep neemt het grootste deel van de Utrechtse soortenlijst in beslag. Het grootste gedeelte van de planten groeit wild in het buitengebied van de stad. De onderzoekslocatie betreft bebouwing en biedt geen mogelijkheid voor groei aan de verschillende orchideeën, nectarplanten en de meeste andere soorten op de lijst. Er staan echter zes muurplanten op de lijst, die mogelijk kunnen groeien aan de bebouwing op de onderzoekslocatie. Tijdens het veldbezoek zijn geen planten gevonden die direct groeiden op de muur. De verschillende zijdes waar planten groeiden zijn weergegeven in figuren 4 t/m 7. De planten die zijn gevonden zijn hemelbloem, kaal knopkruid, muursla (op de straatstenen), hoge fijnstraal, klein kruiskruid, iep (spec.), zandhoornbloem, bastaardwederik (spec.), laurierkers, mahonie, klimop en grote zandkool. Op de oostzijde van de onderzoekslocatie (gelegen bij de ingang) groeiden de meeste plantensoorten. Op de noord- en westzijde groeide veelal een laurierhaag. Achter de laurierhaag was de muur kaal, hoogstwaarschijnlijk door het gebrek aan licht. De zuidzijde betrof veelal braakliggend terrein met de bovengenoemde soorten.



Figuur 4 Oostzijde onderzoekslocatie. Begroeid met kaal knopkruid, muursla, hoge fijnstraal, klein kruiskruid, iep, zandhoornbloem, bijvoet, bastaardwederik en hemelbloem.



Figuur 5 Noordzijde onderzoekslocatie. Begroeid met klimop, laurierkers en mahonie.



Figuur 6 Noordzijde achter laurierkershaag.



Figuur 7 Westzijde onderzoekslocatie. Begroeid met laurierkers, klimop, mahonie, grote zandkool, hoge fijnstraal en muursla.

Geen van deze planten zijn beschermde muurplanten. Ook komen de soorten niet voor op de Utrechtse soortenlijst. Vervolgstappen ten aanzien van deze soortgroep zijn dan ook niet noodzakelijk.

Ten aanzien van de Utrechtse soortenlijst zijn er geen vervolgstappen noodzakelijk. Er worden geen soorten beïnvloed door de werkzaamheden en in de nieuwe situatie. Er is een optie om spreeuwenkasten en maatregelen voor bijen aan te brengen in de nieuwe situatie, om zo een positieve bijdrage te leveren aan de biodiversiteit.

In de verwachting u voldoende geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groeten,
Econsultancy

De heer [redacted] MSc
Projectleider Ecologie

De heer [redacted] BSc
Kwaliteitscontroleur

Bronnen

Gemeente Utrecht (7 juni 2018). Utrechtse soortenlijst. Opgehaald van https://omgevingsvisie.utrecht.nl/fileadmin/uploads/documenten/zz-omgevingsvisie/thematisch-beleid/groen/2018-Nota-Utrechtse-Soortenlijst.pdf

Vogelbescherming (g.d.). Spreeuw. Opgehaald van https://www.vogelbescherming.nl/ontdek-vogels/kennis-over-vogels/vogelgids/vogel/spreeuw

Bijlage 19 Stikstofrapport

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

AERIUS-berekening

Veilingstraat 10, Utrecht

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

Oktober 2024

Status: Definitief

AERIUS-BEREKENING

VEILINGSTRAAT 10, UTRECHT

Auteur:	BJZ.nu
Status:	Definitief
Datum:	8 oktober 2024
Projectnummer:	2023-431

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Almelo, Groningen, Utrecht, Zwolle
0546 - 45 44 66 | info@bjz.nu | www.bjz.nu

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 2

HOOFDSTUK 2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING 3

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN 6

3.1 Algemeen 6
3.2 Aanlegfase 6
3.3 Gebruiksfase 8

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN & CONCLUSIE 10

4.1 Aanlegfase 10
4.2 Gebruiksfase 10
4.3 Conclusie 10

BIJLAGEN BIJ DE STIKSTOFBEREKENING 11

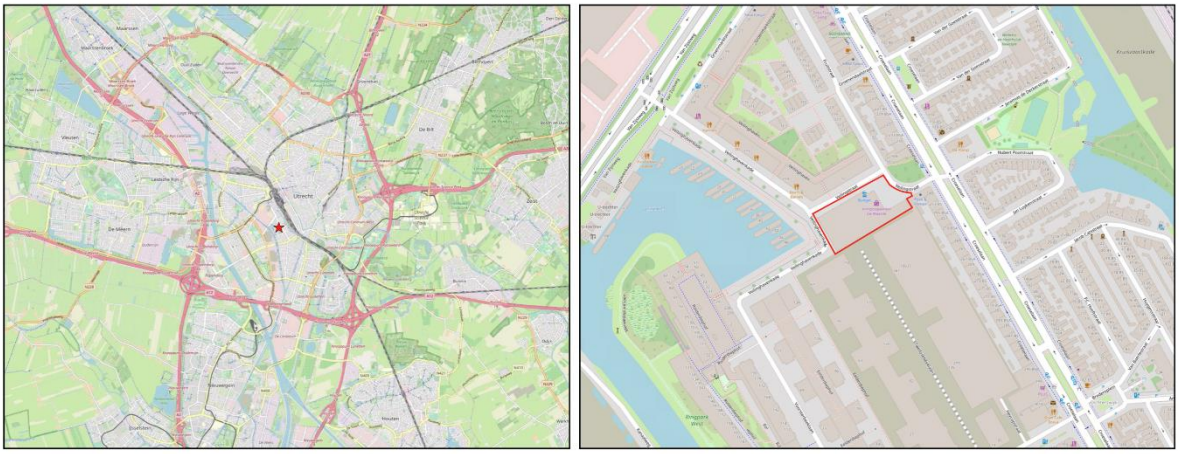
Bijlage 1 Rekenresultaten aanlegfase 11
Bijlage 2 Rekenresultaten gebruiksfase 12

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

Voorliggende AERIUS-berekening heeft betrekking op de voorgenomen ontwikkeling op een perceel aan de Veilingstraat 10 in Utrecht. De locatie ligt in het centrum van Utrecht ten zuidwesten van het stadscentrum. Het plangebied bestaat uit een bedrijfslocatie met een bedrijfsgebouw en erfverharding. De bedrijfsactiviteiten op de locatie zijn beëindigd.

Initiatiefnemer is voornemens de locatie te herontwikkelen naar een woonlocatie met 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint op de begane grond.

In afbeelding 1.1 is de ligging van het plangebied in Utrecht (rode ster) en ten opzichte van de directe omgeving (rode omkadering) weergegeven.



Afbeelding 1.1 Ligging van het plangebied in Utrecht en ten opzichte van de directe omgeving (Bron: PDOK, bewerkt)

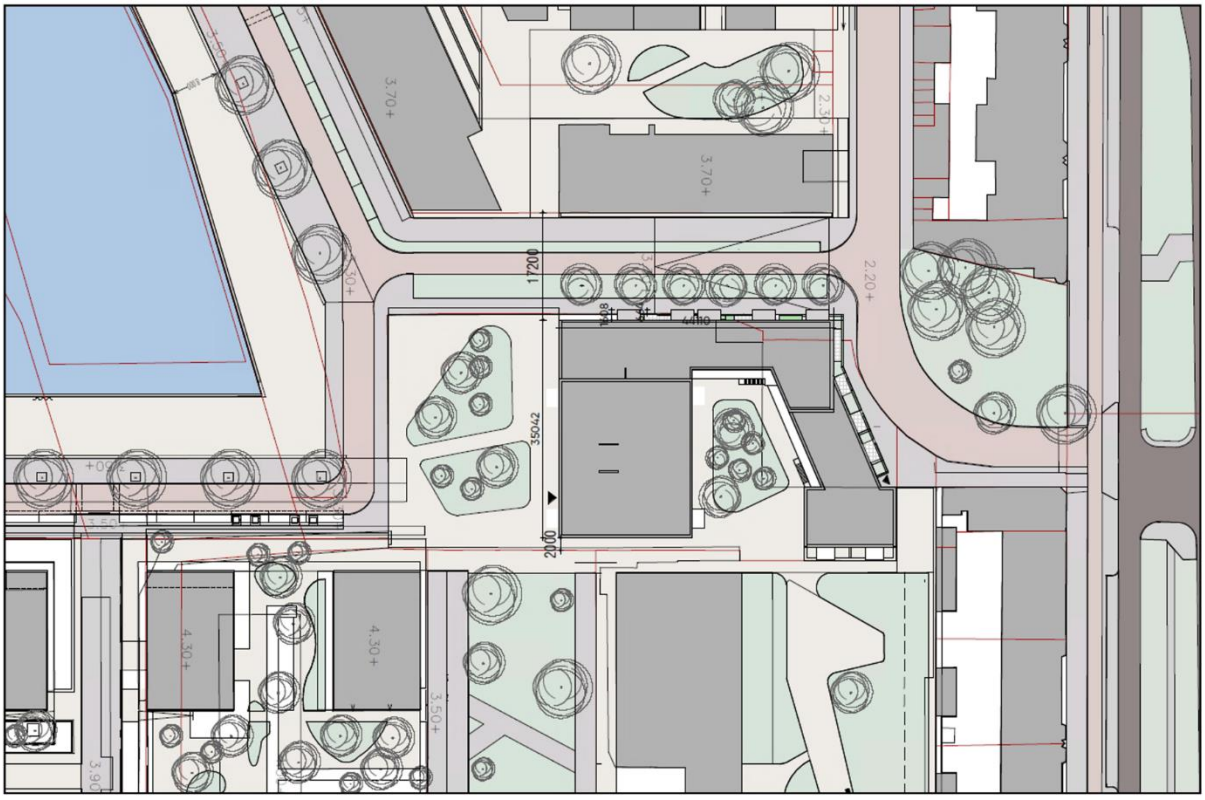
Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is inzicht in de te verwachten effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden nodig. BJZ.nu is gevraagd om de te verwachten stikstofemissie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling en de eventuele gevolgen daarvan inzichtelijk te maken.

De stikstofberekening is uitgevoerd met behulp van de voorgeschreven rekentool AERIUS Calculator 2024. In voorliggend rapport wordt een toelichting op de AERIUS-berekening gegeven.

HOOFDSTUK 2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

De voorgenomen ontwikkeling gaat uit van het herontwikkelen van het plangebied naar een woonlocatie met 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint. Omwille van deze herontwikkeling wordt alle bebouwing in het plangebied gesloopt en erfverharding gesaneerd. Concreet gaat het om de bouw van 110 appartementen voor de sociale huursector en een commerciële/maatschappelijke plint. Het zuidwestelijk deel van het gebouw krijgt een hoogte van maximaal 37 meter. Het deel aan de noordzijde wordt maximaal 16 meter hoog en het westelijk deel wordt maximaal 10 meter hoog waarbij een klein gedeelte maximaal 3 meter hoog wordt. Het midden terrein van het plangebied wordt zoveel als mogelijk groen ingericht. Indien mogelijk wordt er gekozen voor halverharding.

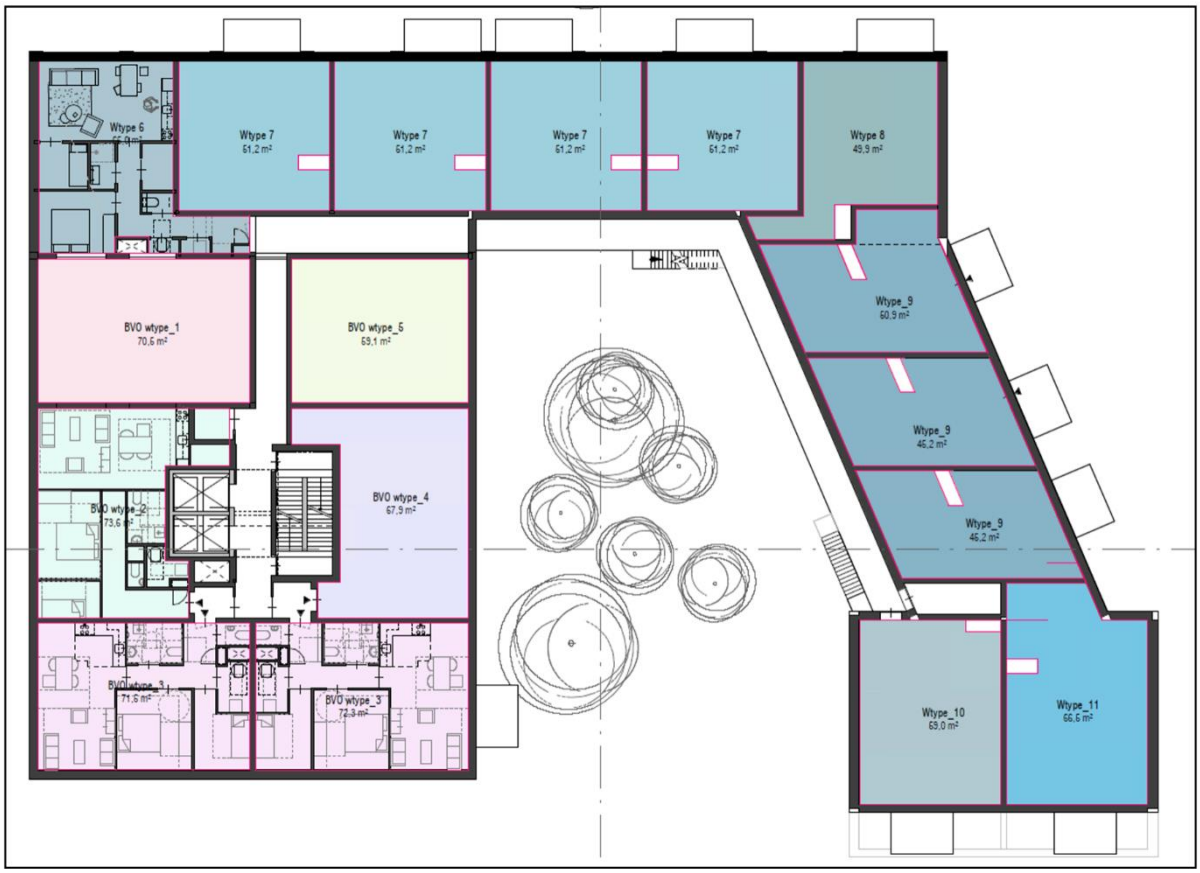
In afbeelding 2.1 en 2.2 is ter impressie een voorlopige situatieschets van de gewenste situatie weergegeven. In afbeelding 2.3 is de plattegrond van de tweede verdieping weergegeven.



Afbeelding 2.1 Situatieschets gewenste situatie (Bron: KOW architecten)



Afbeelding 2.2 Impressie gewenste situatie (Bron: KOW architecten)



Afbeelding 2.3 Impressie plattegrond tweede verdieping (Bron: KOW architecten)

HOOFDSTUK 3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Algemeen

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Oostelijke Vechtplassen' ligt op 6,5 kilometer afstand van het plangebied.

Ten behoeve van het voornemen zijn, in het kader van de stikstofdepositie als gevolg van het project, twee AERIUS-berekeningen uitgevoerd. Deze bestaan uit een berekening voor de aanlegfase (realisatie voornemen) en een berekening voor de gebruiksfase (gebruik voornemen). Hierna worden de uitgangspunten voor deze berekeningen en de resultaten toegelicht.

3.2 Aanlegfase

3.2.1 Algemeen

Binnen de aanlegfase (realisatie voornemen) is in voorliggend geval sprake van de volgende activiteiten (bronnen) die bijdragen aan de emissie van stikstof:

- Verkeer van en naar het plangebied en het verkeer in het plangebied;
- Emissies mobiele werktuigen;
- Emissies stationair draaien;
- Emissies koude start.

In de berekening is ervan uit gegaan dat de bouwactiviteiten binnen één jaar zullen plaatsvinden. Doordat de AERIUS-calculator rekent met een stikstofemissie/ -depositie per jaar, zullen alle stikstofbronnen van de aanlegfase in één (reken)jaar opgenomen. Dit is een worst-case scenario.

3.2.2 Verkeersgeneratie sloop- en bouwverkeer

De realisatie van het voornemen heeft een tijdelijke toename van vervoersbewegingen tot gevolg, namelijk door de komst van het personeel (bouwvakkers en aannemers) en de aan- en afvoer van bouwmateriaal en bouwafval. Dit heeft tijdelijke stikstofuitstoot tot gevolg.

In de Aeriusberekening is van het volgende aantal verkeersbewegingen ten behoeve van de realisatie van het voornemen uitgegaan:

Type verkeer	Aantal voertuigen	Aantal verkeersbewegingen (aantal voertuigen x2)
	Sloop	
Licht verkeer	600	1.200
Zwaar verkeer	1.800	3.600
	Bouw	
Licht verkeer	7.000	14.000
Middelzwaar verkeer	2.000	4.000
Zwaar verkeer	2.000	4.000
	Totaal	
Licht verkeer	7.600	15.200
Middelzwaar verkeer	2.000	4.000
Zwaar verkeer	3.800	7.600

Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op ervaringscijfers van BJZ.nu.[1]

In voorliggend geval wordt er, gezien de ligging van het plangebied, van uitgegaan dat het bouwverkeer het projectgebied vanaf de Veilingstraat bereikt en verlaat.

[1] Deze ervaringscijfers zijn gebaseerd op honderden stikstofberekeningen waarbij input is vergaard van vooraanstaande bouw- en sloopbedrijven, projectontwikkelaars en aannemers.

De route gaat via de Veilingstraat, Veilinghevenkade, Van Zijsweg om zo de kruising met de Overste den Oudenlaan te bereiken, waar het verkeer vervolgens opgaat in het heersende verkeersbeeld.

Gesteld wordt dat het verkeer afkomstig van het plangebied op de genoemde wegen verdund is tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer en dat het verkeer qua rij- en stopgedrag niet meer te onderscheiden zal zijn van het overige wegverkeer.

De verkeersbewegingen binnen het projectgebied zijn gemodelleerd met 70 procent stagnatie. Op deze wijze wordt tevens het manoeuvreren van voertuigen op het terrein van het projectgebied gesimuleerd.

3.2.3 Te benutten werktuigen

Tijdens de realisatie van het voornemen worden binnen het plangebied werktuigen benut. Dergelijke werktuigen stoten tijdens het gebruik eveneens stikstof uit. Het gaat hierbij om tijdelijke uitstoot, hiervan is na de realisatie geen sprake meer. Voor het berekenen van het dieselverbruik is de volgende formule aangehouden:

$$LBPJ = (0.095 * Pmax + 0.54) * D$$

LBPJ staat in de bovengenoemde formule voor literverbruik per jaar. Pmax is het maximale vermogen van het werktuig en D staat voor het aantal draaiuren. Daarnaast is er rekening gehouden met het gebruik van Ad-Blue. Ligterink et al 2021[2] constateert dat voor Stage IV en V werktuigen dit 6% van het totale dieselverbruik bedraagt. Hieronder is een overzicht opgenomen, waarin aan de hand van de uitgangspunten de emissie van de werktuigen is achterhaald. Het AdBlue verbruik geldt alleen voor machines, die uitgerust zijn met een scr-filter. Machines die een vermogen hebben, die kleiner is dan 56 kW, worden niet uitgerust met een scr-filter. Ook benzine aangedreven werktuigen hebben geen scr-filter. Voor deze werktuigen is het AdBlue verbruik niet van belang. In onderstaand tabel zijn de uitgangspunten voor de inzet van de werktuigen voor het plangebied weergegeven.

Type werktuig	Aantal uren project	Vermogen (kW)	Stageklasse	Diesel verbruik totaal (liter/j)	AdBlue verbruik 6% (liter/j)
Sloopfase					
Graafmachine met kraker (slopen bebouwing)	80	200	IV, 2014-2018	1.564	93
Shovel (slopen bebouwing)	100	80	IV, 2014-2018	977	58
Bouwen en erfinrichting					
Graafmachine (bouwen woningen)	160	200	IV, 2014-2018	3.127	187
Hijskraan (bouwen woningen)	600	200	Elektrisch	n.v.t	n.v.t
Dieselaggregaat voor de hijskraan (bouwen woningen)	600	100	IV, 2014-2018	6.024	361
Heistelling (realiseren fundering)	40	250	IV, 2014-2018	972	58
Betonstorter (realiseren fundering)	80	200	IV, 2014-2018	1.564	93
Trilplaat (aanleggen verharding)	80	10	IV, 2014-2018	782	n.v.t.
Mini shovel (aanleggen verharding)	80	30	IV, 2014-2018	407	n.v.t.
Mini graafmachine (aanleggen verharding)	80	30	IV, 2014-2018	407	n.v.t

[2] Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH3 uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO_2021_R12305

Bovenstaande gegevens zijn gebaseerd op ervaringscijfers van BJZ.nu.[3]

3.2.2.3 Emissies stationair draaien laden en lossen

Tijdens het laden en lossen van bouwmaterialen, beton, betonplaten, afvalcontainers, bestrating en zand draait een vrachtwagen stationair. Hierdoor is sprake van een NO_x emitterende bron. Om deze reden is de emissie van het laden en lossen van deze vrachtwagens in de berekening meegenomen. Gemiddeld draaien deze vrachtwagens 15 minuten stationair.

In onderstaande tabel is het totaal aantal uren per jaar, de emissiefactoren en de emissie weergegeven.

Type	Reken-jaar	Vracht-aantal	Maximaal aantal laad-los minuten	Aantal uren totaal/jaar	Emissiefactor Gr/uur[4]		Emissie kg/jaar	
					NO_x	NH_3	NO_x	NH_3
Zwaar verkeer	2024	3794	15	949	80,6676	0,9024	76,55	0,856
Middelzwaar verkeer	2024	2000	15	500	67,938	0,69	33,97	0,345

3.2.2.4 Emissies koude start

In de AERIUS-Calculator is per 1 oktober 2024 het verkeer opgesplitst in rijdend verkeer en opstartend verkeer. De emissie van voertuigen met een koude motor zijn bij het opstarten tijdelijk veel groter. In onderzoek van TNO is naar voren gekomen dat binnen de periode van 10 tot 30 seconden de voertuigen nog niet of nauwelijks van hun startlocatie zijn vertrokken. De emissie van de koude start vindt hoofdzakelijk plaats rondom de startlocatie van het voertuig en niet op de wegen met doorgaand verkeer. Na ongeveer 2 uur stilstand (zonder draaiende motor) is de motor weer koud. Dit is van belang voor het toekennen van emissie op locaties waar voertuigen tijdelijk stilstaan, zoals parkeerplaatsen. Om het aantal koude starts te bepalen zijn onderstaande uitgangspunten gebruikt:

- Licht verkeer: alle voertuigen bereiken het projectgebied aan het begin van de werkdag en verlaten het projectgebied aan het eind van de werkdag: één koude start per voertuig;
- Middelzwaar verkeer: alle voertuigen doen het projectgebied slechts korte tijd aan voor laden en lossen waarbij de motor stationair blijft draaien (zie vorige paragraaf). Er is geen sprake van een koude start;
- Zwaar verkeer: alleen de voertuigen die de mobiele werktuigen komen brengen (begin van de werkdag) en ophalen (eind van de werkdag) kennen een koude start. De motor hoeft namelijk niet stationair te draaien bij het ophalen van de werktuigen. Worst-case is er vanuit gegaan dat bij deze zware vrachtvoertuigen sprake is van een koude start.

Dit leidt tot het volgende aantal koude starts: 7600 koude starts voor licht verkeer en 6 koude starts voor zwaar verkeer. De emissie is in de AERIUS-Calculator als oppervlaktebron ingevoerd.

3.3 Gebruiksfase

3.3.1 Appartementen en commerciële/maatschappelijke plint

De nieuwe commerciële/maatschappelijke plint en de appartementen worden conform aansluitverbod uit 2018 (Wet Voortgang Energietransitie), niet op het gasnet aangesloten. Hierdoor zijn de commerciële/maatschappelijke plint en de appartementen zelf geen NOx of NH3 emitterende bron. De nieuwe commerciële/maatschappelijke plint en de appartementen zijn hierom neutraal (zonder emissies) gemodelleerd als oppervlaktebron in de AERIUS-berekening.

[3] Deze ervaringscijfers zijn gebaseerd op honderden stikstofberekeningen waarbij input is vergaard van vooraanstaande bouw- en sloopbedrijven, projectontwikkelaars en aannemers.

[4] https://www.bij12.nl/wp-content/uploads/2022/03/202201-Rekeninstructie-stationaire-emissies-wegverkeer.pdf

3.2.2 Verkeersgeneratie

De verkeerseffecten op de nieuwe ontwikkeling zijn door middel van een onderzoek naar de verkeersgeneratie in beeld gebracht. Het onderzoek is uitgevoerd door een deskundige van de gemeente Utrecht. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar het "Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk".

In de onderstaande tabel is het aantal vervoersbewegingen berekend die ontstaan met de realisatie van het beoogde plan.

Appartementen	Aantal	pp norm	vkgen/pp	Omrekenfactor naar werkdag	vkgen per werkdag
80 – 130 m²	43	0,53	1,6	1,11	40,48
55 m2 – 80 m²	61	0,51	1,6	1,11	55,25
tot 55 m2	6	0,28	1,71	1,11	3,19
				subtotaal	98,92
Functie	**Eenheid m2 BVO**	**pp norm**	**vkgen/pp**	**Omrekenfactor naar werkdag**	**vkgen per werkdag**
Restaurant	2,8	2	5,83	1	32,65
Arts/maatschap/ therapeut/ consultatiebureau	4	0,53	8,2	1,33	23,12
				subtotaal	55,77
				Totaal vkgen per werkdag	**154,68**

De totale verkeersgeneratie voor de te realiseren appartementen en commerciële/maatschappelijke plint komt neer op gemiddeld 155 verkeersbewegingen per dag.

Met de realisatie van 110 appartementen en een commerciële/maatschappelijke plint ontstaat er een wijziging in verkeer ten opzichte van de huidige situatie.

Het plangebied is vanaf de Veilingstraat ontsloten via Veilingshaven. De Veilingshaven sluit aan op de Van Zijstweg. Het verkeer zal zich vanaf de Van Zijstweg in verschillende richtingen verspreiden. Verder zal het verkeer via de Veilingstraat op de Croeselaan ontsloten. Het verkeer zal zich via de Croeselaan in verschillende richtingen verspreiden. De Van Zijstweg en Croeselaan zijn ontsluitingswegen door Utrecht heen.

Om een uiterst worst-case scenario te berekenen is 100% van de verkeersbewegingen op beide routes gemodelleerd. Zodoende is met twee keer zoveel woon- werkverkeer gerekend dan wordt verwacht.

3.3.3 Koude start

Zoals in de vorige paragraaf is genoemd, dient de emissie als gevolg van een koude start te worden meegenomen bij voorliggende stikstofberekening. De emissie van de koude start vindt hoofdzakelijk plaats rondom de startlocatie van het voertuig en niet op de wegen met doorgaand verkeer. Na ongeveer 2 uur stilstand (zonder draaiende motor) is de motor weer koud. Dit is van belang voor het toekennen van emissie op locaties waar voertuigen tijdelijk stilstaan, zoals parkeerplaatsen. Om het aantal koude starts te bepalen zijn onderstaande uitgangspunten gebruikt:

- Licht verkeer: alle voertuigen verlaten het projectgebied aan het begin van de werkdag en bereiken het projectgebied aan het eind van de werkdag: één koude start per voertuig;
- Zwaar verkeer: de zware voertuigen staan niet langer dan 2 uur stil met de motor uit. Er is geen sprake van een koude start.

Dit leidt tot het volgende aantal koude starts: 155 koude starts voor licht verkeer. De emissie is in de AERIUS-Calculator als oppervlaktebron ingevoerd ter plaatse van de desbetreffende parkeerplaatsen.

HOOFDSTUK 4 RESULTATEN & CONCLUSIE

4.1 Aanlegfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de aanlegfase blijkt dat in de aanlegfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 1 bijgevoegd.

4.2 Gebruiksfase

Uit de AERIUS-berekening met betrekking tot de gebruiksfase blijkt dat in de gebruiksfase van de voorgenomen ontwikkeling geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. De onderdelen en resultaten van de AERIUS-berekening zijn in bijlage 2 bijgevoegd.

4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het plan is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

BIJLAGEN BIJ DE STIKSTOFBEREKENING

Bijlage 1 Rekenresultaten aanlegfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	BJZ.nu B.V.
Inrichtingslocatie	Veilingstraat 10, 3521 BH Utrecht

Activiteit

Omschrijving	110 appartementen hartje Utrecht
Toelichting	110 appartementen met retail functie commercieel en maatschappelijk

Berekening

AERIUS kenmerk	RfvgAhN9Ut8A
Datum berekening	07 oktober 2024, 14:57
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase - Beoogd	2024	5,6 kg/j	239,5 kg/j

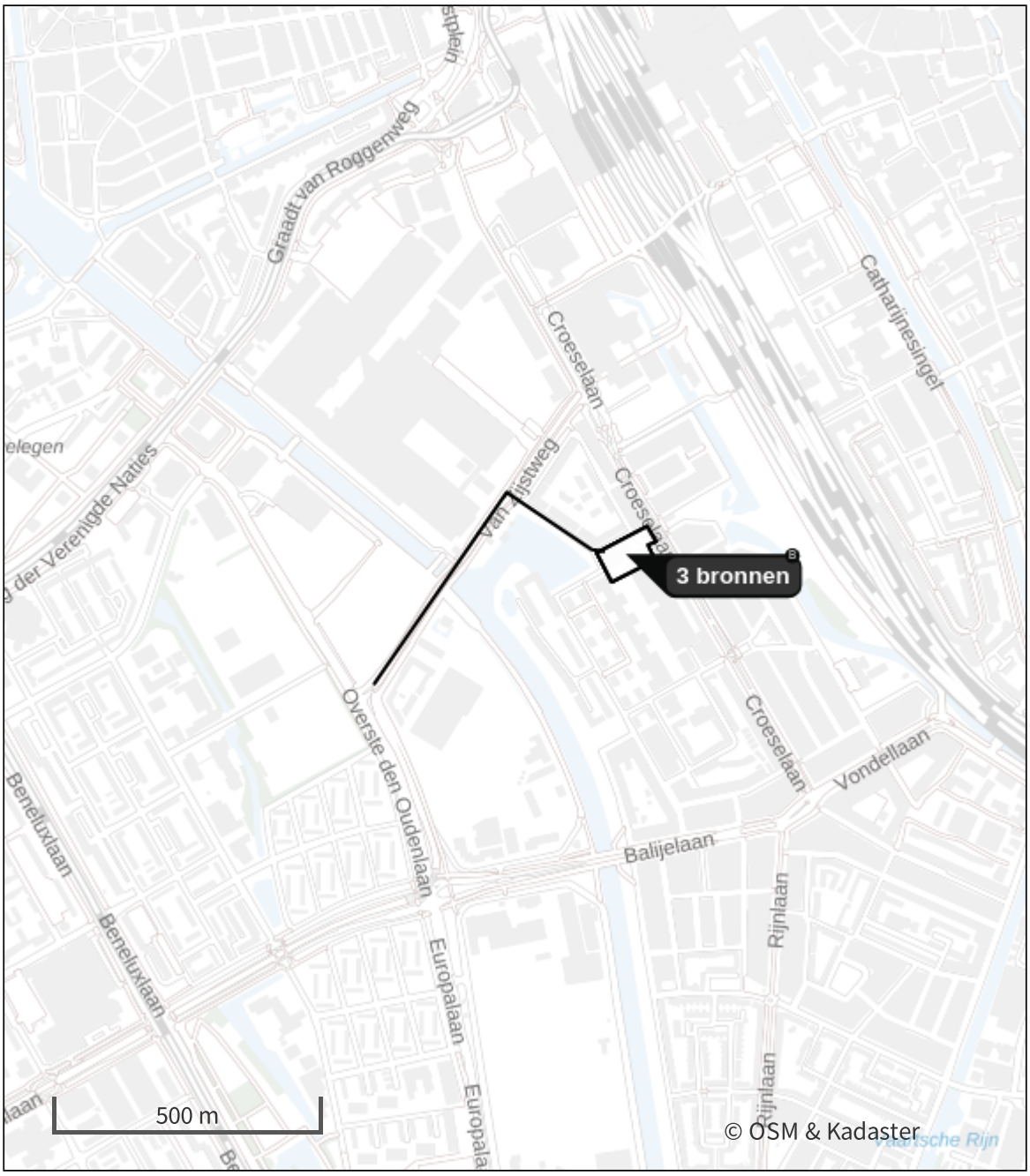
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Werktuigen	3,4 kg/j	98,6 kg/j
3 Anders... | Anders... | Stationair laden	1,2 kg/j	110,5 kg/j
4 Verkeer | Koude start: overig | Koude starts	0,4 kg/j	2,3 kg/j
Verkeersnetwerk	0,6 kg/j	28,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Aanlegfase, Rekenjaar 2024

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Werktuigen	NO_x	98,6 kg/j
Locatie	X:135992,43 Y:454919,65	NH_3	3,4 kg/j
Oppervlakte	0,63 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Graafmachine met kraker	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1564 l/j	80 u/j	93 l/j	NO_x	9,2 kg/j
					NH_3	0,4 kg/j
Shovel	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	814 l/j	100 u/j	48 l/j	NO_x	5,3 kg/j
					NH_3	0,2 kg/j
Graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3127 l/j	160 u/j	187 l/j	NO_x	18,0 kg/j
					NH_3	0,8 kg/j
Aggregaat torenkraan	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	6253 l/j	600 u/j	375 l/j	NO_x	36,8 kg/j
					NH_3	1,5 kg/j
Heistelling	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	972 l/j	40 u/j	58 l/j	NO_x	5,6 kg/j
					NH_3	0,2 kg/j
Betonstorter	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1564 l/j	80 u/j	93 l/j	NO_x	9,2 kg/j
					NH_3	0,4 kg/j
Trilplaat	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	120 l/j	80 u/j		NO_x	2,8 kg/j
					NH_3	0,0 kg/j
Mini shovel	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	272 l/j	80 u/j		NO_x	5,8 kg/j
					NH_3	2,0 g/j
Mini graafmachine	Stage-IV, 2014-2018, <= 56 kW, diesel, SCR: nee	272 l/j	80 u/j		NO_x	5,8 kg/j
					NH_3	2,0 g/j

2 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Bouwverkeer				NO_x	28,1 kg/j
Locatie	X:135704,06 Y:454944,74	Type scherm	-	-	NO_2	6,5 kg/j
Lengte	660,31 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,6 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	15.200,0 /jaar	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	4.000,0 /jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	6.800,0 /jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar	0,0 %

3 Anders... | Anders...

Naam	Stationair laden	Uittreedhoogte	0,0 m	NO_x	110,5 kg/j
Locatie	X:135992,43 Y:454919,65	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	1,2 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,63 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude starts	NO_x	2,3 kg/j
Locatie	X:135992,43 Y:454919,65	NH_3	0,4 kg/j
Oppervlakte	0,63 ha		

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	7.600,0 /jaar
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /jaar
Zwaar vrachtverkeer	6,0 /jaar
Busverkeer	0,0 /jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024_20240924_e658fbbf94
Database versie	2024_e658fbbf94_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 2 Rekenresultaten gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon	BJZ.nu B.V.
Inrichtingslocatie	Veilingstraat 10, 3521 BH Utrecht

Activiteit

Omschrijving	110 appartementen hartje Utrecht
Toelichting	110 appartementen met retail functie commercieel en maatschappelijk

Berekening

AERIUS kenmerk	RwvSWmmP5qQh
Datum berekening	08 oktober 2024, 09:34
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase - Beoogd	2025	3,3 kg/j	32,6 kg/j

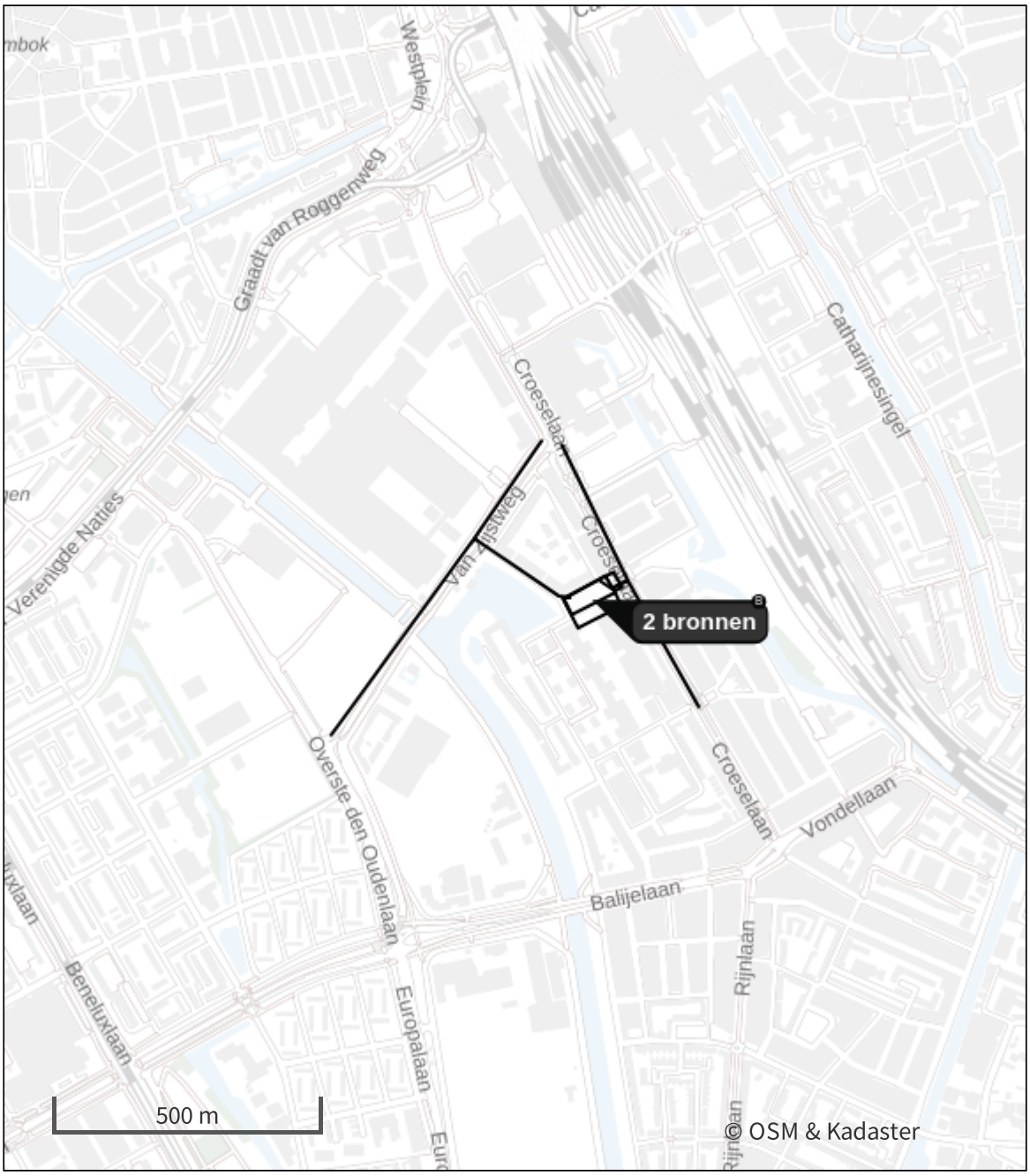
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruiksfase (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Wonen en Werken | Woningen | 110 appartementen en retail	-	-
6 Verkeer | Koude start: parkeergarage | Koude starts	2,5 kg/j	15,5 kg/j
Verkeersnetwerk	0,8 kg/j	17,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Gebruiksfase, Rekenjaar 2025

1 Wonen en Werken | Woningen

Naam	110 appartementen en retail	Uittreedhoogte	1,0 m
		Warmteinhoud	0,000 MW
Locatie	X:135992,43 Y:454919,65	Spreiding	1 m
Oppervlakte	0,63 ha		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd		
Temporele variatie	Continue Emissie		

2 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Gebruiksverkeer Veilinghavenweg				NO_x	2,4 kg/j
Locatie	X:135860,27 Y:454974,7	Type scherm	-	-	NO_2	0,3 kg/j
Lengte	212,66 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

3 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Gebruiksverkeer Croeselaan				NO_x	6,3 kg/j
Locatie	X:136059,73 Y:454962,13	Type scherm	-	-	NO_2	0,8 kg/j
Lengte	562,32 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,3 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

4 Verkeer | Rijdend verkeer

			Links	Rechts		
Naam	Gebruiksverkeer van Zijsweg				NO_x	7,7 kg/j
Locatie	X:135699,93 Y:454941,42	Type scherm	-	-	NO_2	1,0 kg/j
Lengte	687,69 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

5 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Gebruiksverkeer tot Croeselaan		Links	Rechts	NO_x 0,6 kg/j
Locatie	X:136034,49 Y:454943,75	Type scherm	-	-	NO_2 79,9 g/j
Lengte	56,91 m	Hoogte	-	-	NH_3 29,6 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	155,0 /etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal	0,0 %

6 Verkeer | Koude start: parkeergarage

Naam	Koude starts	Uittreedhoogte	0,3 m	NO_x	15,5 kg/j
Locatie	X:135989,06 Y:454928,55	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	2,5 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,32 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Licht Verkeer				

Type voertuig	Koude starts
Licht verkeer	155,0 /etmaal
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal
Busverkeer	0,0 /etmaal

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2024_20240924_e658fbbf94
Database versie	2024_e658fbbf94_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://link.aerius.nl/website

Bijlage 20 Rapportage archeologisch onderzoek

ARCHEOLOGISCH ONDERZOEK

VEILINGSTRAAT 2

TE UTRECHT

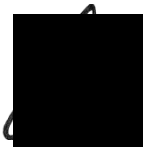
GEMEENTE UTRECHT

Archeologie



Rapportage archeologisch onderzoek

Veilingstraat 2 te Utrecht

Opdrachtgever	Ten Brinke Vastgoedontwikkeling Meander 861 6825 MH Arnhem
Rapportnummer	2384.002
Versienummer[1]	2
Datum	23 oktober 2017
Vestiging	Gelderland Fabriekstraat 19c 7005 AP Doetinchem 0314 - 365150 doetinchem@econsultancy.nl
Opsteller	drs. [redacted]
Paraaf	
Kwaliteitscontrole	drs. [redacted]
Paraaf	

© Econsultancy bv, Doetinchem
Foto's en tekeningen: Econsultancy bv, tenzij anders vermeld

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgevers. Econsultancy aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit de toepassing van de adviezen of het gebruik van de resultaten van dit onderzoek.

ISSN: 2210-8777 (Analoog rapport)
ISSN: 2210-8785 (Digitaal rapport E-depot)

[1] Versie 1 betreft een rapport waarvan geen beoordeling van het bevoegd gezag is ontvangen, bij versie 2 is het rapport wel beoordeelt door het bevoegd gezag.

Administratieve gegevens plangebied	
Projectnummer	2384.002
Toponiem	Veilingstraat 2
Plaats	Utrecht
Opdrachtgever	Ten Brinke Vastgoedontwikkeling
Gemeente	Utrecht
Provincie	Utrecht
Kadastrale gegevens	Catharijne, sectie D, perceel 8564
Omvang plangebied	2.950 m2
Kaartblad	31 H
Coördinaten centrum plangebied	X: 135988 / Y: 454918
Bevoegd gezag	Drs. [redacted] Team Monumenten en Cultuurhistorie Postbus 8406 3503 RK Utrecht Tel. 030-2863990 Email: monumenten@Utrecht.nl
ARCHIS3 Onderzoeksmeldingsnummer (OM-nr.)	4552073100
Archeoregio NOaA	Utrechts - Gelders rivierengebied
Beheer en plaats documentatie	Econsultancy BV, Doetinchem / provinciaal Depot bodemvondsten Utrecht
Uitvoerder(s)	drs. [redacted]

Kwaliteitszorg
Econsultancy s onder meer gecertificeerd voor protocollen 4003 en 4004 van de BRL SIKB 4000. Verder is Econsultancy lid van de Nederlandse Vereniging van Archeologische Opgravingsbedrijven (NVAO). De leden van de NVAO bieden kwalitatief hoogstaand archeologisch onderzoek. Het lidmaatschap is een waarborg voor kwaliteit en betrouwbaarheid. Tevens is Econsultancy aangesloten bij de Vereniging van Ondernemers in Archeologie (VOiA). De VOiA behartigt de belangen van meer dan 100 bedrijven in alle takken van de archeologie.

Betrouwbaarheid
Dit onderzoek is op zorgvuldige wijze uitgevoerd, conform de toepasselijke en van kracht zijnde regelgeving. Een booronderzoek wordt in het algemeen uitgevoerd door het steekproefsgewijs onderzoeken van de bodem, waardoor het, op basis van de resultaten van een booronderzoek, onmogelijk is garanties af te geven ten aanzien van de aan- of afwezigheid van archeologische waarden. In dit kader dient ook opgemerkt te worden dat geraadpleegde bronnen niet altijd zonder fouten en volledig zijn. Daar Econsultancy voor het verkrijgen van historische informatie afhankelijk is van deze bronnen, kan Econsultancy niet instaan voor de juistheid en volledigheid van deze informatie.

SAMENVATTING

Econsultancy heeft in opdracht van Ten Brinke Vastgoedontwikkeling op 13 juli 2017 een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied gelegen aan de Veilingstraat 2 te Utrecht in de gemeente Utrecht (zie figuur 1 en figuur 2). In het plangebied zal herontwikkeling plaatsvinden waarbij onder andere een parkeerkelder zal worden aangelegd tot tenminste 3,5 m –mv.

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Utrecht ligt het plangebied binnen een gebied met archeologische verwachting (zie figuur 13). Binnen deze gebieden dient, bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -mv en een verstoringsoppervlak groter dan 1000 m², vroegtijdig een inventariserend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Het archeologisch onderzoek is noodzakelijk om te bepalen of er archeologische waarden aanwezig zijn binnen het plangebied en of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. Binnen het kader van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007), voortvloeiend uit het Verdrag van Malta (1992), is men verplicht voorafgaand archeologisch onderzoek uit te voeren (zie bijlage 3).

Doel van het bureauonderzoek is een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied op te stellen. Dit wordt uitgevoerd door middel van het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende en verwachte archeologische waarden.

Het inventariserend veldonderzoek (IVO-overig, verkennende fase) heeft tot doel de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen door middel van boringen. Het veldonderzoek is erop gericht om inzicht te krijgen in de geologische en bodemkundige opbouw binnen het plangebied. Tevens zullen, indien mogelijk, kansrijke en kansarme zones worden geïdentificeerd.

Met de resultaten van het archeologisch onderzoek kan worden vastgesteld of binnen het plangebied archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn en of vervolgonderzoek dan wel planaanpassing noodzakelijk is.

Gespecificeerde archeologische verwachting
Op basis van de landschappelijke situatie en onderzoeken in de omgeving kan verwacht worden dat zich sporen in de ondergrond bevinden vanaf de Bronstijd tot de Nieuwe tijd. Doordat jongere fasen van de Rijn (Kromme Rijn) zeer nabij hebben gelegen is het mogelijk dat afzettingen van voor de Romeinse tijd zijn geërodeerd, er zijn geen vondsten bekend uit de periode Bronstijd uit dit gebied. Tijdens de IJzertijd en Romeinse tijd hebben zich, getuige het grote aantal vindplaatsen in de omgeving, zeer gunstige omstandigheden gevormd voor bewoning. De verwachting op vondsten uit deze periode is vrij hoog, ook al zijn de nabij gelegen hogere oeverwallen van de Oude Rijn waarschijnlijk aantrekkelijker geweest voor bewoning. Het gebied is sinds die tijd min of meer continue bewoonbaar. Tijdens de Middeleeuwen en Nieuwe tijd concentreerde de bewoning zich met name in de kern van Utrecht en langs de uitvalswegen. Het plangebied heeft gedurende deze periode in een buitengebied gelegen en zal niet intensief gebruikt zijn of bewoond zijn. Aan het begin van de 20^{e} eeuw is het gebied opgenomen in de verstedelijking rondom Utrecht. Bij het bouwen van de veiling en aanleg van de veilinghaven en veilingspoorweg zijn mogelijk delen van het gebied verstoord.In het archief van de gemeente zijn geen bouwtekeningen bekend van de aanleg van het koelhuis in 1961. Het is aannemelijk dat zich aanzienlijke funderingen onder het gebouw bevinden die tot verstoring van de ondergrond hebben geleid, maar de diepte daarvan is niet bekend.

Resultaten inventariserend veldonderzoek
Bij de uitvoering van het onderzoek is bij betonboringen in de vloer van het gebouw een kruipruimte/kelder aangetroffen onder de vloer. Er konden daardoor geen boringen worden uitgevoerd onder het kelderniveau, de bodem van de kelder bevindt zich in de twee betonboringen die zijn uitgevoerd op 1,1 m onder de top van het vloerniveau. Uit de resultaten van het inventariserend veldonderzoek (IVO-O, verkennende fase) blijkt dat onder een bijna twee meter dikke recente ophogingslag bevinden zich oever- en beddingafzettingen van de Oude Rijn. In een boring wordt de top van de oeverafzettingen aangetroffen met daarin een mogelijke cultuurlaag. Het bodemprofiel is tot tenminste 0,7 m +NAP verstoord. Dit houdt in dat hoogstwaarschijnlijk een substantieel deel van de oude rivierafzettingen zal zijn verdwenen. Oudere afzettingen of dieper gelegen afzettingen zijn hoogstwaarschijnlijk nog intact. Ondanks een relatief klein aantal (diepe) boringen kan toch worden vastgesteld dat een deel van de oeverafzettingen van de Oude Rijn intact is. In één boring is een cultuurlaag met archeologische indicatoren is aangetroffen. De hoge verwachting voor het plangebied die op basis van het bureauonderzoek werd vastgesteld kan hiermee afdoende worden bevestigd en blijft hiermee van kracht.

Advies
Gezien de in het bureau- en booronderzoek opgestelde archeologische verwachting is binnen het plangebied vervolgonderzoek noodzakelijk om deze te toetsen. Het vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd in de vorm van een opgraving - variant archeologische begeleiding.

In verband met aanwezige bebouwing met een betonvloer en kelder en een dikke ondoordringbare ophogingslaag is een karterend booronderzoek niet mogelijk in het hele plangebied. Vanwege de complexiteit en diepte van de bestaande constructie zal de aanleg van de bouwput aansluitend of gelijktijdig gebeuren met de sloop en verwijdering van de bebouwing, de betonvloeren en ophogingslaag. Het uitgraven van de bouwput onder 1 m + NAP dient onder archeologische begeleiding plaats te vinden. Vanuit praktische en kostentechnische overwegingen is de meest geschikte onderzoeksmethode voor het uitgraven voor de mogelijk diepere bouwput een opgraving, variant archeologische begeleiding. Hierbij begeleidt de archeoloog de civieltechnische graafwerkzaamheden waarbij archeologische waarden bij het aantreffen direct geborgen worden en daarmee ex-situ worden behouden. Voor dit onderzoek dient een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van eisen te zijn opgesteld waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek moet voldoen.

Bovenstaand advies is van Econsultancy. De resultaten van onderhavig onderzoek zijn beoordeeld door het bevoegd gezag (Dhr. drs. [redacted] gemeente Utrecht, d.d. 13 oktober 2017). Het bevoegd gezag gaat akkoord met het advies van Econsultancy.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

2 DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN 1

3 BUREAUONDERZOEK 2

3.1 Methoden 2
3.2 Afbakening van het plangebied 3
3.3 Huidige situatie 3
3.4 Toekomstige situatie 3
3.5 Beschrijving van het historische gebruik 4
3.6 Aardwetenschappelijke gegevens 6
3.7 Archeologische waarden 8
3.8 Gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel 16
3.9 Aanbevolen onderzoeksmethode 17

4 INVENTARISEREND VELDONDERZOEK 18

4.1 Methoden 18
4.2 Resultaten 18
4.3 Beantwoording onderzoeksvragen veldonderzoek 20

5 CONCLUSIE EN ADVIES 21

5.1 Conclusie 21
5.2 Advies 21

LITERATUUR 22

BRONNEN 24

LIJST VAN TABELLEN

Tabel I. Geraadpleegd historisch kaartmateriaal
Tabel II. Overzicht rijks- en gemeentemonumenten
Tabel III. Aardwetenschappelijke gegevens plangebied
Tabel IV. Overzicht AMK-terreinen
Tabel V. Overzicht onderzoeksmeldingen
Tabel VI. Overzicht ARCHIS-vondsten
Tabel VII. Gespecificeerde archeologische verwachting
Tabel VIII. Hoofdlijn bodemopbouw
Tabel IX. Overzicht aangetroffen archeologische indicatoren

LIJST VAN AFBEELDINGEN

Figuur 1. Situering van het plangebied binnen Nederland
Figuur 2. Detailkaart van het plangebied
Figuur 3. Luchtfoto van het plangebied
Figuur 4. Situering van het plangebied op de kaart van Jacob van Deventer
Figuur 5. Situering van het plangebied binnen de kadastrale minuut uit 1821
Figuur 6. Situering van het plangebied binnen Militaire topografische kaart uit 1880
Figuur 7. Situering van het plangebied binnen Militaire topografische kaart uit 1915
Figuur 8. Situering van het plangebied binnen de Topografische kaart uit 1948
Figuur 9. Situering van het plangebied binnen de Topografische kaart uit 1970
Figuur 10. Situering van het plangebied binnen de paleogeografische kaart
Figuur 11. Situering van het plangebied binnen de Bodemkaart
Figuur 12. Archeologische Gegevenskaart van het onderzoeksgebied
Figuur 13. Situering van het plangebied binnen de archeologische beleidskaart
Figuur 14. Boorpuntenkaart

BIJLAGEN

Bijlage 1 Overzicht geologische en archeologische tijdvakken
Bijlage 2 Bewoningsgeschiedenis van Nederland
Bijlage 3 AMZ-cyclus
Bijlage 4 Boorprofielen

1 INLEIDING

Econsultancy heeft in opdracht van Ten Brinke Vastgoedontwikkeling een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor het plangebied gelegen aan de Veilingstraat 2 te Utrecht in de gemeente Utrecht (zie figuur 1 en figuur 2). In het plangebied zal herontwikkeling plaatsvinden waarbij onder andere een parkeerkelder zal worden aangelegd tot tenminste 3,5 m -mv. Het archeologisch onderzoek is noodzakelijk om te bepalen of er archeologische waarden aanwezig zijn binnen het plangebied en of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. Binnen het kader van de Erfgoed wet uit 2016, voortvloeiend uit het Verdrag van Malta uit 1992, is men verplicht voorafgaand archeologisch onderzoek uit te voeren (zie bijlage 3).

Het onderzoek is uitgevoerd in het kader van een bestemmingsplanwijziging.

Het archeologisch onderzoek bestaat uit een bureauonderzoek (hoofdstuk 3) en een inventariserend veldonderzoek (IVO-overig, verkennende fase) door middel van boringen (hoofdstuk 4). Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt een advies gegeven of vervolgstappen noodzakelijk zijn (hoofdstuk 5). Dit advies dient te worden getoetst door het bevoegd gezag, de gemeente Utrecht, waarna een besluit zal worden genomen of het plangebied kan worden vrijgegeven of dat vervolgstappen uitgevoerd dienen te worden.

2 DOELSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN

Het onderzoek heeft tot doel inzicht te krijgen in de archeologische waarden van het plangebied. Het bureauonderzoek heeft tot doel om een gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel van het plangebied op te stellen. Het verwachtingsmodel is gebaseerd op bronnen over bekende of verwachte archeologische waarden in en om het plangebied.

Voor het bureauonderzoek zijn de volgende onderzoeksvragen opgesteld:

- Wat is er bekend over bodemverstorende ingrepen binnen het plangebied uit het verleden? Is er bijvoorbeeld informatie bekend over vroegere ontgrondingen, bodemsaneringen, egalisaties, diepploegen of landinrichting?
- Ligt het plangebied binnen een landschappelijke eenheid, die vanuit archeologisch oogpunt een specifieke aandachtslocatie kan betreffen (zoals een relatief hoge dekzandkop of -rug, nabij een veengebied, een beekdal)?
- Wat is de gespecificeerde archeologische verwachting van het plangebied?

Het inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek heeft tot doel de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen, en is er op gericht om inzicht te krijgen in de geologische en bodemkundige opbouw binnen het plangebied. Tevens is het bedoeld om kansrijke zones te selecteren voor vervolgonderzoek en kansarme zones ervan uit te sluiten. Ook wordt gelet op het voorkomen van (diepe) verstoringen van het bodemprofiel. Indien de ondergrond tot grote diepte verstoord is, zullen eventueel aanwezige archeologische resten mogelijk verdwenen zijn.

Het veldonderzoek dient antwoord te geven op de volgende vragen:

- Wat is de bodemopbouw binnen het plangebied?
- Is het bodemprofiel binnen het plangebied intact of (geheel of gedeeltelijk) verstoord en indien verstoord, tot welke diepte gaat deze verstoring?

- Wat zijn de gevolgen van het in het plangebied aangetroffen bodemprofiel voor de gespecificeerde archeologische verwachting van het plangebied.

Het bureauonderzoek is uitgevoerd op 29 juni 2017 door drs. [redacted] (senior prospector). Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd op 13 juli 2017 door drs. A.J. Wullink. Het rapport is gecontroleerd door drs. [redacted] (senior KNA-archeoloog).

3 BUREAUONDERZOEK

3.1 Methoden

Het archeologisch onderzoek is uitgevoerd conform de eisen en normen zoals aangegeven in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA, versie 4.0, 07-06-2016), die is vastgesteld door het Centraal College van Deskundigen (CCvD) Archeologie en is ondergebracht bij het SIKB te Gouda.

Voor de uitvoering van het bureauonderzoek gelden de specificaties LS01, LS02, LS03, LS04 en LS05. De resultaten van dit onderzoek worden in dit rapport weergegeven conform specificatie LS06.[2]

Binnen dit onderzoek zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- afbakening van het plangebied en vaststellen van de consequenties van het mogelijk toekomstige gebruik (LS01);
- beschrijving van de huidige en toekomstige situatie (LS02);
- beschrijving van de historische situatie en mogelijke verstoringen (LS03);
- beschrijving van bekende archeologische en historische waarden en aardwetenschappelijke gegevens (LS04);
- opstellen van een gespecificeerde verwachting (LS05).

Bij het uitvoeren van deze werkzaamheden zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- het Archeologische Informatie Systeem (ARCHIS);
- de Archeologische Monumenten Kaart (AMK);
- de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW);
- geologische kaarten, geomorfologische kaarten en bodemkaarten;
- de centrale toegangspoort tot Data en Informatie van de Nederlandse Ondergrond (DINOLoket);
- literatuur en historisch kaartmateriaal;
- bouwhistorische gegevens;
- de recente topografische kaart (schaal 1:25.000);
- recente luchtfoto's;
- het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN);
- de archeologische verwachtingskaarten van de gemeente Utrecht;
- plaatselijke (amateur-)archeoloog c.q. heemkundevereniging.

[2] Beschikbaar via www.sikb.nl.

3.2 Afbakening van het plangebied

Er dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het onderzoeksgebied en het plangebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen feitelijk de bodemverstorende ingreep gaat plaatsvinden. Het onderzoeksgebied is het gebied waarover informatie is verzameld om een goed beeld te krijgen van de archeologische waarden binnen het plangebied. Dit gebied is groter dan het plangebied. In het huidige onderzoek betreft het onderzoeksgebied het gebied binnen een straal van circa 0,5 kilometer rondom het plangebied.

De onderzoekslocatie (± 2.950 m²) ligt aan de Veilingstraat 2, circa 1 kilometer ten zuidwesten van het stadscentrum van Utrecht (zie figuur 1 en figuur 2). Volgens het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN) bevindt het maaiveld zich op een hoogte van circa 3,4 in het westen tot 2,0 m +NAP in het oosten. Het gebied is kadastraal bekend als gemeente Catharijne, sectie D, nummer 8564. Volgens de topografische kaart van Nederland, 31H, zijn de coördinaten van het midden van de onderzoekslocatie X = 135988, Y = 454918.

3.3 Huidige situatie

Voor het bureauonderzoek is het van belang de huidige situatie te onderzoeken. Landgebruik en bebouwing kunnen van invloed zijn op de archeologische verwachting.

Het plangebied is momenteel in gebruik als is momenteel bebouwd (zie figuur 3).

Het bodemgebruik van de omliggende percelen bestaat uit bebouwing in de vorm van appartementengebouwen aan de noord- en oostzijde, industriële bebouwing aan de zuidzijde en de veilinghaven aan de westzijde.

Bodemloket

De overheid initieert middels het Bodemloket inzicht te geven in maatregelen die de afgelopen jaren getroffen zijn om de bodemkwaliteit in Nederland in kaart te brengen (bodemonderzoek) of te herstellen (bodemsanering). Ook laat het Bodemloket zien waar vroeger (bedrijfs-) activiteiten hebben plaatsgevonden die extra aandacht verdienen. Tevens worden op het Bodemloket voormalige potentieel bodembedreigende bedrijfsactiviteiten weergegeven. Gegevens van het Bodemloket dienen als indicatief te worden beschouwd.

Binnen het plangebied zijn voor zover bekend binnen het Bodemloket geen milieuhygiënische onderzoeken uitgevoerd.[3]

Huidig milieuonderzoek

Gelijktijdig met het archeologisch bureauonderzoek is er voor het plangebied een milieuhygiënisch bodemonderzoek uitgevoerd door Econsultancy (rapportnummer: 2384.001). De resultaten van het milieuhygiënisch bodemonderzoek waren ten tijde van het uitvoeren van dit archeologisch bureauonderzoek nog niet bekend.

3.4 Toekomstige situatie

Het toekomstige gebruik van het plangebied kan bepalend zijn voor het vervolgtraject (behoud *in-situ* of behoud *ex-situ* van archeologische waarden). De toekomstige inrichting van het plangebied kan gevolgen hebben op het in-/ex-situ behoud van de archeologische waarde.

[3] www.bodemloket.nl.

Het plangebied zal worden herontwikkeld waarbij een parkeerkelder tot maximaal 3,5 m –mv zal worden aangelegd. Hierbij zal een gebied met een oppervlakte van 2.950 m^2 worden bebouwd en vergraven tot een diepte van 2,2 tot 3,5 m beneden maaiveld.

3.5 Beschrijving van het historische gebruik

In het plangebied kunnen naast archeologische sporen ook historische relicten voorkomen die nog in het landschap zichtbaar zijn. Het gaat hierbij om historisch geografische relicten zoals nederzettingsvormen en wegen- en kavelpatronen. Veel van deze bewaard gebleven historische geografie geeft door de herverkavelingen in de tweede helft van de 20e eeuw een incompleet beeld van het historisch landschap. Historische kaarten van vóór de herverkaveling zijn een goede aanvulling op het huidige incomplete beeld. Voor de historische ontwikkeling is naast het historisch kaartmateriaal ook relevante achtergrondliteratuur geraadpleegd.

Historisch kaartmateriaal
De situatie van het plangebied is op verschillende historische kaarten als volgt:

Tabel I. Geraadpleegd historisch kaartmateriaal

Bron	Periode	Kaartblad	Schaal	Omschrijving plangebied	Bijzonderheden/directe omgeving
Kaart van Jacob van Deventer	1570	Utrecht	1:8000	In het plangebied is het landgebruik niet gekarteerd	Plangebied ligt ten zuidwesten van de stad Utrecht en vlakbij een doorgaande weg met een aantal hoeves
Kadastrale minuut[4]	1821	Gemeente Catharijnen, sectie D, nummer 8564	1:2.500	Het landgebruik in het plangebied is weiland, er is geen bebouwing aanwezig.	De percelering ligt dwars op het terrein, ten noorden van het plangebied ligt de voorloper van de Kroesenlaan, hier nog weergegeven als bossage
Militaire topografische kaart (veldminuut)	1880	445	1:50.000	onveranderd	Het spoor is zichtbaar op de kaart, de stationszone ontstaat. Langs de Kroesenlaan ontstaat bebouwing
Militaire topografische kaart (veldminuut)	1915	445	1:50.000	Een deel van het terrein is in gebruik als boomgaard	Direct ten noorden van het plangebied ontstaat kleinschalige bebouwing
Militaire topografische kaart (veldminuut)	1947	445	1:50.000	In het gebied is bebouwing aanwezig, mogelijk een voorloper van het huidige gebouw.	Het hele gebied is getransformeerd naar aanleiding van het Amsterdam-Rijnkanaal (Merwedekanaal). Ten westen van het gebied ontstaat vanaf 1925 de veilinghaven en grootschalige bebouwing rondom het gebied.
topografische kaart	1970	31H	1:50.000	In 1961 wordt het bestaande gebouw vervangen door het koelhuis van de veiling. Dit is het gebouw dat nu nog aanwezig is.	De bebouwing wordt uitgebreid en vergroot. Het plangebied ligt naast een aftakking van het spoor. Een del van de veilinghaven wordt gedempt en overbouwd.

[4] Beeldbank Cultureelerfgoed

Op basis van het beschikbare gedetailleerde historische kaartmateriaal is af te leiden dat het plangebied vanaf de 16e eeuw in een agrarische omgeving ligt totdat de spoorlijn wordt aangelegd aan het eind van de 19e eeuw en het stationsgebied ontstaat. Langzaam verschijnen er enkele kleinere gebouwen langs de Kroesenlaan die parallel loopt aan de spoorlijnen. De tweede impuls wordt aan het gebied gegeven door het aanleggen van een haven en een veiling langs de voorloper van het Amsterdam-Rijnkanaal vanaf de jaren '20 van de vorige eeuw. Deze groenten en vruchtenveiling 'Utrecht en omstreken' groeit door tot in 1968 de veiling verhuist naar Nieuwegein.[5]

Bouwhistorische gegevens

Bij de gemeente Utrecht is het gemeentelijk archief geraadpleegd. Hieruit zijn bouwtekeningen uit 1991 naar voren gekomen ten behoeve van de verandering van functie van het gebouw. Hierop staat niet aangegeven tot welke diepte de fundering is uitgevoerd. De originele bouwtekeningen uit 1961 zijn niet gevonden in het archief.

Rijks- en gemeentemonumenten binnen attentiegebied

Een rijksmonument is in Nederland een zaak (een bouwwerk of object, of het restant daarvan) die van algemeen belang is wegens de schoonheid, de betekenis voor de wetenschap of de cultuurhistorische waarde. Tot 2012 moest een monument 50 jaar of langer geleden zijn vervaardigd om in het kader van de Monumentenwet voor bescherming in aanmerking te komen. Per 1 januari 2012 is dit criterium vervallen. Een gemeente kan besluiten een bijzonder pand op de gemeentelijke monumentenlijst te zetten. Dit gebeurt als een pand geen nationale betekenis heeft, maar wel van plaatselijk of regionaal belang is. De gemeente legt haar monumentenbeleid vast in de gemeentelijke monumentenverordening.
Naast het gemeentelijk monument is er ook nog het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). De MIP Gemeentebeschrijvingen vormen een verzameling beschrijvingen van de historischgeografische, sociaaleconomische, architectuurhistorische, bouwhistorische en stedenbouwkundige ontwikkelingen van gemeenten in de periode 1850-1940. Deze beschrijvingen zijn samengesteld in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP). Dit project was een initiatief van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur om een landelijk overzicht te krijgen van de bouwkunst en stedenbouw uit de periode 1850-1940. Het MIP werd in de periode 1987-1994 uitgevoerd door de provincies en de vier grote steden, in samenwerking met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg.

Binnen de 50 m attentiezone liggen geen rijksmonumenten, en één MIP monument (zie Tabel II en figuur 9).

Overzicht rijks- en gemeentemonumenten in het onderzoeksgebied

Tabel II. ***Overzicht rijks- en gemeentemonumenten***

Situering t.o.v. plangebied	Monument nr.	Type object	Status	Datering
35 m ten noorden	130955	woonhuis	waarde	
Omschrijving				
Bouwkunst, nieuwe zakelijkheid				

Tweede Wereldoorlog

Om vast te stellen of mogelijke archeologische waarden uit de Tweede Wereldoorlog in het plangebied aanwezig zijn, is een aantal publicaties geraadpleegd.[6]

[5] http://www.usine-utrecht.nl/groenten-vruchten-fruit-veiling-omstreken/

[6] De Jong, 1969 – 1994/ikme.nl /Beobom.nl/ruimingskaart.

Het raadplegen van deze bronnen geeft geen redenen om aan te nemen dat er archeologische waarden uit de Tweede Wereldoorlog in het plangebied te verwachten zijn.

3.6 Aardwetenschappelijke gegevens

Het landschap heeft altijd een belangrijke rol gespeeld in het nederzettingspatroon. Bij onderzoek naar archeologische sporen in een bepaald gebied is het van groot belang te weten hoe het landschap er in het verleden heeft uitgezien. Men kan meer te weten komen over dit landschap door de geologische opbouw, de bodem en de hydrologie van een gebied te bestuderen.

De volgende aardwetenschappelijke gegevens zijn bekend van het plangebied:

Tabel III. Aardwetenschappelijke gegevens plangebied

Type gegevens	Gegevensomschrijving
Geologie[7]	Formatie van Echteld, Oude Rijn (tot Romeinse tijd)
Geomorfologie[8]	Bebouwd, maar gezien de ligging oorspronkelijk een oeverwal op beddingafzettingen
Bodemkunde[9]	Door bebouwing niet gekarteerd, op basis van dichtstbijzijnde kartering uit 1952 waarschijnlijk oorspronkelijk een poldervaaggrond (zavelige stroomruggrond).
Anders, bv. Berendsen en Stouthamer 2001[10]	Meandergordel van de Oude Rijn (4450 – 1729 BP)
Grondwatertrap	VII

Geologie[10]

Het plangebied bevindt zich in het midden van het Nederlands rivierengebied. De vorming van het landschap en de stad Utrecht hangt nauw samen met de ontwikkeling van de rivieren, met name de Rijn, in het gebied. Een van de oudste en voor dit gebied belangrijke meandergordels is die van de Werkhoven. Deze ligt ten zuidwesten van de Middeleeuwse kern van Utrecht en vormt de vroegste fase van de activiteit van meanderende rivieren in dit deel van Utrecht (vanaf 5660 BP). Een groot deel van de afzettingen van de Werkhovense meandergordel zijn later geërodeerd door de jongere en zeer actieve fase van de Rijn, de Oude Rijn.[11] Deze voortzetting van de stroomopwaarts gelegen Kromme Rijn is actief geweest totdat een het grootste deel van de afvoer werd overgenomen door de Utrechtse Vecht rond 1729 BP die vanaf Utrecht naar het noorden stroomde. De Oude Rijn bleef wel actief maar in een smallere bedding tot de afdamming van de Kromme Rijn in 1122 AD.[12] Het plangebied ligt ten zuiden van de Middeleeuwse Oude Rijn.

[7] Mulder et al., 2003.
[8] Alterra, 2003.
[9] Stichting voor Bodemkartering, 1970.
[10] Cohen et al, 2012, Dinther 2013 en 1015.
[11] Kleinhans, 2011.
[12] Berendsen, 1999.

DINO[13]
Het Dinoloket is de centrale toegangspoort tot Data en Informatie van de Nederlandse Ondergrond (DINO). Het DINO-systeem is de centrale opslagplaats voor geowetenschappelijke gegevens over de diepe en ondiepe ondergrond van Nederland. Het archief omvat diepe en ondiepe boringen, grondwatergegevens, sonderingen, geo-elektrische metingen, resultaten van geologische, geochemische en geomechanische monsteranalyses, boorgatmetingen en seismische gegevens. De site wordt beheerd door TNO.

In het Dinoloket zijn enkele boringen bestudeerd.[14] Hieruit blijkt dat de ondergrond bestaat uit een mogelijk ophogingspakket bestaande uit zand met daaronder kleiige oeverafzettingen overgaand in beddingzand op een diepte van ongeveer 3-4 m- mv.

Geomorfologie
De geomorfologische kaart van Nederland geeft de mate van reliëf en de vormen die in het landschap te onderscheiden zijn weer.

Doordat het plangebied zich binnen de bebouwde kom van Utrecht bevindt, is de geomorfologie niet gekarteerd (zie figuur 10). Extrapolatie van geomorfologische gegevens buiten het plangebied is niet mogelijk gezien het grote aantal verschillende eenheden die rondom het plangebied voorkomen.

Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN)[15]
Het Actueel Hoogtebestand Nederland vormt een belangrijke aanvullende informatiebron voor de landschapsanalyse. Dit met behulp van laseraltimetrie verkregen digitale bestand vormt een gedetailleerd beeld van het huidige reliëf in het plangebied. Uitgaande van het AHN ligt het plangebied op ongeveer 2,9 m +NAP. Omdat het gebied bij de aanleg van het veilingterrein is opgehoogd valt er niet veel af te leiden van de hoogte of het reliëf van het terrein.

Bodemkunde
Doordat het plangebied zich binnen de bebouwde kom van Utrecht bevindt, is de bodemopbouw niet gekarteerd (zie figuur 11). Extrapolatie van bodemgegevens buiten het plangebied is niet mogelijk gezien het grote aantal verschillende eenheden die rondom het plangebied voorkomen..

Grondwatertrap
Grondwatertrappen zijn een indicatie voor de diepte van de grondwaterstand en de seizoensfluctuatie daarvan. De grondwatertrappenindeling is gebaseerd op de gemiddeld hoogste (GHG) en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG). Hiermee worden de winter- en zomergrondwaterstanden gekarakteriseerd in een jaar met een gemiddelde neerslag en verdamping. In stedelijk gebied zijn geen grondwatertrappen bepaald. Deze worden als ‘witte vlekken’ op de Bodemkaart van Nederland (1:50.000) weergegeven.

Doordat het plangebied zich binnen de bebouwde kom van Utrecht bevindt, is de grondwatertrap niet gekarteerd.

[13] www.dinoloket.nl.
[14] DINO boornummers B31H2647 en B31H2816.
[15] www.ahn.nl.

3.7 Archeologische waarden

Voor de uitkomst van het bureauonderzoek is het van belang de bekende archeologische waarden (al dan niet volledig onderzocht) te beschrijven. Een belangrijke informatiebron is het landelijke ARCHeologisch Informatie Systeem (ARCHIS), dat beheerd wordt door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).[16] In dit systeem worden alle archeologische gegevens verzameld en via internet zijn deze door bevoegden te raadplegen.

De bekende archeologische waarden zijn middels kaartmateriaal weergegeven in figuur 12. Tevens zijn in de figuur de indicatieve archeologische waarde en de in ARCHIS geregistreerde AMK-terreinen, waarnemingen, vondstmeldingen en onderzoeksmeldingen binnen een straal van 1.000 m weergegeven.

Cultuurhistorische Waardenkaart Provincie Utrecht

In aanvulling op de IKAW hebben veel provincies een eigen verwachtingskaart vervaardigd, waarin veel lokale gebiedskennis is opgenomen. De Digitale cultuurhistorische atlas van de Provincie Utrecht (CHAT) geeft inzicht in de archeologische, historisch-stedenbouwkundige en de historisch-geografische waarden van de regio.

Volgens de cultuurhistorische kaart ligt het gebied in de zone van de Limes langs de Oude Rijn. In de provinciale ruimtelijke verordening wordt het accent gelegd op de aan de militaire aanwezigheid gerelateerde ruimtelijke structuren: 1. de grensrivier, met scheepswrakken (in de voormalige bedding), waterwerken en archeologisch waardevolle geulopvullingen; 2. de limesweg, op de zuidelijke oevers van de Rijn; 3. forten (castella) met bijbehorende kampdorpen (vici), grafvelden, wachttorens en waterwerken; 4. een zone langs en op korte afstand van de Romeinse Rijn en Limesweg met daarbinnen (het mogelijk voorkomen van), (water)wegen, semi-militaire nederzettingen, religieuze centra, grafvelden en aanverwante monumenten. De belangrijkste bekende locaties van de Utrechtse Limes zijn de castella bij Fort Vechten (Fectio), op het Domplein in Utrecht (Trajectum), bij de Hoge Woerd in de Meern en in het centrum van Woerden (Laurium). Het plangebied ligt op de bedding van de Oude Rijn die in de Romeinse tijd actief was, ongeveer 1 kilometer ten zuidwesten van het castellum. Er zijn (nog) geen directe aanwijzingen dat zich een romeinse weg in het gebied ligt, volgens de laatste inzichten ligt het niet direct in lijn tussen uit die periode bekende militaire elementen zoals wachttorens of castella.

Archeologische beleidskaart Gemeente Utrecht[17]

Sinds 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht (WAMZ). Het doel van deze wet is te voorkomen dat archeologische waarden uit het verleden verloren gaan. In deze wet zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het beheer van het bodemarchief binnen hun grondgebied. Voor een goed beheer van dit bodemarchief gebruikt de gemeente een archeologische beleidskaart. De archeologische beleidskaart geeft een gemeentebreed overzicht van bekende en te verwachten archeologische waarden. De kaart maakt inzichtelijk waar en bij welke ruimtelijke ingrepen een archeologisch onderzoek verplicht is en wordt als toetsingskader gebruikt voor ruimtelijke procedures.

Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente Utrecht ligt het plangebied binnen een gebied met archeologische verwachting (zie figuur 13). Binnen deze gebieden dient, bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening bij bodemingrepen dieper dan 30 cm -mv en een verstoringsoppervlak groter dan 1000 m², vroegtijdig een inventariserend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

[16] Archeologisch informatiesysteem Archis3, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), Amersfoort

[17] Gemeente Utrecht, 2009.

AMK-terreinen binnen het onderzoeksgebied

De Archeologische Monumentenkaart (AMK) bevat een overzicht van archeologische monumenten/terreinen in Nederland. De terreinen zijn beoordeeld op verschillende criteria (kwaliteit, zeldzaamheid, representativiteit, ensemblewaarde en belevingswaarde). Op grond daarvan zijn deze ingedeeld in vier categorieën; terreinen met archeologische waarde, een hoge archeologische waarde, een zeer hoge archeologische waarde of een zeer hoge archeologische waarde met een beschermde status.

Het plangebied ligt niet binnen een AMK-terreinen. Binnen het onderzoeksgebied liggen twee AMK-terreinen (zie Tabel IV en figuur 12).

Tabel IV. ***Overzicht AMK-terreinen***

AMK nr.	**Situering t.o.v. plangebied**	**Datering**	**Waarde en omschrijving**
12314	1000 meter ten noordoosten	*Romeinse tijd, Middeleeuwen laat, Nieuwe tijd*	Toponiem: Centrum Complex: Legerplaats, Nederzetting, Kerk, Legerplaats, Stad, Nederzetting, Industrie/nijverheid, Waarde: Terrein van zeer hoge archeologische waarde Terrein met sporen van bewoning. Het betreft de stadskern van Utrecht. In dit terrein ligt de middeleeuwse kern met voorsteden.
1974	1200 meter ten noordoosten	*Romeinse tijd, Middeleeuwen laat, Nieuwe tijd*	Toponiem: Centrum; Domplein Complex: Legerplaats, Nederzetting, Kerk, , Kasteel, Stad Waarde: Terrein van zeer hoge archeologische waarde, beschermd Terrein met een Romeinse legerplaats (castellum) en resten van (Vroeg) Middeleeuwse kerkgebouwen en keizerlijke en bisschoppelijke residentiegebouwen. Begrenzing en documentatie: in Archis is de begrenzing van het monument weergegeven op de Top10 kaart.

In het verleden uitgevoerde archeologische onderzoeken binnen het onderzoeksgebied

Binnen het onderzoeksgebied zijn in de afgelopen jaren door verschillende bedrijven en instellingen in totaal 44 archeologische onderzoeken uitgevoerd, hiervan worden de 14 meest relevante onderzoeken, op basis van een vergelijkbare landschappelijke situatie, weergegeven. Het gaat daarbij om bureauonderzoeken, booronderzoeken (verkennend/karterend), proefsleuvenonderzoeken, archeologische begeleidingen en opgravingen (zie

Tabel V en figuur 12).

Tabel V. *Overzicht onderzoeksmeldingen*

Zaaknummer (OM-nummer)	Situering t.o.v. plangebied	Aard, uitvoerder en resultaten van het onderzoek
3978221100	300 meter ten oosten	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Utrecht Uitvoerder: IDDS Archeologie B.V. Datum: 5-11-2015 Resultaat: Uit de boringen blijkt dat het plangebied ligt op oude rivierafzettingen. Op basis van de lithologische opbouw blijkt dat het zuidelijke deel bestaat uit beddingafzettingen bedekt met kronkelwaard-afzettingen. Dit betekent dat het zuidelijk deel onderdeel is geweest van een binnenbocht van een riviermeander. Eerst stroomde hier de geul, die beddingafzettingen achterliet. Deze geul migreerde noord- of noordoostwaarts (bepaald op basis van het bureauonderzoek) en vormde ter plekke van het plangebied een binnenbocht. Het meest waarschijnlijke is dat deze bedding- en kronkelwaardafzettingen overeenkomen met de verwachtte afzettingen van de Oude Rijn Post-Werkhoven stroomrug. De dieper gelegen afzettingen van de Oudwulverbroek stroomrug zouden op grond van deze erosie dus zijn verdwenen. Op de kronkelwaardafzettingen is geen laag klei meer aanwezig die gekoppeld kan worden aan overstromingen van jongere rivieren. Kronkelwaard-afzettingen worden gekarakteriseerd door een duidelijk fining upwards en vormen een goede locatie voor gebruik door de mens. Actieve binnenbochten zijn vooral bruikbaar voor landbouwgerelateerde activiteiten. Oudere binnenbochten zijn ook goede locaties voor bewoning en begravingen. De verstoringen in het zuidelijke deel zijn beperkter dan in het noorden, wat vooral blijkt uit de aanwezigheid van een vermoedelijke oude bouwvoor onder de ophooglagen. Door de beperkte verstoringen en de ligging op de kronkelwaard heeft dit deel van het plangebied een hoge verwachting voor de aanwezigheid van archeologische waarden. In de noordelijke helft van het plangebied is de opeenvolging van zand- en kleilagen sterk afwisselend. Dit betekent dat het hier niet gaat om een kronkelwaard. Vanuit het bureauonderzoek werd verwacht dat in het noordelijke deel van het plangebied een restgeul voorkomt van een rivier uit de Middeleeuwen. Deze restgeul is niet eenduidig aangetroffen in de vorm van humeuze of venige lagen in een restgeulpakket, maar de (op wisselende diepte voorkomende) kleilagen wijzen waarschijnlijk wel op een oude geul in dit deel van het plangebied. De top van de afzettingen in deze geul is sterk verstoord door de mens waardoor er nu nog slechts een lage archeologische verwachting geldt voor resten in en op de top van deze afzettingen. De verwachting voor archeologische waarden in de geulafzettingen is ook laag omdat een verlandende geul nauwelijks gebruikt kan worden door de mens. Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om alleen vervolgonderzoek uit te laten voeren in het zuidelijke deel van het plangebied. Dit gebied ligt tussen boringen 19 en 25 en vervolgonderzoek is alleen noodzakelijk als gegraven wordt in en onder de oude bouwvoor. Deze oude bouwvoor is aanwezig vanaf een niveau van 1,45 tot 0,55 m NAP (0 tot 0,5 m mv) en op basis daarvan wordt voorgesteld dat een vervolgonderzoek noodzakelijk is bij verstoringen die dieper reiken dan 1,5 m NAP. Op basis van de verwachte periodes en complextypen in het bureauonderzoek kan het vervolgonderzoek het beste bestaan uit een proefsleuvenonderzoek.
2359833100 (50809)	400 meter ten noordoosten	Type onderzoek: bureauonderzoek Toponiem: Jutfaseweg - Amsterdam Rijnkanaal Utrecht Uitvoerder: Transect Datum: 10-3-2012 Resultaat: Vervolgonderzoek in de vorm van verkennend en waarderend onderzoek. In het plangebied heeft vanaf de twintigste eeuw intensieve bebouwing plaatsgevonden. De mate en omvang van de verstoring is echter niet op alle locaties bekend. Lokaal kunnen nog archeologische waarden in situ aanwezig zijn.

2424843100 (59218)	450 meter ten zuiden	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Kanaalweg 59 Utrecht Uitvoerder: Transect Datum: 19-11-2013 Resultaat: Op basis van de resultaten van het veldonderzoek is in delen van het plangebied de oorspronkelijke bodemopbouw nog intact. Deze ligt begraven onder een circa 1,0 m dik ophoogpakket. Daarom wordt voor die gebiedsdelen geadviseerd vervolgonderzoek uit te voeren, wanneer de geplande bodemingrepen in die gebieden dieper reiken dan 1,0 m - Mv. Een dergelijk onderzoek omvat een karterend onderzoek naar de aanwezigheid van archeologische resten, hetgeen is uit te voeren in de vorm van een booronderzoek. Als in die gebieden geen diepe bodemingrepen plaatsvinden volstaat het opnemen van een archeologische dubbelbestemming in het bestemmingsplan, om zo die gebieden juridisch-planologisch te beschermen. In de overige delen bestaat er in archeologisch opzicht geen bezwaar tegen de voorgenomen ontwikkeling in de zone, die als gevolg van bodemingrepen reeds verstoord is. Wij adviseren op die plekken ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (AMZ) geen aanvullende maatregelen. Op het moment dat tijdens graafwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische zaken worden aangetroffen, geldt een wettelijke plicht deze vondsten te melden bij de bevoegde overheid (gemeente Utrecht).
2454862100 (63031)	450 meter ten noordwesten	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Megaplex-Bioscoop Jaarbeursterrein - Veemarktstraat Utrecht Uitvoerder: BAAC BV Datum: 28-8-2014 Resultaat: In opdracht van Projectorganisatie Stationsgebied Utrecht (POS) heeft het onderzoeks- en adviesbureau BAAC bv een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek met behulp van boringen (verkennende fase) uitgevoerd voor het plangebied Megaplex Jaarbeursplein te Utrecht. Aanleiding voor dit onderzoek is de aanvraag van een archeologievergunning voor de realisatie van een bioscoop ten westen van het Centraal Station op het Jaarbeursplein. Archeologisch gezien lijkt het plangebied van oorsprong in een relatief laag en nat gebied te hebben gelegen. Het ontbreken van gley-verschijnselen, rijping in de klei en de aanwezigheid van schelpmateriaal (slak) doen een natte context vermoeden. Dit heeft mogelijk te maken met de samenkomst van verschillende geulen ter hoogte van het plangebied. In het noordwestelijk deel is vermoedelijk de laatmiddeleeuwse restgeul van de Oude Rijn aangetroffen. Vermoedelijk is deze breder geweest, zoals valt af te leiden aan de hand van de zanddieptekaart in bijlage 3. In de rest van het plangebied zijn namelijk ook uitsluitend geul- en beddingafzettingen aanwezig. Relatief droge, gerijpte oeverafzettingen zijn niet aangetroffen. Nederzettingsresten (uit de Middeleeuwen) zullen daarom naar verwachting niet aanwezig zijn. Off-site-fenomenen, die relateren aan een natte context, (zoals scheepsresten, beschoeiingen of afvaldumps) kunnen echter wel aanwezig zijn. Deze resten zullen zich in beddingzand of in restgeulafzettingen bevinden, vanaf een diepte van minimaal circa 0,7 m mv. De top van de oorspronkelijke geulafzettingen is als gevolg van later landgebruik verdwenen. Deze is vervangen door een pakket ophoogzand, opgebracht slib en een kleiig veenpakket, waarvan de laatste twee als gevolg van landbewerking en -gebruik in de Nieuwe tijd zijn ontstaan. Waardoor exact is niet duidelijk. Bebouwingsresten uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd zijn naar verwachting niet aanwezig in het plangebied. Sporen van landgebruik uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd behoren wel tot de mogelijkheden. Op basis van het uitgevoerde onderzoek bestaat de bodem in het plangebied tot een diepte variërend tussen 70 en 260 cm mv uit een verstoringspakket, tot een diepte van gemiddeld 130 cm mv. De ingrepen in het plangebied blijven overwegend beperkt tot de bovenste 1,0 m mv. Op basis hiervan lijkt de verstoring zich te beperken tot het pakket modern opgebrachte zand en het verstoringspakket uit de Nieuwe tijd. Alleen lokaal vindt diepere ontgraving plaats voor de plaatsing van poeren of verstoring door middel van heien. Hier kunnen eventuele off-site sporen in het geding komen, die zich in de bedding c.q. geul van de rivier bevinden. Deze verstoring is echter beperkt. Het ingraven van de poeren zal slechts lokaal de bodem verstoren, de heipalen worden zodanig geplaatst dat de verstoring van het bodemarchief minimaal is. Het merendeel van de bodem blijft namelijk tussen de palen behouden en blijft met heipaal-afstanden van 4 en 7 m toegankelijk voor later onderzoek. Aanvullende archeologische maatregelen zijn daarmee in het kader van de bouw van het Megaplex ons insziens niet nodig. Geen vervolgonderzoek geadviseerd

2471807100 (65191)	450 meter ten noordwesten	Type onderzoek: proefsleuvenonderzoek Toponiem: Utrecht, Jaarbeursplein, Locatie Megaplex Utrecht Uitvoerder: BAAC BV Datum: 16-2-2015 Resultaat: Op 16 en 17 februari 2015 heeft BAAC bv in opdracht van Jaarbeurs bv een Inventariserend Veldonderzoek door middel van proefsleuven (IVO-P) uitgevoerd op een deel van het parkeerterrein van de Jaarbeurs in Utrecht. Hierbij zijn drie proefsleuven gegraven op de locaties waar geplande werkzaamheden de bodem het diepst zullen verstoren met als doel het in kaart brengen van archeologische vindplaatsen en deze, indien aanwezig, te waarderen. Op de archeologische waardenkaart van de gemeente Utrecht staat het terrein te boek als gebied met archeologische verwachting. Naar aanleiding van eerder onderzoek worden vooral sporen van off-site activiteiten met betrekking tot het landgebruik in de Middeleeuwen en in relatie met een natte context (scheepsresten, beschoeiingen of afvaldumps) uit de Romeinse tijd en de Middeleeuwen verwacht. Bij het onderzoek zijn slechts twee kuilen en ophogingslagen uit de nieuwe tijd aangetroffen. Er zijn geen indicatoren waargenomen die op activiteiten uit eerdere perioden duiden. Wel zijn conform de verwachtingen restgeulen en beddingafzettingen van de, vermoedelijk middeleeuwse, Oude Rijn aangetroffen. Gezien deze bevindingen wordt het niet noodzakelijk geacht verdere archeologische maatregelen te treffen in het kader van de bouw van het Megaplex.
2283611100 (40564)	600 meter ten zuiden	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Koningin Wilhelminalaan Utrecht Uitvoerder: RAAP Archeologisch Adviesbureau Datum: 21-4-2010 Resultaat: In verband met de aanleg van twee bergbezinkbasins aan weerszijde van de Koningin Wilhelminalaan in Utrecht, wordt door RAAP Archeologisch Adviesbureau een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wordt in het plangebied in het kader van de voorgenomen bodemingrepen geen archeologisch vervolgonderzoek aanbevolen. Op basis van het bureauonderzoek werd verwacht dat de bodem van het plangebied uit oeverwallen en kronkelwaardafzettingen van de Houten stroomgordel bestaat. Gezien de datering van deze stroomgordel gold een hoge archeologische verwachting voor het aantreffen van vindplaatsen uit de Bronstijd tot en met de Nieuwe tijd. Op grond van de geraadpleegde historische kaarten werden geen overblijfselen (funderingen) van een gebouw uit de Nieuwe tijd (periode 16^{e} - 18^{e} eeuw) in het plangebied verwacht. Tijdens het veldonderzoek is gebleken dat in het plangebied tussen de 1,9 en 2,8 m klei en zand is opgebracht. Dit is in het recente verleden gebeurd, met de aanleg van de wijk. Onder het opgebrachte pakket is geen bouwvoor meer aangetroffen. Dit duidt erop dat het bodemprofiel deels verstoord is geraakt. In enkele boringen is het bodemprofiel tot in de top van de stroomgordel afzettingen verstoord geraakt. Onder het opgebrachte pakket zijn de verwachte stroomgordelafzettingen aangetroffen. De afzettingen zijn geïnterpreteerd als geul- en beddingafzettingen van de Houten stroomgordel. Er zijn geen oeverafzettingen aangetroffen. In de top van de stroomgordelafzettingen zijn geen aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen aangetroffen. Er is dan ook geen aanleiding om de aanwezigheid van een archeologische vindplaats in het plangebied te vermoeden.
2292198100 (41777)	600 meter ten noordwesten	Type onderzoek: proefsleuvenonderzoek Toponiem: Utrecht, Jaarbeurs Utrecht Uitvoerder: BAAC BV Datum: 5-7-2010 Resultaat: BAAC-project A-10.0221 Geadviseerd wordt het onderzochte terrein op deze locatie niet nader te onderzoeken
2282104100 (40341)	650 meter ten oosten	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Bleekstraat,Tolsteeg Utrecht Uitvoerder: ADC ArcheoProjecten Datum: 12-4-2010 Resultaat: ADC ArcheoProjecten adviseert om het terrein vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat binnen het onderzochte gebied toch nog archeologische resten voorkomen. Het verdient daarom aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij het bevoegde overheid, zoals aangegeven in de Monumentenwet.

2298979100 (42666)	650 meter ten noorden	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Utrecht, Centraal Station, Ov Terminal Utrecht Uitvoerder: ADC ArcheoProjecten Datum: 30-8-2010 Resultaat: ADC ArcheoProjecten adviseert om het terrein vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Het is echter niet volledig uit te sluiten dat binnen het onderzochte gebied toch nog archeologische resten voorkomen. Het verdient daarom aanbeveling om de uitvoerder van het grondwerk te wijzen op de plicht archeologische vondsten te melden bij het bevoegde overheid, zoals aangegeven in artikel 53 van de Monumentenwet. Met de sanering van het plangebied is naar alle waarschijnlijk het potentiële archeologische niveau, de top van de oeverafzettingen van de Oude Rijn, en de middeleeuwse ophoginglagen afgegraven. Tijdens het huidige onderzoek was een groot deel van de ondergrond afgegraven in het kader van de sanering. Er wordt aangeraden om in vergelijkbare situaties archeologisch onderzoek in een vroeger stadium van de planontwikkeling uit te voeren. De mogelijkheden van het uitvoeren van gecombineerd van archeologisch- en (bodemkundig) milieu onderzoek is hierbij een optie die onderzocht kan worden.
2165627100 (23895)	700 meter ten westen	Type onderzoek: proefsleuvenonderzoek Toponiem: Nieuw Welgelegen Utrecht Uitvoerder: RAAP Archeologisch Adviesbureau Datum: 14-8-2007 Resultaat: Geen aanbeveling voor vervolgonderzoek binnen het plangebied. Indien direct ten noorden van het plangebied bodemingrepen plaatsvinden (hier is een booronderzoek uitgevoerd), wordt hier vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven aanbevolen (i.v.m. aantreffen grotendeels nog intacte oeverafzettingen en klein fragment handgevormd aardewerk).
2337711100 (47919)	700 meter ten noorden	Type onderzoek: geofysisch onderzoek Toponiem: Utrecht Uitvoerder: BAAC BV Datum: 8-8-2011 Resultaat: Ter plekke van het Jaarbeursplein gaan in het kader van de vernieuwing van het stationsgebied grootschalige bodemwerkzaamheden plaatsvinden. Ter plekke van het Jaarbeursplein is men voornemens een ondergrondse parkeerkelder te realiseren. In verband met de diepschalige bodemverstoringen kunnen eventueel aanwezige archeologische resten in het geding komen. In eerste instantie is een verkennend/fysisch geografisch booronderzoek uitgevoerd om eventueel aanwezige restgeulen, oevers en gegraven watergangen in kaart te brengen.
2250588100 (35986)	750 meter ten westen	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Utrecht Uitvoerder: Archeopro Datum: 15-7-2009 Resultaat: Volgens het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel geldt voor het plangebied een middelhoge verwachting voor wat betreft de aanwezigheid van archeologische resten daterend vanaf de Bronstijd en dient met name rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van archeologische resten die samenhangen met de in de nabijheid verwachte, Romeinse Limesweg. Om de kans op het aantreffen van archeologische indicatoren zo groot mogelijk te maken zijn binnen het plangebied twaalf boringen gezet met behulp van guts. Uit de resultaten hiervan blijkt dat de bodem binnen het plangebied uit naar boven toe minder zandige wordende afzettingen bestaat die uit stroomgordelafzettingen van de Oude Rijn bestaan. Vrijwel overal binnen het plangebied bestaat de bovenste één tot anderhalve meter uit opgebracht en recent geroerd materiaal. Alleen ter plaatse van de boringen 5 en 7 is de bodem al vanaf een diepte van respectievelijk 70 en 80 cm -Mv intact. In boring 7 is tussen 1,20 en 1,28 m -Mv een grindlaag aangetroffen. Dit grind past absoluut niet binnen de geologische opbouw van de ondergrond binnen het plangebied. Gezien de archeologische verwachting moet er rekening mee worden gehouden dat het hier verhardingsmateriaal betreft dat deel uitmaakt van de Romeinse Limesweg. De ter plaatse van boorpunt 7 aangetroffen verschijnselen zijn vooralsnog onvoldoende waardestelling en selectieadvies nader uit te werken. Hiertoe is een waarderend onderzoek benodigd in de vorm van een ter plaatse van boorpunt 7 of een proefsleuf in de zone waarin de boorpunten 7 en 5 liggen. Een dergelijk onderzoek dient te worden uitgevoerd door een daartoe bevoegd archeologisch onderzoeksbureau volgens een speciaal daartoe op te stellen Programma van Eisen (PvE). Binnen de overige delen van het plangebied zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen die aanleiding geven om archeologisch vervolgonderzoek te adviseren. Evenmin zijn hier tijdens het onderzoek archeologische resten aangetroffen waarmee tijdens de verdere planvorming of bij de uitvoering van de geplande werkzaamheden rekening zou moeten worden gehouden.

2342077100 (48486)	750 meter ten oosten	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Geertekerk Utrecht Uitvoerder: ADC ArcheoProjecten Datum: 16-9-2011 Resultaat: Ter plaatse van boringen 4 en 5 zijn op een diepte van ca. 170 tot 225 cm -mv intacte oeverafzettingen van de Kromme Rijn aangetroffen. Er zijn geen aanwijzingen dat hierin archeologische waarden aanwezig zijn. Hierboven, en in boringen 1, 2 en 3 direct boven de beddingafzettingen van dit systeem, is een stedelijk ophogingspakket aangetroffen met bouwmateriaal, aardewerk en dierlijk bot, waarin archeologische waarden daterend vanaf de 13e eeuw gevonden zijn. Het aangetroffen menselijk botmateriaal en de vele baksteen-fragmenten duiden op de aanwezigheid van (uitgebroken) funderingen en graven. Het stedelijk ophogingspakket wordt afgedekt door een maximaal 55 cm dik pakket ophogings-zand. Ter plaatse van boring 4 is de bodem tot 100 cm -mv recent omgewerkt.
2472325100 (65264)	750 meter ten noorden	Type onderzoek: booronderzoek Toponiem: Utrecht Uitvoerder: BAAC BV Datum: 3-2-2015 Resultaat: In opdracht van de Project Organisatie Stationsgebied (POS) heeft het onderzoeks- en adviesbureau BAAC bv een karterend booronderzoek uitgevoerd in het plangebied Jaar-beursplein / Parkeergarage te Utrecht. Hierbij zijn diepe ontgravingen tot meer dan 3 m diep en heiwerkzaamheden gepland. Uit het reeds uitgevoerde bureauonderzoek blijkt dat voor het plangebied een hoge verwachting geldt op het aantreffen van nederzettingen vanaf de Romeinse tijd tot en met de Nieuwe tijd. Oudere resten zijn geërodeerd als gevolg van laterale verplaatsing van de actieve meandergordel. Archeologische resten zullen zich voornamelijk concentreren in de top van de aanwezige oeverafzettingen met bijbehorende laklaag of vegetatiehorizont. Ook kunnen archeologische resten zowel in situ als in verspoelde context worden aangetroffen in de oude zandige beddingafzettingen. De top van de oeverafzettingen met bijbehorende laklagen wordt in de omgeving van het stationsgebied vrijwel altijd tussen 1 en 2 m +NAP aangetroffen. Op dit niveau zijn voor-namelijk archeologische resten uit de Romeinse tijd en de Vroege Middeleeuwen aange-troffen. Ter plekke van het plangebied wordt een eventueel aanwezig archeologisch niveau dus vermoedelijk binnen 2 m beneden het maaiveld (-mv) verwacht. Hierboven kan zich nog een ophoogpakket uit de Late Middeleeuwen en/of de Nieuwe tijd bevinden. Uit het fysisch geografisch onderzoek is gebleken dat het plangebied binnen de contouren van de stroomgordelafzettingen van de Oude Rijn ligt. De stroomgordelafzettingen bestaan ter plekke van het plangebied uit in twee fases opgebouwde beddingafzettingen met daarop oeverafzettingen van de Oude Rijn. De oudste fase dateert zeer waarschijnlijk uit de Romeinse tijd (12 v.Chr-450 na Chr.) De jongste fase dateert uit de tweede helft van de Vroege Middeleeuwen (725-1050 na Chr.). De top van deze afzettingen is in ongeveer de helft van de boringen nog intact aanwezig. In het noordelijke deel van het plangebied is een humeuze opvulling van een geul aange-troffen. In de top van de aanwezige oeverafzettingen en in de noordelijk gelegen geul zijn fragmenten aardewerk uit de periode 1400-1600 AD aangetroffen. Vanwege de ligging van het plangebied op een goed bewoonbare oeverwal nabij een watervoerende (rest)geul en de aangetroffen indicatoren werd de hoge verwachting voor circa 50% van het plangebied gehandhaafd. Er worden in de top van de oeverafzettingen voornamelijk archeologische resten uit de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe tijd B verwacht (complextypen: nederzetting en dumpzones). Op basis van de diepe verstoringen geldt voor het centraal oostelijke deel van het plangebied en ter plekke van de gegraven Blekersgracht een lage archeologische verwachting op het aantreffen van archeologische resten voor alle perio-den. Tijdens het karterend booronderzoek kon vastgesteld worden dat de gehele westzijde inclusief de zuidelijke toerit/uitrit van de parkeergarage de minst diepe verstoringen kent en de meest relevante vondsten heeft opgeleverd. Tevens is daar de moesgracht van Plan Moreelse aanwezig, met lokaal grachtvullingen, dempingen en te verwachten (maar niet aangeboorde) kadeconstructies of houten beschoeiingen. Er geldt voor dit deel van het plangebied een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van archeologische resten uit de Late Middeleeuwen B tot en met de Nieuwe tijd B (1250-1795 na Chr.). Archeologische resten kunnen voorkomen vanaf circa 1,2 m mv tot maximaal 2,5 m -mv. De noord(oost)elijke hoek van de parkeergarage heeft, evenals het gebied rondom flat Leeuwensteyn, vondsten en fosfaatvlekken opgeleverd en er is een (rest)geul aanwezig met zowel archeologische (afvaldumps, bootjes, kades) als fysisch-geografische potentie. De verstoringen zijn hier minder wijd verspreid als in het centrale en zuidelijke deel van het plangebied. Ook voor dit gedeelte van het plangebied geldt een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van archeologische resten in situ uit de Late Middeleeuwen tot en met de Nieuwe tijd B. Archeologische resten kunnen voorkomen vanaf ca. 1,5 m mv tot maximaal 6 m -mv.

		De gemeente Utrecht afdeling Erfgoed zal als bevoegde overheid besluit nemen of (delen van) het plangebied verder onderzocht moeten worden middels gravend archeologisch onderzoek of niet. In de overige delen van de parkeergarage worden diepe(re) verstoringen verwacht, waarbij alleen ter plaatse van oeverafzettingen nog sporen verwacht zouden kunnen worden. Nabij de entree van het station Utrecht zijn tijdens graafwerkzaamheden reeds diepe verstoringen aangetroffen tot ver in het onderliggende beddingzand. Op basis van het ontbreken van archeologische indicatoren en de aanwezigheid van diepe(re), recente verstoringen bestaat er een kleine kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische resten. Er geldt voor dit gedeelte van het plangebied een lage archeologische verwachting. BAAC adviseert om dit gedeelte van het plangebied vrij te stellen van verder archeologisch onderzoek.

Vondsten en/of grondsporen binnen het onderzoeksgebied

In ARCHIS staan alle bekende archeologische vondsten en grondsporen geregistreerd. Binnen het plangebied zijn geen vondsten en/of grondsporen geregistreerd. Binnen het onderzoeksgebied staan twee vondsten en/of grondsporen geregistreerd (zie Tabel VI en figuur 12).

Tabel VI. Overzicht ARCHIS-vondsten

Zaaknummer (Waarnemingsnr.)	**Locatie t.o.v. plangebied**	**Omschrijving**
3067068100 (1014)	60 meter ten noorden	*Mesolithicum - Neolithicum* : - fragment van een geroellkeule
2471807100	450 meter ten noordwesten	*Nieuwe tijd* : - 2 kuilen, - cultuurlagen - 15 paalgaten - fragment van een geglazuurde steengoed mineraalwaterfles - 2 fragmenten van keramische vaatwerk

3.8 Gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel

Op grond van het bureauonderzoek is de volgende gespecificeerde archeologische verwachting opgesteld:

Tabel VII. Gespecificeerde archeologische verwachting

Archeologische periode	**Gespecificeerde verwachting**	**Te verwachten resten en/of sporen**	**Relatieve diepte t.o.v. het maaiveld**
(Laat-)Paleolithicum	Laag	Vuursteenstrooiïngen en vuurstenen gebruiksvoorwerpen	Vroeg-Holocene landschap is geërodeerd door de Werkhovense stroomrug
Mesolithicum	Laag	Vuursteenstrooiïngen en vuurstenen gebruiksvoorwerpen	Vroeg-Holocene landschap is geërodeerd door de Werkhovense stroomrug
Neolithicum	Laag	Akkerlaag en/of nederzettingssporen, grafvelden, rituele plaatsen: kleine fragmenten aardewerk, natuursteen en vuurstenen gebruiksvoorwerpen, houtskool en gebruiksvoorwerpen	Vroeg-Holocene landschap is geërodeerd door de Werkhovense stroomrug
Bronstijd	middelhoog	Akkerlaag en/of nederzettingssporen, grafvelden, rituele plaatsen: kleine fragmenten aardewerk, natuursteen en vuurstenen gebruiksvoorwerpen, metaalresten, houtskool, botresten en gebruiksvoorwerpen	In oeverafzettingen van de Oude Rijn, hoogstwaarschijnlijk in latere periodes geërodeerd.

IJzertijd	Hoog	Akkerlaag en/of nederzettingssporen, grafvelden, rituele plaatsen: kleine fragmenten aardewerk, natuursteen, metaalresten, glasresten, houtskool, botresten en gebruiksvoorwerpen	In oeverafzettingen van de Oude Rijn
Romeinse tijd	Hoog	Akkerlaag en/of nederzettingssporen, grafvelden, rituele plaatsen: kleine fragmenten aardewerk, natuursteen, metaalresten, glasresten, houtskool, botresten en gebruiksvoorwerpen	In oeverafzettingen van de Oude Rijn
Middeleeuwen	Hoog	Bewoningssporen van een (boeren)erf: kleine fragmenten aardewerk, metaal-resten, glasresten, houtskool, botresten, organische resten en gebruiksvoorwer-pen	In oeverafzettingen van de Oude Rijn (middeleeuwse fase)
Nieuwe tijd	Middelhoog Op basis van histo-risch kaartmateriaal worden hier geen sporen van bewoning verwacht.	Bewoningssporen van een (boeren)erf: kleine fragmenten aardewerk, metaal-resten, glasresten, houtskool, botresten, organische resten en gebruiksvoorwer-pen	Vanaf het maaiveld tot in de oeverafzettin-gen van de Oude Rijn

Op basis van de landschappelijke situatie en onderzoeken in de omgeving kan verwacht worden dat zich sporen in de ondergrond bevinden vanaf de Bronstijd tot de Nieuwe tijd. Doordat jongere fasen van de Rijn (Kromme Rijn) zeer nabij hebben gelegen is het mogelijk dat afzettingen van voor de Romeinse tijd zijn geërodeerd, er zijn geen vondsten bekend uit de periode Bronstijd uit dit gebied. Tijdens de IJzertijd en Romeinse tijd hebben zich, getuige het grote aantal vindplaatsen in de omgeving, zeer gunstige omstandigheden gevormd voor bewoning. De verwachting op vondsten uit deze periode is vrij hoog, ook al zijn de nabij gelegen hogere oeverwallen van de Oude Rijn waarschijnlijk aantrekkelijker geweest voor bewoning. Het gebied is sinds die tijd min of meer continue bewoonbaar. Tijdens de Middeleeuwen en Nieuwe tijd concentreerde de bewoning zich met name in de kern van Utrecht en langs de uitvalswegen. Het plangebied heeft gedurende deze periode in een buitengebied gelegen en zal niet intensief gebruikt zijn of bewoond zijn. Aan het begin van de 20^{e} eeuw is het gebied opgenomen in de verstedelijking rondom Utrecht. Bij het bouwen van de veiling en aanleg van de veilinghaven en veilingspoorweg zijn mogelijk delen van het gebied verstoord.

Bodemverstoring

Dat een gebied een middelhoge of hoge archeologische verwachting heeft, betekent niet dat eventuele aanwezige archeologische resten behoudenswaardig zijn. De waarde van archeologische vindplaatsen wordt grotendeels bepaald door de mate waarin grondsporen dan wel vondsten *in situ* bewaard zijn gebleven.

Het plangebied is in gebruik geweest als bedrijventerrein. Door bouwactiviteiten kunnen eventueel aanwezige archeologische waarden, die vanaf het maaiveld worden verwacht, mogelijk verloren zijn gegaan.

3.9 Aanbevolen onderzoeksmethode

Gezien de in dit bureauonderzoek opgestelde archeologische verwachting is binnen het plangebied vervolgonderzoek noodzakelijk om deze te toetsen. Het vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd in de vorm van een Inventariserend veldonderzoek, verkennend booronderzoek.

Gezien de omvang van het plangebied en de aanwezigheid van mogelijke intacte oeverafzettingen is in dit stadium de meest geschikte onderzoeksmethode een verkennend booronderzoek. Verspreid in het plangebied dienen boringen te worden gezet met een om inzicht te krijgen in de toestand van het bodemprofiel. Tevens dient gekeken te worden naar de aanwezigheid van mogelijke vegetatie- en/of cultuurlagen, die zichtbaar zijn als bodemverkleuringen. Door middel van het verkennend booronderzoek dient te worden vastgesteld of er binnen het plangebied archeologische resten in situ te verwachten zijn. Vanwege de beperkte toegankelijkheid van de ondergrond door de nog aanwezige bebouwing en betonnen vloeren is een gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek in deze fase niet haalbaar.

4 INVENTARISEREND VELDONDERZOEK

4.1 Methoden

Het inventariserend veldonderzoek is uitgevoerd in de vorm van een verkennend booronderzoek, onder certificaat op grond van de BRL SIKB 4000 (versie 4.0, 07-06-2016) en KNA, versie 4.0, specificatie VS03. Voor het inventariserend veldonderzoek is op 30 juni 2017 2015 door drs. [redacted] (senior prospector) een Plan van aanpak (PvA) opgesteld. Het Plan van Aanpak is op 7 juli 2017 door het bevoegd gezag, drs. [redacted] van gemeente Utrecht, goedgekeurd. Het booronderzoek is op 13 juli door drs. A.J. Wullink (senior Prospector) uitgevoerd.

In totaal zijn er met behulp van een edelmanboor (diameter 12 cm) vijf boringen tot maximaal 4,5 m - mv gezet (zie figuur 14). Er zijn twee boringen inpandig uitgevoerd waarbij de vloer met een betonboor is doorboord. Daaronder bevindt zich een ontoegankelijke loze ruimte onder de betonvloer met daaronder een ondoordringbare puinlaag. De bodem van de kruipruimte/kelder ligt op 1,1 m onder het niveau van de bovenste vloer. Om deze reden zijn vijf boringen zoveel mogelijk verspreid binnen en direct om het plangebied buiten het gebouw uitgevoerd.

De boringen zijn lithologisch conform de Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode beschreven.[18] De boringen zijn met meetlinten ingemeten (x- en y-waarden). Van alle boringen is de maaiveldhoogte afgeleid van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN-3). Hierbij is gebruik gemaakt van de ruwe data. Hiermee kan een grotere nauwkeurigheid bereikt worden als vegetatie geen rol speelt.

Aan de hand van het opgeboorde materiaal is beoordeeld of er wel, geen of slechts deels sprake is van een gaaf bodemprofiel. Tevens is gekeken naar de aanwezigheid van mogelijke vegetatie- en/of cultuurlagen, die zichtbaar zijn als bodemverkleuringen. Het opgeboorde materiaal is in het veld door middel van versnijden/verkruimelen geïnspecteerd op het voorkomen van archeologische indicatoren, zoals fragmenten vuursteen, aardewerk, houtskool, verbrand leem en bot.

4.2 Resultaten

Geologie en bodem

De resultaten van de boringen zijn opgenomen in de vorm van boorprofielen en worden in bijlage 4 weergegeven. Op basis van deze boorprofielen kan de bodemopbouw als volgt worden beschreven.

[18] Bosch, 2005.

De hoofdlijnen van de opbouw van de bodem kunnen als volgt worden weergegeven:

Tabel VIII. ***Hoofdlijn bodemopbouw***

Diepte	Samenstelling	Interpretatie
Tot minimaal 0,7 m +NAP	Grof zand, grind, baksteen en puin	Recent ophogingspakket, sterk verstoord.
Van 0,7 tot -1,0 m NAP	Sterk zandige klei, soms humeus, in één boring met een bodemhorizont en mogelijke cultuurlaag. Sterk gelaagd.	Oeverafzettingen Oude Rijn
Van -1,0 tot -2,0 m NAP	Fijn tot matig grof zand, grijs, kalkhoudend	Beddingafzettingen Oude Rijn

Tijdens het booronderzoek bleek zich onder de betonvloer in het bestaande gebouw een loze ruimte te bevinden. Daaronder bevindt zich een sterk puinhoudend en plaatselijk 2,5 meter dik ophogingspakket. Hierdoor konden de boringen in het bestaande pand niet worden doorgezet tot in het natuurlijke bodemmateriaal. In plaats daarvan zijn rondom het gebouw aanvullende boringen uitgevoerd. Twee van deze boringen zijn vroegtijdig op een diepte van respectievelijk 90 cm en 150 cm –mv gestuit op een ondoordringbare puinlaag.

In drie boringen kon worden doorgeboord tot de natuurlijke ondergrond. In deze boringen is een afdekkende ophogingslaag aangetroffen van tenminste 1,9 meter dik bestaande uit matig grof zand met puin en baksteen. Daaronder bevinden zich oeverafzettingen, waarschijnlijk van de Oude Rijn, bestaande uit matig tot sterk siltige klei die veelaal sterk gelaagd is met zandlaagjes. In boring 5 bevindt zich in deze oeverafzettingen op een diepte van 0,75 m +NAP een laag sterk humeuze, zwartgrijze klei waarin zich houtskool en baksteen bevindt. Het gaat hier om een mogelijke cultuurlaag, het aardewerk dat hierin is aangetroffen dateert uit de Middeleeuwen. Op een diepte variërend van -1,1 tot -0,5 m NAP bevinden zich beddingafzettingen, gekenmerkt door fining upwards en bestaande uit matig grof tot matig fijn, kalkhoudend zand. Op basis van de diepte van de top van het zand past dit goed bij de bekende gegevens van de Oude Rijn. De sterke variatie in diepte op korte afstand kan er op duiden dat het gebied zich bevindt in een kronkelwaard.

Archeologische indicatoren

Tijdens het veldonderzoek zijn in één boring archeologische indicatoren aangetroffen (zie Tabel IX). De aangetroffen archeologische indicatoren zijn voorgelegd aan de heer P. Wemerman materiaalspecialist van Econsultancy.

Tabel IX. ***Overzicht aangetroffen archeologische indicatoren***

Boring nr.	Diepte/Traject in cm -mv	Datering	Indicator
5	210	ME	Roodbakkend aardewerk
5	190-260	n.v.t.	Houtskoolfragmenten (< 5 mm)

De archeologische indicatoren zijn aangetroffen in de top van de oeverafzettingen, in een laag zwartgrijze, zandige klei (boring 5) in het oosten van het plangebied. Het gaat om indicatoren die weinig informatie verschaffen en vrij generiek zijn wat betreft voorkomen in de aangetroffen landschappelijke situatie. Op zichzelf vormen deze twee indicatoren geen aanleiding om de aanwezigheid van een archeologische vindplaats in het plangebied te vermoeden. In combinatie met de aanwezigheid van een duidelijke cultuurlaag is er wel aanleiding om de hoge verwachting op een vindplaats in stand te houden.

De archeologische vondsten zullen conform de specifieke eisen van het depot worden aangeleverd aan het provinciaal depot van de provincie Utrecht.

4.3 Beantwoording onderzoeksvragen veldonderzoek

Voor het veldonderzoek is een aantal onderzoeksvragen opgesteld. Hieronder worden deze vragen beantwoord voor zover het veldonderzoek de daarvoor benodigde gegevens heeft opgeleverd;

- Wat is de bodemopbouw binnen het plangebied?
  Onder een bijna twee meter dikke recente ophogingslag bevinden zich oever- en beddingafzettingen van de Oude Rijn. In een boring wordt de top van de oeverafzettingen aangetroffen met daarin en mogelijke cultuurlaag.

- Is het bodemprofiel binnen het plangebied intact of (geheel of gedeeltelijk) verstoord en indien verstoord, tot welke diepte gaat deze verstoring?
  Onder het gebouw bevindt zich tot 1.1 m –mv een kruipruimte die niet toegankelijk is. Het bodemprofiel is tot tenminste 0,7 m +NAP verstoord. Dit houdt in dat hoogstwaarschijnlijk een substantieel deel van de oude rivierafzettingen zal zijn verdwenen. Oudere afzettingen of dieper gelegen afzettingen zijn hoogstwaarschijnlijk nog intact.

- Wat zijn de gevolgen van het in het plangebied aangetroffen bodemprofiel voor de gespecificeerde archeologische verwachting van het plangebied.
  Ondanks een relatief klein aantal (diepe) boringen kan toch worden vastgesteld dat een deel van de oeverafzettingen intact is. In één boring is een cultuurlaag met archeologische indicatoren is aangetroffen. De hoge verwachting voor het plangebied die op basis van het bureauonderzoek werd vastgesteld kan hiermee afdoende worden bevestigd en blijft hiermee van kracht.

5 CONCLUSIE EN ADVIES

5.1 Conclusie

Het bureauonderzoek toonde aan dat er zich mogelijk archeologische waarden in het plangebied zouden kunnen bevinden. In het bijzonder verhoogt de aanwezigheid van oeverafzettingen van de Oude Rijn de kans daarop. Daarom is/zijn aansluitend een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek uitgevoerd.

De aangetroffen bodemopbouw is deels intact vanaf 0,7 m +NAP en dieper, maar ligt onder een bestaand gebouw met een kelder en een dikke afdekkende ophogingslaag met puin. De gespecificeerde archeologische verwachting, zoals die is weergegeven tijdens het bureauonderzoek, is door het booronderzoek grotendeels bevestigd.

Op basis van het behoud van een hoge trefkans blijft de kans reëel dat archeologische resten binnen het plangebied aanwezig zijn.

5.2 Advies

Gezien de in het bureauonderzoek opgestelde archeologische verwachting is binnen het plangebied vervolgonderzoek noodzakelijk om deze te toetsen. Het vervolgonderzoek kan het beste worden uitgevoerd in de vorm van een opgraving - variant archeologische begeleiding.

In verband met aanwezige bebouwing met een betonvloer en kelder en een dikke ondoordringbare ophogingslaag is een karterend booronderzoek niet mogelijk in het hele plangebied. Vanwege de complexiteit en diepte van de bestaande constructie zal de aanleg van de bouwput aansluitend of gelijktijdig gebeuren met de sloop en verwijdering van de bebouwing, de betonvloeren en ophogingslaag. Het uitgraven van de bouwput onder 1 m + NAP dient onder archeologische begeleiding plaats te vinden. Vanuit praktische en kostentechnische overwegingen is de meest geschikte onderzoeksmethode voor het uitgraven voor de mogelijk diepere bouwput onder de ophogingslaag een opgraving, variant archeologische begeleiding. Hierbij begeleidt de archeoloog de civieltechnische graafwerkzaamheden waarbij archeologische waarden bij het aantreffen direct geborgen worden en daarmee ex-situ worden behouden. Voor dit onderzoek dient een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van eisen te zijn opgesteld waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek moet voldoen.

Bovenstaand advies is van Econsultancy. De resultaten van onderhavig onderzoek zijn beoordeeld door het bevoegd gezag (Dhr. drs. [redacted] gemeente Utrecht, d.d. 13 oktober 2017). Het bevoegd gezag gaat akkoord met het advies van Econsultancy.

LITERATUUR

Alterra, 2003: *Digitale Geomorfologische kaart van Nederland*, schaal 1:25.000.

Amersfoort, H. & P.H. Kamphuis, 1990: *Mei 1940. De strijd op Nederlands grondgebied*. 's- Gravenhage.

Bakker, H. de & W.P. Locher, 1990: *Bodemkunde van Nederland. Deel 2: Bodemgeografie.* Malmberg, Den Bosch.

Bakker, H. de & J. Schelling, 1989: *Systeem van bodemclassificatie voor Nederland De hogere niveaus.* Wageningen.

Berendsen, H.J.A. & E. Stouthamer, 2001: *Palaeogeographic development of the Rhine-Meuse delta, The Netherlands.* Van Gorcum, Assen.

Berendsen, H.J.A., 2005: *Fysische Geografie van Nederland, deel 4: Landschappelijk Nederland. De fysisch-geografische regio's.* Van Gorcum, Assen.

Bosch, J.H.A., 2005: *Archeologische Standaard Boorbeschrijvingsmethode, Versie 5.2.* Utrecht (TNO-rapport, NITG 05-043-A).

Cohen, K.M., E. Stouthamer, H.J. Pierik en A.H. Geurts, 2012: *Digitaal Basisbestand Paleogeografie van de Rijn-Maas Delta.* Universiteit Utrecht.

Dinter, M. van, 2013: *The Roman Limes in the Netherlands: how a delta landscape determined the location of the military structures*, (Netherlands Journal of Geosciences — Geologie en Mijnbouw | 92 – 1 | 11-32).

Dinter, M. van / K.M. Cohen, 2015: Aardwetenschappelijk onderzoek Domplein 2011 en 2013. In R.J.P. Kloosterman & R.D. Hoegen (Eds.), *Domplein Revisited - Deel 1. Een proefopgraving in Van Giffens werkput XIX* (pp. 19-26). Utrecht: Gemeente Utrecht.

Jong, L. de, 1969-1994: *Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog.* 's- Gravenhage.

Kars, H. & A. Smit (red.), 2003: *Handleiding Fysiek Behoud Archeologisch Erfgoed. Degradatiemechanismen in sporen en materialen. Monitoring van de conditie van het bodemarchief.* Amsterdam (Geoarchaeological and Bioarchaeological Studies, 1).

Kleinhans MG, Cohen KM, Hoekstra J, IJmker JM.: 2011. *Evolution of a bifurcation in a meandering river with adjustable channel widths, Rhine delta apex, The Netherlands*. Earth Surface Processes and Landforms 36.

Locher, W.P. & H. de Bakker, 1990: *Bodemkunde van Nederland. Deel 1: Algemene bodemkunde.* Malmberg, Den Bosch.

Mulder, E.F.J. de, M.C. Geluk, I.L. Ritsema, W.E. Westerhoff, T.E. Wong, 2003: *De ondergrond van Nederland.* Wolters-Noordhoff, Groningen.

Normalisatie-Instituut, Nederlands, 1989: *Geotechniek, classificatie van onverharde grondmonsters NEN 5104.* Delft.

Stichting voor Bodemkartering, 1972: *Geomorfologische kaart van Nederland, schaal 1:50.000, blad 31 Oost/Utrecht.*

Stichting voor Bodemkartering, 1970: *Bodemkaart van Nederland, schaal 1:50.000, blad 31 Oost/Utrecht,* Wageningen.

Tol, A.J., J.W.H.P. Verhagen, M. Verbruggen, 2006: *Leidraad inventariserend veldonderzoek. Deel: karterend booronderzoek.* Gouda (SIKB uitgave).

BRONNEN

AHN; internetsite, oktober 2017.
http://www.ahn.nl

Archeologisch informatiesysteem Archis3, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), Amersfoort, oktober 2017.
https://archis.cultureelerfgoed.nl

Bodemloket, internetsite, oktober 2017.
http://www.bodemloket.nl

Beeldbank Vrije Universiteit; internetsite, oktober 2017.
http://imagebase.ubvu.vu.nl/cdm/compoundobject/collection/krt/id/5629/rec/1

Beeldbank Cultureelerfgoed; internetsite, oktober 2017
http://www.beeldbank.cultureelerfgoed.nl

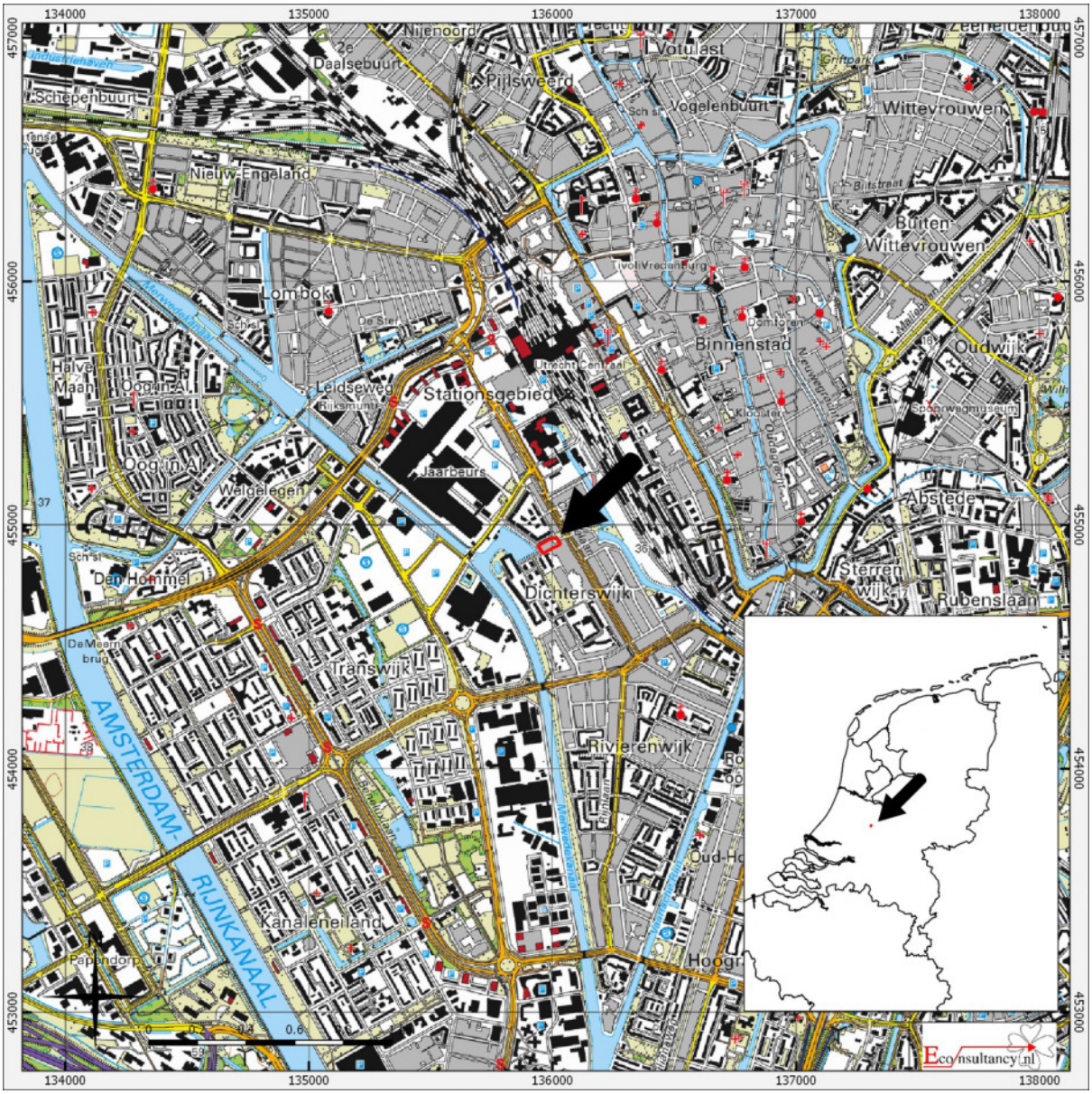
Dinoloket; internetsite, oktober 2017.
http://www.dinoloket.nl/

Indicatieve kaart Militair Erfgoed; internetsite, oktober 2017.
http://www.ikme.nl/

Kadaster Topotijdreis; internetsite, oktober 2017.
http://www.topotijdreis.nl/

SIKB; internetsite, oktober 2017.
http://www.sikb.nl

Figuur 1. Situering van het plangebied binnen Nederland[19]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

Situering van het plangebied binnen Nederland

Legenda

Plangebied

[19] kadaster

Figuur 2. Detailkaart van het plangebied[20]



Veilingstraat 2 te Utrecht.
Detailkaart van het plangebied
Legenda
Plangebied

[20] kadaster

Figuur 3. Luchtfoto van het plangebied[21]



Veilingstraat 2 te Utrecht.
Luchtfoto van het plangebied

Legenda

Plangebied

[21] kadaster

Figuur 4. Situering van het plangebied op de kaart van Jacob van Deventer



Veilingstraat 2 te Utrecht.
Situering van het plangebied op de kaart van Jacob van Deventer uit 1575
Legenda

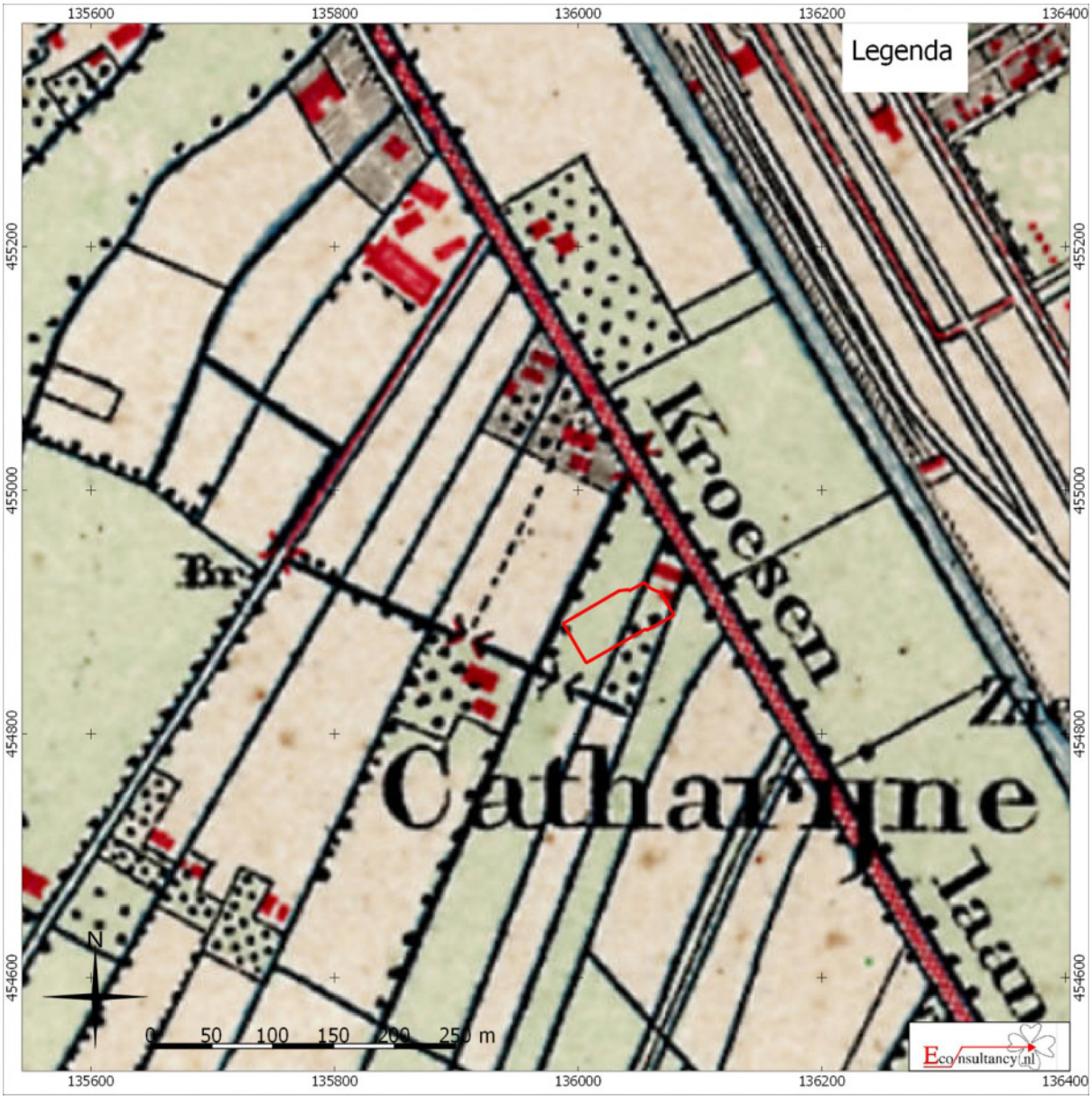
Plangebied

Figuur 5. Situering van het plangebied binnen de kadastrale minuut uit 1821



Veilingstraat 2 te Utrecht.
Situering van het plangebied binnen de kadastrale kaart (gevectoriseerde veldminuut)
Legenda
Plangebied

Figuur 6. Situering van het plangebied binnen Militaire topografische kaart uit 1880[22]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

Situering van het plangebied binnen de Militaire topografische kaart (veldminuut) (bron: http://gis.kademo.nl/gs2/wms)

Legenda

Plangebied

[22] Kadaster Topotijdreis

Figuur 7. Situering van het plangebied binnen Militaire topografische kaart uit 1915[23]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

Situering van het plangebied binnen de Militaire topografische kaart (veldminuut) (bron: http://gis.kademo.nl/gs2/wms)

Legenda

Plangebied

[23] Kadaster Topotijdreis

Figuur 8. Situering van het plangebied binnen de Topografische kaart uit 1948[24]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

Situering van het plangebied binnen de topografische kaart

Legenda

Plangebied

[24] Kadaster Topotijdreis

Figuur 9. Situering van het plangebied binnen de Topografische kaart uit 1970[25]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

Situering van het plangebied binnen de topografische kaart

Legenda

Plangebied

[25] Kadaster Topotijdreis

Figuur 10. Situering van het plangebied binnen de paleogeografische kaart[26]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

Situering van het plangebied binnen de paleogeografische kaart van omgeving Utrecht

Plangebied

[26] Dinter, 2015.

Figuur 11. Situering van het plangebied binnen de Bodemkaart[27]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

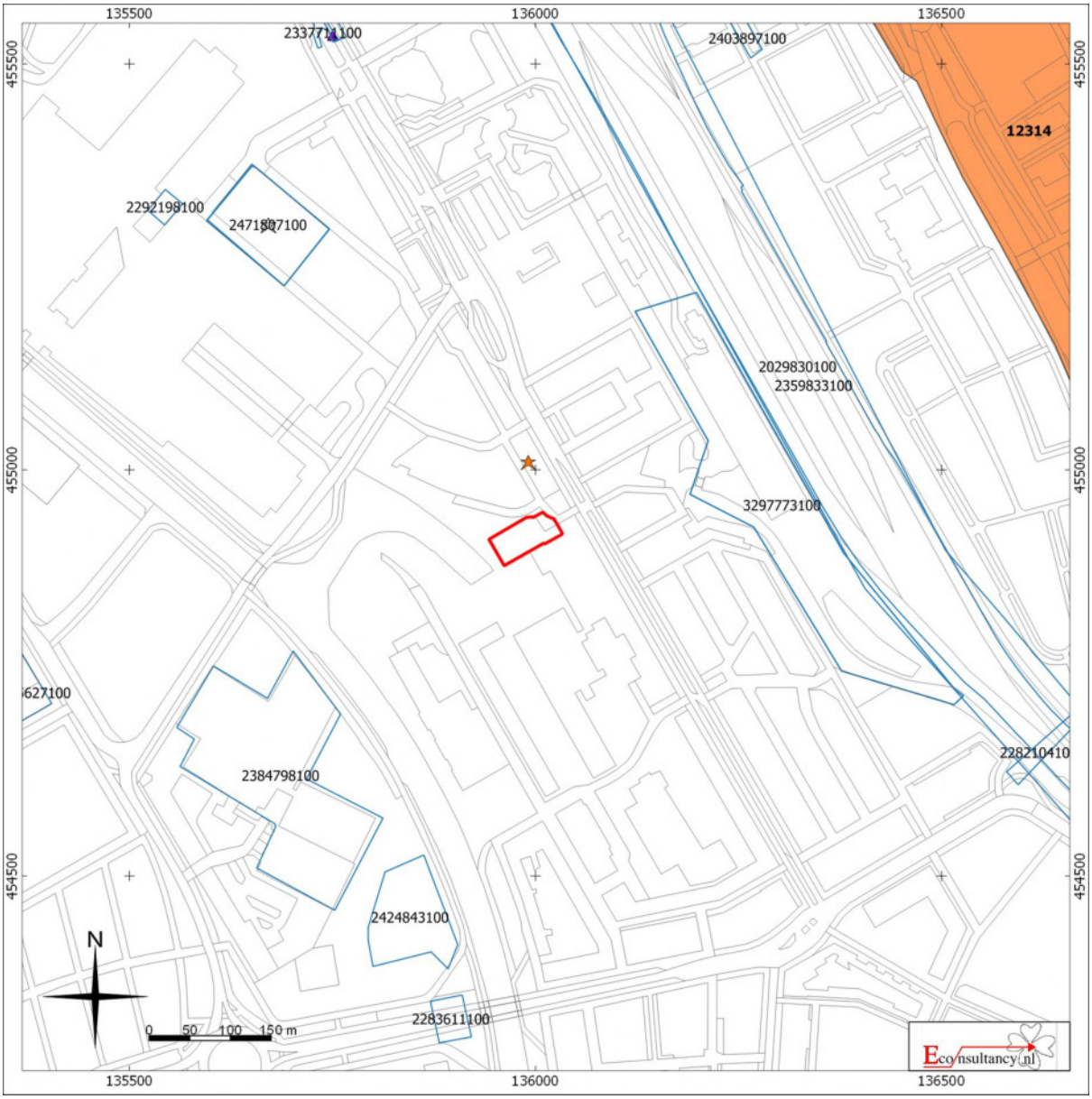
Situering van het plangebied binnen de bodemkaart

Legenda

Plangebied

[27] Buringh, P., & W. van der Knaap 1952: De bodemgesteldheid rond de stad Utrecht. Delen I t/m IV. Stichting voor Bodemkartering, Wageningen.

Figuur 12. Archeologische Gegevenskaart van het onderzoeksgebied[28]



Veilingstraat 2 te Utrecht.

Archeologische Gegevenskaart van het onderzoeksgebied (bron: Archeologisch informatiesysteem Archis3, AHN)

Plangebied

Monumenten
- Terrein van archeologische waarde
- Terrein van hoge archeologische waarde
- Terrein van zeer hoge archeologische waarde
- Terrein van zeer hoge archeologische waarde, beschermd

Onderzoeksmeldingen

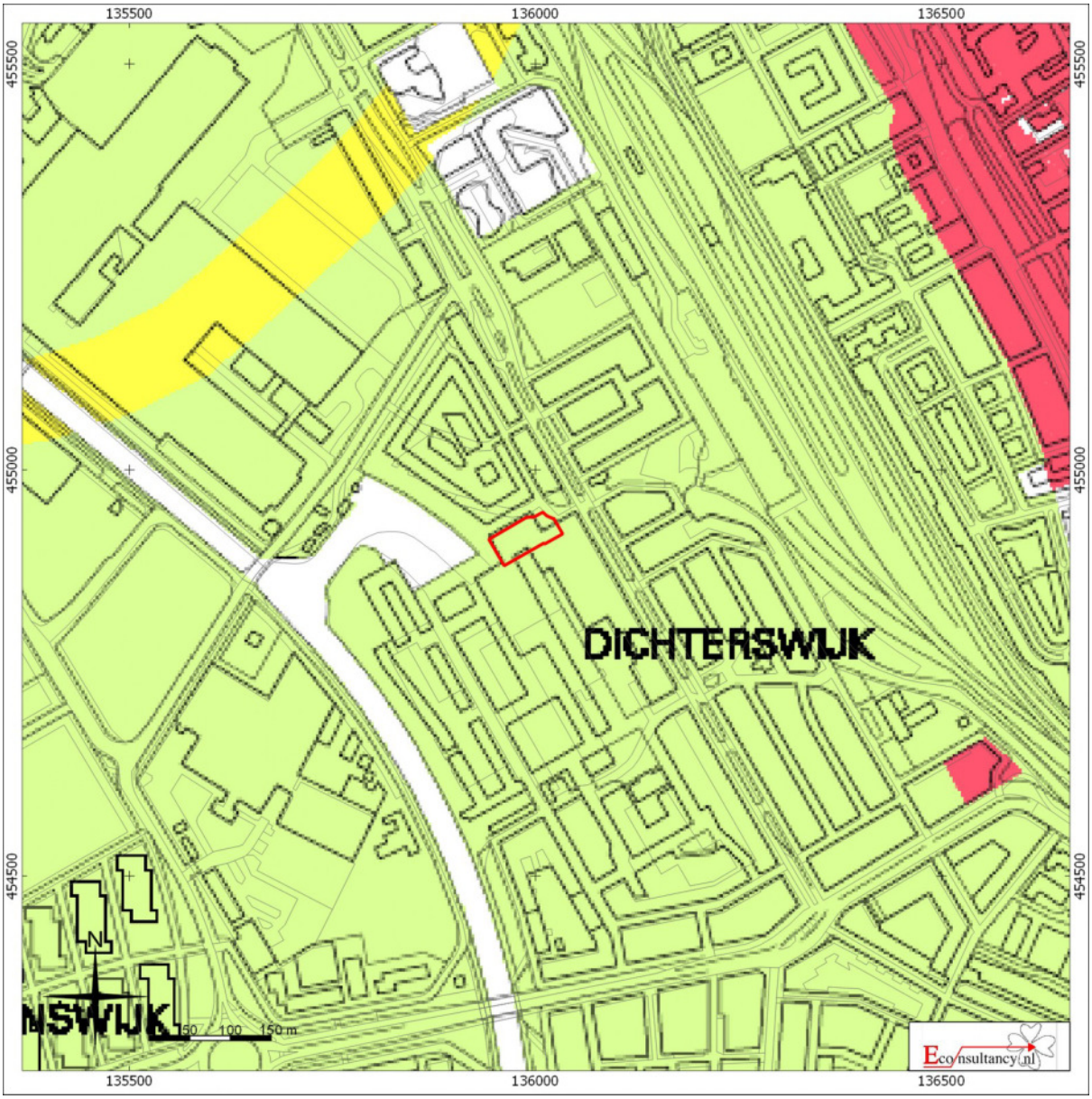
Waarnemingen, Vondsten

Categorie
- Nederzetting
- Grafcontext
- Verdedigingswerk
- Religieuze context
- Onbepaald

Periode
- Paleolithicum
- Mesolithicum
- Neolithicum
- Bronstijd
- IJzertijd
- Romeinse tijd
- Middeleeuwen
- Nieuwe tijd
- Onbepaald

[28] Archeologisch informatiesysteem Archis3, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), Amersfoort

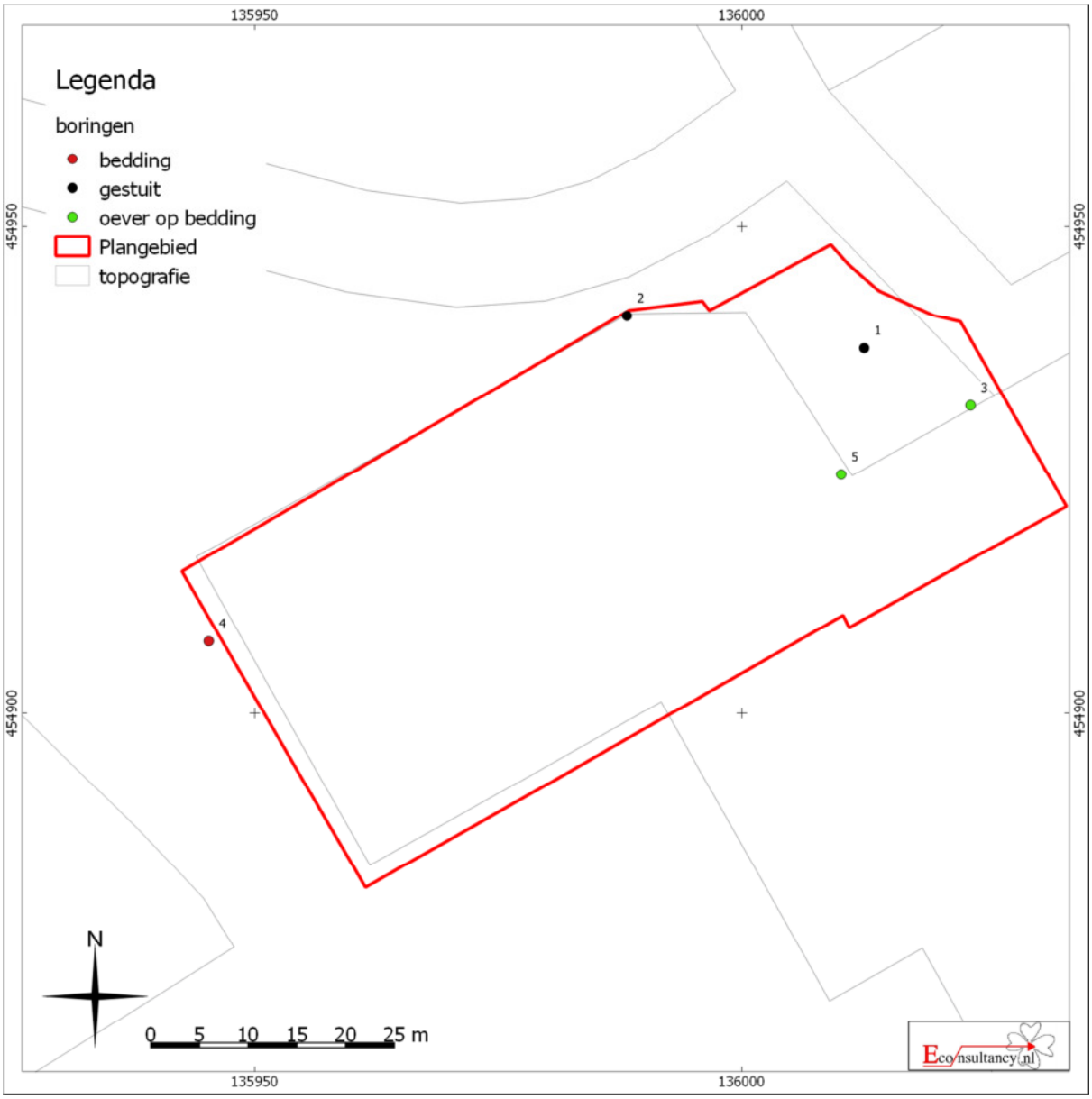
Figuur 13. Situering van het plangebied binnen de archeologische beleidskaart[29]



Veilingstraat 2 te Utrecht.
Situering van het plangebied binnen de archeologische beleidskaart gemeente Utrecht
Legenda
Plangebied

29

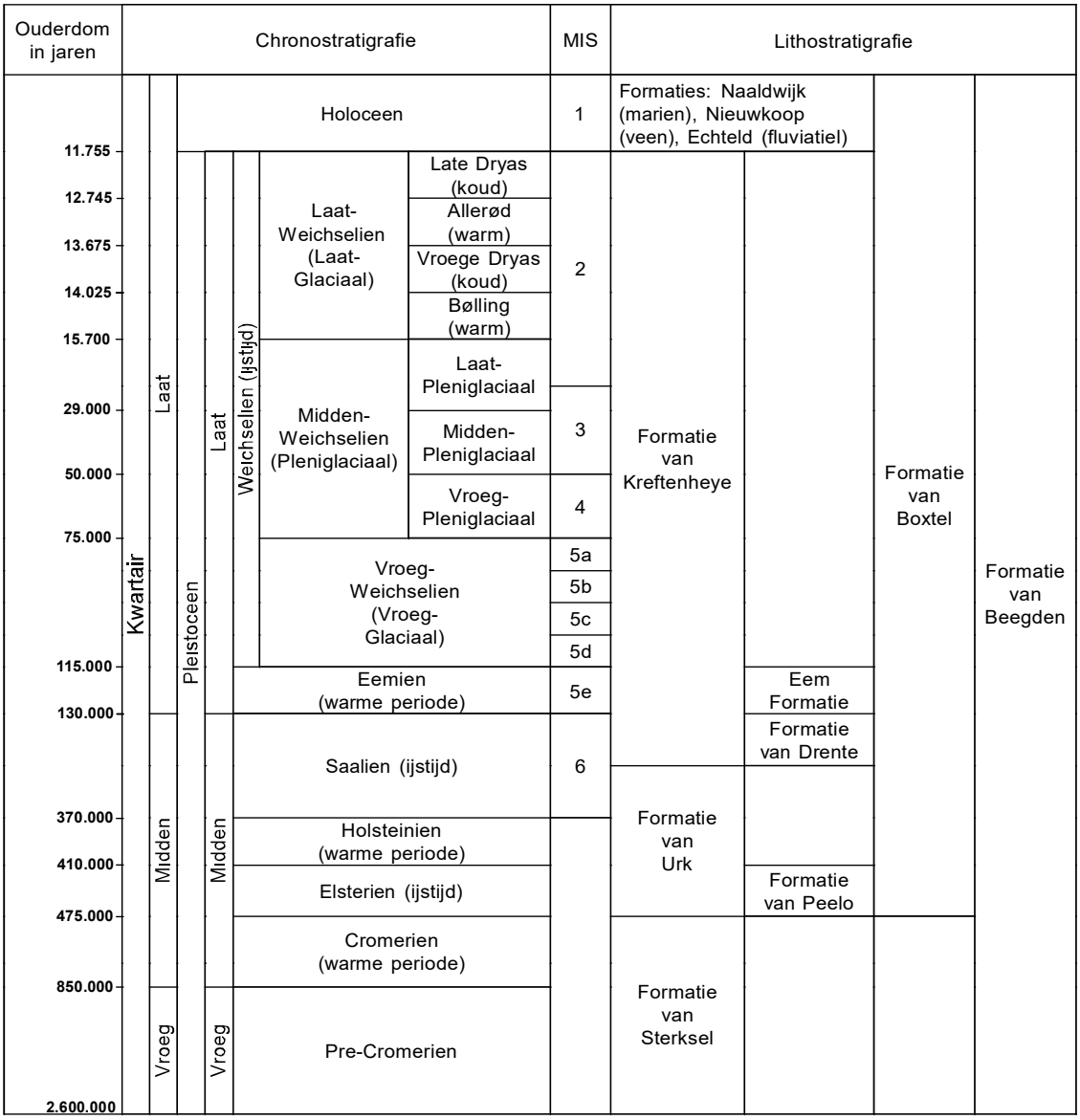
Figuur 14. Boorpuntenkaart

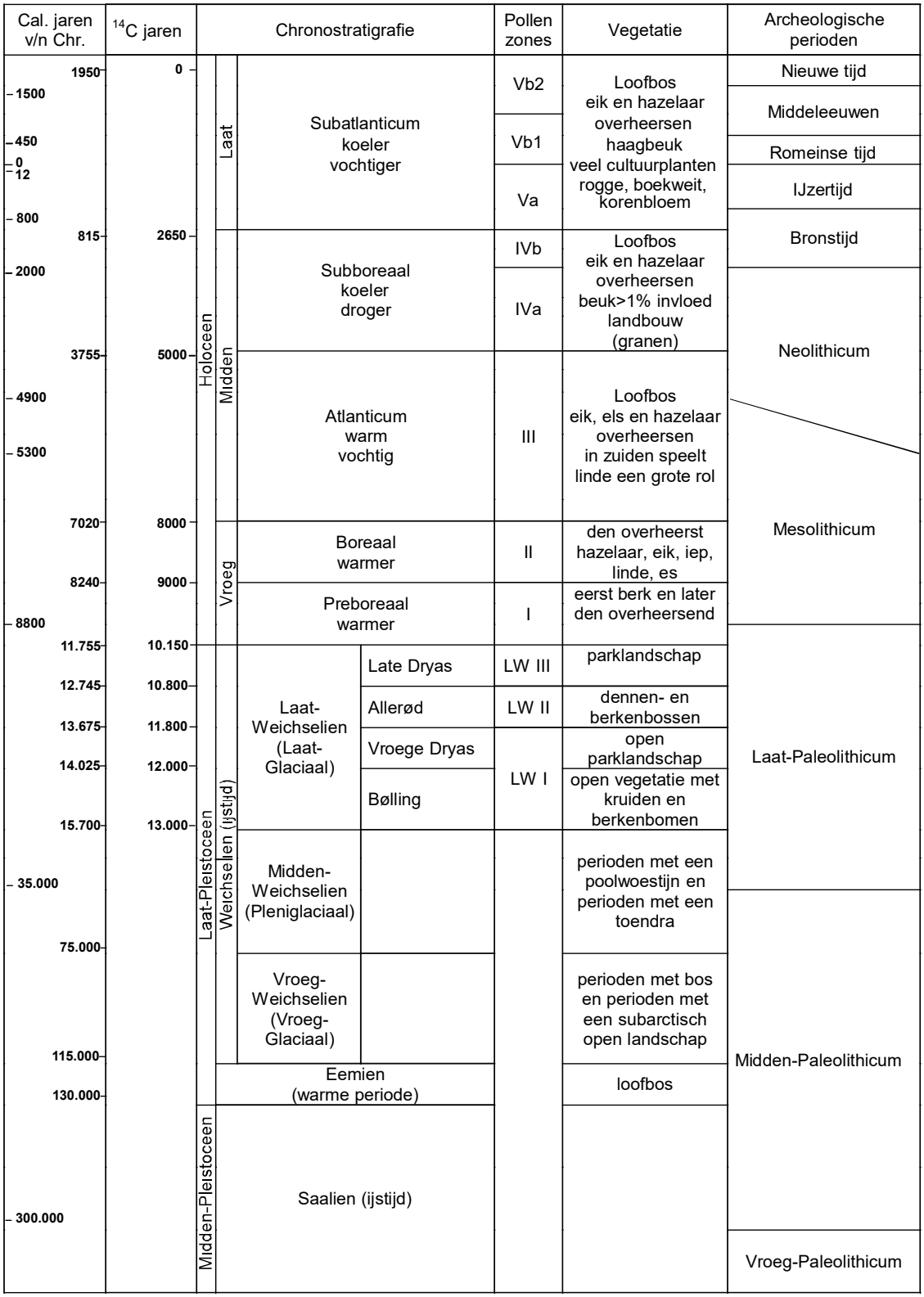


Veilingstraat 2 te Utrecht.

Boorpuntenkaart

Bijlage 1 Overzicht geologische en archeologische tijdvakken





Chronostratigrafie voor Noordwest-Europa volgens Zagwijn (1974), Vandenberghe (1985) en De Mulder *et al.* (2003). Lithostratigrafie volgens De Mulder *et al*. (2003). Mariene isotoop stadium (MIS) volgens Bassinot *et al.* (1994). Atmosferische data volgens Stuiver *et al.* (1998). Zuurstofisotoop calibratie (OxCal) versie 3.9 Bronk Ramsey (2003), toegepast op het Laat-Weichselien en het Holoceen. Archeologische periode-indeling en ouderdom volgens de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB). Vegetatie bewerkt volgens Berendsen (2000). Pollenzones volgens P. Vos & P. Kiden (2005).

Bijlage 2 Bewoningsgeschiedenis van Nederland

Als aanvullende informatie wordt hieronder een algemene ontwikkeling van de bewoningsgeschiedenis van Nederland weergegeven.

Paleolithicum (tot ca. 8800 voor Chr.)

De vroegste bewoningssporen in Nederland uit deze periode dateren uit de voorlaatste ijstijd, ca. 300.000-130.000 jaar geleden. Waarschijnlijk hebben in de koudste fasen van de ijstijden in Nederland geen mensen geleefd. Daarentegen was bewoning in de warmere perioden wel mogelijk. De mensen die hier toen leefden trokken als jagers/vissers/verzamelaars rond in kleine groepen en maakten gebruik van tijdelijke kampementen. Veranderingen in het klimaat zorgden voor een veranderende flora en fauna. Tijdens de koude perioden bestond het groot wild onder meer uit rendieren, mammoeten, paarden en steppewisenten. Vooral op paarden en rendieren werd in het Laat-Paleolithicum intensief jacht gemaakt. Tijdens de warmere perioden werd er onder andere op herten, wilde zwijnen en oerossen gejaagd.

Mesolithicum (ca. 8800-4900 voor Chr.)

Rond de overgang van het Pleistoceen naar het Holoceen (ca. 9000 voor Chr.) verbeterde het klimaat voor een langdurige periode. De gemiddelde temperatuur steeg, waardoor de variatie in flora en fauna (o.a. bosontwikkeling) toenam. De mens kreeg nu de mogelijkheid om meer gevarieerd te eten: vruchten en andere eetbare gewassen stonden nu vaker op het menu. Doordat de temperatuur steeg, trok het groot wild (met name rendieren) naar het noorden, en maakte plaats voor meer territoriumgebonden klein wild, vogels en vissen. Door deze veranderende leefomstandigheden werd de jachttechniek aangepast. De vuursteen bewerkingstechniek hield met deze ontwikkeling gelijke tred. Er werden kleine vuursteenspitsen vervaardigd die als pijl- en harpoenpunt werden gebruikt. Met de stijging van de temperatuur begon het landijs te smelten en de zeespiegel te stijgen. Het tot dan toe droge Noordzee-Bekken kwam onder water te staan. De groepen jagers/vissers/verzamelaars wisselden nog wel van locatie maar exploiteerden kleinere gebieden. In het voorjaar viste men in de rivieren, tijdens de zomer leefde men voornamelijk langs de kust, waar naast vis en schaaldieren ook zeehonden als voedselbron dienden. In de herfst verzamelde men noten en vruchten, terwijl in de winter op onder meer pelsdieren werd gejaagd.

Neolithicum (ca. 5300-2000 voor Chr.)

Aan het begin van deze periode gingen het jagen, vissen en verzamelen een steeds minder belangrijke rol spelen. Men ging nu zelf cultuurgewassen telen en dieren houden bij het kamp. Uit vondsten valt af te leiden dat het om twee groepen mensen gaat, enerzijds kolonisten met een vrijwel agrarische levenswijze, anderzijds om de autochtone mesolitische bevolking die een halfagrarische levensstijl erop na gaat houden. Deze verandering ging gepaard met enkele technologische en sociale vernieuwingen zoals: het wonen op een vaste plek in een huis, het gebruik van vaatwerk van (gebakken) klei en de introductie van geslepen stenen dissels en bijlen. De bevolking groeide nu gestaag, mede door de productie van overschotten. Uit het Neolithicum zijn verschillende nu nog zichtbare grafmonumenten bekend, te weten grafkelders, hunebedden en grafheuvels.

Bronstijd (ca. 2000-800 voor Chr.)

Het begin van dit tijdvak valt samen met het eerste gebruik van bronzen voorwerpen zoals bijlen. Vuurstenen werktuigen bleven, zij het minder, in gebruik. Het aardewerk uit deze periode is over het algemeen tamelijk zeldzaam. Vuursteenmateriaal uit de Bronstijd is meestal niet goed te onderscheiden van dat uit andere perioden. Lange tijd bleven bronzen voorwerpen zeer schaars binnen Nederlands grondgebied. Door het van nature ontbreken van de benodigde grondstoffen moest het brons worden geïmporteerd en ontstonden er handelscontacten over langere afstanden. Eén en ander had

wel tot gevolg dat er binnen de bevolking grotere verschillen ontstonden door verschillen op basis van bezit. De grafheuveltraditie, die tijdens het Neolithicum haar intrede deed, werd in eerste voortgezet, maar rond 1200 voor Chr. vervangen door begravingen in urnenvelden. Het gaat hier om ingegraven urnen met crematieresten waar overheen kleine heuveltjes werden opgeworpen, omgeven door een greppel. Een Kopertijd voorafgaand aan de Bronstijd wordt in Noordwest-Europa niet onderscheiden, in tegenstelling tot bijvoorbeeld het Middellandse Zeegebied. Wel zijn uit het Laat-Neolithicum koperen voorwerpen bekend.

IJzertijd (ca. 800-12 voor Chr.)

In deze periode werden voor het eerst ijzeren voorwerpen vervaardigd. Voor de productie van werktuigen en wapens werd brons vervangen door ijzer. Er ontstond een inheemse ijzerproductie. Het gebruik van vuursteen voor het vervaardigen van werktuigen duurde nog in beperkte mate voort. Ten opzichte van de Bronstijd traden er in de aardewerktraditie geen radicale veranderingen op. Evenals in het Neolithicum en de Bronstijd woonden de mensen in verspreid liggende hoeven ('Einzelhöfe') of in nederzettingen bestaande uit maar enkele huizen; deze werden in een beperkt gebied nogal eens verplaatst. Op de hogere zandgronden ontstonden uitgebreide omwalde akkercomplexen ('Celtic fields'). Opvallend zijn de verschillen in materiële welstand (bezit van metalen voorwerpen), die mogelijk op sociale ongelijkheid duiden. In de zogenaamde vorstengraven uit Zuid Nederland, met daarin luxe, geïmporteerde bijgaven, zijn vermoedelijk lokale of regionale autoriteiten begraven. De meeste begravingen vonden nog immer plaats in urnenvelden. Tijdens de IJzertijd werd het Friese kustgebied gekoloniseerd en ontstonden de eerste terpen.

Romeinse tijd (ca. 12 voor Chr. - 450 na Chr.)

Met de komst van de Romeinen eindigt de prehistorie en begint de geschreven geschiedenis. Aangezien de schriftelijke bronnen slechts een zeer fragmentarisch beeld schetsen, is men toch nog in belangrijke mate aangewezen op de archeologie als informatiebron. Een tijd lang diende het Nederlandse rivierengebied als uitvalsbasis voor veldtochten in het noorden van Germanië. In 47 na Chr. werd de Rijn definitief als Romeinse rijksgrens ingesteld. Ter controle en verdediging van deze zogenaamde 'limes' werden langs de Rijn, tot diep in Duitsland, 'castella' (militaire forten) gebouwd.

De inheemse manier van leven handhaafde zich nog lange tijd. Wel werd, vooral na de opstand van de Bataven tegen de Romeinse overheersers in 69-70 na Chr., de Romeinse invloed steeds duidelijker. In veel inheems-Romeinse nederzettingen was bijvoorbeeld, naast het eigen handgevormde aardewerk, Romeins importaardewerk in gebruik, dat op de draaischijf was vervaardigd. Er werden, vooral in Limburg, grootse villa's (Romeinse herenboerderijen) gebouwd, hetzij nieuw gesticht, hetzij ontwikkeld vanuit een bestaande inheemse nederzetting.

De Romeinen legden een voor die tijd al uitgebreide infrastructuur aan, waardoor het gebied steeds beter werd ontsloten. Op verschillende plaatsen ontstonden aanzienlijke nederzettingen, waarvan er enkele met een stedelijk karakter (zoals Nijmegen). De inheemse bevolking, ten noorden van de Limes, werd niet zo sterk beïnvloed door de Romeinse aanwezigheid. Er was wel sprake van handelscontacten en het uitwisselen van geschenken. In de tweede helft van de derde eeuw ontstond, onder meer door invallen van Germaanse stammen, een instabiele situatie die met korte onderbrekingen voortduurde tot in de vijfde eeuw. Uiteindelijk leidde dit in het jaar 406 tot de definitieve ineenstorting van de grensverdediging langs de Rijn.

Middeleeuwen (ca. 450-1500 na Chr.)

Over de Vroege Middeleeuwen, vooral over het tijdvak 450-600 na Chr., is relatief weinig bekend. Zowel historische bronnen als archeologische overblijfselen zijn schaars. De bevolkingsomvang was ten opzichte van de voorafgaande periode sterk afgenomen. De marktgerichte economie verdween en de mensen vielen terug op zelfvoorziening. De politieke macht was na het wegvallen van de Ro-

meinse staatsorganisatie in handen gekomen van regionale en lokale hoofdlieden. Een gezaghebbende status was nu vooral gebaseerd op militair succes en materiële welstand. Deze instabiele periode wordt ook wel aangeduid als de 'tijd van de volksverhuizingen'.
Vanaf de 10e – 11e eeuw wordt een overheersende positie van de al dan niet adellijke grootgrondbezitters waargenomen. Dit vertaalt zich in nieuwe nederzettingsvormen als mottes, kastelen en versterkte hoeven. In verband met de aanhoudende bevolkingsgroei, en mede dankzij gunstige klimatologische omstandigheden, werd een begin gemaakt met het ontginnen van woeste gronden als bos, heide en veen. Veel van de huidige dorpen en steden dateren uit deze periode. Door de aanleg van dijken en kaden werden laaggelegen gebieden beschermd tegen wateroverlast. De heersende rivaliteit tussen de vorsten leidde, in combinatie met een zwak centraal gezag, veelvuldig tot lokaal geweld, waarvan de bevolking vaak het slachtoffer werd. Door het aanleggen van burgen, schansen, landweren en wallen trachtte men zich te beveiligen.

Nieuwe tijd (1500-heden)
De Nieuwe tijd kenmerkt zich door een groot aantal veranderingen vooral op het gebied van mens- en wereldbeeld. Er is sprake van een Europese overzeese expansie wat leidt tot handelscontacten, handelskapitalisme en het begin van een wereldeconomie. Er ontstaat een nieuwe wetenschappelijke belangstelling die resulteert in vele uitvindingen. Deze uitvindingen vormen de motor van de industriele revolutie. Er ontstaat een nationale staat die centraal bestuurd wordt. Als gevolg van deze ontwikkelingen neemt het belang en de omvang van steden toe en neemt de macht van adel af. Het grootste deel van de bevolking is niet meer werkzaam en woonachtig op het platteland maar in de steden. In verband met de aanhoudende bevolkingsgroei worden aan het eind van de 19e tot het begin van de 20e eeuw op grote schaal woeste gronden gecultiveerd. Door de industriële revolutie komen steeds meer producten beschikbaar voor steeds meer mensen waardoor de welvaart stijgt. In de Nieuwe tijd vindt er eveneens een hernieuwde oriëntatie op het erfgoed van de klassieke Oudheid plaats, wat zich tot in het begin van de 20e eeuw uit in de kunsten.

Bijlage 3 AMZ-cyclus

Het AMZ-proces

Archeologisch onderzoek in Nederland wordt in het algemeen uitgevoerd binnen het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ). Het gehele traject van de AMZ omvat een aantal stappen die elkaar kunnen opvolgen, afhankelijk van het resultaat van de voorgaande stappen. Om inhoudelijke, prijs- en planningstechnische redenen kan er soms voor gekozen worden om bepaalde stappen gelijktijdig uit te voeren. Bovendien kan, indien reeds voldoende gegevens bekend zijn, een stap worden overgeslagen. Elke stap eindigt met een rapport met daarin een advies voor de vervolgstappen. Na elke stap wordt er een besluit genomen door de bevoegde overheid, gemeente, provincie of de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, op basis van de resultaten van het archeologisch onderzoek. Indien na een bepaalde stap blijkt dat geen nader vervolgonderzoek nodig is, wordt het archeologisch onderzoek afgesloten. Ook kan het bevoegd gezag besluiten dat een vindplaats van zo groot belang is, dat deze *in situ* behouden moet worden. Dan dienen de archeologische resten in de grond beschermd te worden door planaanpassing of planinpassing.

Het begint met het bepalen van de onderzoeksplicht. Gemeentelijke, provinciale en landelijke archeologische waardenkaarten geven aan of het plangebied in een gebied ligt met een archeologische verwachting. Indien dit het geval is, dan zal er in het kader van de planprocedure onderzoek verricht moeten worden om te bepalen of er archeologische waarden binnen het plangebied aanwezig zijn. Hiermee start de zogenaamde AMZ-cyclus (zie schema).

De eerste fase: Bureauonderzoek

Elk archeologisch onderzoek begint met een bureauonderzoek. Dit heeft tot doel het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende of verwachte archeologische waarden, binnen het plangebied om tot een gespecificeerd verwachtingsmodel te komen, op basis waarvan een beslissing genomen kan worden ten aanzien van een eventuele vervolgstap.

De tweede fase: Inventariserend VeldOnderzoek (IVO)

Het doel van een IVO is het aanvullen en toetsen van het gespecificeerde verwachtingsmodel. Het IVO moet informatie geven over de aan- of afwezigheid, de aard, het karakter, de omvang, de datering, de gaafheid, de conservering en de inhoudelijke kwaliteit van de archeologische waarden.

Inventariserend Veldonderzoek; Booronderzoek en Veldkartering

Door een booronderzoek kan er een goede inschatting gemaakt worden van de kans op archeologische waarden (grondsporen en daarmee samenhangende voorwerpen). Bij het booronderzoek is een onderscheid aangebracht in een verkennende, karterende en waarderende fase. De verkennende fase heeft tot doel inzicht te krijgen in de vormeenheden van het landschap, voor zover deze van invloed zijn op de locatiekeuze. Op deze manier worden kansarme zones uitgesloten en kansrijke zones geselecteerd voor de volgende fasen. Tijdens de karterende fase wordt het onderzoeksgebied systematisch onderzocht op de aanwezigheid van archeologische vondsten of sporen. De waarderende fase sluit aan op de karterende fase. Het waarnemingsnet kan verdicht worden om de horizontale begrenzing, ligging en omvang van archeologische vindplaatsen vast te stellen.

Een veldkartering wordt uitgevoerd wanneer vondsten of sporen aan de oppervlakte worden verwacht en zichtbaar zijn op het moment dat het onderzoek uitgevoerd wordt. Dit type onderzoek bestaat uit het systematisch belopen van het maaiveld van het plangebied.

Inventariserend Veldonderzoek; Proefsleuven
Als uit vooronderzoek blijkt dat binnen het plangebied archeologische resten aangetroffen kunnen worden kan het bevoegd gezag beslissen tot een proefsleuvenonderzoek. Proefsleuven zijn lange sleuven van minimaal twee tot vijf meter breed die worden aangelegd in de zones waar in de voorgaande onderzoeksfase aanwijzingen voor vindplaatsen zijn aangetroffen. De KNA schrijft voor dat bij een dergelijk onderzoek minimaal 5% van het te verstoren gebied onderzocht dient te worden.

Variant archeologische begeleiding
Als het vooronderzoek niet voldoende informatie heeft opgeleverd om de archeologische waarde van de archeologische resten te bepalen, kan besloten worden tot proefsleuven variant archeologische begeleiding van de sloop- of graafwerkzaamheden. Dit betekent dat archeologen bij het graafwerk aanwezig zijn om het werk te volgen en eventuele resten te documenteren. Wanneer tijdens de werkzaamheden vondsten (van hoge archeologische waarde) naar boven komen, die aanleiding geven tot nader onderzoek, kan alsnog besloten worden om tot een opgraving over te gaan.

De derde fase: Opgraven
Indien de archeologische resten niet *in situ* bewaard kunnen blijven, maar wel van belang zijn voor de wetenschap, kan het bevoegd gezag besluiten over te gaan tot een opgraving. Het doel hiervan is volgens de KNA het documenteren van gegevens en het veiligstellen van materiaal van vindplaatsen om daarmee informatie te behouden, die van belang is voor kennisvorming over het verleden.

Variant archeologische begeleiding
Als het vooronderzoek niet voldoende informatie heeft opgeleverd om de archeologische waarde van de archeologische resten te bepalen, kan besloten worden tot een opgraving variant archeologische begeleiding van de sloop- of graafwerkzaamheden. Dit betekent dat archeologen bij het graafwerk aanwezig zijn om het werk te volgen en eventuele resten te documenteren. Wanneer tijdens de werkzaamheden vondsten (van hoge archeologische waarde) naar boven komen, die aanleiding geven tot nader onderzoek, kan alsnog besloten worden om tot een opgraving over te gaan.

Schema van de Archeologische Monumenten Zorg

Vergunningaanvraag/ruimtelijke ontwikkeling ▼ Toetsing aan archeologisch beleid (Gemeente, Provincie, Rijk)	►	Vergunningverlening indien geen onderzoek noodzakelijk wordt geacht.
▼ Bureauonderzoek* (verzamelen gegevens en opstellen verwachtingsmodel) ▼ Besluit (door bevoegd gezag op basis van resultaten)	►	Bij geen of geringe kans op aanwezigheid van archeologie. Einde onderzoek, vrijgeven voor functie (eventueel met bouwkundige voorwaarden). Ook kan besloten worden over te gaan op het begeleiden van de graafwerkzaamheden door archeologen.***
▼ Inventariserend veldonderzoek* ▼ ▼ Verkennend veldonderzoek Door middel van: - terreininspectie booronderzoek** ▼ Besluit (door bevoegd gezag op basis van resultaten)	►	Bij geen of geringe kans op aanwezigheid van archeologie. Einde onderzoek, vrijgeven voor functie (eventueel met bouwkundige voorwaarden). Ook kan besloten worden over te gaan op het begeleiden van de graafwerkzaamheden door archeologen.***
▼ Bewezen of hoge kans op de aanwezigheid van archeologie ▼****** Waarderend veldonderzoek door middel van proefsleuven*** (variant begeleiding) ▼ Besluit (door bevoegd gezag op basis van resultaten)	►	Bij geen of geringe kans op aanwezigheid van archeologie, wel archeologische waarden aanwezig maar geen vervolgonderzoek noodzakelijk op grond van waardering. Einde onderzoek, vrijgeven voor functie (eventueel met bouwkundige voorwaarden).
▼ Opgraven*** Verwijderen van de archeologische resten door archeologen (variant begeleiding)		

**** Karterend veldonderzoek
Door middel van:
- oppervlaktekartering
- booronderzoek**
- proefsleuven***

▼*****

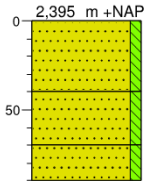
Beschermen
Bescherming van de archeologie door planaanpassing

* Combinatie bureauonderzoek en IVO verkennende of karterende fase mogelijk, indien een PvA aanwezig is.
** Voorafgaand aan het booronderzoek dient een PvA worden opgesteld, toetsing door bevoegd gezag.
*** Voorafgaand aan het onderzoek dient een PvE en PvA te worden opgesteld, toetsing door bevoegd gezag.
**** Na een verkennend booronderzoek kan het bevoegd gezag besluiten dat een aanvullend karterend bureauonderzoek moet worden uitgevoerd.
***** Een combinatie van bureauonderzoek en IVO karterende en waarderende fase door middel van proefsleuven is mogelijk, indien een PvA en een goedgekeurd PvE aanwezig is en met instemming van het bevoegd gezag.
****** Een combinatie van bureauonderzoek en IVO karterende en waarderende fase door middel van proefsleuven of een IVO karterende en waarderende fase door middel van proefsleuven is mogelijk, indien een PvA en een goedgekeurd PvE aanwezig is en met instemming van het bevoegd gezag.

Bijlage 4 Boorprofielen

01

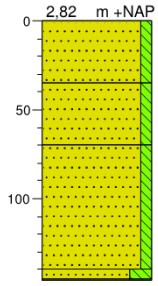
X: 136012,54
Y: 454937,51



0 Zand, matig grof, zwak siltig, beigegrijs, stabilisatiezand, scherp
40 Zand, matig grof, zwak siltig, sterk puinhoudend, donker grijsbruin, slootvulling; kleibrokken, grind, baksteen, scherp
70 Zand, matig grof, zwak siltig, volledig puin, donker grijsbruin, slootvulling; vnl. baksteenpuin, scherp
90

02

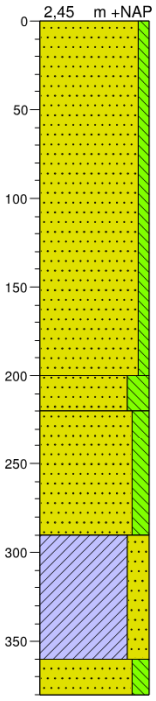
X: 135988,19
Y: 454940,81



0 Zand, matig grof, zwak siltig, grijsbeige, stabilisatiezand, scherp
35 Zand, matig grof, zwak siltig, uiterst puinhoudend, donker beigegrijs, scherp
70 Zand, matig grof, zwak siltig, matig puinhoudend, beigegrijs, ophoging, scherp
140 Zand, matig grof, sterk siltig, uiterst puinhoudend, donkergrijs, mogelijk oudmaaiveld? baksteen, piepschuim, scherp
146 Zand, matig grof, sterk siltig, volledig puin, gestaakt

03

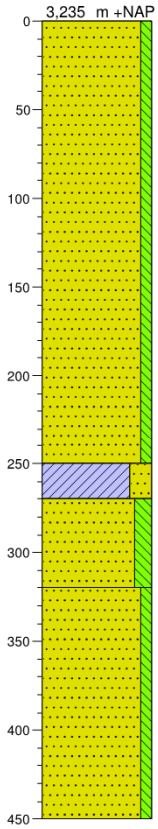
X: 136023,46
Y: 454931,64



0 Zand, matig grof, zwak siltig, grijsbeige, ophoging, scherp
200 Zand, zeer fijn, sterk siltig, grijs, oever, scherp
220 Zand, matig fijn, matig siltig, grijsbeige, oever, scherp, kleilagen
290 Klei, sterk zandig, lichtgrijs, oever; spoor doorworteling, zandlagen
360 Zand, matig fijn, matig siltig, grijsbeige, oever; spoor doorworteling, scherp, kleilagen
380

04

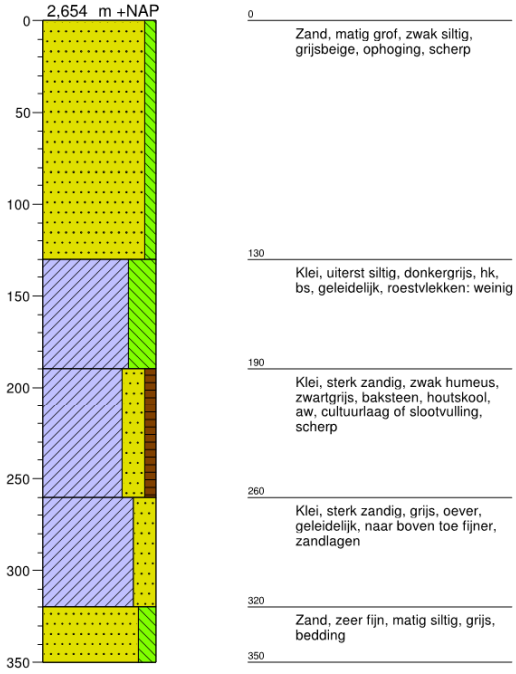
X: 135945,27
Y: 454907,40



0 Zand, matig grof, zwak siltig, zwak puinhoudend, zwak grindhoudend, grijsbeige, ophoging, scherp
250 Klei, sterk zandig, donkergrijs, oud mv?; pl1, scherp
270 Zand, matig grof, matig siltig, beigegrijs, schelp, ; baksteenspikkels, kleibrokken, rommelig; geroerd of opgebracht?, scherp
320 Zand, zeer fijn, zwak siltig, bedding, in top enkele kleilagen, kleilagen
450

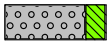
05

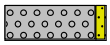
X: 136010,18
Y: 454924,57

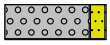


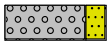
Legenda (conform NEN 5104)

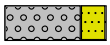
grind


Grind, siltig


Grind, zwak zandig

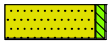

Grind, matig zandig


Grind, sterk zandig

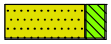

Grind, uiterst zandig

zand


Zand, kleïig


Zand, zwak siltig


Zand, matig siltig


Zand, sterk siltig

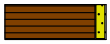

Zand, uiterst siltig

veen


Veen, mineraalarm


Veen, zwak kleïig


Veen, sterk kleïig


Veen, zwak zandig


Veen, sterk zandig

klei


Klei, zwak siltig


Klei, matig siltig


Klei, sterk siltig


Klei, uiterst siltig


Klei, zwak zandig


Klei, matig zandig


Klei, sterk zandig

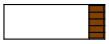
leem


Leem, zwak zandig

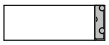

Leem, sterk zandig

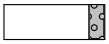
overige toevoegingen


zwak humeus


matig humeus


sterk humeus


zwak grindig


matig grindig


sterk grindig

geur


geen geur


zwakke geur


matige geur


sterke geur

uiterste geur

olie


geen olie-water reactie


zwakke olie-water reactie


matige olie-water reactie


sterke olie-water reactie

uiterste olie-water reactie

p.i.d.-waarde

>0

>1

>10

>100

>1000

>10000

monsters

geroerd monster

ongeroerd monster

volumering

overig

bijzonder bestanddeel

Gemiddeld hoogste grondwaterstand

grondwaterstand

Gemiddeld laagste grondwaterstand

slib

water

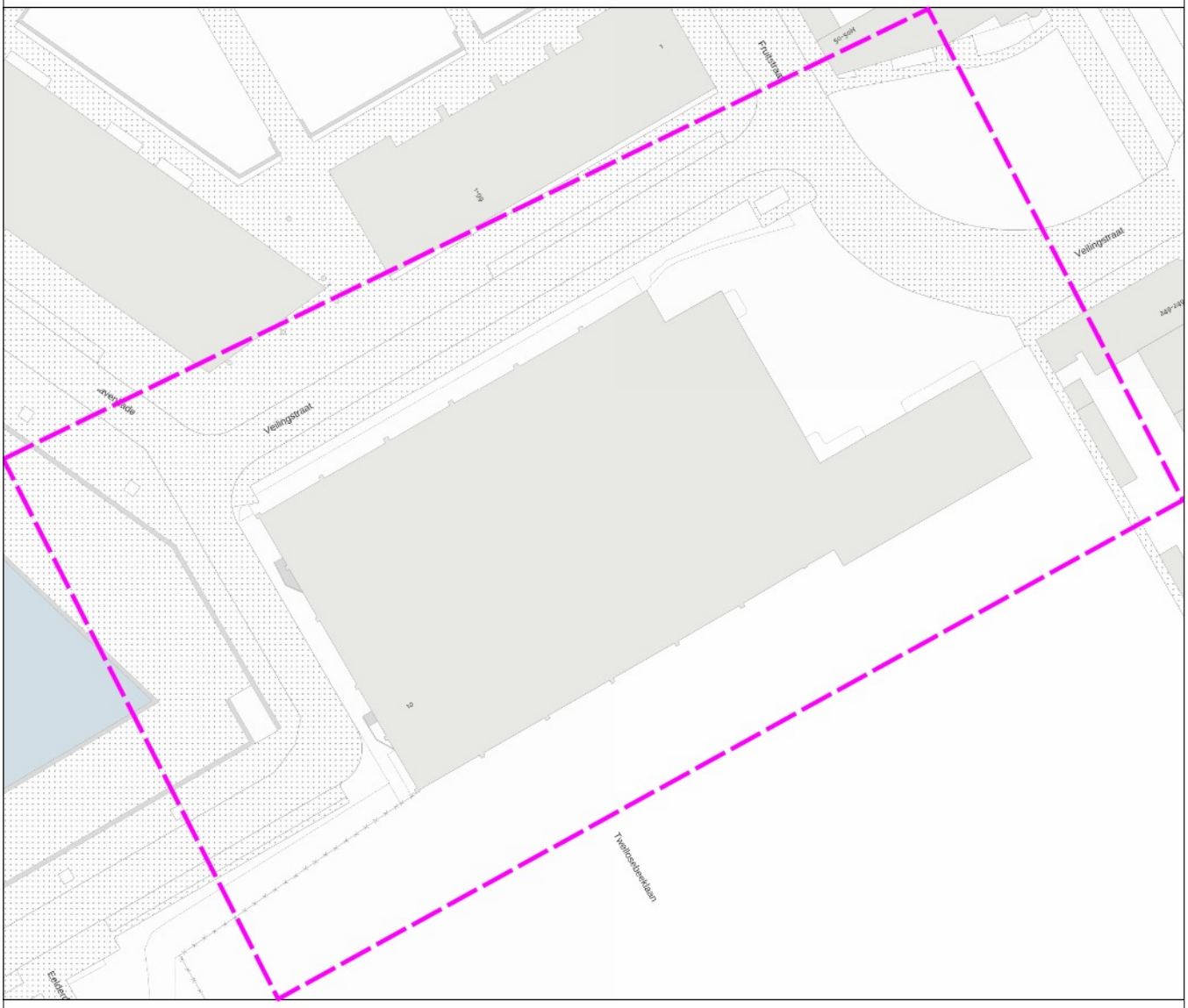


Bijlage 21 Klic-melding

KLIC-nummer: 23O0128317 - 1 pagina: 1 van 17

Overzichtskaart

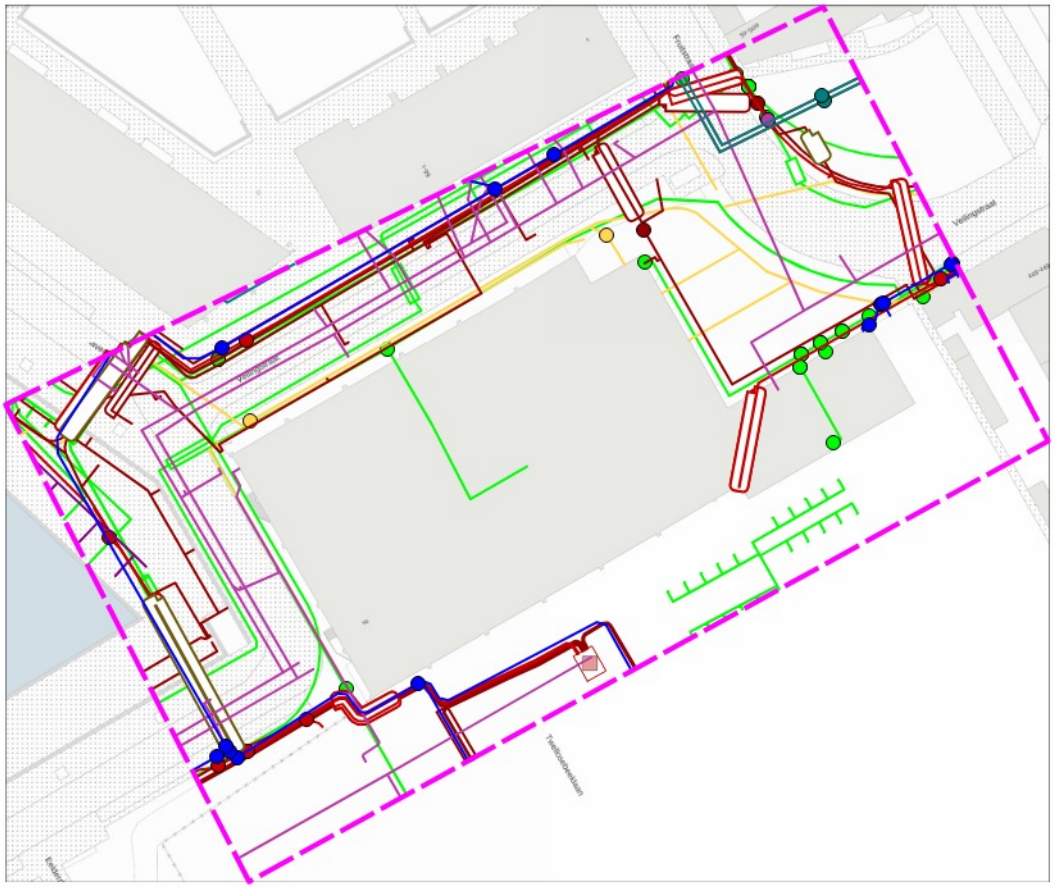
Datum aanvraag: 04-10-2023 16:05
Dichtstbijzijnd adres: Veilingstraat 10 3521BH Utrecht (Nederland)
Uw referentie: veilingstraat



KLIC-nummer: 23O0128317 - 1 pagina: 2 van 17

Verzamelkaart geselecteerde thema's schaal: 1:1000

datatransport KL1010
datatransport KL1011
datatransport KL1049
datatransport KL1051
datatransport KL1297
gas lage druk KL1081
laagspanning GM0344
laagspanning KL1009
laagspanning KL1081
middenspanning KL1081
overig GM0344
riool over/onderdruk GM0344
riool vrijverval GM0344
warmte KL1009
water KL1048

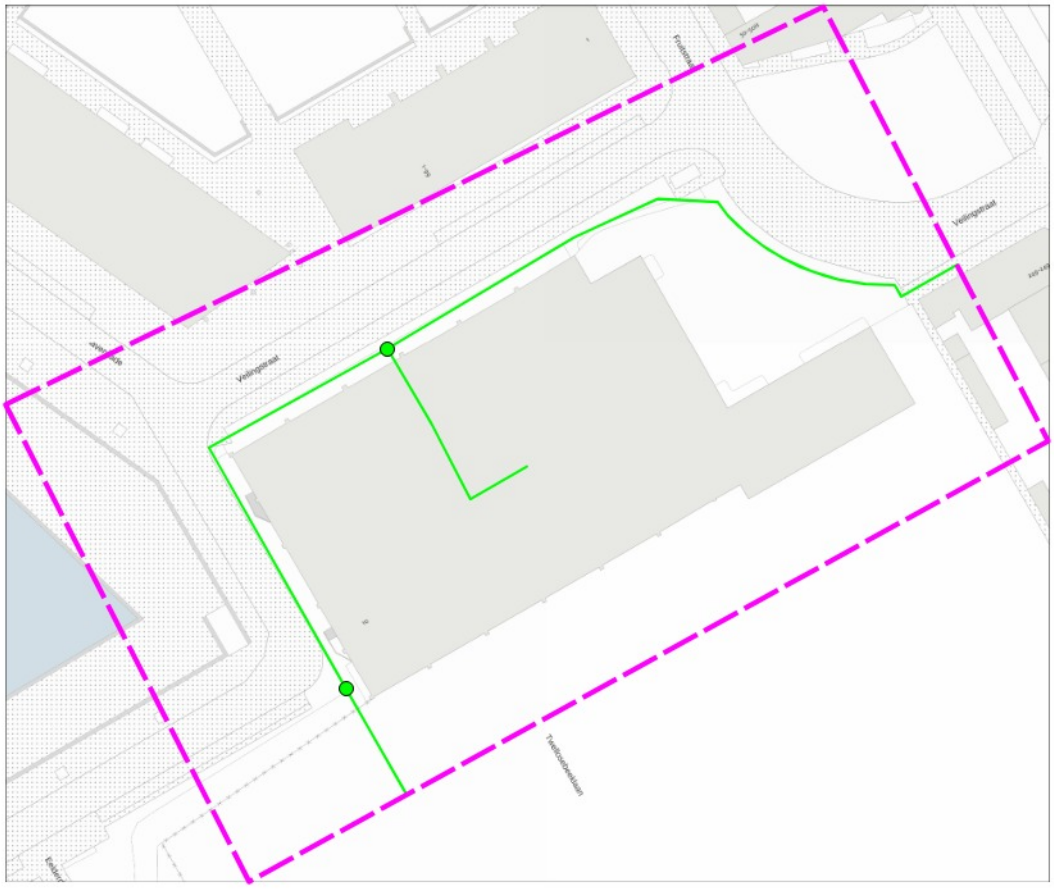


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 3 van 17		
Themakaart:	datatransport	Eurofiber Nederland B.V.	schaal:	1:1000

datatransport
KL1010

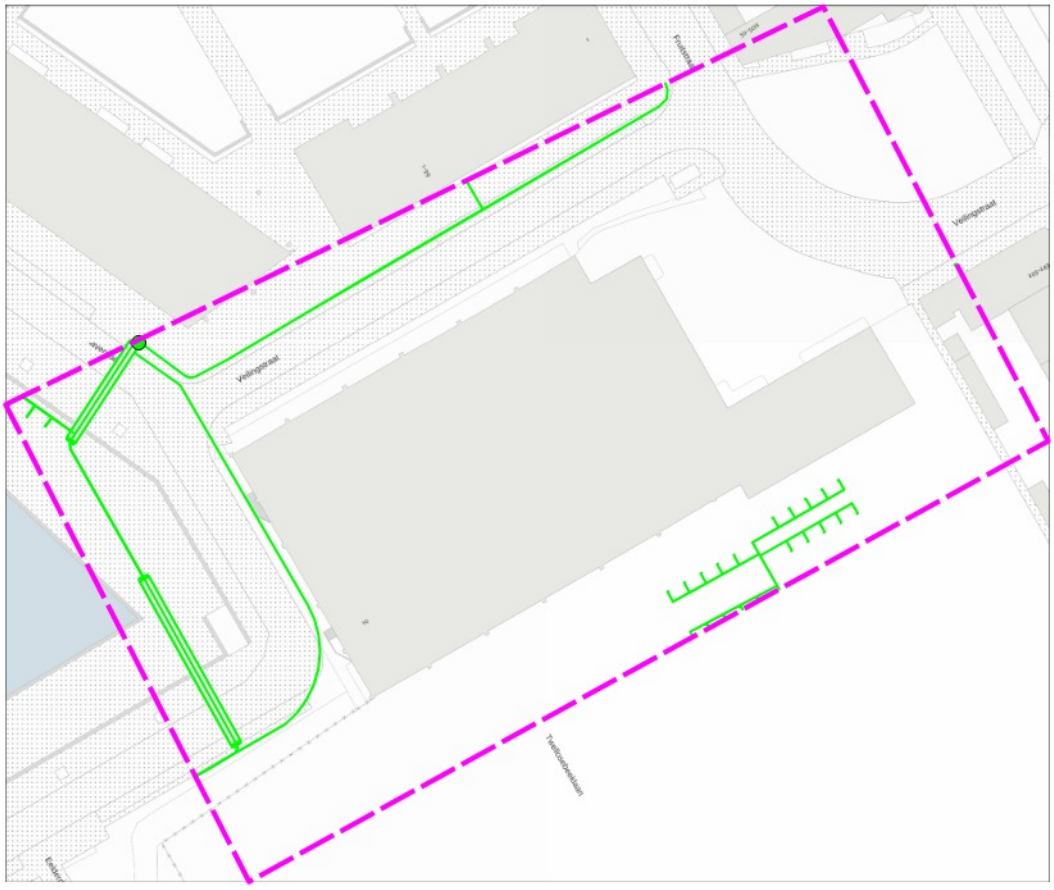


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 4 van 17		
Themakaart:	datatransport	Ziggo B.V.	schaal:	1:1000

datatransport
KL1011

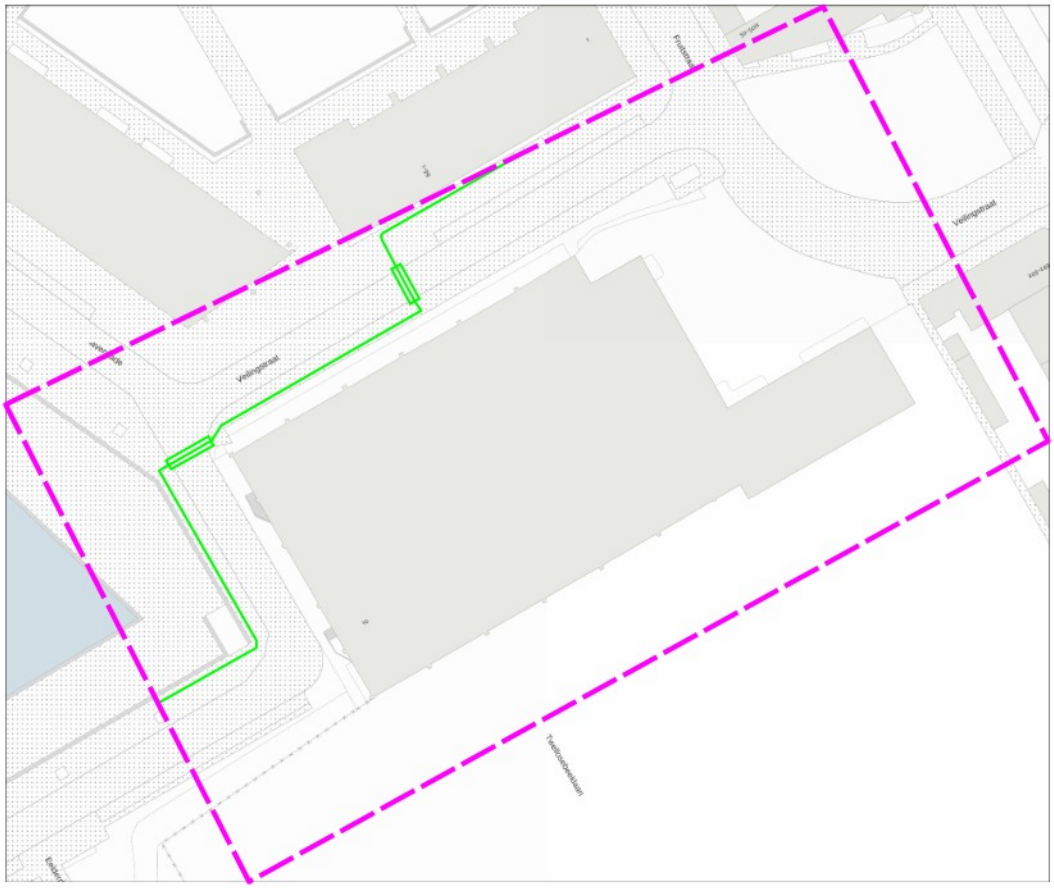


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 5 van 17		
Themakaart:	datatransport	Reggefiber Operator B.V.	schaal:	1:1000

datatransport
KL1049

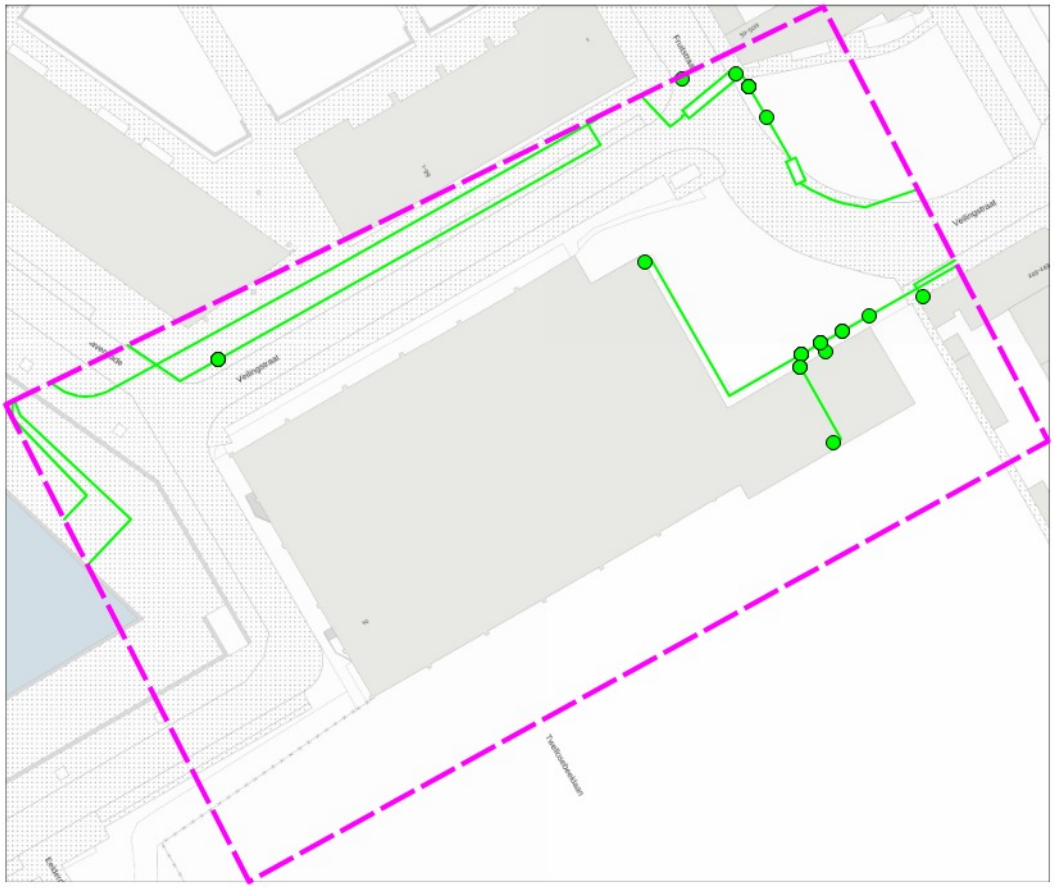


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 6 van 17		
Themakaart:	datatransport	KPN B.V.	schaal:	1:1000

datatransport
KL1051

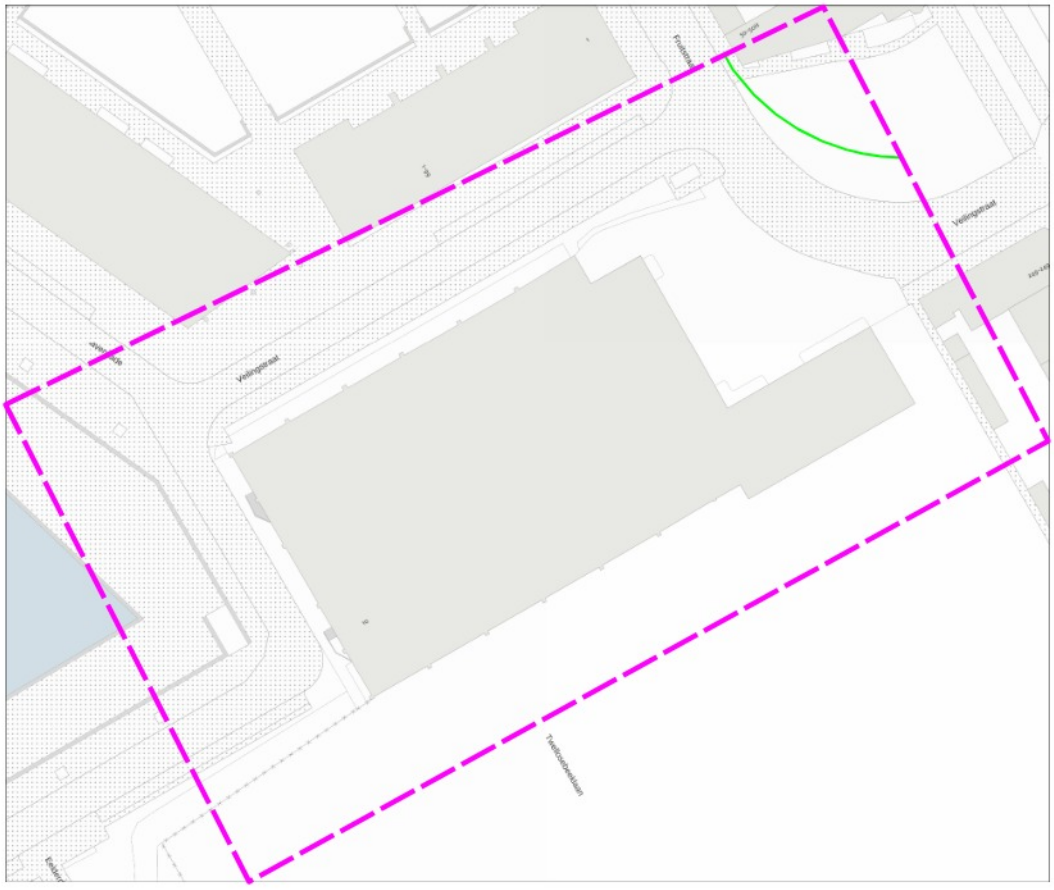


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 7 van 17		
Themakaart:	datatransport	Verizon Nederland B.V.	schaal:	1:1000

datatransport
KL1297

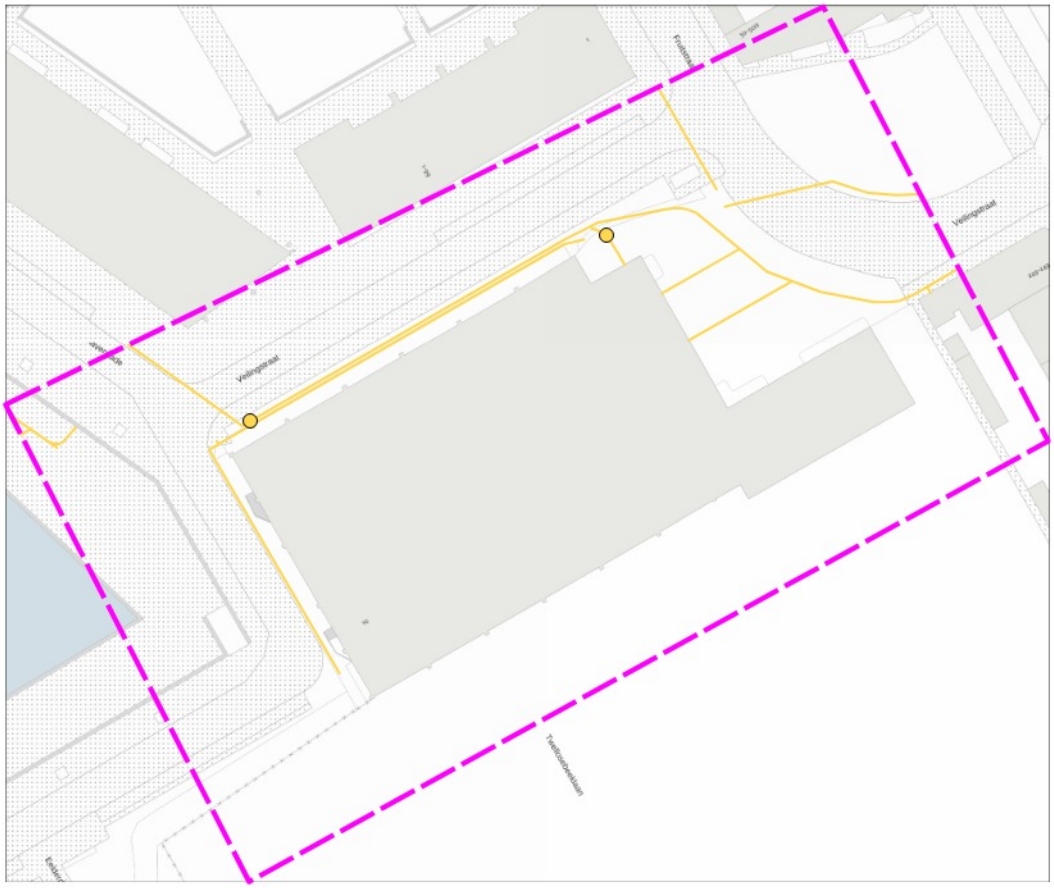


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 8 van 17		
Themakaart:	gas lage druk	Stedin Netbeheer B.V.	schaal:	1:1000

gas lage druk
KL1081

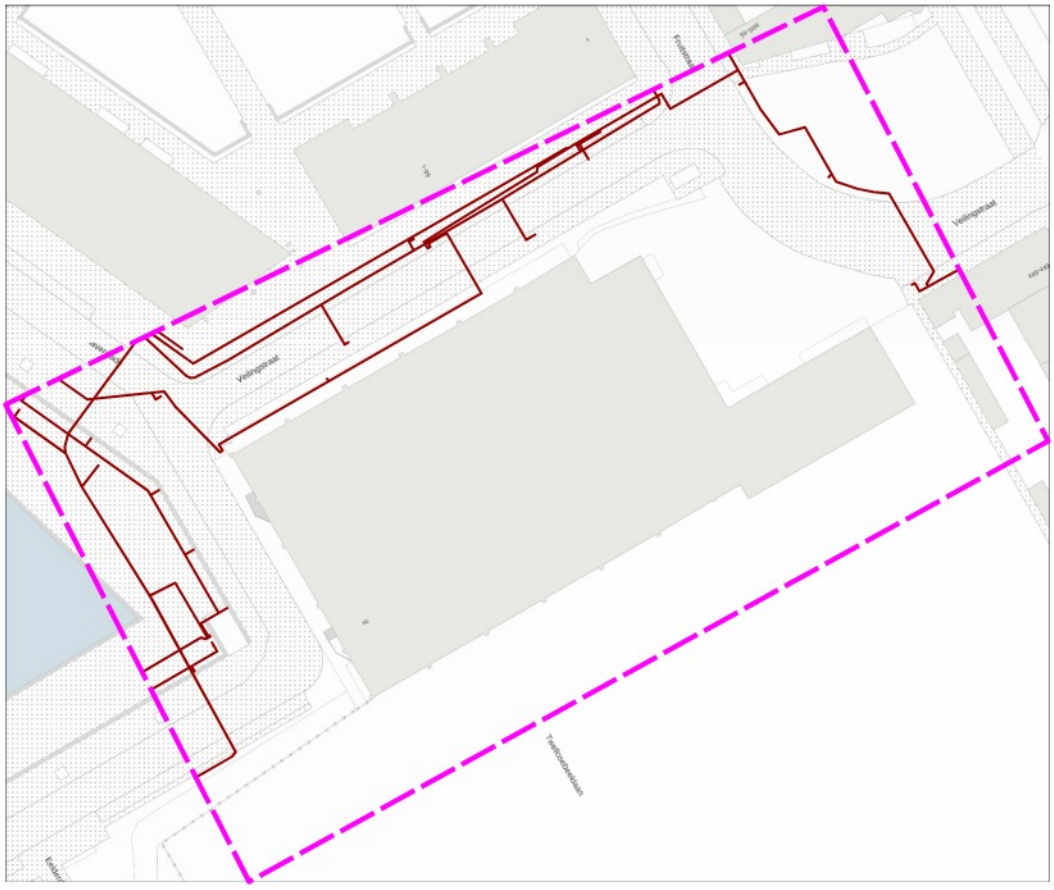


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 9 van 17		
Themakaart:	laagspanning	Gemeente Utrecht	schaal:	1:1000

laagspanning
GM0344

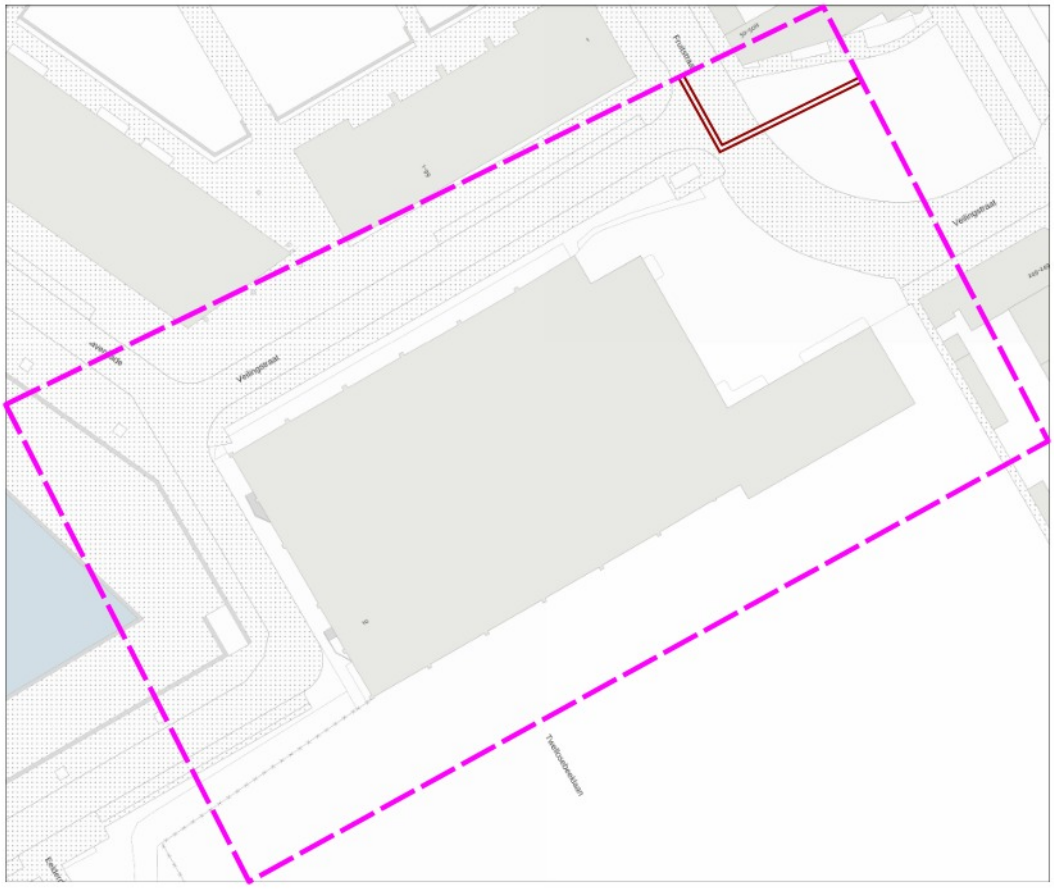


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 10 van 17		
Themakaart:	laagspanning	Eneco Warmtenetten B.V.	schaal:	1:1000

laagspanning
KL1009

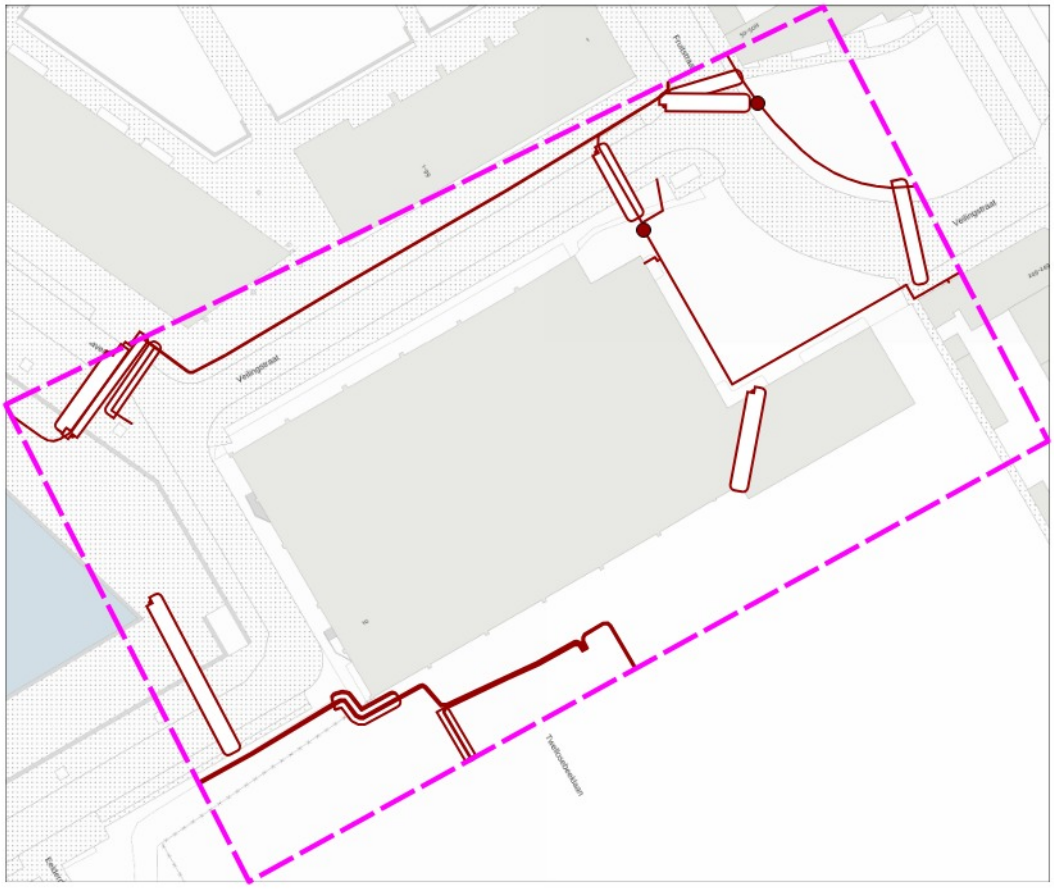


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 11 van 17		
Themakaart:	laagspanning	Stedin Netbeheer B.V.	schaal:	1:1000

laagspanning
KL1081

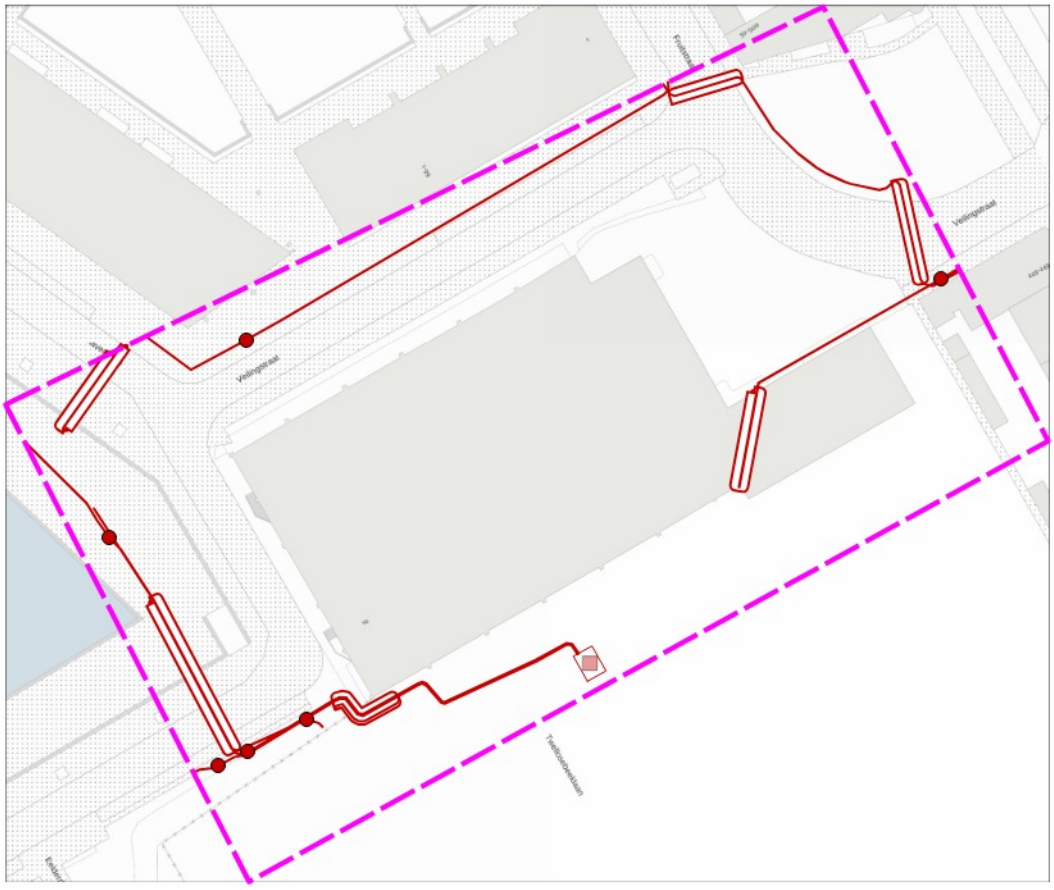


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 12 van 17		
Themakaart:	middenspanning	Stedin Netbeheer B.V.	schaal:	1:1000

middenspanning
KL1081

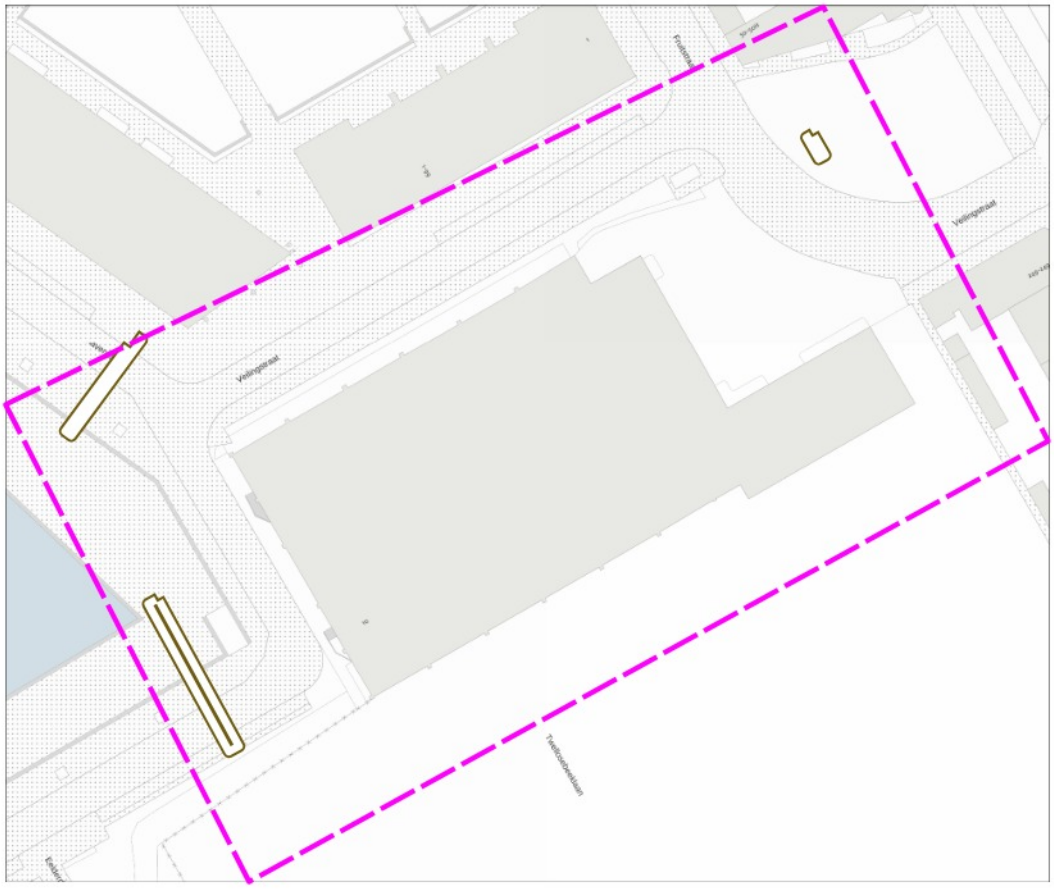


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 13 van 17		
Themakaart:	overig	Gemeente Utrecht	schaal:	1:1000

overig
GM0344

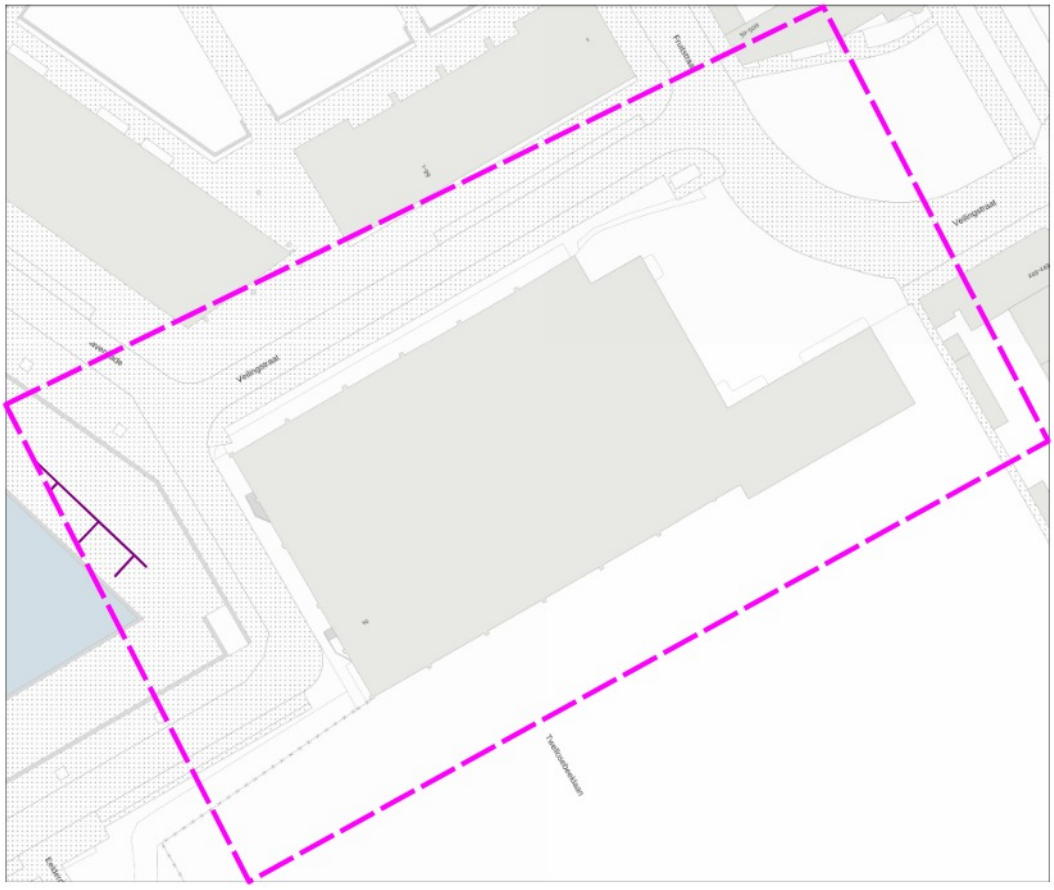


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 14 van 17		
Themakaart:	riool over/onderdruk	Gemeente Utrecht	schaal:	1:1000

riool over/onderdruk
GM0344

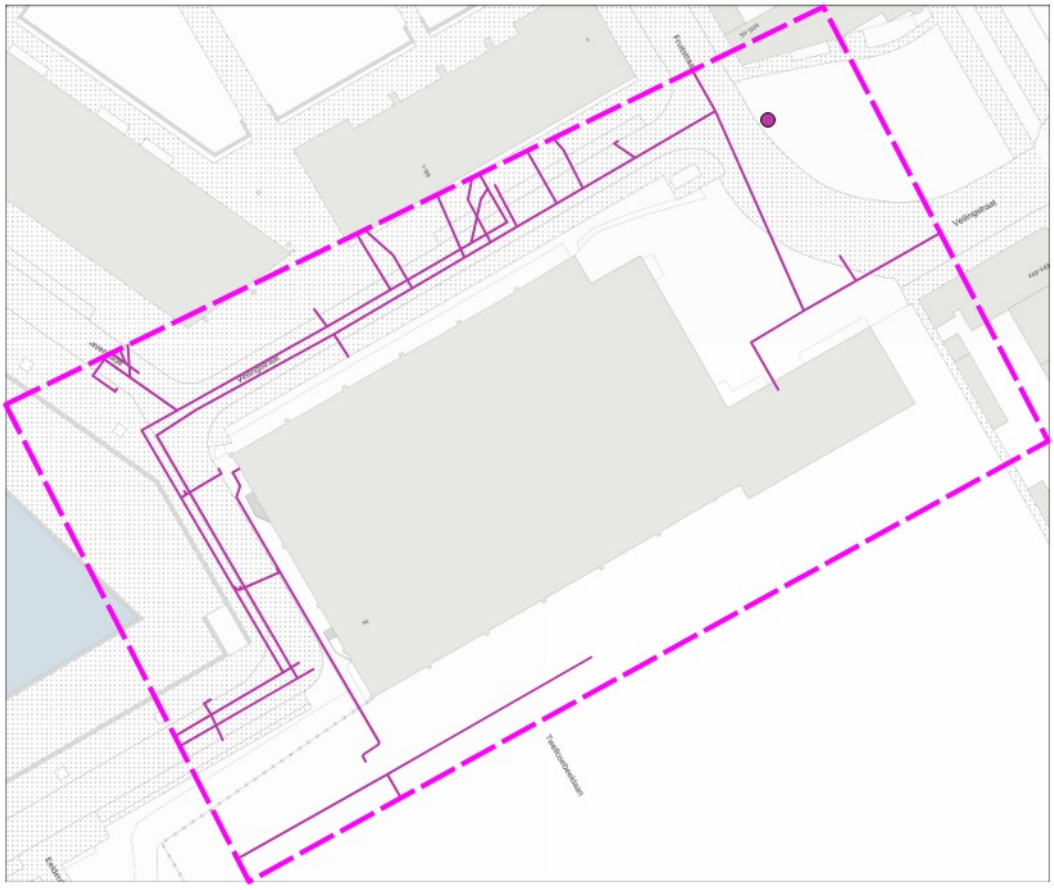


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 15 van 17		
Themakaart:	riool vrijverval	Gemeente Utrecht	schaal:	1:1000

riool vrijverval
GM0344

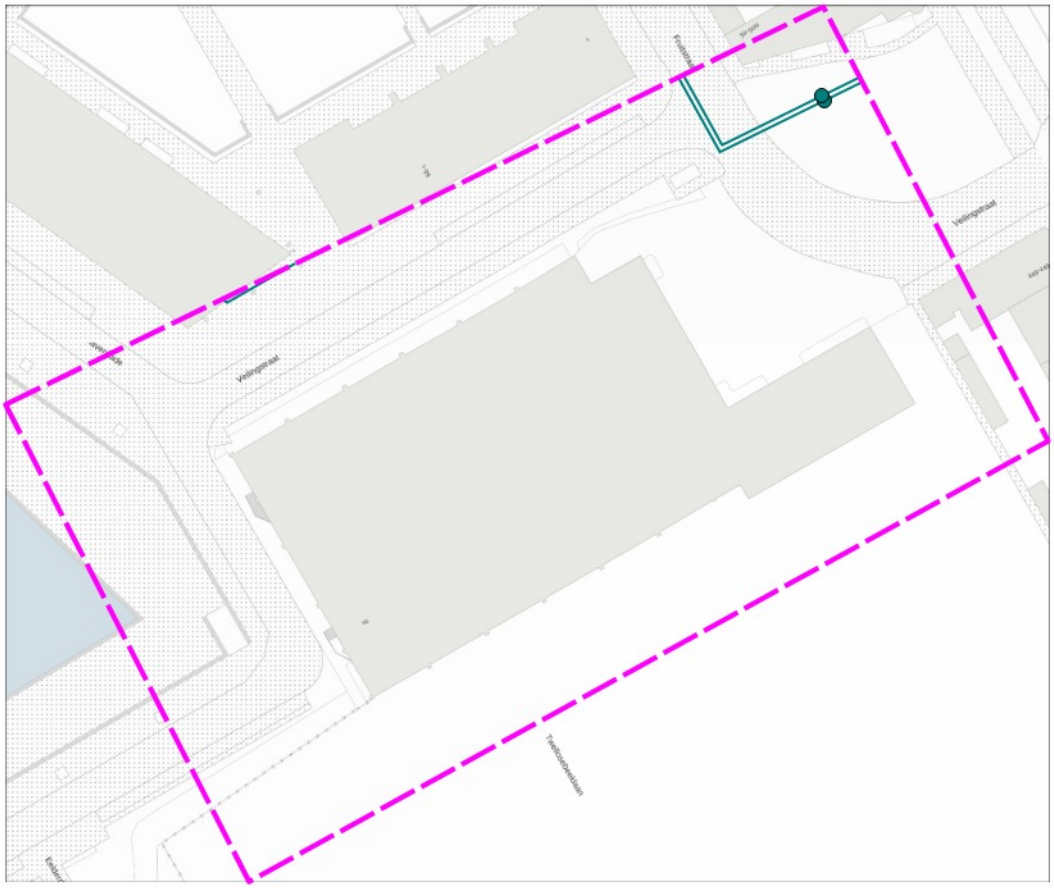


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 16 van 17		
Themakaart:	warmte	Eneco Warmtenetten B.V.	schaal:	1:1000

warmte
KL1009

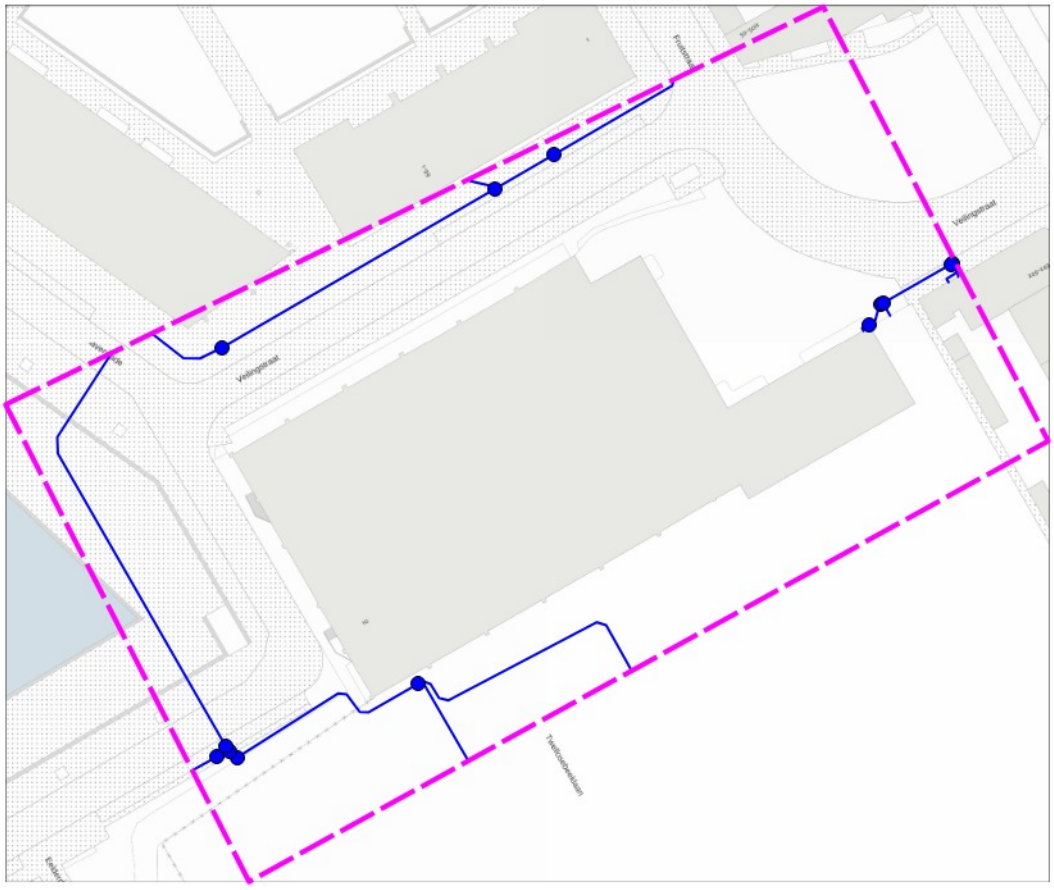


0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

KLIC-nummer:	23O0128317 - 1	pagina: 17 van 17		
Themakaart:	water	Vitens	schaal:	1:1000

water
KL1048



0 20 40 meter

linksonder: X: 135.893,5 Y: 454.811,7
rechtsboven: X: 136.071,5 Y: 455.022,7

Bijlage 22 Windhinderonderzoek

Bezoekadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam
Postadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberghuygen.nl
W http://www.cauberghuygen.nl

K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Veilingstraat te Utrecht;
CFD Windhinderonderzoek

Datum **27 oktober 2023**
Referentie **08619-56085-06v2**

Referentie	08619-56085-06v2
Rapporttitel	Veilingstraat te Utrecht; CFD Windhinderonderzoek
Datum	27 oktober 2023

Opdrachtgever	Ten Brinke Bouw B.V. Ravenswade 4 3439 LD NIEUWEGEIN
Contactpersoon	De heer [redacted]

Behandeld door	De heer [redacted] Cauberg Huygen B.V. Bezoekadres: Hoofdweg 76 3067 GH Rotterdam Postadres: Hoofdweg 76 3067 GH Rotterdam Telefoon 088-5152505

Inhoudsopgave

1	**Inleiding**	**4**
2	**Beoordeling windklimaat**	**5**
2.1	Beoordeling windhinder conform NEN 8100	5
2.2	Beoordeling gevaarcriterium conform NEN 8100	6
3	**Plangebied**	**7**
3.1	Windstatistiek op de locatie	7
3.2	De wijdere omgeving van het plan	7
3.3	Bouwplan	8
3.4	Beoordeling van het windklimaat rondom het bouwplan	8
4	**Over CFD-berekeningen en modellering**	**9**
5	**Resultaten CFD-windonderzoek**	**10**
5.1	Windhinder	10
5.2	Windgevaar	12
5.3	Mogelijke verbeteringen met lokale maatregelen	13
6	**Samenvatting en conclusie**	**14**

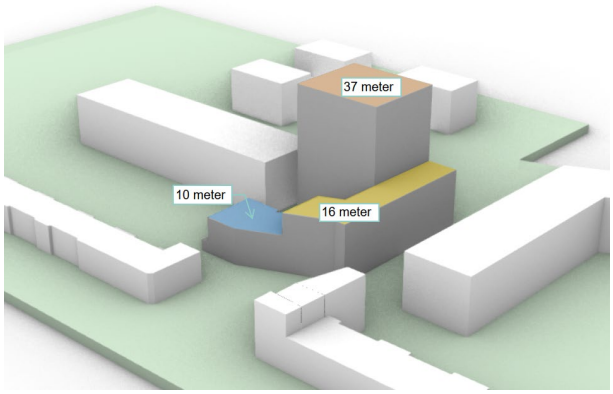
Bijlagen

Bijlage I	**Inlegvel NEN 8100**
Bijlage II	**CFD model en rekenraster**
Bijlage III	**Berekeningsresultaten: overschrijdingskansen per windrichting**
Bijlage IV	**Berekeningsresultaten windhinder en windgevaar**
Bijlage V	**Berekeningsresultaten windhinder per activiteit**
Bijlage VI	**Stroomlijnen**

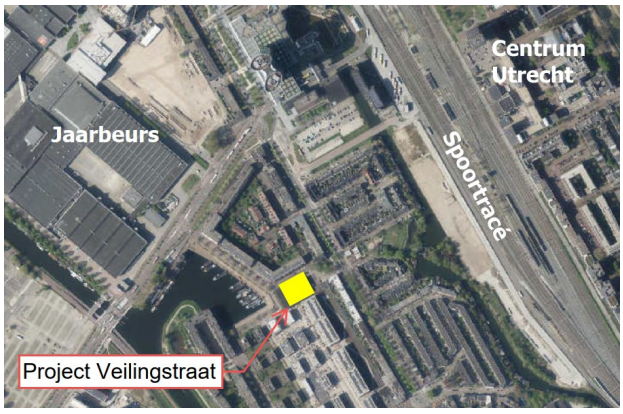
1 Inleiding

Door Cauberg Huygen BV is, in samenwerking met Actiflow BV, in opdracht van ten Brinke Bouw B.V. voor het plan Veilingstraat in Utrecht een windstudie conform NEN 8100:2006 uitgevoerd op basis van berekeningen met Computational Fluid Dynamics (CFD).

Het plan is gelegen aan het Veilingstraat in Utrecht, nabij de Veilinghaven. Momenteel is op de planlocatie een bestaand winkelpand aanwezig. Ten Brinke Bouw B.V. is voornemens dit gebouw te slopen en te vervangen door een appartementengebouw. Het project bestaat uit een U-vormig gebouw van verschillende bouwhoogtes. Het gebouw is 16 en 10 meter hoog. De toren is 37 meter hoog. Vóór het appartementengebouw aan de zuidwestzijde wordt een plein gerealiseerd aan de haven.



Figuur 1.1a: Plan 'Veilingstraat'; 3D-impressie



Figuur 1.1b: Plangebied en omgeving

Middels een CFD-onderzoek conform de NEN 8100 is het windklimaat op maaiveld rondom het bouwplan onderzocht en beoordeeld aan de hand van de kwaliteitsklassen uit de NEN 8100. In het voorliggende rapport wordt verslag gedaan van dit onderzoek. Het rapport omvat de onderstaande onderdelen:

- In hoofdstuk 2 van deze rapportage worden de eisen aan windklimaat en beoordelingsmethodiek uit de NEN 8100 behandeld.
- Hoofdstukken 3 en 4 geven een nadere toelichting op het uitgevoerde onderzoek.
- In hoofdstuk 5 worden de resultaten van het onderzoek gegeven en toegelicht.

2 Beoordeling windklimaat

Voor de beoordeling van het windklimaat op het maaiveld is de NEN 8100:2006 gehanteerd. In deze norm wordt onderscheid gemaakt tussen windhinder en windgevaar voor personen ten gevolge van wind.

2.1 Beoordeling windhinder conform NEN 8100

In de NEN 8100 is 'windhinder' gedefinieerd als 'het ondervinden van hinder ten gevolge van wind'. Hierbij valt te denken aan wapperende kleding, verwaaide haren, gehinderd worden bij het lezen van een krant of gehinderd worden bij het lopen. Het ervaren van windhinder is afhankelijk van de activiteit die men op dat moment onderneemt, waarbij de kans dat bij een willekeurige snelheid windhinder ervaren wordt groter is bij stilzitten dan bij stevig doorlopen. Het criterium voor de beoordeling van windhinder is daarom als volgt opgebouwd:

1. *Een drempelsnelheid en overschrijding van de drempelsnelheid*
   De drempelsnelheid voor het beoordelen van windhinder is 5 m/s. Het blijkt dat bij windsnelheden boven circa 5 m/s mechanische effecten een rol gaan spelen: het haar verwaait, kleding en paraplu's worden door de wind bewogen. Hoe vaker de drempelsnelheid van 5 m/s overschreden wordt, hoe slechter het windklimaat ervaren zal worden.
2. *Kwaliteitsklasse*
   Aan de overschrijdingskans dat de drempelsnelheid van 5 m/s overschreden wordt, zijn de kwaliteitsklassen A tot en met E gekoppeld.
   Klasse A staat voor de hoogste comfortklasse en klasse E voor het laagste kwaliteitsniveau.
3. *Activiteiten en de windhindergevoeligheid van de activiteit*
   Ook wordt er bij de beoordeling ten aanzien van windhinder rekening mee gehouden dat de gevoeligheid van personen voor windhinder afhankelijk is van de activiteit die men op een zeker moment onderneemt. Er worden bij de beoordeling van windhinder drie 'activiteiten' onderscheiden:
   - Doorlopen Niet / nauwelijks windhinder gevoelig, bijvoorbeeld: parkeerterrein, trottoir.
   - Slenteren Wel windhinder gevoelig, bijvoorbeeld: entree, park, winkelstraat.
   - Langdurig zitten Meest windhinder gevoelig, bijvoorbeeld: terras, bankje in park, balkon.

   Afhankelijk van de activiteit wordt aangegeven of het lokale windklimaat, bij een bepaalde overschrijding van de drempelsnelheid (= kwaliteitsklasse) als goed, matig of slecht voor de activiteit beoordeeld moet worden, zoals aangegeven in tabel 2.1.

Tabel 2.1: Criteria voor windhinder

Kans dat de drempelsnelheid (5 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar]	**Kwaliteitsklasse**	**Activiteiten**		
		Doorlopen (niet windhinder-gevoelig)	**Slenteren** (wel windhinder-gevoelig)	**Langdurig zitten** (meest windhinder-gevoelig)
< 2,5 %	**A**	**Goed**	**Goed**	**Goed**
2,5 – 5 %	**B**	**Goed**	**Goed**	**Matig**
5 – 10 %	**C**	**Goed**	**Matig**	**Slecht**
10 – 20 %	**D**	**Matig**	**Slecht**	**Slecht**
> 20 %	**E**	**Slecht**	**Slecht**	**Slecht**

2.2 Beoordeling gevaarcriterium conform NEN 8100

In de NEN 8100 is ‘windgevaar’ gedefinieerd als ‘het optreden van een zodanige windsnelheid dat bij personen in ernstige mate problemen (evenwichtsverlies) optreden bij het lopen’.

Naar analogie voor de beoordeling van windhinder wordt het criterium ter beoordeling van windgevaar opgebouwd. Hierbij wordt een drempelsnelheid van 15 m/s (uurgemiddelde windsnelheid) aangehouden. Met ‘windgevaar’ worden zodanig hoge windsnelheden bedoeld dat mensen ernstige problemen ondervinden tijdens het lopen, zoals vallen. Bij windvlagen neemt de snelheid in korte tijd toe tot ruim 1,5 maal de uurgemiddelde windsnelheid. Ten aanzien van het beoordelen van windgevaar wordt de indeling zoals aangegeven in tabel 2.2 aangehouden.

Tabel 2.2: Criteria voor windgevaar

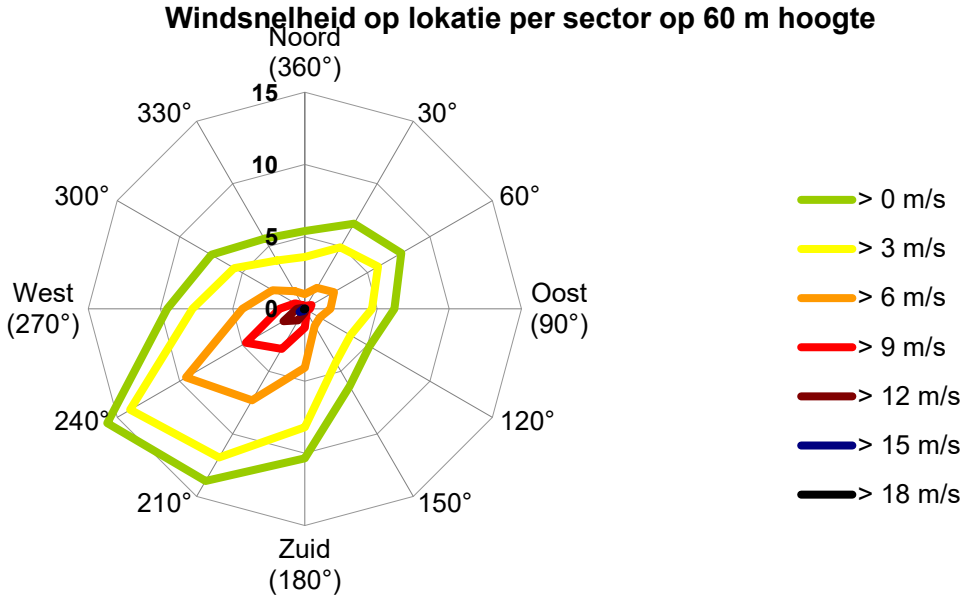
Kans dat de drempelsnelheid (15 m/s) overschreden wordt [% van aantal uren per jaar]	**Kwalificatie**
≤ 0,05 %	**Geen risico**
0,05 - 0,30 %	**Beperkt Risico**
≥ 0,30 %	**Gevaarlijk**

Een ‘beperkt risico’ is slechts acceptabel bij niet windhinder gevoelig gebruik, te weten de activiteit ‘doorlopen’. Voor de activiteiten slenteren en langdurig zitten is een beperkt risico op gevaar niet acceptabel. Alle situaties met een overschrijdingskans van groter dan 0,30% van de tijd zijn gevaarlijk en behoren te worden vermeden, het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld.

3 Plangebied

3.1 Windstatistiek op de locatie

De Amersfoortse coördinaten voor het plangebied zijn: X = 135.950 en Y = 454.920. Voor het bepalen van de lokale windstatistiek wordt – zoals voorgeschreven in de NEN 8100 – gebruik gemaakt van NPR 6097. Zoals op de meeste locaties binnen Nederland is de overheersende windrichting zuidwest (zuid-zuidwest en west-zuidwest).



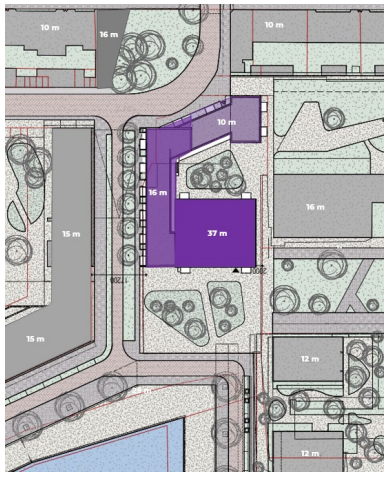
Figuur 3.1: Windsnelheid op locatie (per sector) op 60 m hoogte

3.2 De wijdere omgeving van het plan

Het plangebied is gelegen in de gemeente Utrecht, zuidwest van het centrum. In onderstaande figuren is de ligging van het plan in de omgeving weergegeven.



Figuur 3.2: Het plan in de wijdere omgeving



Figuur 3.3: Het plan in zijn directe omgeving

In de bovenstaande figuren is te zien dat het bouwplan is overwegend omringd door stedelijk gebied. In de directe omgeving van het gebouw, het gebied met een straal van circa 300 m, is bebouwing tot circa 17 m hoogte aanwezig. Aan de zuidwestzijde van het plan ligt de veilinghaven.
Het U-gebouw is ongeveer even hoog als de omliggende bebouwing en de toren is circa 20 m hoger dan de gemiddelde bouwhoogte in de directe omgeving, waardoor de wind relatief vrij op het plan kan aanstromen, met name op de toren.

3.3 Bouwplan

Het bouwplan omvat een woontoren van 37 meter op een laagbouw van 16 meter. Aan de noordoostzijde is de laagbouw slechts 10 meter. Het nieuwe gebouw wordt gerealiseerd aan de noordoostzijde van de kavel. Aan de zuidwestzijde wordt een plein gerealiseerd met uitzicht op de veilinghaven.

In de zuidwestgevel van de woontoren is de hoofdentree aanwezig voor de woningen. Bijna alle woningen worden ontsloten via deze entree. Alleen de woningen in het oostelijk blok van de laagbouw worden ontsloten via een eigen entree aan de staartzijde aan noordoost kant van de laagbouw. In de hoofdtoren wordt in de steeg aan de zuidzijde een entree voor de fietsen berging beoogd. De voordeur van de woningen in de laagbouw zijn gelegen aan een galerij aan de binnentuin.

Op de begane grond van de woontoren wordt een commercieel/maatschappelijke ruimte gerealiseerd met een entree in de zuidwestgevel. Op het plein is een terras voorzien ten behoeve van de commercieel/maatschappelijke functie. Aan de overzijde van de Veilingstraat hebben de woningen op de begane grond een buitenruimte aan de straatkant. De buitenruimte is gelegen achter een gesloten balustrade.

3.4 Beoordeling van het windklimaat rondom het bouwplan

Met de resultaten van het CFD-onderzoek kan beoordeeld worden of het windklimaat rondom het bouwplan geschikt is voor de beoogde functies. Voor de openbare buitenruimten kan de normstelling uit de onderstaande tabel, conform hoofdstuk 2 en de NEN 8100, aangehouden worden.

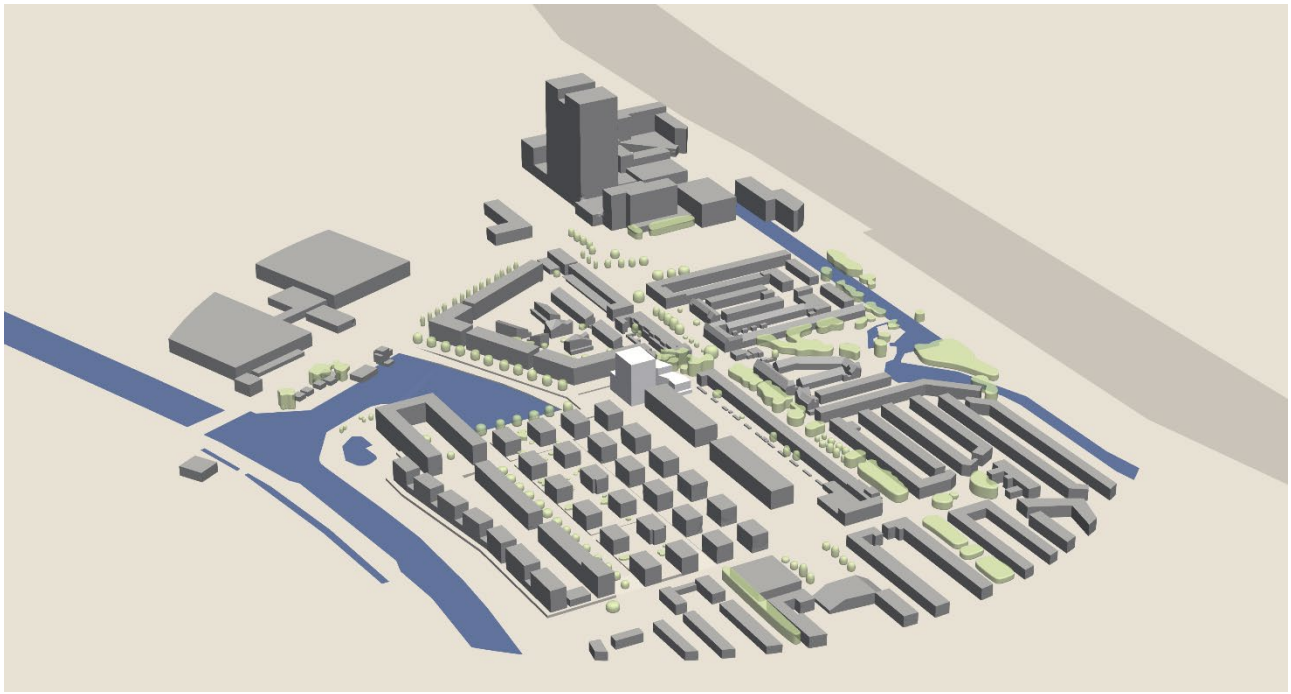
Tabel 3.1: Normstelling conform NEN 8100

Type gebied	**Classificatie**	**Windhinder**		**Windgevaar**
		Ambitieniveau	**Minimaal / acceptabel niveau**	
Openbaar gebied rondom de toren (trottoirs, voetpaden, fietsroutes en dergelijke)	Doorloopgebied	Goed windklimaat voor doorlopen = Klasse A, B of C	Matig windklimaat voor doorlopen = Klasse D	*Beperkte overschrijding van het gevaarcriterium toegestaan.*
Gebied nabij hoofdentrées én entrée van de fietsenstalling	Slentergebied	Goed voor slenteren = Klasse A of B	Matig windklimaat voor slenteren = Klasse C	*Overschrijding van het gevaarcriterium niet toegestaan.*
Gebied voor terras	Gebied voor langdurig zitten	Goed voor langdurig zitten = Klasse A	Matig windklimaat voor langdurig zitten = Klasse B	*Overschrijding van het gevaarcriterium niet toegestaan.*

4 Over CFD-berekeningen en modellering

De numerieke simulaties zijn uitgevoerd door Actiflow B.V. Conform de NEN 8100 is het technische inlegvel met een kort overzicht van relevante gegevens opgenomen in bijlage I.

Op basis van de aangeleverde 3D-modellen, situatietekening en geo-data is een 3D-rekenmodel gemaakt, geschikt voor CFD-windhinderonderzoek conform de NEN 8100 (figuur 4.1). Het 3D-model is aangepast tot een benodigd detailniveau en nauwkeurigheid voor een CFD-berekening. In het rekenmodel zijn ook aanwezige bomen (groter dan 4 m) gemodelleerd als poreuze medium. In bijlage II zijn de afbeeldingen van het rekenmodel inclusief rekenraster weergegeven.



Figuur 4.1: 3D-rekenmodel ten behoeve van CFD-onderzoek

5 Resultaten CFD-windonderzoek

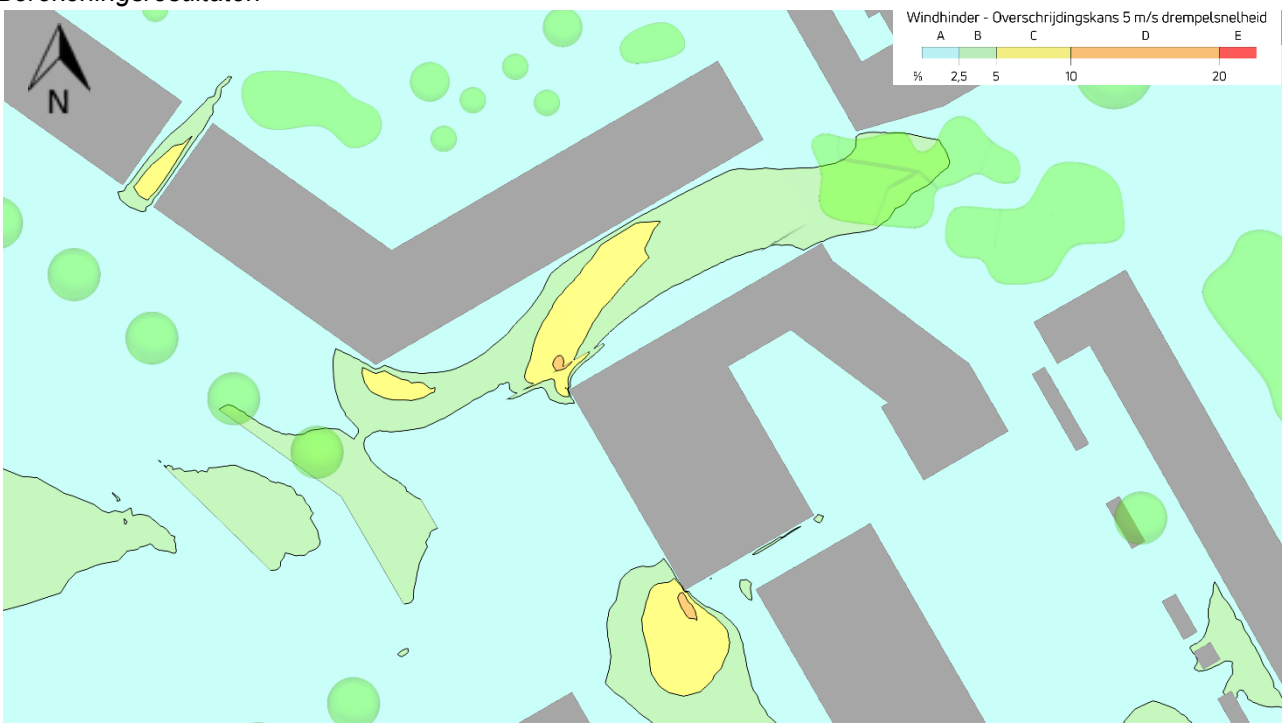
Het windklimaat in de (openbare) buitenruimten op maaiveldniveau is conform de NEN 8100 bepaald. In de figuren in de hierna volgende paragrafen worden de resultaten voor windhinder en windgevaar weergegeven op horizontale doorsneden op 1,75 m boven maaiveld.

5.1 Windhinder

Onderstaande figuren geven de berekeningsresultaten weer ten aanzien van windhinder uitgedrukt in de kwaliteitsklassen A t/m E uit de NEN 8100:2006.

In aanvulling op de resultaten en figuren gepresenteerd in deze paragraaf zijn meer grafische resultaten opgenomen in de bijlage III. Deze bijlage geeft de overschrijdingskans van de 5 m/s per windrichting. Alle overschrijdingen over alle windrichtingen bij elkaar opgeteld leiden tot de overschrijdingen van de 5 m/s en de kwaliteitsklassen uit de NEN 8100 als gepresenteerd in deze paragraaf en in bijlage VI. De overschrijdingen per windrichting geven meer inzicht in de oorzaak van het aanwezige windklimaat.

Berekeningsresultaten



Figuur 5.1: Beoordeling windcomfort conform NEN 8100

Toelichting windklimaat rondom het gebouw

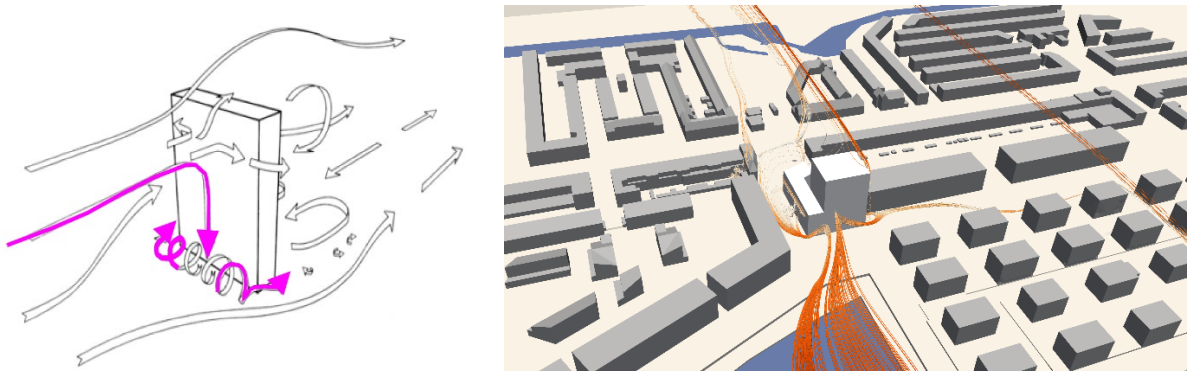
- Het figuur laat zien dat rondom het gebouw het windklimaat overwegend in klasse A valt, dit is een goed windklimaat voor alle functies. Ook in het hof en in de steeg valt het windklimaat in klasse A.
- In de Veilingstraat noordwest van het gebouw is het windklimaat overwegend B. Dit is goed voor lopen en slenteren en matig voor langdurig zitten. Bij een matig windklimaat wordt af en toe overmatige windhinder ondervonden.
- Vanwege de cornerstream van de westhoek ontstaat er een pluim met een verslechtering tot klasse C. Deze verslechtering breidt zich uit tot aan de gevel van de woningen aan de overzijde. Klasse C is 'slecht' voor langdurig zitten. Langs de gevel aan de overzijde zijn buitenruimtes aanwezig. Deze ruimtes worden afgeschermd door een gesloten balustrade. Achter deze balustrade zal het windklimaat gunstiger zijn en een klasse hoger gunstiger zijn. Achter de balustrade is een klasse B te verwachten; 'matig' voor langdurig zitten.
- Lokaal bij de zuidhoek valt het windklimaat in klasse C, dit is een 'goed' windklimaat voor doorlopen en 'matig' voor slenteren. Bij een matig windklimaat wordt af en toe overmatige windhinder ondervonden. Gezien hier geen windgevoelige functies zoals entrees aanwezig zijn, kan dit lokaal geaccepteerd worden.
- Zeer lokaal wordt bij de hoeken van de zuidwestgevel een verhoogd windklimaat klasse D verkregen. Aangezien deze gebieden zeer klein zijn wordt dit acceptabel geacht. Bij cornerstreams is altijd een zeer lokale verhoging van het windklimaat te verwachten.

Beoordeling activiteiten

- In het steegje is het windklimaat voornamelijk klasse A. Dit is gunstig voor een eventuele ingang naar de (fietsen) berging.
- De hoofdingang is aan het plein in de zuidwestgevel gesitueerd. Klasse A en B is 'goed' voor een ingang. Alleen direct op de hoek van de zuidgevel is een 'matig' windklimaat aanwezig voor een ingang.
- Op het plein aan de voorzijde is een windklimaat klasse A aanwezig. Dit is 'goed' voor een eventueel terras op het plein.

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van onacceptabele windhinder.

Dit windklimaat is te verklaren doordat het appartementengebouw aan de zuidwestzijde 37 m hoog is, waar de wind vrij over de omliggende bebouwing kan aanstromen. Deze gevel zal dus verhoudingsgewijs nog veel wind zullen vangen, die ook langs de gevel afstroomt. Op de hoeken ontstaan cornerstreams.

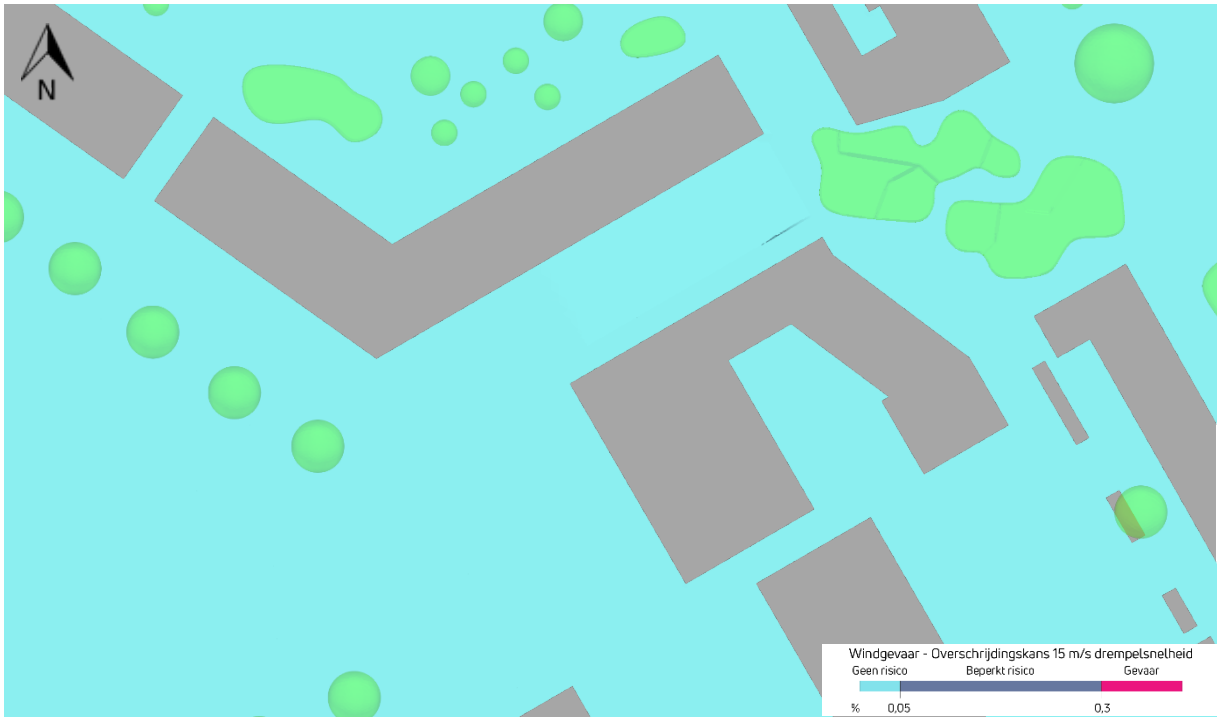


Figuur 5.2: Windstromingen rondom te toren: schematisch (links) en met gebruik van stromingslijnen voor wZW-richting (rechts)

5.2 Windgevaar

Berekeningsresultaten

Onderstaande figuren geven de resultaten weer voor windgevaar in het plangebied, weergegeven op een horizontale doorsnede op 1,75 m boven maaiveld. Met 'windgevaar' worden zodanige hoge windsnelheden bedoeld dat mensen ernstige problemen ondervinden tijdens het lopen, zoals vallen.



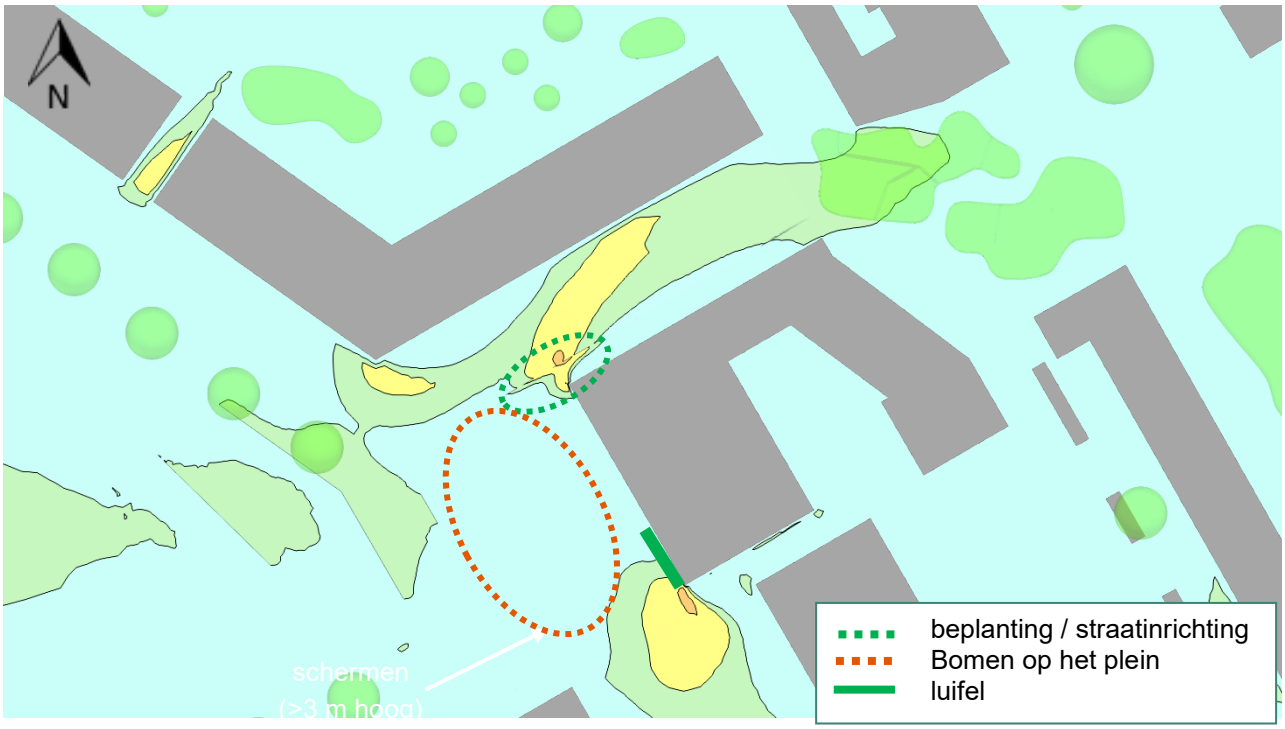
Figuur 5.3: Beoordeling gevaar conform NEN 8100

Toelichting rekenresultaten windgevaar

Het figuur laat zien dat in het openbaar gebied rondom het plan geen risico op windgevaar aanwezig is.

5.3 Mogelijke verbeteringen met lokale maatregelen

Voor het overgrote deel van het gebied is het windklimaat goed voor de beoogde functies. Op enkele locaties is het windklimaat matig. Om het windklimaat verder te verbeteren zijn in het onderstaande figuur mogelijke maatregelen gegeven, die lokaal een positief effect kunnen hebben op het windklimaat.



Figuur 5.4: Mogelijke verbeteringen voor windklimaat op maaiveld

Toelichting maatregelen:

- Om het windklimaat in de Veilingstraat te verbeteren kan dichte beplanting of een windscherm (terras afscherming) worden geplaatst. In figuur 5.4 is de locatie aangegeven. Deze schermen zullen de wind richting de Veilingstraat gedeeltelijk blokkeren. De schermen kunnen geperforeerd uitgevoerd worden met een ‘open’ percentage van ten hoogste 50%.
- Door het plaatsen van bomen op het plein wordt een deel van de zuidwestgevel afgeschermd. Hierdoor zal minder wind naar het maaiveld afstromen. Hierdoor zal het windklimaat bij de zuidhoek en in de Veilingstraat verbeteren.
- Om het windklimaat te verbeteren bij de zuidhoek van de toren kan overwogen worden om een brede luifel boven in hoofdingang te plaatsen. Hoewel het windklimaat bij de hoofdentree goed is, kan het gebied met klasse C naast de ingang verbeterd worden door een brede luifel boven de ingang te plaatsen. De afstromende wind wordt dan opgevangen door de luifel. De wind zal niet afstromen naar het maaiveld.

Het is moeilijk in te schatten wat het effect is van deze maatregelen zonder een CFD-berekening.

6 Samenvatting en conclusie

Door Cauberg Huygen BV is, in samenwerking met Actiflow BV, in opdracht van ten Brinke Bouw B.V. voor het plan Veilingstraat in Utrecht een windstudie conform NEN 8100:2006 uitgevoerd op basis van berekeningen met Computational Fluid Dynamics (CFD).

Uit het CFD-windhinderonderzoek blijkt dat:

- Rondom het gebouw valt het windklimaat overwegend in klasse A.
- Het windklimaat in de Veilingstraat is overwegend klasse B. Vanwege een cornerstream een pluim met windhinderklasse C. Deze pluim bereikt gevel van de woningen aan de overzijde van de straat. Windhinderklasse C is slecht voor langdurig zitten. De buitenruimtes aan de overzijde zijn afgeschermd door een gesloten balustrade. Dit heeft een gunstig effect op het wind klimaat. Achter de balustrade is een klasse B te verwachten; 'matig' voor langdurig zitten.
- Lokaal bij de zuidhoek valt het windklimaat in klasse C, dit is een 'goed' windklimaat voor doorlopen en 'matig' voor slenteren. Bij een matig windklimaat wordt af en toe overmatige windhinder ondervonden.
- In het steegje is het windklimaat voornamelijk klasse A. Dit is gunstig voor een eventuele ingang naar de (fietsen) berging.
- De hoofdingang is aan het plein in de zuidwestgevel gesitueerd. Klasse A en B is 'goed' voor een ingang. Alleen direct op de hoek van de zuidgevel is een 'matig' windklimaat aanwezig voor een ingang.
- Op het plein aan de voorzijde is een windklimaat klasse A aanwezig. Dit is 'goed' voor een eventueel terras op het plein.

In het openbaar gebied rondom het plan is geen risico op windgevaar aanwezig. Er is geen sprake van onacceptabele windhinder.

In paragraaf 5.3 zijn maatregelen benoemd die een positief effect kunnen hebben op het windklimaat in de directe omgeving van het gebouw.

Cauberg Huygen B.V.

[redacted]

De heer [redacted]
Adviseur

Bijlage I Inlegvel NEN 8100

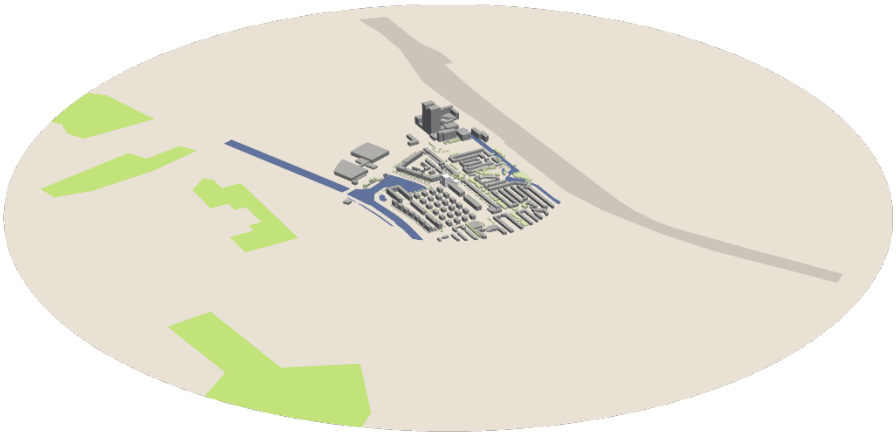
NEN 8100:2006

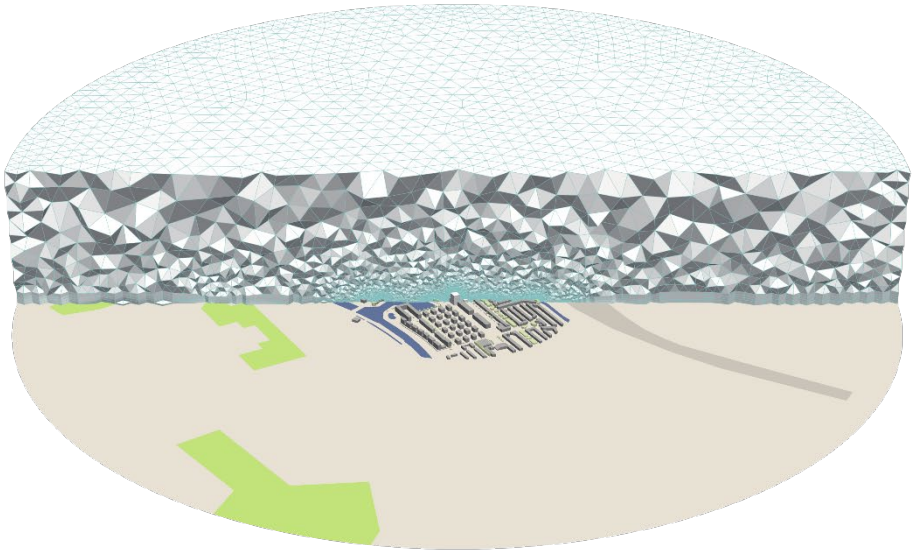
Technisch inlegvel numerieke simulatie

Project	**Projectgegevens**			
Projectnaam	Veilingstraat Utrecht			
Opdrachtgever	Cauberg-Huygen B.V.			
Projectleider Actiflow	ir. [redacted]			
Datum	12 oktober 2023			
Model	**Algemene gegevens van het model**			
Omvang gemodelleerd gebied	Bebouwing binnen 400 m rondom projectgebouw			
Kerngebied	Nieuwbouw en de directe omgeving			
Omgeving	Omgeving in vereenvoudigde bouwvolumes, gedetailleerd nabij kerngebied			
Afmetingen model	Rond met straal 1.500 m en hoogte 500 m			
Blokkeringsgraad	Maximaal 3 %			
Gemodelleerd groen	Bomen en struiken: poreuze zone			
Onderzochte windrichtingen	2 x 12 (rondom in stappen van 30°, met en zonder vegetatie)			
Onderzochte configuraties	2 configuraties: 1) bestaande situatie, 2) toekomstige situatie incl. nieuwbouw			
Computeropstelling	**Specifieke gegevens van gebruikte programmatuur**			
Programmatuur	■ FVM (eindige volume methode) ☐ FEM (eindige elementen methode) ☐ anders Programmatuur: OpenFOAM Versie: of2212			
Algemeen	■ drie-dimensionaal ☐ tijd-onafhankelijk ■ isothermisch ☐ passieve scalars ☐ twee-dimensionaal ☐ tijd-afhankelijk ☐ thermisch ☐ actieve scalars Overige:			
Rekenrooster	Hybride ongestructureerd: tetraëders met prismalaag Basis: 22 792 334 cellen			
Turbulentiemodellering	SST k-ω			
Convectieve differentieschema's	Snelheidscomponenten: linearUpwindV cellLimited leastSquares 1 Turbulente grootheden: limitedLinear 1 Scalaire variabelen: n.v.t.			
Randvoorwaarden	**Gebruikte randvoorwaarden**			
Instroomprofiel	Logaritmische atmosferische grenslaag, z_0 = 1,6m			
Uitlaat	Druk-uitlaat			
Boven-/Zijwanden	Slipwanden			
Vloer/bodem	No-slip, ruwe wand			
Overige	No-slip, ruwe wand/gladde wand			
Gegevensverwerking en beoordeling	**Informatie voor locatie en berekening windklimaat**			
Amersfoortse coördinaten van de locatie	X: 136001		Y: 454935	
Toegepaste eisen	V_{DR} m/s	Gewenste kwaliteitsklasse	Overschrijdings-kans % $p(V_{LOK} > V_{DR;H})$	Beoordeling
Voor comfort				
Doorlopen	5,0	A, B, C	p < 10	Goed
Slenteren	5,0	A, B	p < 5	Goed
Zitten	5,0	A	p < 2,5	Goed
Regionale correctie	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Voor gevaar				
	15	n.v.t.	0,05 < p < 0,30	Beperkt risico
	15	n.v.t.	p ≥ 0,3	Gevaarlijk
Gepresenteerde resultaten	Windhinder contouren en klassenindeling, windgevaar contour			
Opmerkingen en eventuele conclusies van proef-overschrijdend belang	Geen			

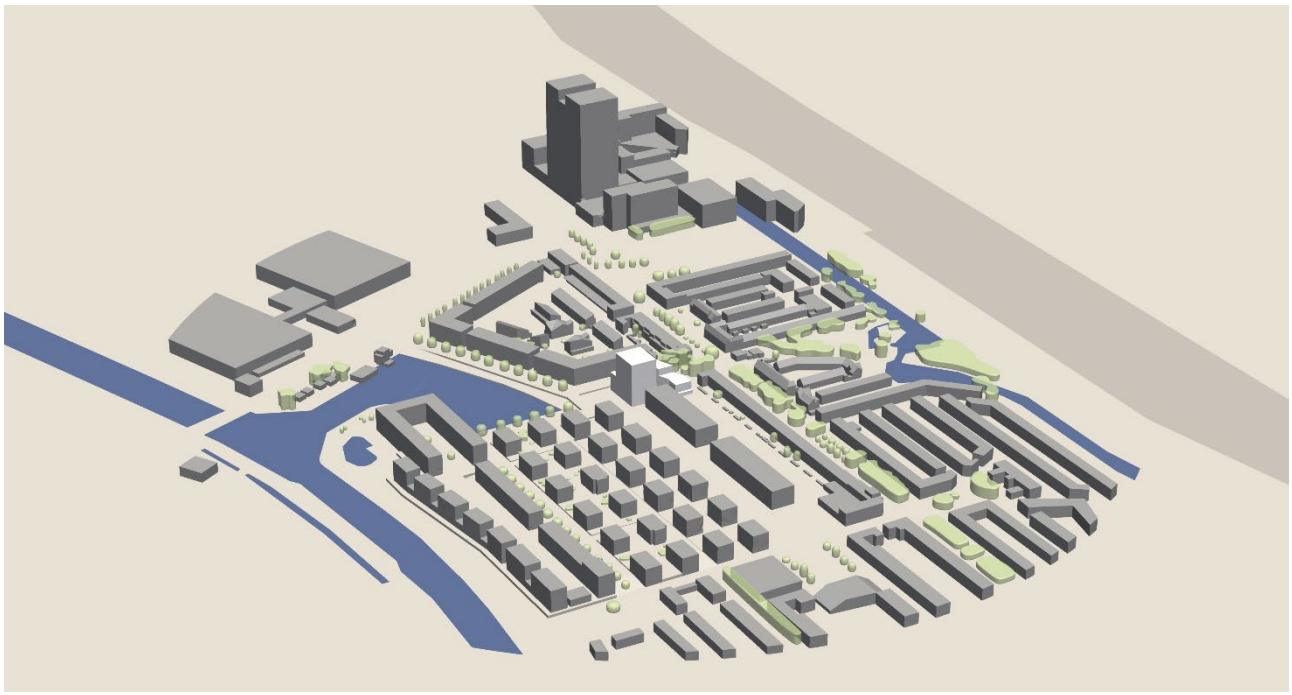
Bijlage II CFD model en rekenraster

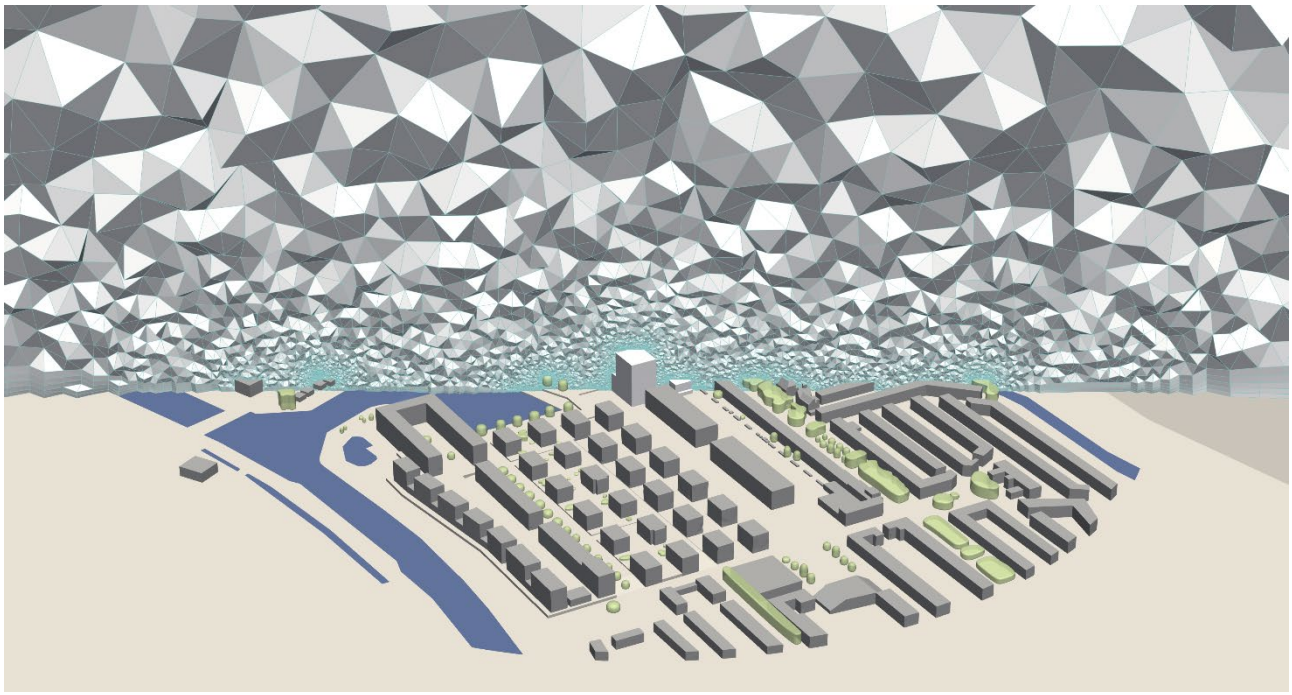
Overzicht model en mesh



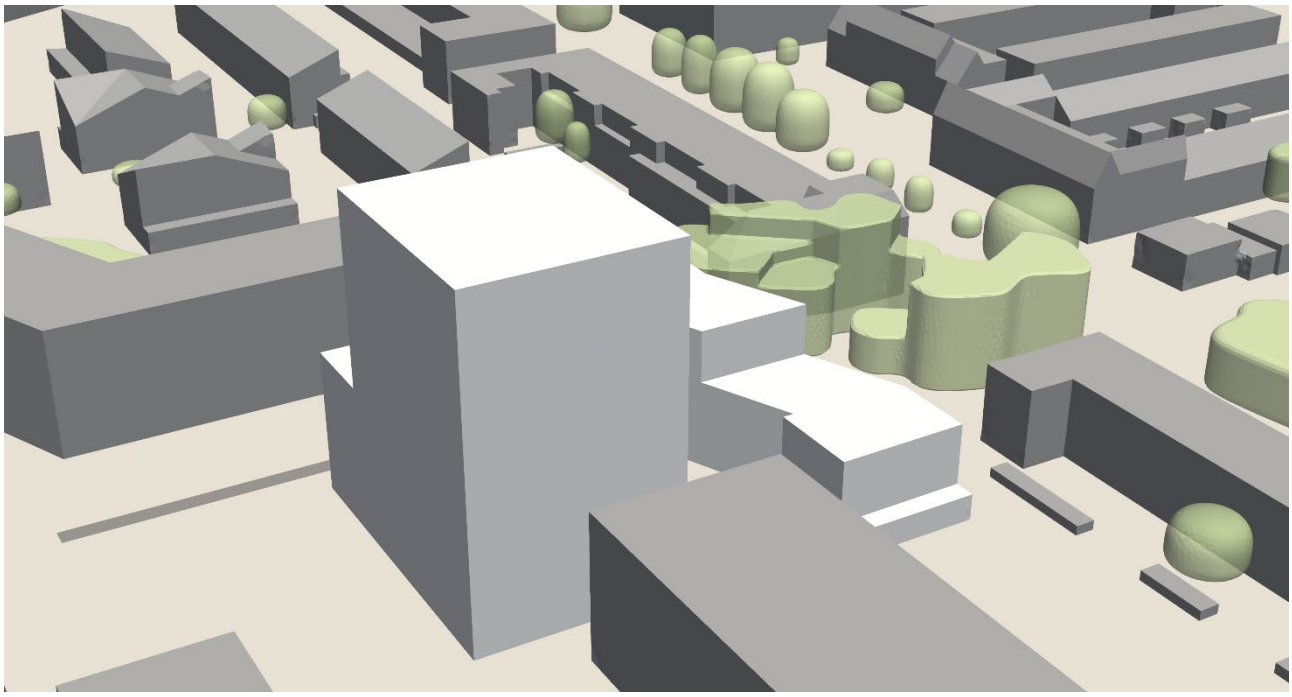


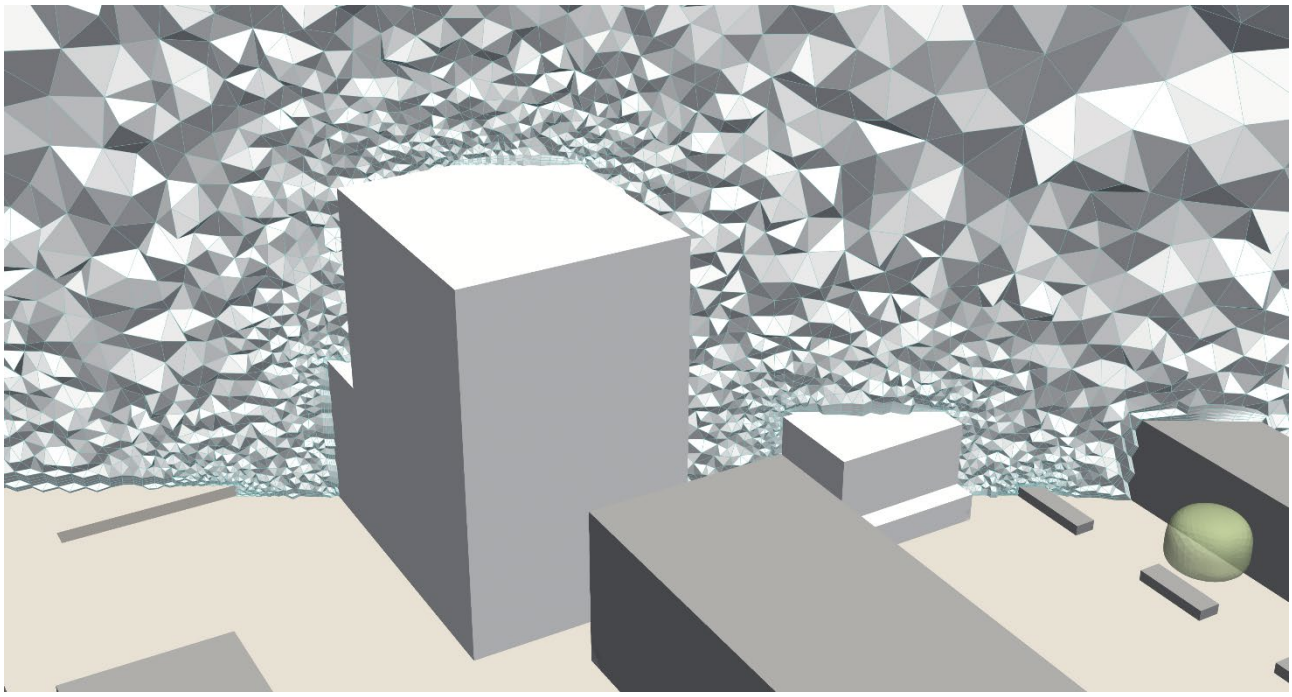
Kern model en mesh





Detail model en mesh



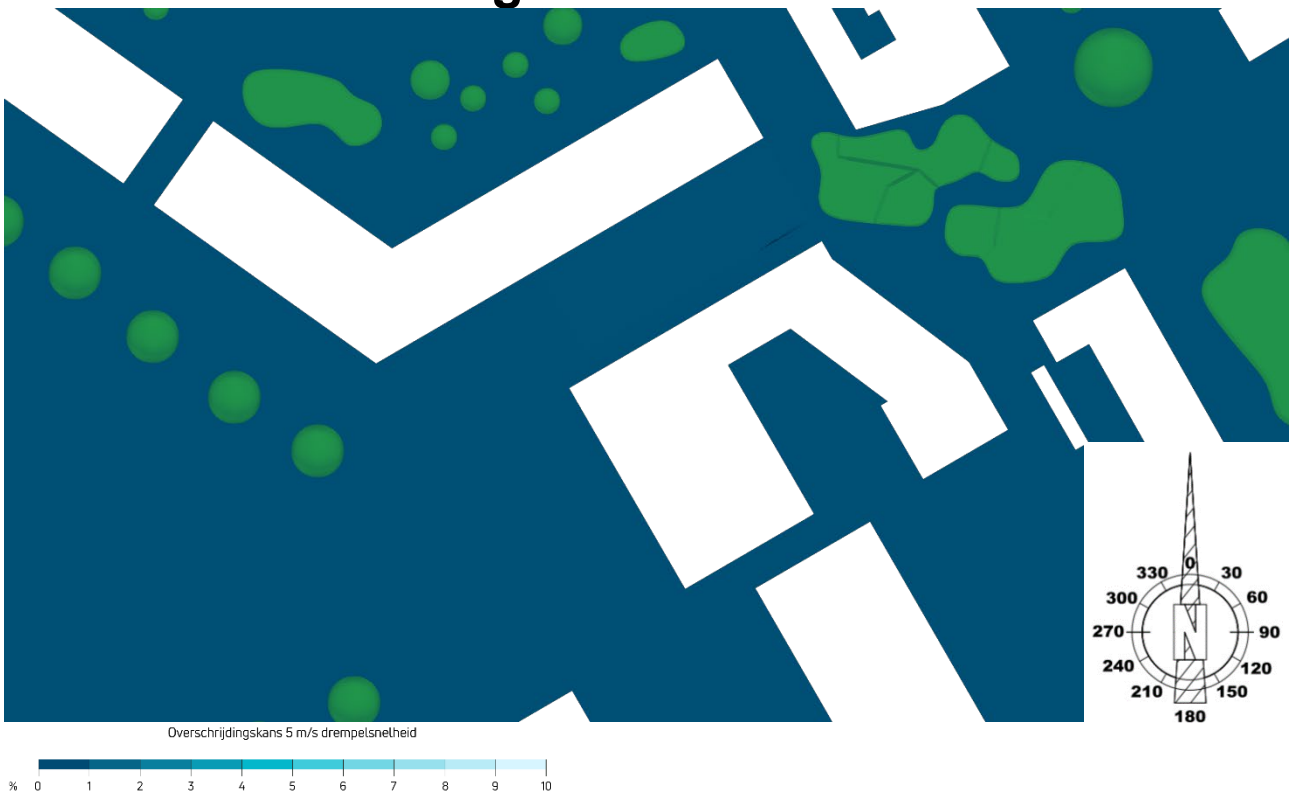


Bijlage III Berekeningsresultaten: overschrijdingskansen per windrichting

Windrichting: 0° Noord



Windrichting: 30° Noord-Noordoost



Overschrijdingskans 5 m/s drempelsnelheid

Windrichting: 60° Oost-Noordoost



Windrichting: 90° Oost



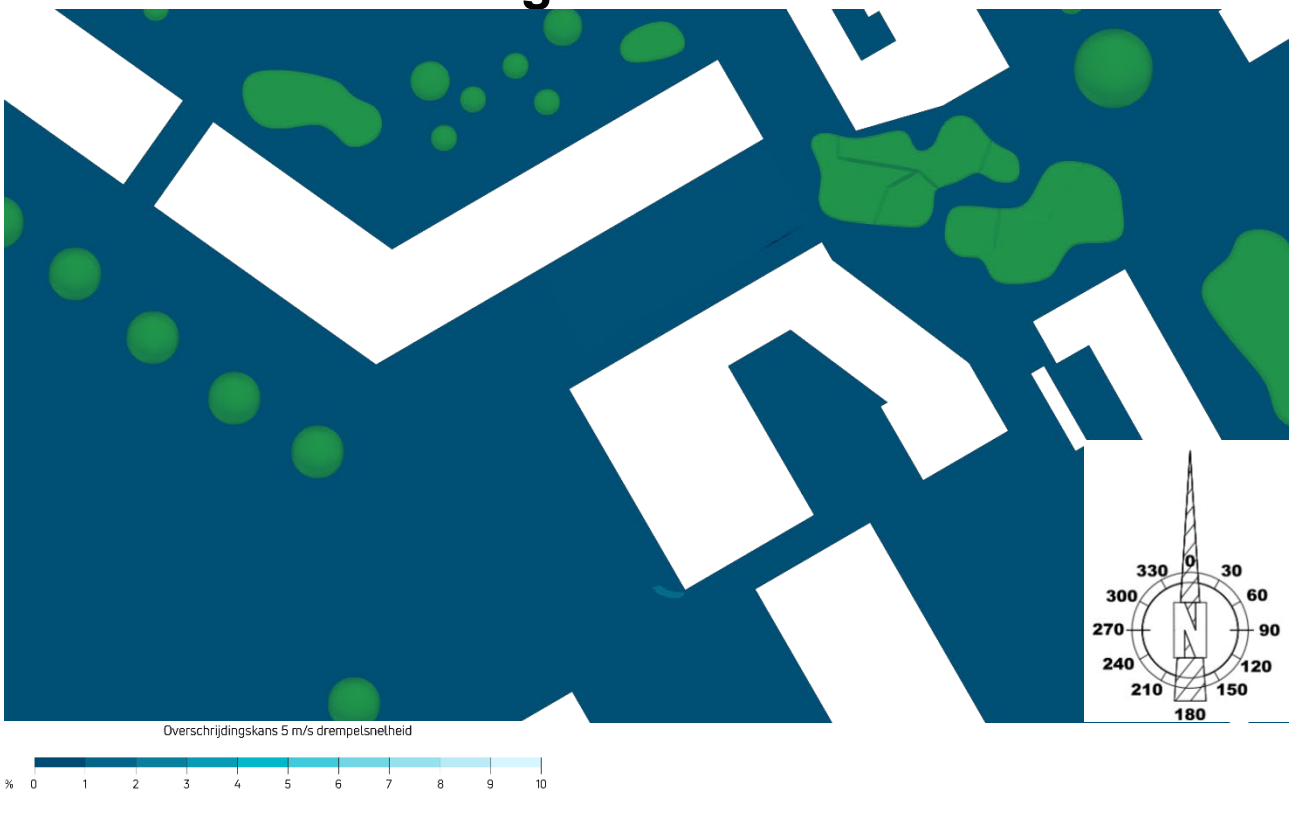
Overschrijdingskans 5 m/s drempelsnelheid



Windrichting: 120° Oost-Zuidoost



Windrichting: 150° Zuid-Zuidoost

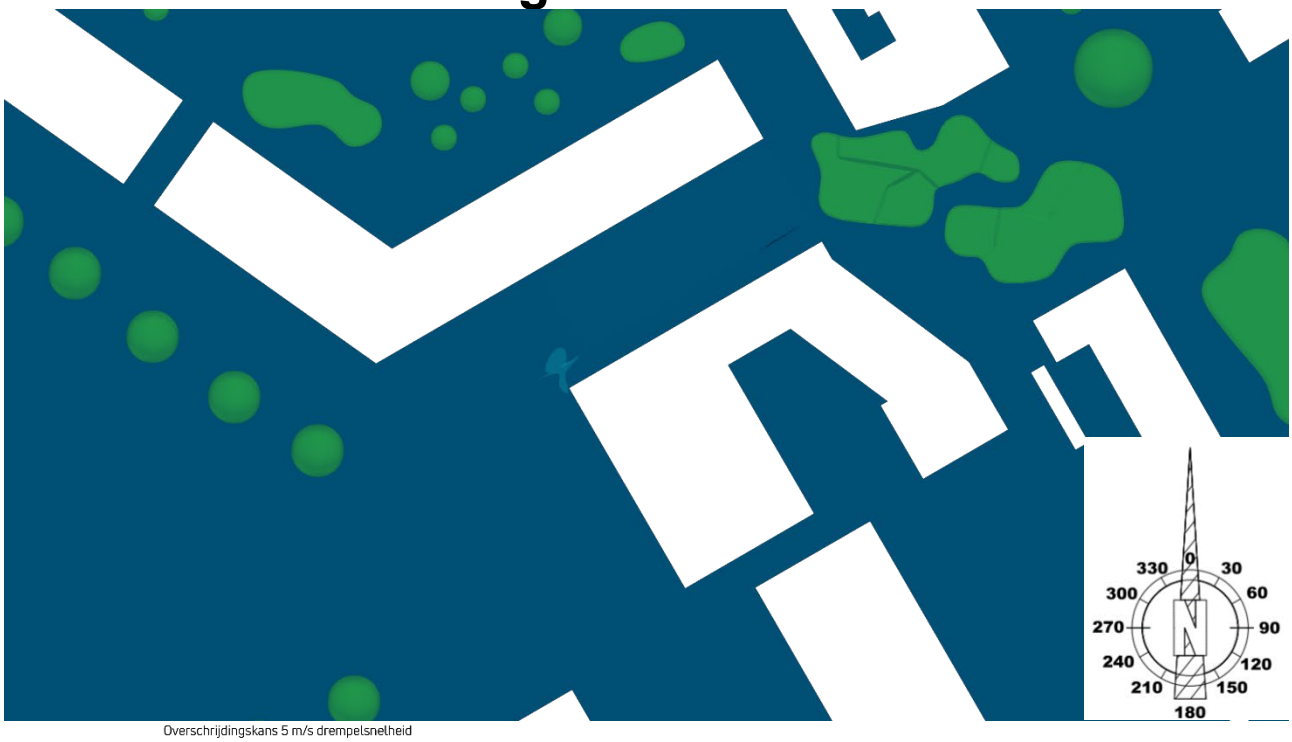


Overschrijdingskans 5 m/s drempelsnelheid

Windrichting: 180° Zuid



Windrichting: 210° Zuid-Zuidwest



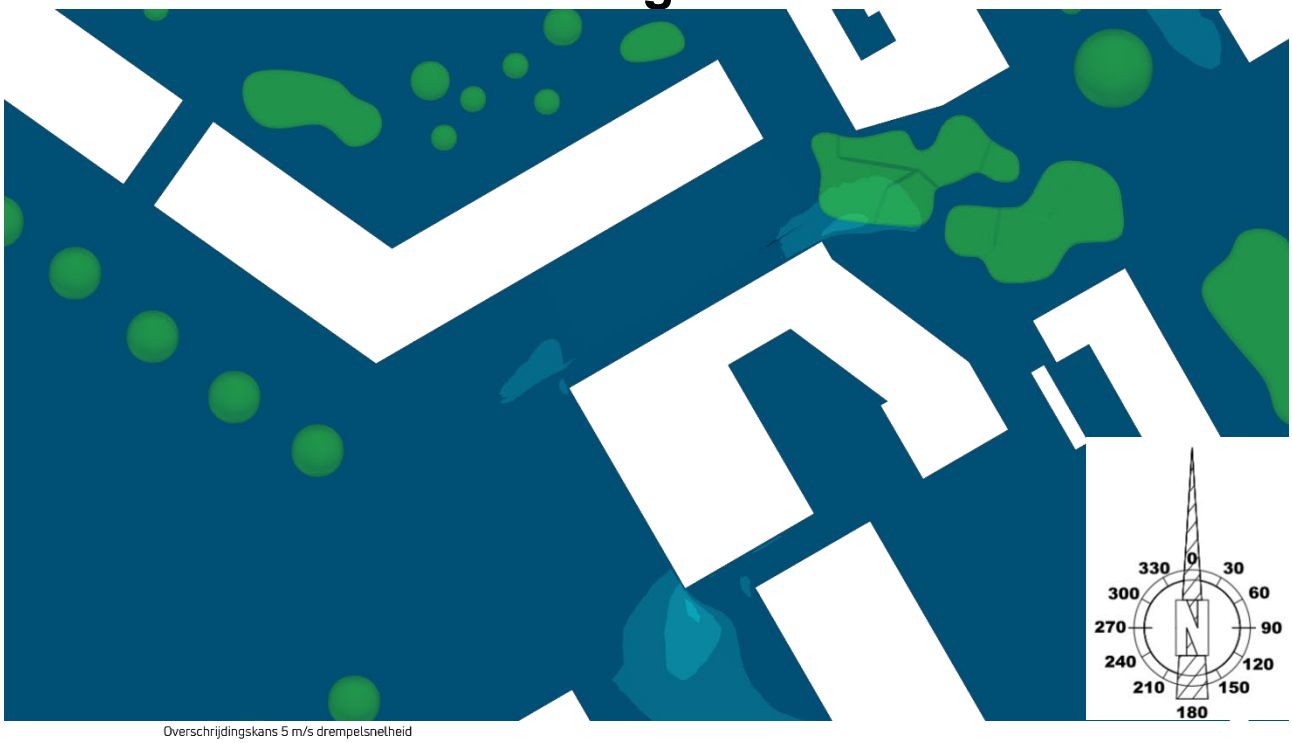
Overschrijdingskans 5 m/s drempelsnelheid



Windrichting: 240° West-Zuidwest



Windrichting: 270° Zuid



Overschrijdingskans 5 m/s drempelsnelheid



Windrichting: 300° West-Noordwest



Windrichting: 330° Noord-Noordwest

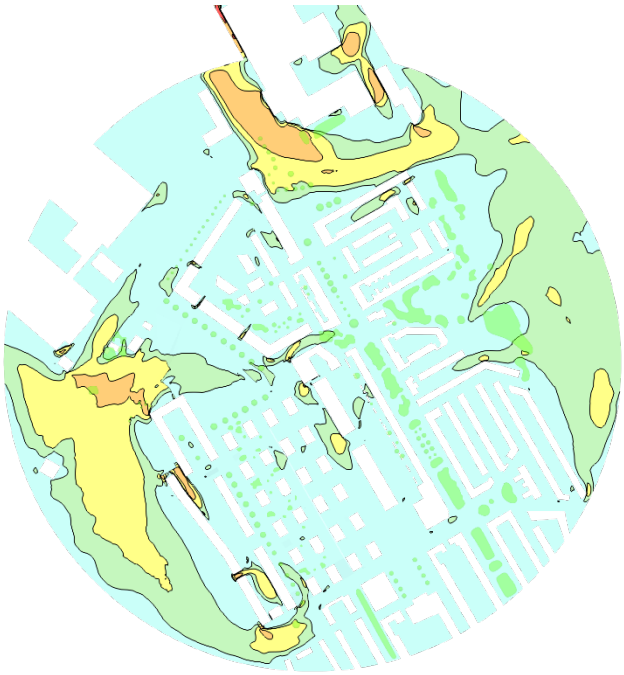


Overschrijdingskans 5 m/s drempelsnelheid

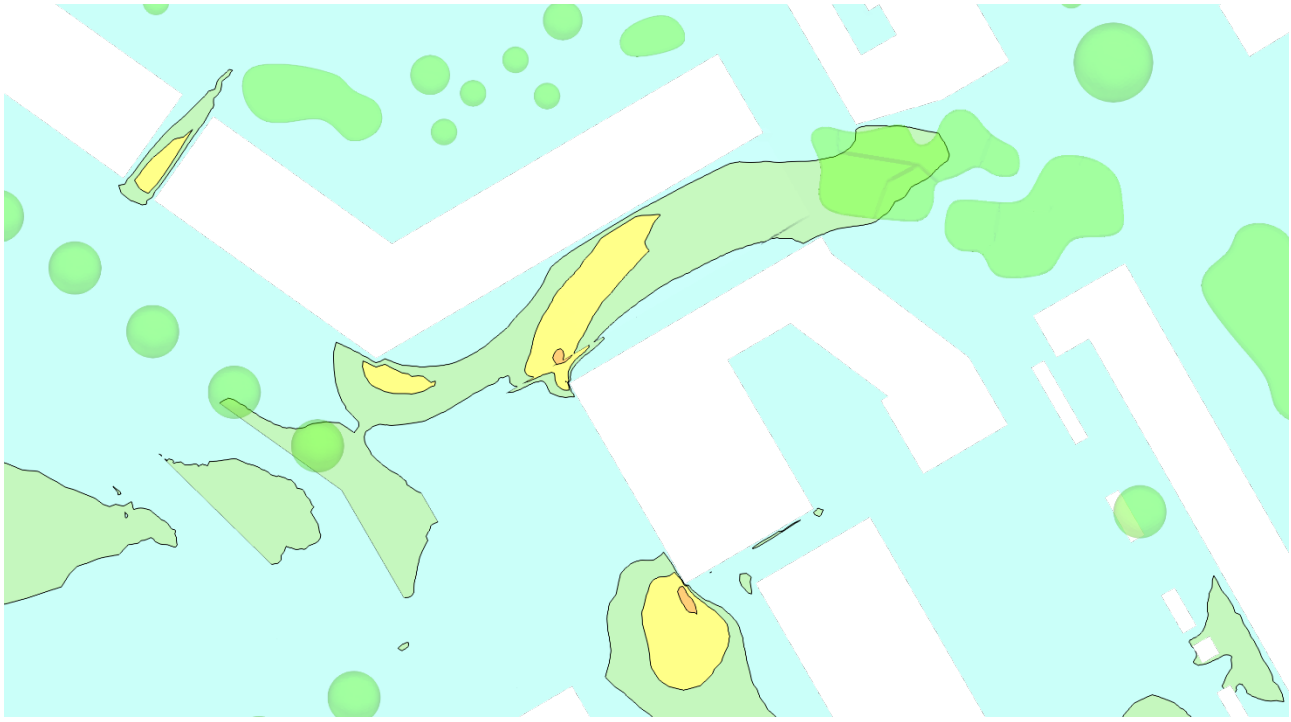


Bijlage IV Berekeningsresultaten windhinder en windgevaar

Overzicht windhinder



Detail windhinder



Overzicht windgevaar



Detail windgevaar



Bijlage V Berekeningsresultaten windhinder per activiteit

Overzicht windhinder voor doorlopen



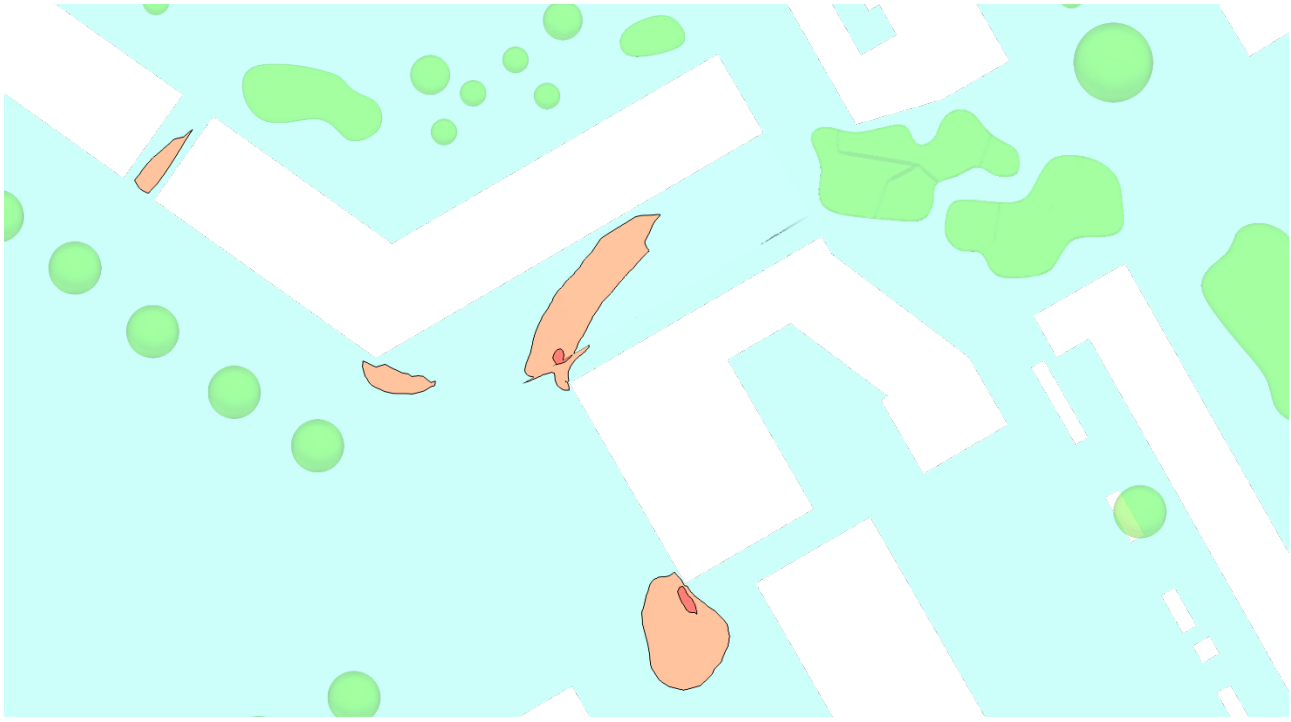
Detail windhinder voor doorlopen



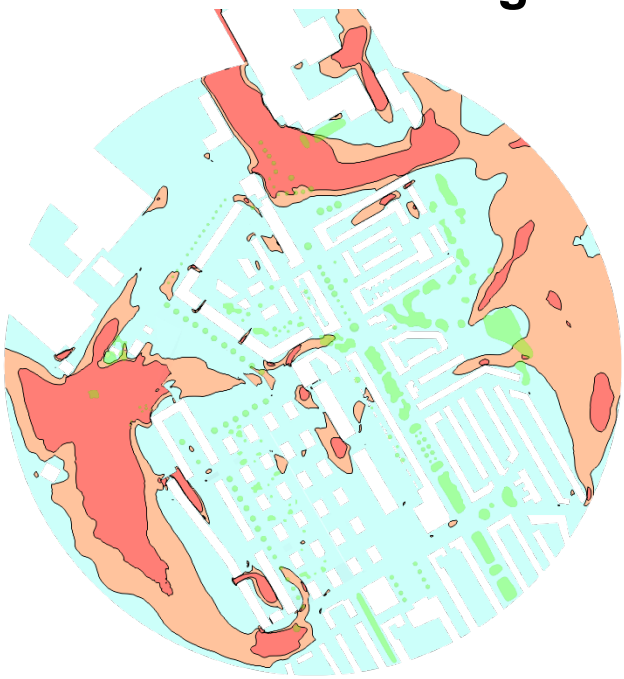
Overzicht windhinder voor slenteren



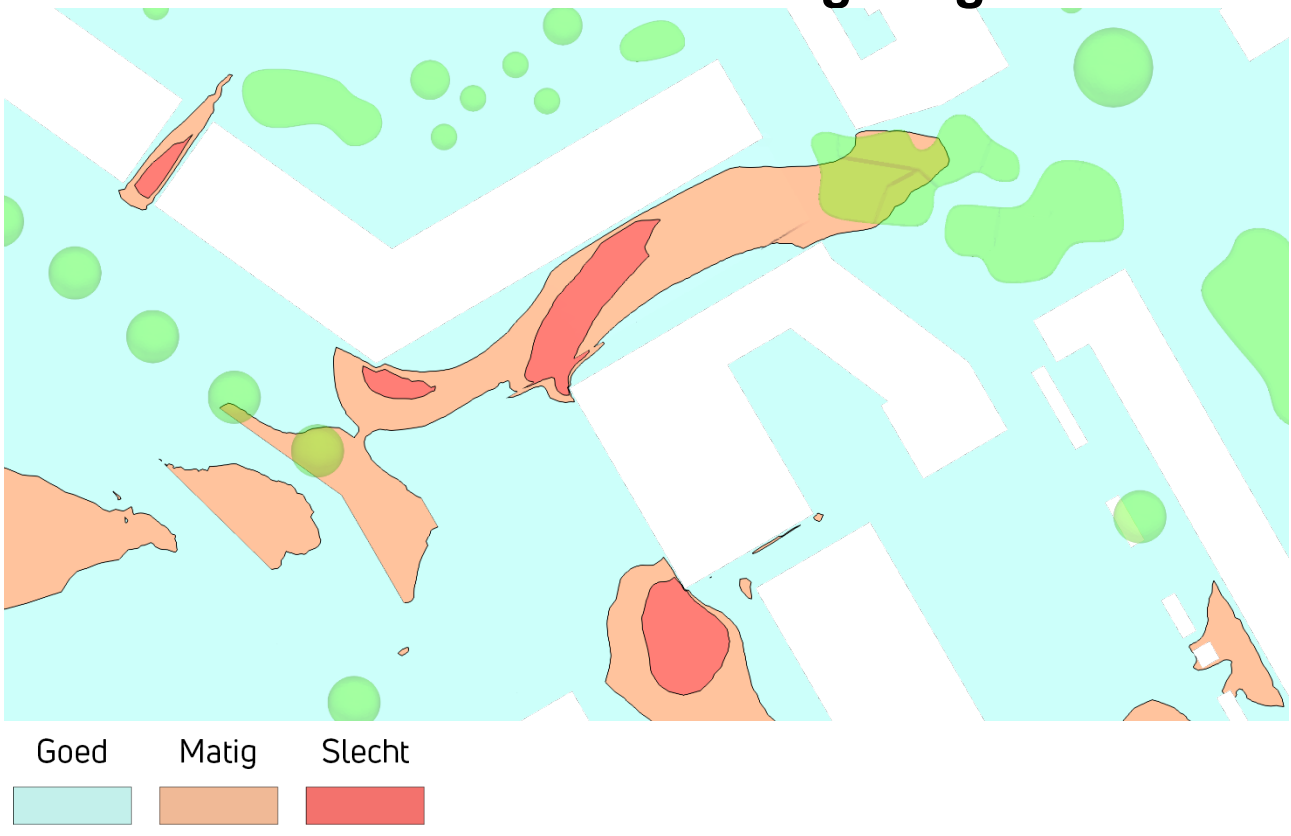
Detail windhinder voor slenteren



Overzicht windhinder voor langdurig zitten

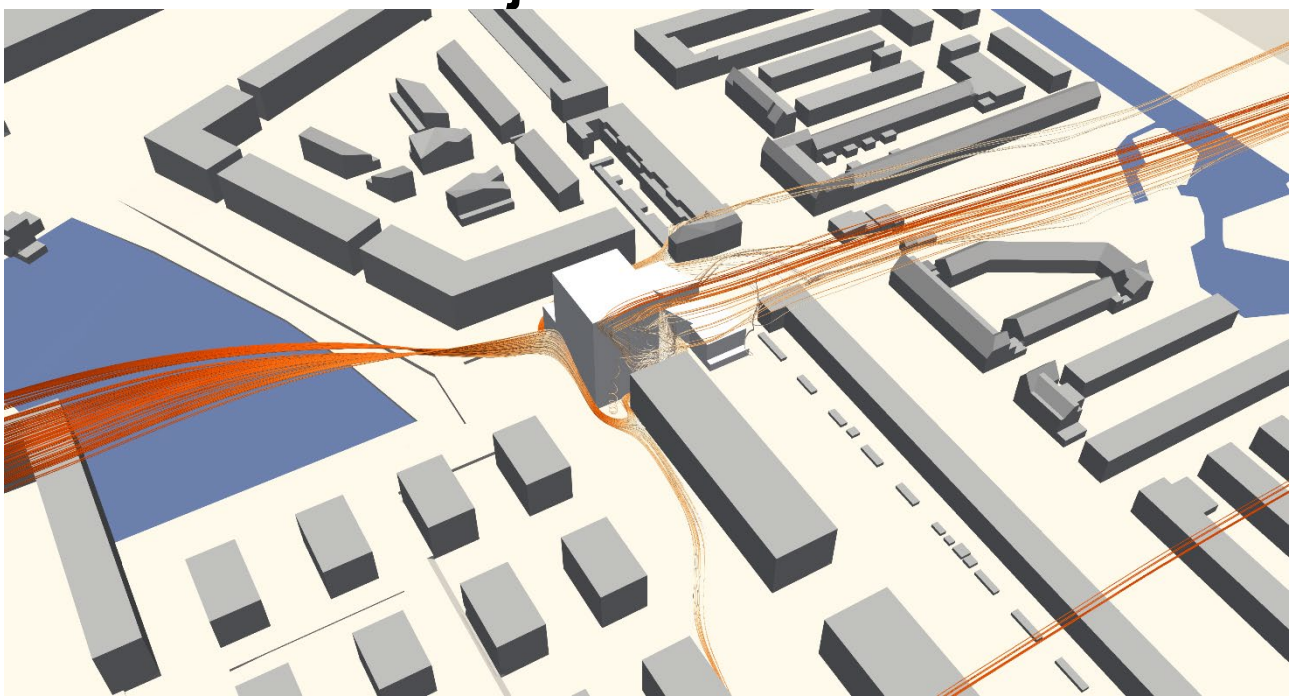


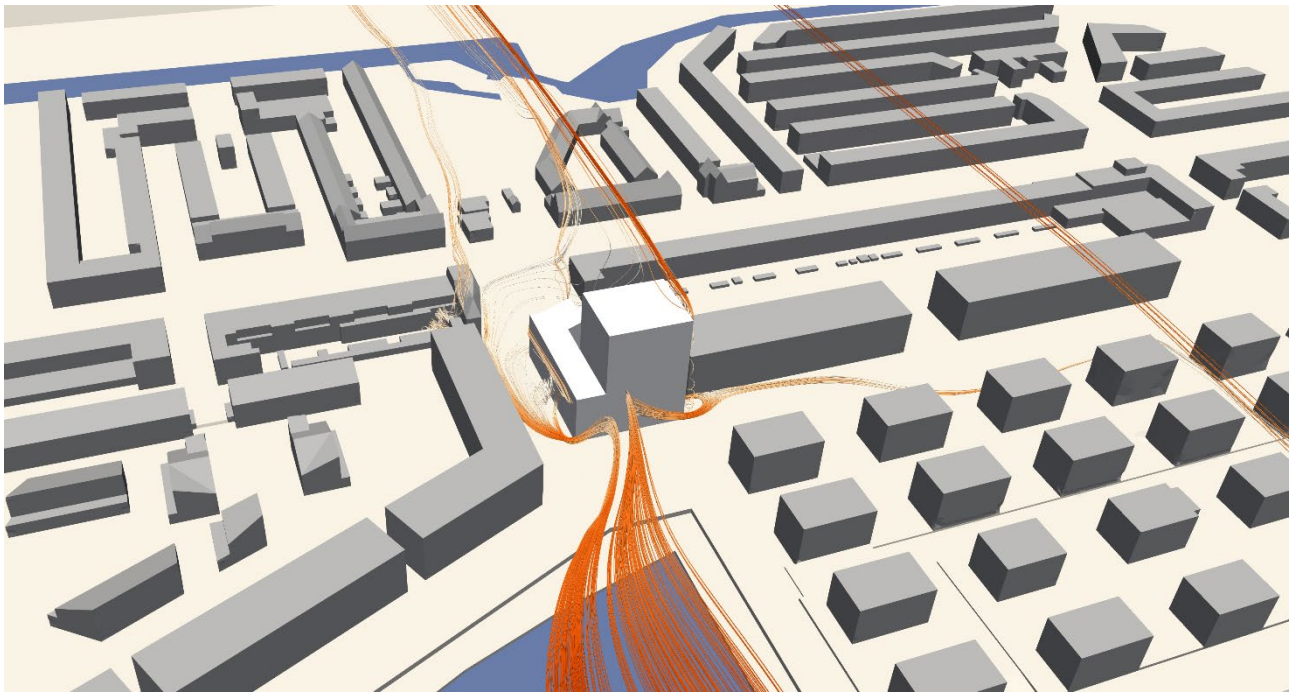
Detail windhinder voor langdurig zitten



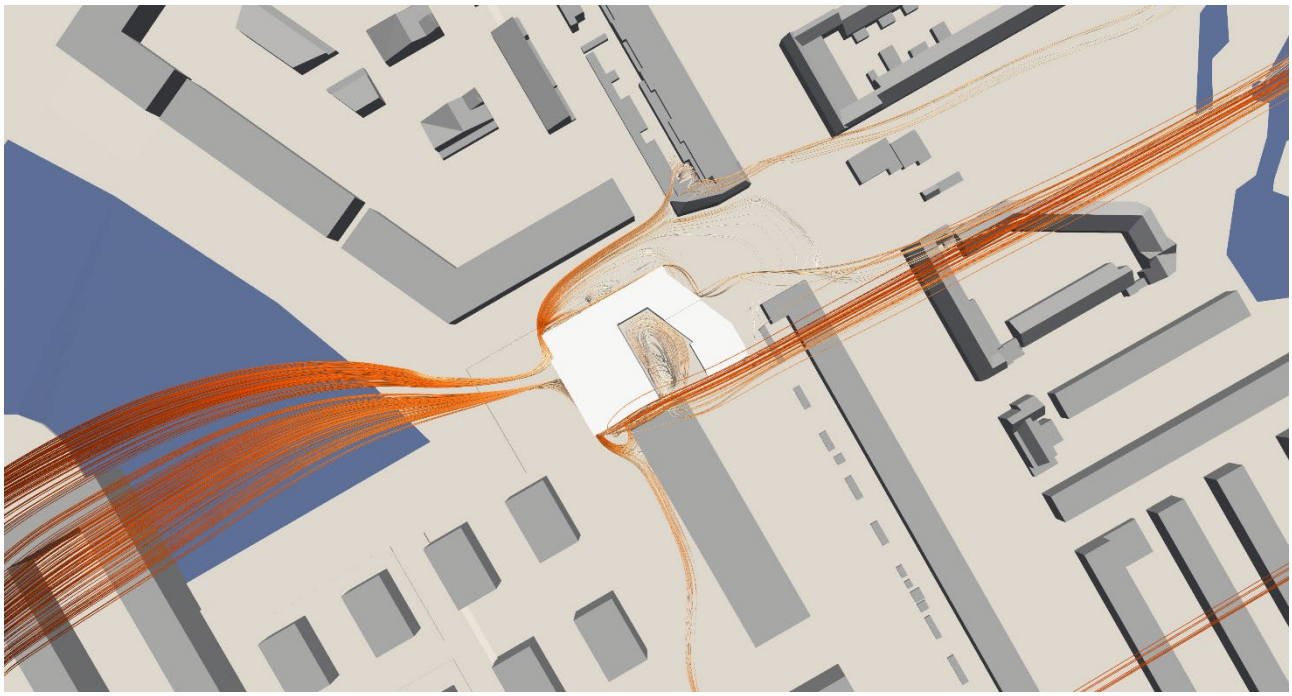
Bijlage VI Stroomlijnen

Stroomlijnen West zuidwest

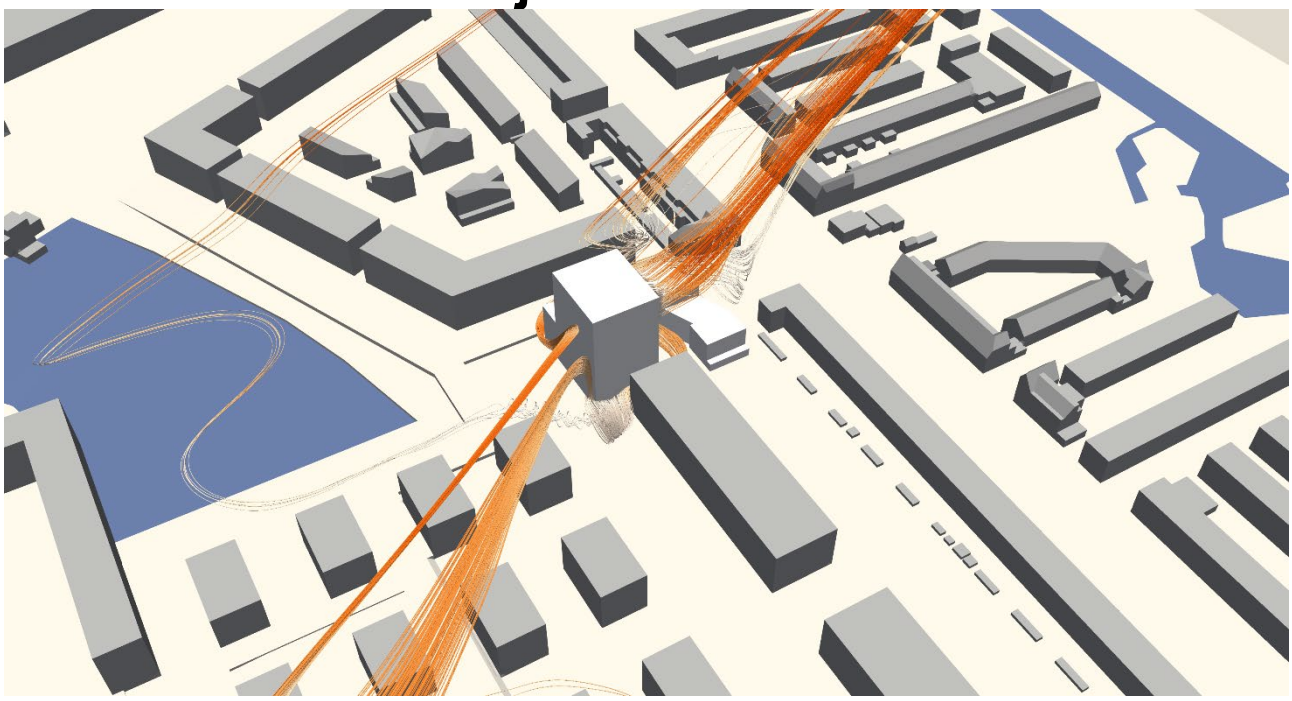


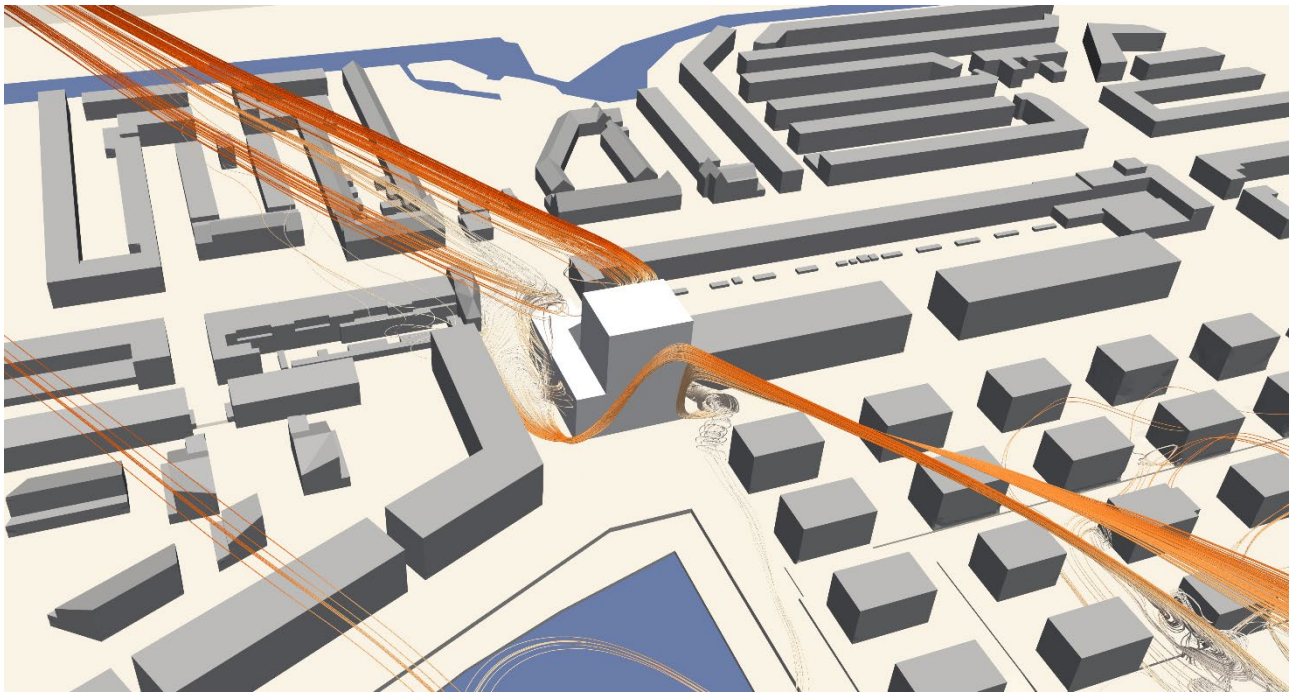


CAUBERG HUYGEN

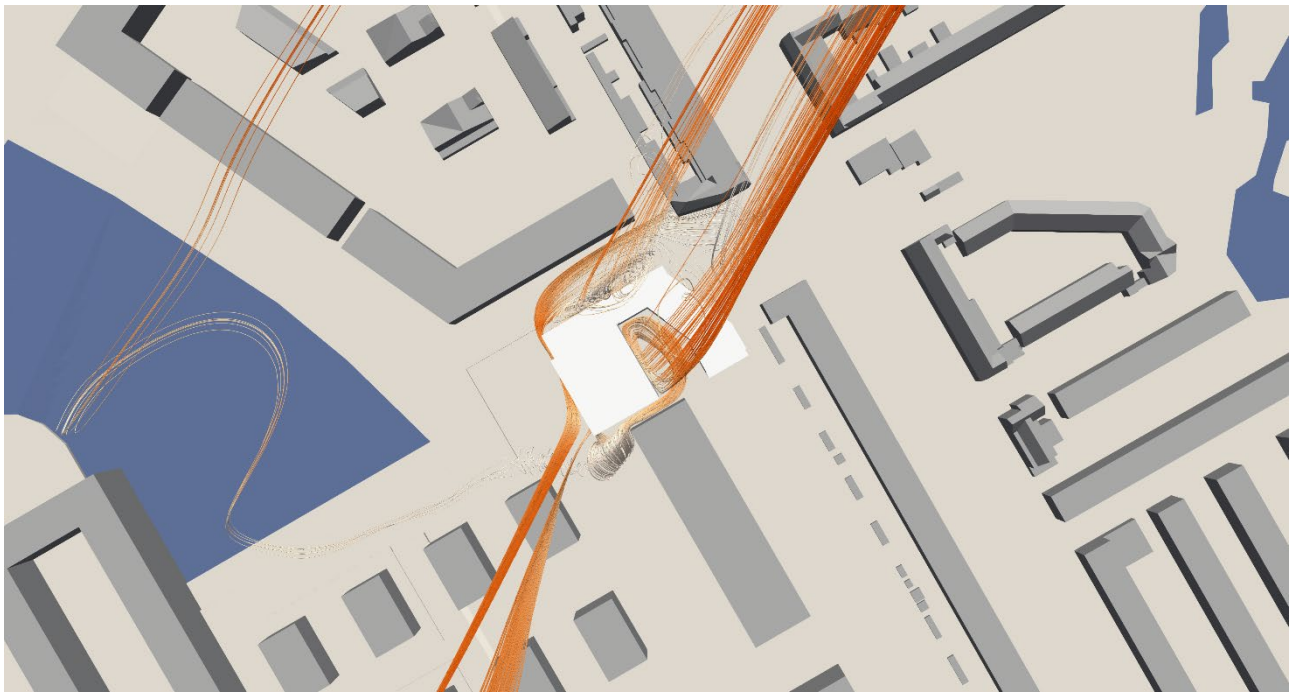


Stroomlijnen Zuid zuidwest





CAUBERG HUYGEN



Bijlage 23 Bezonningsonderzoek

CAUBERG HUYGEN

Bezoekadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam
Postadres:
Hoofdweg 76
3067 GH Rotterdam

T +31 (0)88-5152505
E info@cauberghuygen.nl
W http://www.cauberghuygen.nl

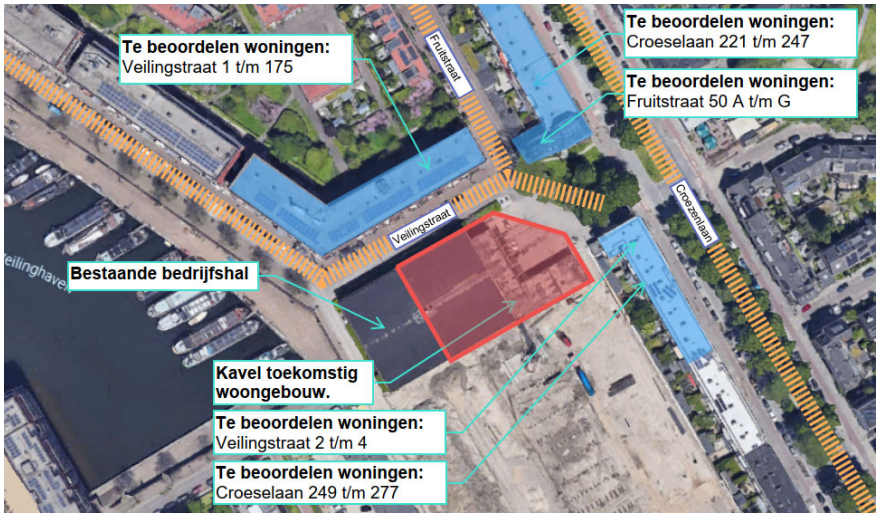
K.V.K. 58792562
IBAN NL71RABO0112075584

Notitie 08619-56085-05
Veilingstraat te Utrecht;
bezonningsonderzoek

Datum	Referentie	Behandeld door
31 oktober 2023	08619-56085-05	[redacted] LVe

1 Inleiding

In opdracht van Ten Brinke is een bezonningsonderzoek uitgevoerd voor het plan Veilingstraat te Utrecht. Het project omvat de herontwikkeling van het voormalige veilingcomplex gelegen aan de Veilingstraat 2. Ten Brinke Vastgoedontwikkeling is voornemens om de huidige bedrijfsfunctie op het kavel te vervangen voor een gebouw met woonfuncties. Omdat hiervoor een bestemmingsplanwijziging benodigd is dient het effect van de nieuwbouw op de ruimtelijke kwaliteit van de bestaande omliggende woningen beoordeeld te worden.
In deze rapportage is het effect van het nieuwbouwplan op de bezonningssituatie van de woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan beoordeeld. De situatie van het plangebied is in onderstaande figuur 1.1 weergegeven. Hierin zijn ook de woningen gemarkeerd die mogelijk een toename in beschaduwing zullen ondervinden ten gevolge van het ontwerp. Gezien de hoogte van het toekomstige gebouw kan worden aangenomen dat de overige bebouwing in de omgeving geen, of slechts een zeer kleine toename van beschaduwing zal ondervinden. Deze overige bebouwing is dan ook buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek.

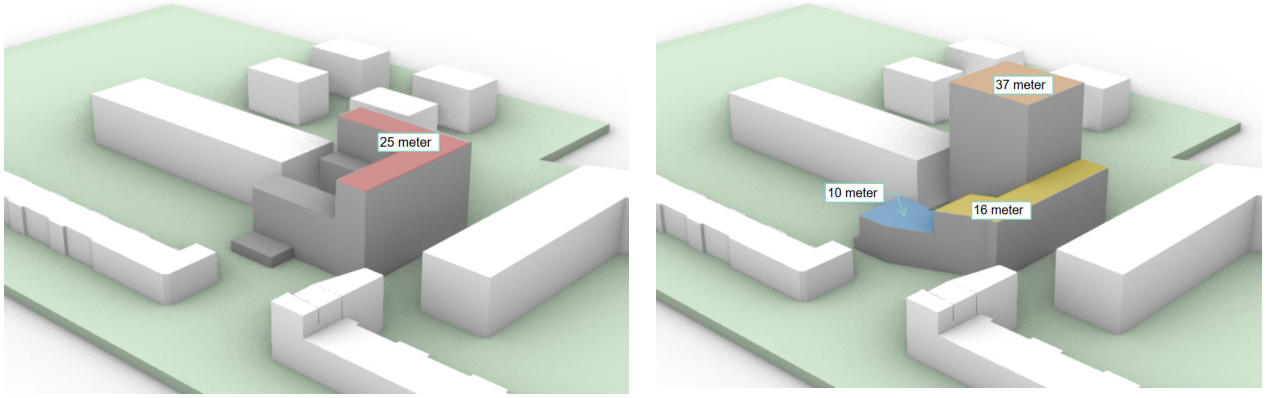


Figuur 1.1: Locatie van het plangebied met daarin de bestaande bebouwing, het kavel van het toekomstige gebouw en de te beoordelen woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan

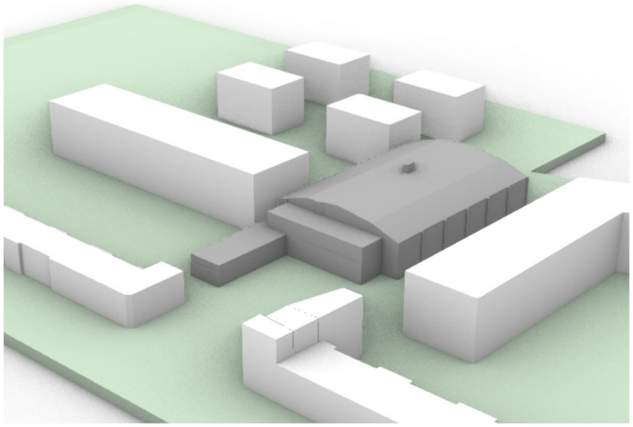
2 Ontwerpvarianten

Om inzicht te krijgen in het effect van de nieuwbouw op de bezonning van de woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan zijn twee ontwerpvarianten doorgerekend. Deze twee gebouwmassa's zijn in figuur 2.1 en 2.2 weergegeven. In figuur 2.1 is de gebouwmassa van Model 1 weergegeven zoals is toegestaan vanuit de afwijkingsbevoegdheid in het huidige bestemmingsplan. Dit gebouw heeft een maximale hoogte van 25 meter, gemeten vanaf het maaiveld aan de Veilingstraat.
Model 2 is weergegeven in figuur 2.2 en bestaat uit een laagbouw met een hoogte van 10 meter, een middelhoog deel met een hoogte van 16 meter en een hoogte element van 37 meter hoog. Met 37 meter is dit hoogte element ook hoger dan Model 1. Echter wordt het hogere deel van het bouwvolume hier verder van de bestaande woningen aan de Veilingstraat gerealiseerd.

Voor beide ontwerpvarianten zal het effect op de bezonningssituatie van de omliggende woningen worden beoordeeld. Ter illustratie is de bestaande situatie met daarin de bedrijfshal weergeven in figuur 2.3.



Figuur 2.1 en 2.2: De twee ontwerpvarianten. Model 1 (links) heeft een hoogte van 25 meter. Model 2 (rechts) is 37 meter hoog, maar staat wel verder weg van de bestaande bebouwing aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan



Figuur 2.3: De bestaande situatie met daarin de bedrijfshal welke is gelegen aan de Veilingstraat en het Heycopterrein zoals deze in aanbouw is

3 Toetsingskader

Voor bezonning van woningen gelden in Nederland geen wettelijke eisen. Uit onderzoek blijkt echter dat 91 tot 95% van de bevolking graag zon in de woning heeft. Ondanks het gebrek aan een wettelijk kader kent Nederland daarom wel enkele richtlijnen voor de bezonning van woningen. Deze richtlijnen staan bekend als de lichte en zware TNO-norm.

- *De lichte norm*
  Ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 19 februari tot en met 21 oktober. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.
- *De zware norm*
  Ten minste drie mogelijke bezonningsuren per dag in de periode van 21 januari tot en met 22 november. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

Omdat in Nederland geen wettelijke eisen gesteld zijn aan de bezonning van woningen of andere bouwwerken, zijn gemeenten vrij om hun eigen richtlijnen op te stellen. De meeste gemeenten hanteren hierbij de lichte TNO-norm. Ook in de Gemeente Utrecht is deze lichte TNO norm een vaak gebruikte methode om de bezonningssituatie van woningen te beoordelen.

De resultaten van dit bezonningsonderzoek zullen dan ook getoetst worden aan deze lichte TNO-norm.

4 Bezonningsonderzoek

4.1 Software

Voor het berekenen van bezonningsduur en de bijbehorende visualisaties is gebruik gemaakt van het modelleer programma Rhinoceros 7, in combinatie met de bezonnings-simulatiesoftware ‘Ladybug’ versie 1.1.0 (2021).

Met behulp van deze software kunnen gedigitaliseerde 3D-modellen worden geïmporteerd en worden de gevels en daken van de woningen als geheel doorgerekend. Voor elke gevel en elk dakoppervlak kunnen bezonningstijden en bezonningsduur nauwkeurig worden berekend in een rekenraster met een dichtheid van 1 bij 1 meter. De resultaten van de berekening kunnen vervolgens worden gevisualiseerd, waarmee snel de kritieke punten in het plan kunnen worden gevonden.

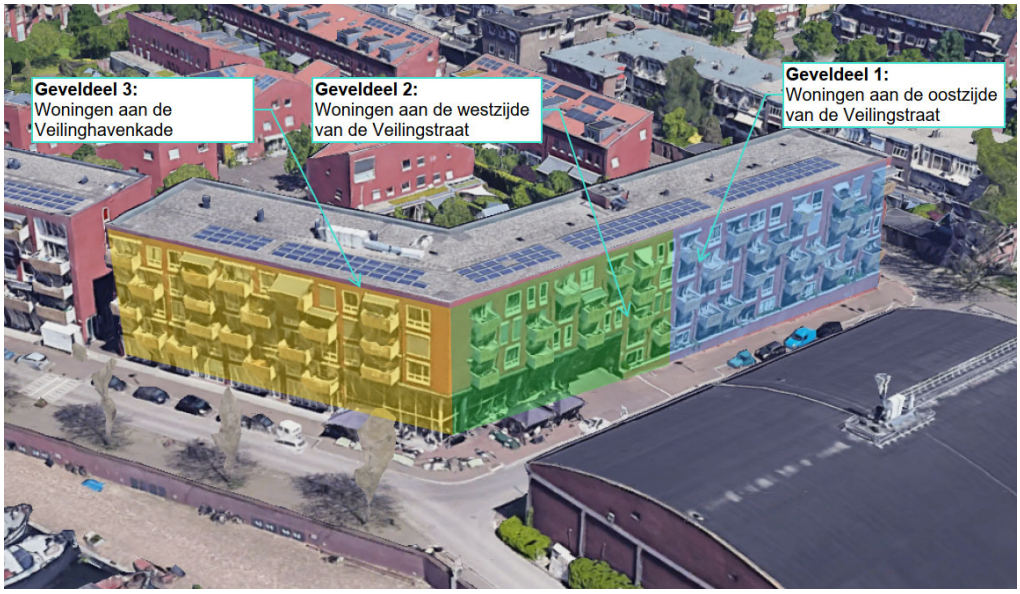
4.2 Opzet van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd op de 3D modellen “Veilingstraat – Variant 1” (d.d. 25-02-2022) en “Veilingstraat – Variant 2” (d.d. 03-10-2023), welke zijn aangeleverd door respectievelijk Ten Brinke Bouw B.V. en Actiflow B.V. Naast het nieuwbouwproject is de stedenbouwkundige omgeving rondom het plan, waaronder de te analyseren woningen, nauwkeurig gemodelleerd in dit 3D model.

Voor de beoordeling van de bestaande situatie is gebruik gemaakt van het 3D-model zoals beschikbaar gesteld door “3D BAG by tudelft3d” ©: https://docs.3dbag.nl/en/copyright/. Hierin is de bestaande bedrijfshal in detail gemodelleerd. Met dit model van de bestaande situatie, aangevuld met de gebouwmassa’s van de ontwerpvarianten, kan het effect van de nieuwbouw op de bezonning van de woningen aan de Veilingstraat nauwkeurig berekend worden.

4.3 Beoordeelde gevels

Om het effect van de nieuwbouw op de bezonningsduur op de bestaande woningen te beoordelen, zijn de gevels van de te beoordelen gebouwen verdeeld in segmenten, te zien in figuur 4.1 en 4.2. Voor elk van deze geveldelen zal worden onderzocht hoe groot de afname in bezonning is en hoeveel uren aan zonlicht er nog op de gevels valt op de dagen 19 februari en 21 juni. Deze berekening zal voor beide varianten worden uitgevoerd. De nummering van deze gevels correspondeert met de nummering in tabel 5.1 en 5.2, welke te vinden zijn in hoofdstuk 5.



Figuur 4.1: 3D beeld van de onderzochte woningen aan de Veilingstraat. Per geveldeel zal worden beoordeeld hoe sterk de toename van beschaduwing is en hoeveel zonlicht er dagelijks overblijft in de nieuwe situatie



Figuur 4.2: 3D beeld van de onderzochte woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan. Per geveldeel zal worden beoordeeld hoe sterk de toename van beschaduwing is en hoeveel zonlicht er dagelijks overblijft in de nieuwe situatie

4.4 Onderzochte periode

Het bezonningsonderzoek is conform de Lichte TNO-norm uitgevoerd voor de maatgevende datum 19 februari. Conform deze norm wordt er gemeten vanaf zonsopkomst tot zonsondegang. De tijd waarop de zon opkomt en ondergaat op deze dag zijn als volgt:

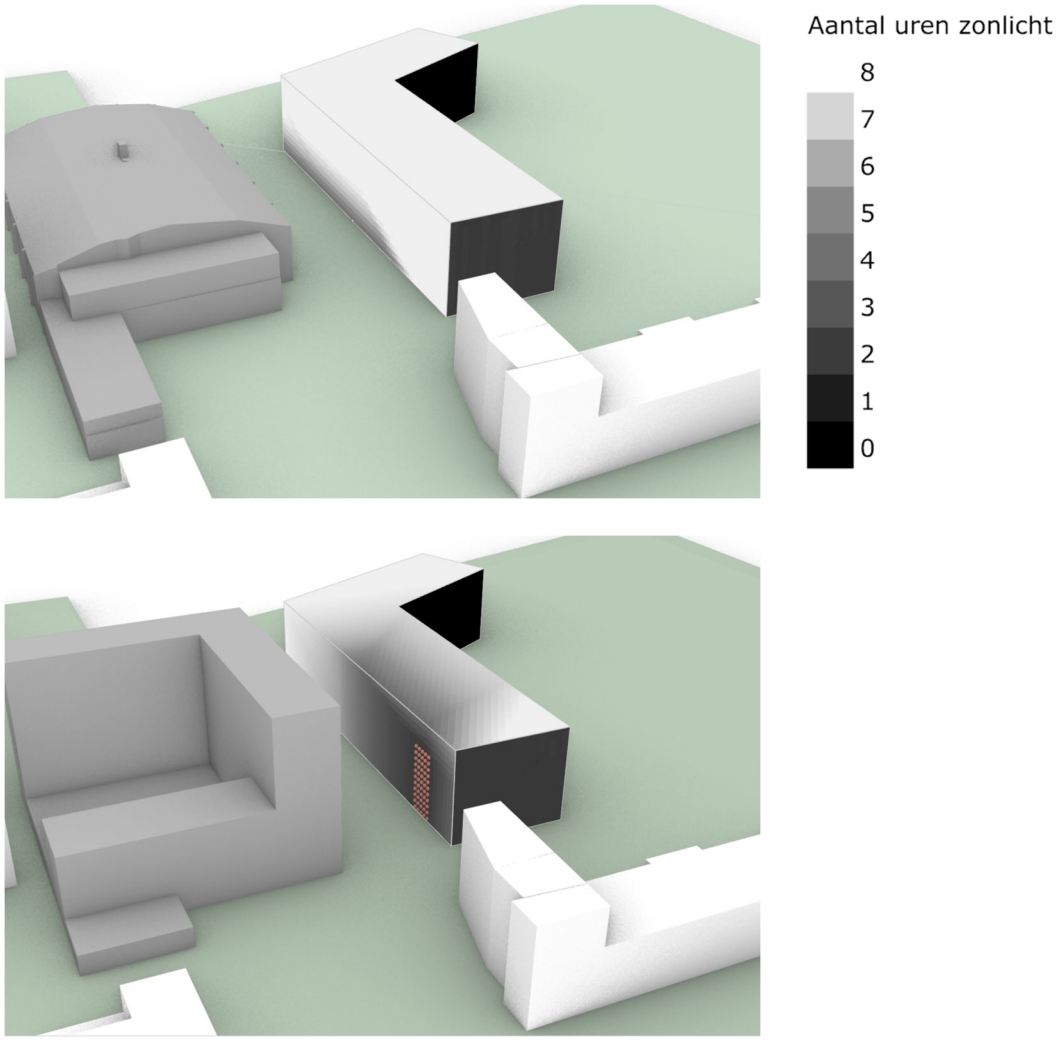
19 februari:
Zonsopkomst: 07:49 uur.
Zonsondergang: 17:59 uur.

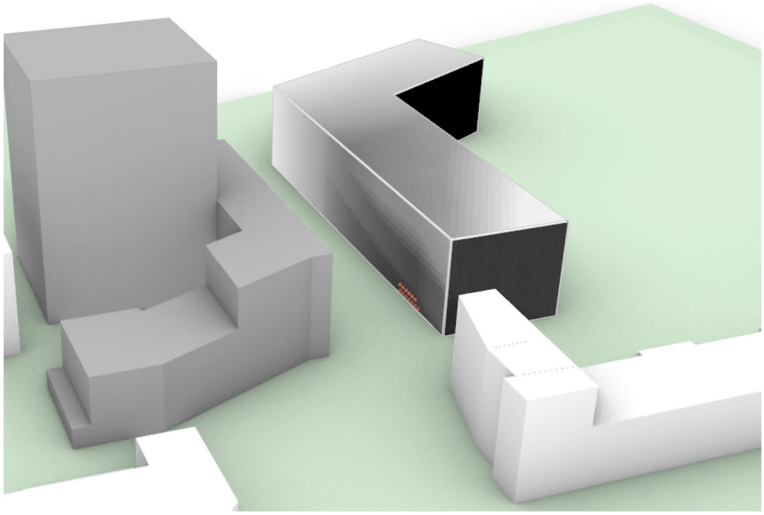
5 Onderzoeksresultaten – 19 februari

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten weergeven van het bezonningsonderzoek voor de bestaande woningen aan de Veilingstraat, Croezenlaan en de Fruitstraat. Voor de toetsingsdatum 19 februari zijn de numerieke en visuele resultaten van het onderzoek in paragraaf 5.1 gepresenteerd. In paragraaf 5.2 worden de resultaten vervolgens besproken. Voor elk geveldeel zal de gemiddelde bezonningsduur per gevel en de minimale bezonningsduur per geveldeel worden weergegeven. De gemiddelde bezonningsduur geeft weer wat het effect van de nieuwbouw is op de bezonningsduur van de woningen in de omgeving. De minimale bezonningsduur laat zien hoeveel zonlicht het meest belemmerde geveldeel per geveldeel ontvangt. Op basis van deze waarde kan worden beoordeeld of en hoeveel woningen niet aan de eisen uit de TNO norm voldoen.

5.1 Resultaten

In figuur 5.1 tot en met 5.3 zijn de visuele resultaten van de het bezonningsonderzoek op de woningen aan de Veilingstraat weergegeven. Figuur 5.1 laat de bezonningssituatie zien met de huidige bebouwing, figuur 5.2 (midden) voor Model 1 en figuur 5.3 (onder) voor Model 2. Zie de legenda voor de hoeveelheid bezonningsuren er optreden per geveldeel op de maatgevende dag 19 februari.

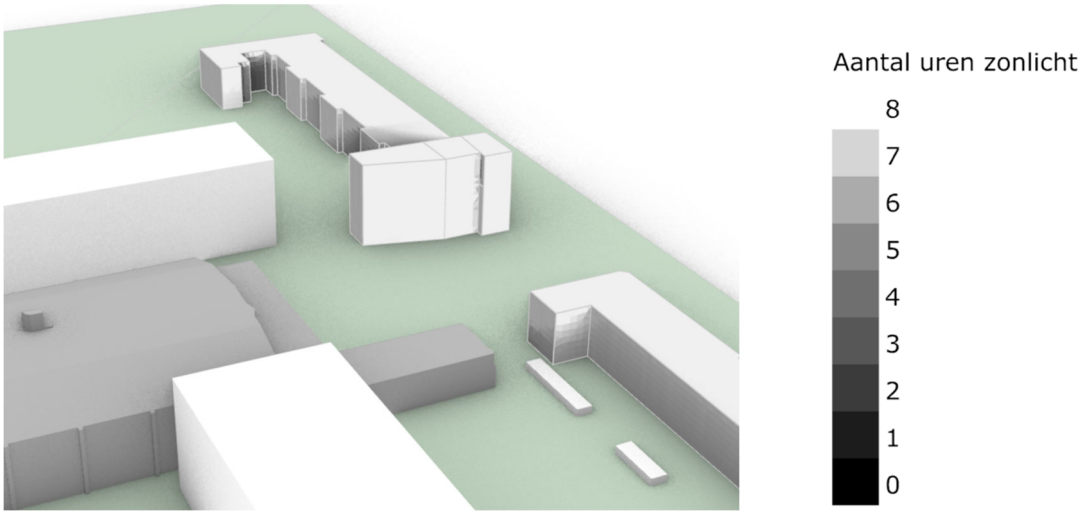


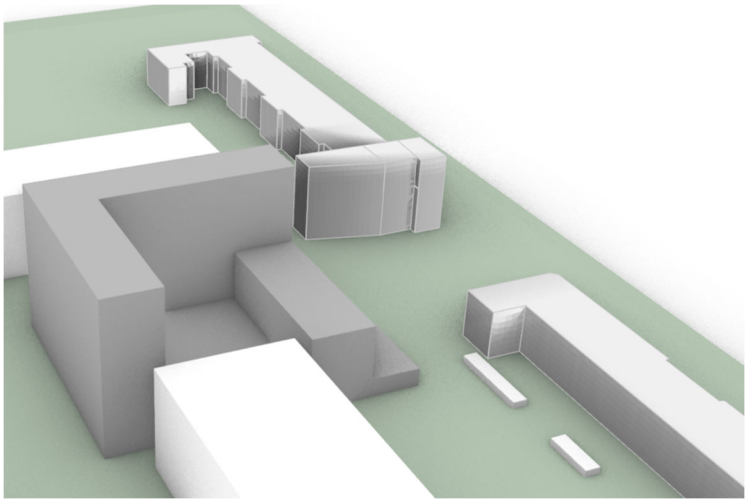


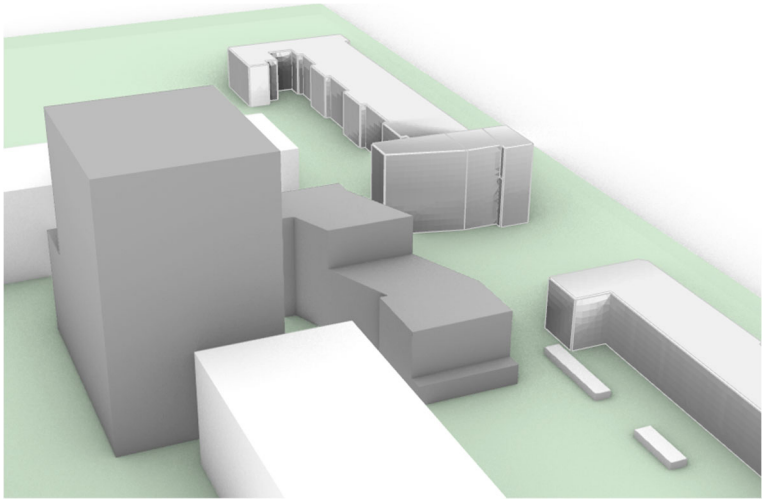
Figuur 5.1 t/m 5.3: Visuele weergave van het aantal uren aan zonlicht op de gevels en daken van de woningen aan de Veilingstraat, gemeten op de maatgevende dag: 19 februari. Zie de legenda voor de hoeveelheid zonlicht per gevel. Figuur 5.1 is de bezonningssituatie in de huidige situatie. Figuur 5.2 is de toekomstige situatie conform Model 1 en figuur 5.3 is de toekomstige situatie conform Model 2.

In de bovenstaande figuren is te zien dat met zowel Model 1 als Model 2 de beschaduwing op de woningen aan de Veilingstraat sterk zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Echter valt aan de grijstinten ook op dat gemiddeld de te toegenomen beschaduwing bij Model 2 minder groot is dan bij Model 1. Dit is ook te zien aan de numerieke resultaten zoals gepresenteerd in tabel 5.1 en 5.2. In bijlage I-1 zijn bovenstaande afbeeldingen tevens weergegeven. Aanvullend is hier ook te zien op welke geveldelen de afname in bezonningsuren het grootst is.

In figuur 5.4 tot en met 5.6 is zijn de visuele resultaten van de het bezonningsonderzoek op de woningen aan de Veilingstraat 2 en 4, de Fruitstraat 50A tot en met G en de Croeselaan weergegeven. Figuur 5.4 laat de bezonningssituatie zien met de huidige bebouwing, figuur 5.5 (midden) voor Model 1 en figuur 5.6 (onder) voor Model 2. Zie de legenda voor de hoeveelheid bezonningsuren er optreden per geveldeel op de maatgevende dag 19 februari.







Figuur 5.4 t/m 5.6: Visuele weergave van het aantal uren aan zonlicht op de gevels en daken van de woningen aan de Veilingstraat 2 en 4, de Fruitstraat 50A t/m G en de Croeselaan, gemeten op de maatgevende dag: 19 februari. Zie de legenda voor de hoeveelheid zonlicht per gevel. Figuur 5.4 (boven) is de bezonningssituatie in de huidige situatie. Figuur 5.5 (midden) is de toekomstige situatie conform Model 1 en figuur 5.6 (onder) is de toekomstige situatie conform Model 2 weergeven.

In de bovenstaande figuren is te zien dat met zowel Model 1 als Model 2 de beschaduwing op de woningen aan de Veilingstraat 2 en 4 en de Fruitstraat 50A tot en met G zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Echter valt aan de grijstinten ook op dat de toegenomen beschaduwing bij Model 2 opnieuw minder is dan bij Model 1. Voor de woningen aan de Croeselaan geldt dat de beschaduwing ten gevolge van beide varianten niet of nauwelijks zal toenemen. Dit is ook te zien aan de numerieke resultaten zoals gepresenteerd in tabel 5.1 en 5.2. In bijlage I-1 zijn bovenstaande afbeeldingen tevens weergegeven. Aanvullend is hier ook te zien op welke geveldelen de afname in bezonningsuren het grootst is.

In tabel 5.1 en 5.2 zijn de numerieke resultaten van de bezonningsonderzoeken per geveldeel weergegeven. In tabel 5.1 zijn de resultaten van de bestaande situatie naast de resultaten van Model 1 te zien. Tabel 5.2 weergeeft de resultaten van de bestaande situatie naast die van Model 2. In beide tabellen is aan de linkerzijde het gemiddeld aantal bezonningsuren per geveldeel weergegeven. Dit is de gemiddelde bezonning van het geveldeel zoals weergegeven in figuur 4.1 en 4.2. Dit gemiddelde geeft weer wat de optredende toename of afname van de beschaduwingsduur is per gevel.

Binnen deze geveldelen zijn echter ook verschillen mogelijk. Zo kan één deel van de gevel vrijwel geen belemmering van zonlicht ervaren, terwijl een ander deel juist wel beschaduwing ondervindt. Om hier inzicht in te krijgen zijn aan de rechterzijde van de tabellen per geveldeel de bezonningsuren voor de meest belemmerde geveldelen weergegeven. De hoeveelheid bezonningsuren op deze meest ongunstige geveldelen kunnen zeer lokaal voorkomen. Hierdoor kunnen deze resultaten een scheef beeld geven van de optredende beschaduwing. Het gemiddeld aantal bezonningsuren per gevel geeft een beter beeld over het effect van de nieuwbouwplannen op de bezonning op de gevels van de naastgelegen woningen.

Tabel 5.1: Numerieke resultaten van de bezonningsuren op de maatgevende gevels, berekend voor de bestaande situatie en voor Model 1 op de maatgevende dag 19 februari

Gevel-deel	Gemiddelde bezonning op de gevel [uu:mm]		Minimale Bezonning op de gevel [uu:mm]	
	Bestaande situatie *Gemiddelde bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 1*** *Gemiddelde bezonning*	***Bestaande situatie*** *Minimale bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 1*** *Minimale bezonning*
1	07:22	02:57	04:18	01:48
2	06:47	06:23	04:09	04:24
3	07:21	07:27	04:52	07:17
4	06:03	04:30	03:40	03:40
5	07:37	05:15	07:34	04:12
6	06:42	02:52	06:37	02:16
7	03:30	03:26	00:00	00:00
8	04:56	04:55	04:06	04:06

Tabel 5.2: Numerieke resultaten van de bezonningsuren op de maatgevende gevels, berekend voor de bestaande situatie en voor Model 2 op de maatgevende dag 19 februari

Gevel-deel	Gemiddelde bezonning op de gevel [uu:mm]		Minimale Bezonning op de gevel [uu:mm]	
	Bestaande situatie *Gemiddelde bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 2*** *Gemiddelde bezonning*	***Bestaande situatie*** *Minimale bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 2*** *Minimale bezonning*
1	07:22	03:50	04:18	01:45
2	06:47	06:01	04:09	03:48
3	07:21	07:26	04:52	07:17
4	06:03	04:08	03:40	03:06
5	07:37	05:23	07:34	03:35
6	06:42	03:23	06:37	01:40
7	03:30	03:25	00:00	00:00
8	04:56	04:55	04:05	04:06

5.2 Bespreking resultaten

Uit de figuren 5.1 tot en met 5.6 en tabel 5.1 blijkt dat er op een deel van de gevels van de woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan een afname van bezonningsuren zal optreden ten gevolge van het nieuwbouwproject. De mate van afname verschilt echter sterk per bouwblok en geveldeel.

*Veilingstraat 1 t/m 175 (*geveldeel *1 t/m 3)*
Voor het woongebouw aan de Veilingstraat (geveldelen 1 t/m 3) geldt dat op geveldeel 1 de afname van bezonning het sterkst is, voor beide modellen. Kijkend naar de gemiddelde hoeveelheid zonuren op de geveldeel 1 blijkt deze, bij Model 1, 4 uur en 25 minuten lager zijn dan in de bestaande situatie. Gemiddeld blijft er echter nog wel 2 uur en 57 minuten aan zonlicht over op deze gevel. De afname in bezonningsuren ten gevolge van Model 2 is kleiner. Ten opzichte van de huidige situatie zal de gevel, bij toepassing van Model 2, gemiddeld 3 uur en 32 minuten minder zonlicht ontvangen op de maatgevende dag. Er blijft dan nog 3 uur en 50 minuten aan zonlicht over. Gemiddeld dus bijna een uur meer dan bij Model 1. Voor beide varianten geldt echter ook dat op een klein deel van de gevel de afname in bezonning dusdanig groot is dat de eis van minimaal twee uur bezonning per dag hier niet meer gehaald wordt. Voor Model 1 geldt dat op totaal circa 55 m^2 van het geveloppervlak niet wordt voldaan, voor Model 2 is dat 15 m^2. De geveldelen waar niet wordt voldaan aan de eis uit de lichte TNO norm zijn in rood weergeven in figuur 5.1 tot en met 5.3.

Uit deze afbeeldingen blijkt dat de geveldelen waar niet wordt voldaan aan de eisen uit de lichte TNO norm verschillen per model. Bij Model 1 betreft het een verticale strook van circa 6 meter breed en 12 meter hoog waar op 19 februari niet wordt voldaan aan de eis van 2 bezonningsuren. Dit geveloppervlak komt neer op circa 8 woningen waar niet voldaan wordt aan de minimale waarde van 2 uur.

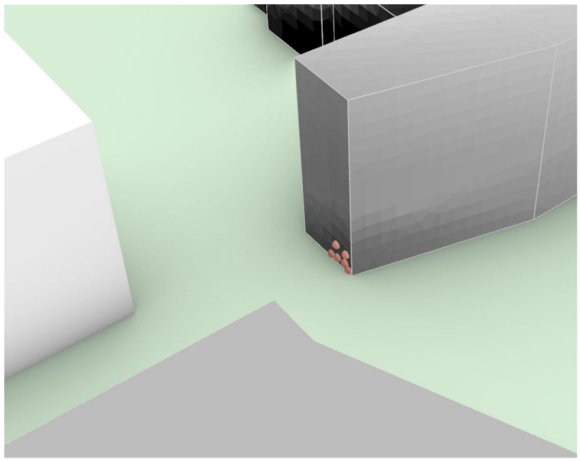
Bij Model 2 is het geveloppervlak dat minder dan 2 uur zonlicht ontvangt niet alleen kleiner, het bevindt zich ook op een gunstigere positie op de gevel. In figuur 5.3 is te zien dat de geveldelen die niet voldoen zich allemaal vlak boven het maaiveld bevinden. Figuur 5.7 laat echter zien dat er geen woningen zijn gesitueerd aan deze geveldelen. In verband met het kleine hoogteverschil in het maaiveld bevindt de vloer van de onderste woonlaag hier circa 1,5 meter boven het maaiveld. Dit houdt in dat de rekenpunten uit Model 2 die niet voldeden aan de eisen uit de Lichte TNO norm, zich op een ‘blind’ deel van de gevel bevinden. Omdat de overige geveldelen wel allemaal meer dan twee uur aan zonlicht ontvingen na realisatie van Model 2 kan worden geconcludeerd dat alle woningen aan de Veilingstraat voldoen aan de eisen uit de lichte TNO norm.



Figuur 5.7: Straatbeeld van de woningen aan de Veilingstraat met daarin de verhoging ten opzichte van het maaiveld duidelijk zichtbaar

*Veilingstraat 2 en 4 (*geveldeel *4)*
Als wordt gekeken naar de gemiddelde bezonning op de kopgevel van de woning aan Veilingstraat 4 (geveldeel 4) valt op dat er bij zowel Model 1 als Model 2 een afname te zien is. Voor beide varianten geldt dat deze afname ongeveer even groot is, maar dat de gemiddelde bezonningsduur op 19 februari nog ruim boven 2 uur ligt. De minimale bezonningsduur op deze gevel, dus gemeten op het meest kritische geveldeel, neemt bij Model 2 wel iets af, maar met ruim 3 uur aan bezonning voldoet ook dit geveldeel nog ruim aan de eisen uit Lichte TNO norm.

*Fruitstraat 50A t/m G (*geveldeel *5 en 6)*
De gevels van de woningen aan de Fruitstraat (geveldelen 5 en 6) ondervinden een toename van beschaduwing. Voor beide gevels geldt echter dat met deze toename gemiddeld nog wel wordt voldaan aan de eisen uit de Lichte TNO norm van minimaal twee bezonningsuren per dag. De gemiddelde bezonningsduur op beide gevels blijven ruim boven de eis van 2 uur per dag. Op geveldeel 6 zal er echter bij toepassing van model 2 een zeer klein deel van de gevel lokaal niet voldoen aan de gestelde eis van 2 uur per dag. Het gaat hierbij om het uiterste hoekje van de op het zuidwesten georiënteerde kopgevel van het gebouw (geveldeel 6), zie onderstaande figuren 5.8 en 5.9.





Figuur 5.8 (links): Visuele weergave van het aantal uren aan zonlicht op de gevels en daken van de woningen aan de Fruitstraat 50 A t/m G na realisatie van Model 2, gemeten op de maatgevende dag: 19 februari

Figuur 5.9: Straatbeeld van de woningen aan de Fruitstraat met daarin gearceerd welke geveldelen nét niet aan de eis van 2 uur bezonning voldoen op 19 februari

In figuren 5.8 en 5.9 is te zien dat er slechts een zeer klein deel van deze gevel niet voldoet aan de eis van 2 uur bezonning op de maatgevende dag 19 februari. Echter, uit figuur 5.9 blijkt ook dat er op deze plekken in de gevel geen ramen zijn gesitueerd en dat daarmee de lokale verslechtering van de bezonningsduur nagenoeg geen gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat in de woningen gelegen aan de Fruitstraat 50 A t/m G. Formeel gezien wordt vanuit de TNO-norm alleen een beoordeling ter plaatse van de ramen gevraagd. Omdat bij de woningen aan de Fruitstraat ter plaatse van alle ramen wel een minimale bezonning van 2 uur wordt behaald, kan worden gesteld dat er, ondanks het kleine oppervlak bij de voordeur wat dit aantal niet haalt, wel wordt voldaan aan de eisen uit de Lichte TNO-norm.

*Croeselaan 221 t/m 247 (*geveldeel *7)*
De woningen aan de Croeselaan 221 tot en met 247 bevinden zich relatief ver van het plangebied vandaan. Het effect van de nieuwbouw op de bezonningssituatie van de woningen is dan ook minimaal. Ook is het verschil tussen Model 1 en Model 2 te verwaarlozen. Hieruit kan worden gesteld dat de woningen aan de Croeselaan 221 t/m 247 bij beide varianten geen of slechts minimale effecten zullen ondervinden van het nieuwbouwplan.

*Croeselaan 249 t/m 277 (*geveldeel *8)*
Ook voor de woningen aan de Croeselaan 249 tot en met 277 is het effect van de nieuwbouw op de bezonningssituatie nihil. Voor zowel Model 1 als Model 2 geldt dat de bezonning op de achtergevel van de woningen nauwelijks zal afnemen. Hieruit kan worden gesteld dat de woningen aan de Croeselaan 249 t/m 277 bij beide varianten geen of slechts minimale effecten zullen ondervinden van het nieuwbouwplan en ruim blijven voldoen aan de eisen uit de Lichte TNO norm.

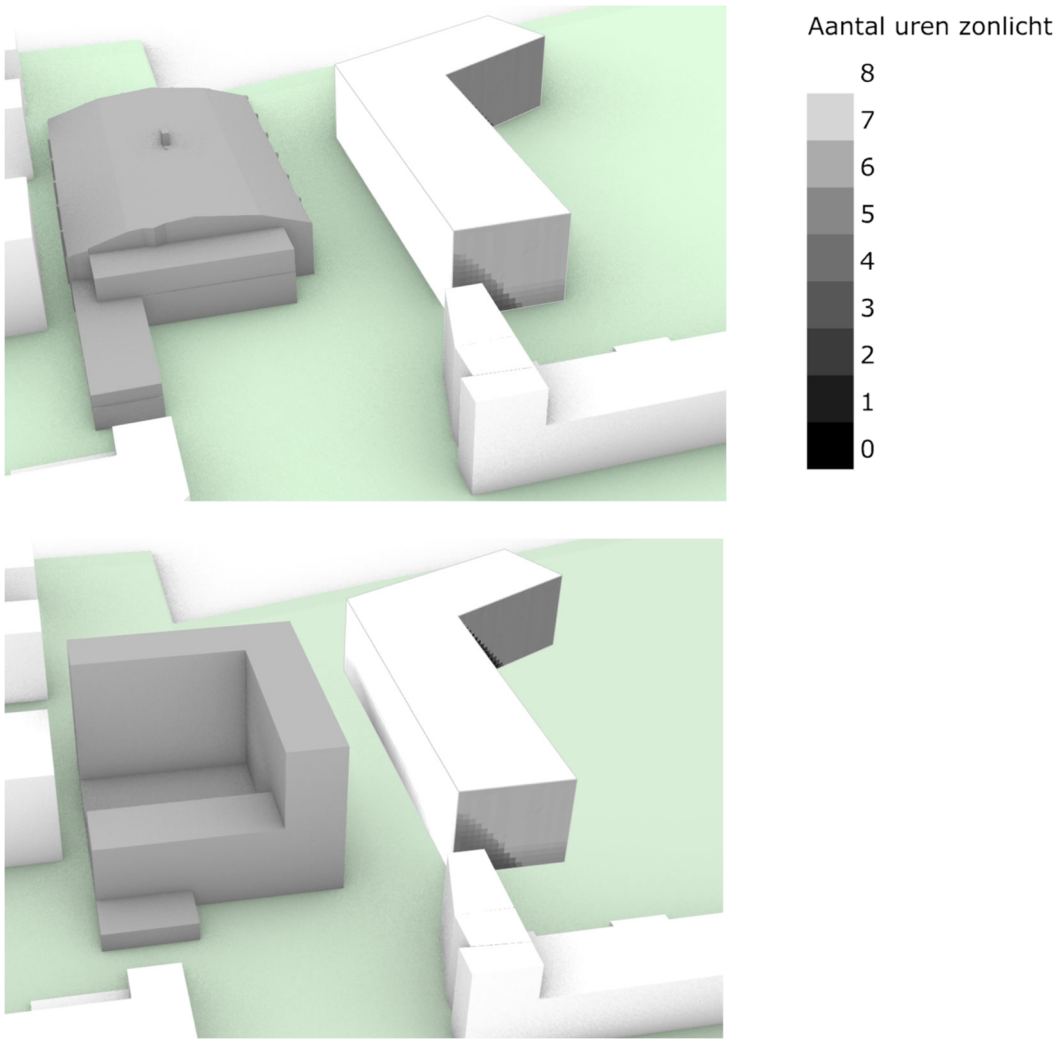
Aanvullend op bovenstaande bezonningsberekeningen zijn in bijlage II-1 en II-2 slagschaduwfiguren gepresenteerd. Hierin zijn voor zowel de bestaande situatie, als Model 1 en 2, voor 4 dagen per jaar verschillende slagschaduwfiguren gemaakt. Deze figuren geven een aanvullend inzicht in de optredende beschaduwing op deze maatgevende momenten in het jaar.

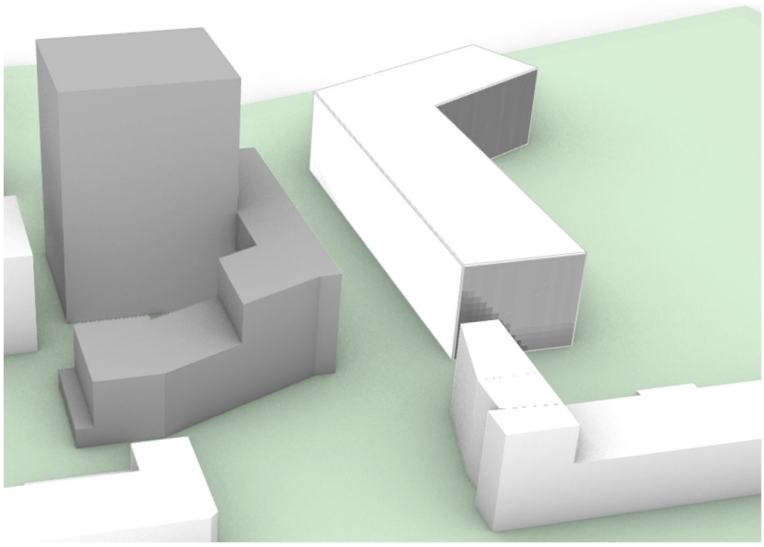
6 Onderzoeksresultaten – 21 juni

Om beter inzicht te krijgen in de bezonningssituatie is aanvullend op de maatgevende dag van 19 februari een bezonningsberekening uitgevoerd voor de dag 21 juni, wanneer de hoogste zonnestand in het jaar bereikt wordt. De numerieke en visuele resultaten van het onderzoek zijn in paragraaf 6.1 gepresenteerd. In paragraaf 6.2 worden de resultaten vervolgens kort besproken. De nummering van de geveldelen en de indeling van tabel 6.1 en 6.2 zijn gelijk aan de resultaten op 19 februari, zoals weergeven in hoofdstuk 5.

6.1 Resultaten

In figuur 6.1 tot en met 6.3 zijn de visuele resultaten van de het bezonningsonderzoek op de woningen aan de Veilingstraat weergeven. Figuur 6.1 laat de bezonningssituatie zien met de huidige bebouwing, figuur 6.2 (midden) voor Model 1 en figuur 6.3 (onder) voor Model 2. Zie de legenda voor de hoeveelheid bezonningsuren er optreden per geveldeel op 21 juni. In bijlage I-2 zijn bovenstaande afbeeldingen tevens weergegeven. Aanvullend is hier ook te zien op welke geveldelen de afname in bezonningsuren het grootst is.

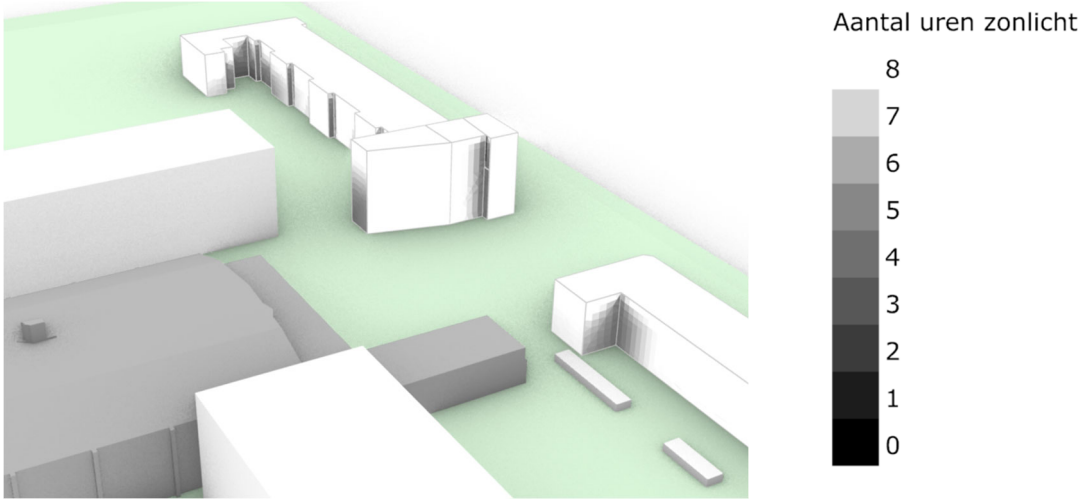


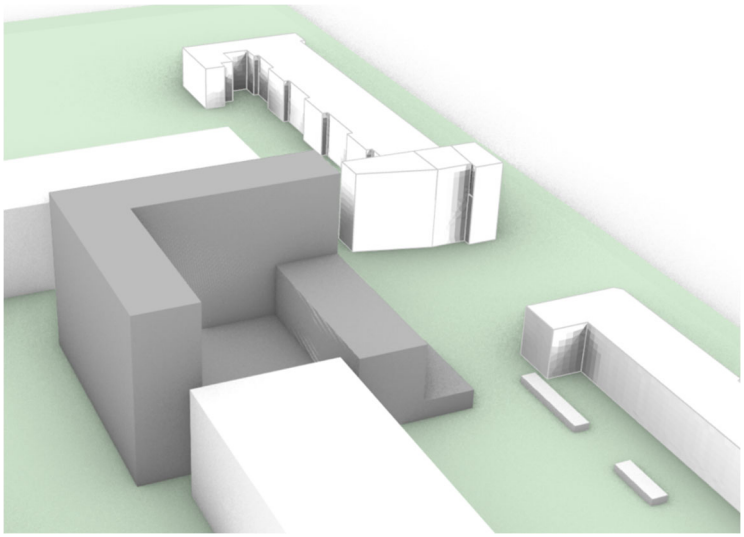


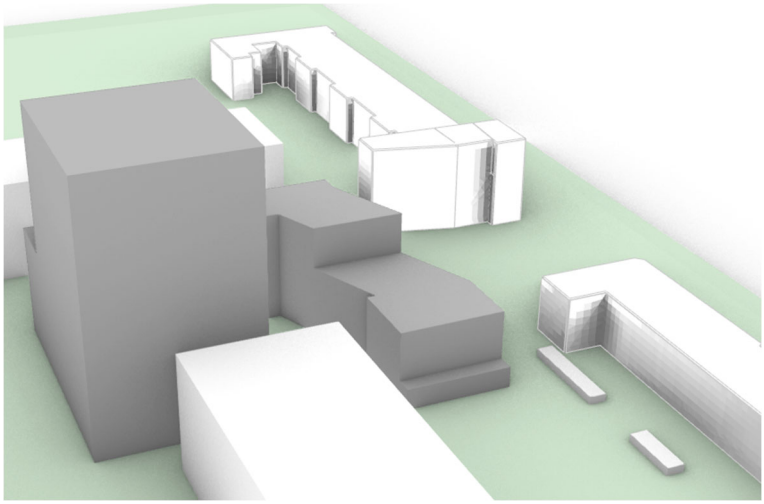
Figuur 6.1 t/m 6.3: Visuele weergave van het aantal uren aan zonlicht op de gevels en daken van de woningen aan de Veilingstraat, gemeten op 21 juni. Zie de legenda voor de hoeveelheid zonlicht per gevel. Figuur 6.1 is de bezonningssituatie in de huidige situatie.

Figuur 6.2: Is de toekomstige situatie conform Model 1 en figuur 6.3 is de toekomstige situatie conform Model 2 weergeven

In figuur 6.4 tot en met 6.6 is zijn de visuele resultaten van de het bezonningsonderzoek op de woningen aan de Veilingstraat 2 en 4, de Fruitstraat 50A tot en met G en de Croeselaan weergegeven. Figuur 6.4 laat de bezonningssituatie zien met de huidige bebouwing, figuur 6.5 (midden) voor Model 1 en figuur 6.6 (onder) voor Model 2. Zie de legenda voor de hoeveelheid bezonningsuren er optreden per geveldeel op 21 juni. In bijlage I-2 zijn bovenstaande afbeeldingen tevens weergeven. Aanvullend is hier ook te zien op welke geveldelen de afname in bezonningsuren het grootst is.







Figuur 6.4 t/m 6.6: Visuele weergave van het aantal uren aan zonlicht op de gevels en daken van de woningen aan de Veilingstraat 2 en 4, de Fruitstraat 50A t/m G en de Croeselaan, gemeten op 21 juni. Zie de legenda voor de hoeveelheid zonlicht per gevel. Figuur 6.4 (boven) is de bezonningssituatie in de huidige situatie. Figuur 6.5 (midden) is de toekomstige situatie conform Model 1 en figuur 6.6 (onder) is de toekomstige situatie conform Model 2 weergeven.

In tabel 6.1 en 6.2 zijn de numerieke resultaten van de bezonningsonderzoeken per gevel weergeven. In tabel 6.1 zijn de resultaten van de bestaande situatie naast de resultaten van Model 1 te zien. Tabel 6.2 weergeeft de resultaten van de bestaande situatie naast die van Model 2. Opnieuw is er een onderscheid gemaakt tussen de gemiddelde bezonningsduur per gevel en de minimale bezonning, gemeten op het meest belemmerde geveldeel. De gevelnummers zijn zoals weergegeven in figuur 4.1 en 4.2.

Tabel 6.1: Numerieke resultaten van de bezonningsuren op de maatgevende gevels, berekend voor de bestaande situatie en voor Model 1 op 21 juni

Gevel-deel	Gemiddelde bezonning op de gevel [uu:mm]		Minimale Bezonning op de gevel [uu:mm]	
	Bestaande situatie *Gemiddelde bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 1*** *Gemiddelde bezonning*	***Bestaande situatie*** *Minimale bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 1*** *Minimale bezonning*
1	09:11	08:54	09:10*	06:00
2	09:30	08:32	09:14*	05:32
3	09:13	09:13	08:57	08:57
4	07:54	06:04	07:42	05:37
5	09:31	09:31	09:20	09:20
6	05:57	05:57	03:49	03:49
7	06:19	06:19	00:40	00:40
8	07:36	06:56	03:47	03:47

Tabel 6.2: Numerieke resultaten van de bezonningsuren op de maatgevende gevels, berekend voor de bestaande situatie en voor Model 3 op de maatgevende dag 21 juni

Gevel-deel	Gemiddelde bezonning op de gevel [uu:mm]		Minimale Bezonning op de gevel [uu:mm]	
	Bestaande situatie *Gemiddelde bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 2*** *Gemiddelde bezonning*	***Bestaande situatie*** *Minimale bezonning*	*Toekomstige situatie* ***Model 2*** *Minimale bezonning*
1	09:11	09:11	07:47*	07:47
2	09:30	09:09	09:05*	07:23
3	09:13	09:13	08:57	08:57
4	07:54	06:07	07:42	04:45
5	09:31	09:31	09:20	09:20
6	05:57	05:56	03:49	03:49
7	06:21	06:21	00:38	00:38
8	07:36	06:14	03:47	03:47

* Omdat de beschaduwing ten gevolge van Model 1 en 2 in deze gevels op andere geveldelen voor een toename van beschaduwing zorgt zijn hier ook verschillende rekenpunten aangehouden, er wordt immers uitgegaan van het meest kritische gevelpunt. Omdat in tabel 6.1 dus naar een deel op de gevel wordt verwezen dan in tabel 6.2 is de minimale bezonning in de bestaande situatie ook anders.

6.2 Bespreking resultaten

Uit de figuren 6.1 tot en met 6.6 en de tabellen 6.1 en 6.2 blijkt dat er op 21 juni op de gevels van de woningen aan de Veilingstraat, Fruitstraat en Croeselaan een nauwelijks een afname van bezonningsuren zal optreden ten gevolge van het nieuwbouwproject. Op een aantal gevels is wel een kleine toename in beschaduwing zichtbaar. Zo ervaren de gevels van de woningen aan de Veilingstraat 1 tot en met 175 (gevels 1 tot en met 3), de zuidwestgevel van de woning aan de Veilingstraat 2 (gevel 4) en de zuidwestgevel van de woningen aan de Croeselaan 249 tot en met 277 (gevel 8) een afname in bezonning. Voor al deze gevels geldt echter dat de gemiddelde bezonningsduur bij beide modellen ruim boven de zes uur blijft op 21 juni.

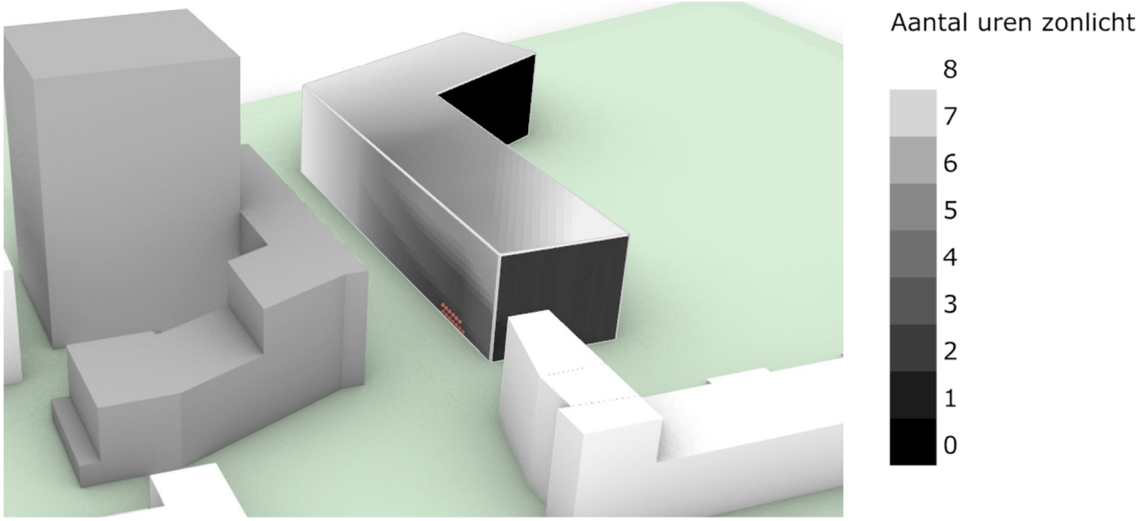
Er is zeer weinig verschil tussen Model 1 en Model 2. Het algemene beeld is dat de woningen aan de Veilingstraat 1 tot en met 175 een grotere beschaduwing zullen ervaren ten gevolge van Model 1 en dat de woningen aan de Croeselaan 249 tot en met 277 en de woningen aan de Veilingstraat 2 en 4 een grotere toename van beschaduwing zullen ervaren ten gevolge van Model 2.

7 Impact op de bezonning – Model 2

Uit hoofdstuk 5 en 6 blijkt dat Model 1 op een groot deel van de omliggende gevels zorgt voor een grotere toename van beschaduwing dan Model 2. Dit geldt op zowel 19 februari als 21 juni. Model 2 is dus gunstiger voor de bezonning op de omliggende bebouwing. Echter zullen ook hier gevels zijn die een afname in bezonning zullen ervaren. Om deze nieuwe situatie voor Model 2 inzichtelijk te krijgen zal in dit hoofdstuk voor alle gevels in detail worden ingegaan op de verwachtte bezonningsuren voor 19 februari en 21 juni.

Veilingstraat 1-175 (geveldelen 1 t/m 3)
In de gebouwen aan de Veilingstraat 1 tot en met 175 zullen een aantal woningen in de winterperiode een toename van beschaduwing ervaren ten opzichte van de huidige situatie. Alle woningen zullen nog wel minimaal 2 uur bezonning ontvangen op 19 februari en voldoen daarmee aan de Lichte TNO norm. De grootste afname in bezonning ten gevolge van Model 2 is te verwachten op de zuidoostgevel en dan met name geveldeel 1. Gemiddeld neemt de bezonning op dit deel met circa drie en een half uur af. Echter, er blijft gemiddeld op dit geveldeel wel gemiddeld bijna vier uur aan bezonning over. Er zijn weliswaar een aantal woningen die minder zonlicht zullen ontvangen dan dit gemiddelde. Zoals te zien is in onderstaande afbeelding betreft dit vooral de woningen op de begane grond tot en met 2^{e} verdieping. Het te verwachten aantal bezonningsuren op deze geveldelen na realisatie van Model 2 tussen de twee en drie uur ligt.

De toename van beschaduwing in de winterperiode zal gezien de positie van het hoogte element van Model 2 met name in het eind van de ochtend het eerste deel van de middag plaatsvinden. De exacte tijdstippen kunnen echter per woning verschillen.

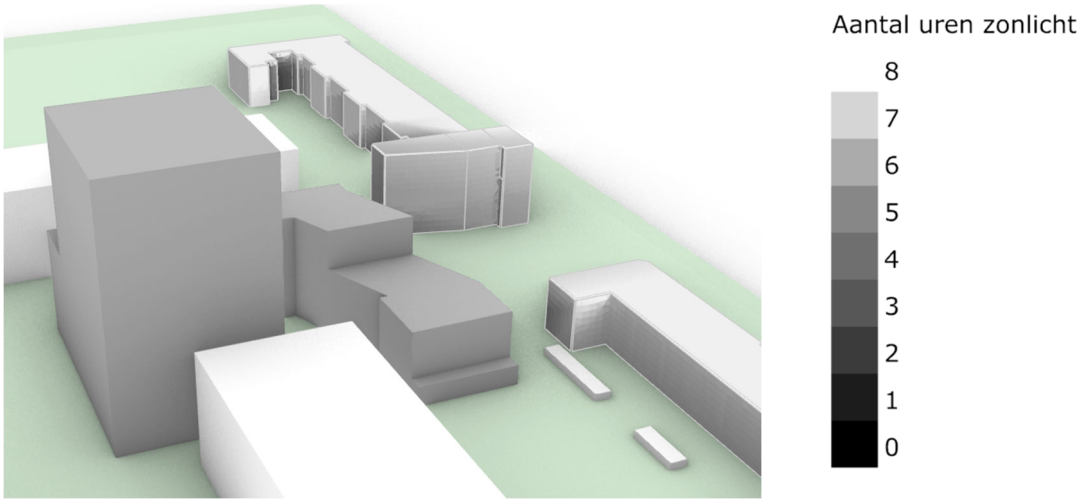


Figuur 7.1: Visuele weergave van het aantal uren aan zonlicht op de gevels en daken van de woningen aan de Veilingstraat 1-175 na realisatie van Model 2, gemeten op de maatgevende dag: 19 februari. Zie de legenda voor de hoeveelheid zonlicht per geveldeel

In de zomerperiode zal de afname in bezonning ten gevolge van Model 2 minimaal zijn. Alle gevels van het gebouw aan de Veilingstraat ontvangen dan tussen de circa zeven en negen uur zonlicht per dag, ook de woningen op de onderste bouwlagen.

Veilingstraat 2 en 4 (geveldeel 4)
De woningen aan de Veilingstraat 2 en 4 zullen gedurende de winterperiode een zeer kleine afname van bezonning ervaren van gemiddeld twee uur op 19 februari. Echter, er zal ook in de winterperiode gemiddeld nog ruim vier uur aan bezonning overblijven op dit geveldeel. De meest beschaduwde delen van deze gevel bevinden zich opnieuw op de laagste verdiepingen, echter ontvangen ook deze geveldelen op 19 februari nog ruim drie uur zonlicht.

De toename van beschaduwing in de winterperiode zal hier vooral aan het einde van de dag plaatsvinden, tussen circa 15:00 en het moment van zonsondergang. De exacte tijdstippen kunnen opnieuw per woning verschillen, zie onderstaande figuur, maar gedurende een groot deel van de middag zal deze hele gevel nog meerdere uren direct zonlicht ontvangen



Figuur 7.2: Visuele weergave van het aantal uren aan zonlicht op de gevels en daken van de woningen aan de Veilingstraat 2-4 na realisatie van Model 2, gemeten op de maatgevende dag: 19 februari. Zie de legenda voor de hoeveelheid zonlicht per gevel

In de zomerperiode zal er ook een afname in bezonning optreden. Deze afname zal gemiddeld circa één uur zijn voor de gehele gevel en op de meest belemmerde delen, gelegen op de begane grond, ongeveer twee uur. Echter zullen alle geveldelen minimaal vijf en een half uur zonlicht ontvangen op 21 juni. In de zomerperiode zal de toename in beschaduwing met name in het tweede deel van de middag optreden, tussen ongeveer 16:00 en 18:00. In de avond zal de gevel nog wel een aantal uur zonlicht ontvangen.

Fruitstraat (geveldelen 5 en 6)
De woningen aan de Fruitstraat zullen gedurende de winterperiode een afname van bezonning ervaren van gemiddeld circa 2 tot 3 uur op 19 februari. De woningen aan de zuidwestgevel (geveldeel 6) zullen, met een gemiddelde afname van drie uur aan bezonning, de grootste afname ervaren. Op de woning op de begane grond is de afname het grootst: circa vier uur op 19 februari. Op een zeer klein deel van deze gevel, tevens een deel waar geen ramen aanwezig zijn zoals nogmaals is weergeven in figuur 7.3, wordt daardoor net niet meer voldaan aan de eis van twee uur bezonning op 19 februari. Dit betreft echter slechts een heel klein deel van de gevel waar er geen ramen aanwezig zijn. Op de overige geveldelen, waar wel ramen aanwezig zijn, wordt er wel voldaan aan de eis van twee uur bezonning.



Figuur 7.3: Straatbeeld van de woningen aan de Fruitstraat met daarin gearceerd welke geveldelen nét niet aan de eis van 2 uur bezonning voldoen op 19 februari.

Voor de zuidwestgevel geldt dat er na realisatie van Model 2 gemiddeld drie en een half uur aan bezonning overblijft op 19 februari. Voor de zuidoostgevel is dit gemiddeld vijf en een half uur.

De toename van beschaduwing in de winterperiode zal vooral vanaf halverwege de middag plaatsvinden, tussen circa 14:00 uur en het moment van zonsondergang. De exacte tijdstippen verschillen per woning, zie ook figuur 7.2. Aan het begin van de middag en in de ochtend zullen de woningen aan de fruitstraat nog wel meerdere uren aan direct zonlicht ontvangen.

In de zomerperiode zal er op de gevels van de woningen aan de Fruitstraat vrijwel geen afname in bezonning optreden.

Croezelaan 221-277 (geveldelen 7 en 8)
Voor de woningen aan de Croezenlaan geldt dat deze gedurende het gehele jaar geen tot minimale toename van beschaduwing zullen ervaren na realisatie van Model 2. Voor zowel de woningen ten noorden als ten oosten van het plangebied geldt dat deze op voldoende afstand staan van de nieuwbouw. Alleen in de zomerperiode zal er in de avond een kleine toename van beschaduwing optreden op de gevels van de woningen aan de Croezelaan 249-277. Deze beschaduwing wordt veroorzaakt door het hoogte element van de nieuwbouw, maar zal slechts voor een afname in bezonning van slechts gemiddeld circa één tot anderhalf uur resulteren.

8 Zoninstralingsberekening

Op het dak van het woongebouw aan de Veilingstraat 1 tot en met 175 zijn meerdere zonnepanelen geplaatst ten behoeve van de opwekking van duurzame energie, zoals te zien is op figuur 8.1. Om te beoordelen of de nieuwbouw van Model 1 of Model 2 een negatief effect heeft op de jaarlijkse energieopwekking is aanvullend op de beschaduwingsberekening een zoninstralingsberekening gemaakt. Hierin is voor de bestaande situatie en de twee varianten berekend hoeveel de jaarlijkse zoninstraling in kWh/m^2 op het dak en de gevels bedraagt. De resultaten van deze berekening zijn weergegeven in tabel 8.1.



Figuur 8.1: 3D beeld van het woongebouw aan de Veilingstraat 1 tot en met 175. De PV panelen zijn hier duidelijk zichtbaar

Tabel 8.1: Numerieke resultaten van de jaarlijkse zoninstraling op de gevels en het dak van het gebouw aan Veilingstraat 1 t/m 175

	Gemiddelde jaarlijkse zoninstraling op het gebouw aan Veilingstraat 1 t/m 175 [kWh/m^2/y]		
	Bestaande situatie	*Toekomstige situatie Model 1*	*Toekomstige situatie Model 2*
Dak	971	955	948
Zuidoostgevel	678	494	525
Zuidwestgevel	787	787	787

Tabel 8.1 laat zien dat er op het dak het woongebouw nauwelijks afname in jaarlijkse zoninstraling gemeten wordt. Op het horizontale dakoppervlak neemt de gemiddelde instraling ten gevolge van Model 1 en Model 2 af met respectievelijk 1,6 en 2,4% af. Deze minimale afname treed vooral op bij lage zonnestanden in de wintermaanden. In de zomermaanden blijft de instraling per vierkante meter gelijk. Op de zuidoost gevel van het gebouw is wel een afname in instraling zichtbaar. Echter, omdat hier geen PV-panelen geplaatst zijn, zal dit niet ten koste gaan van de energieopwekking. In bijlage III-1 zijn de visuele resultaten van de instralingsberekening weergeven. Deze afbeeldingen sluiten aan bij de numerieke resultaten in tabel 8.1.

9 Conclusies

Uit de resultaten kan worden geconcludeerd dat zowel Model 1, welke past binnen de kaders van het huidige bestemmingsplan, als Model 2 zorgt voor afname in bezonningsuren voor de woningen aan de Veilingstraat en de Fruitstraat op 19 februari. Voor de woningen aan de Croeselaan geldt echter dat deze bij beide ontwerpvarianten nauwelijks effect zullen ondervinden van de nieuwbouw. Op 21 juni geldt voor alle woningen dat deze geen of slechts een beperkte afname van bezonning zullen ervaren.

De afname in bezonningsuren ten gevolge van beide modellen heeft als resultaat dat niet meer op alle gevels kan worden voldaan aan de eisen uit de Lichte TNO-norm. Bij Model 1 voldoet 55 m^2 van het geveloppervlak van de woningen aan de Veilingstraat 1 tot en met 175 niet meer aan de eisen uit de Lichte TNO norm. Deze geveldelen ontvangen op 19 februari minder dan 2 uur aan zonlicht. Uit figuur 5.2 blijkt dat circa 12 woningen hierdoor niet voldoen aan de eisen zoals gesteld in de Lichte TNO norm. De gemiddelde bezonningsduur op de gevel voldoet echter nog wel ruim aan de minimale eis van 2 uur zonlicht.

Ook bij Model 2 ontvangen een aantal geveldelen niet voldoende zonlicht. De oppervlakte die niet voldoet is met 20 m^2 echter wel een stuk kleiner dan bij Model 1. Daarnaast zijn aan deze belemmerde geveldelen geen woningen en ramen gesitueerd, waardoor deze situatie als acceptabel wordt beschouwd. Op de geveldelen waar wel ramen van woningen zijn gelegen wordt bij Model 2 wel overal voldaan aan de eisen uit de Lichte TNO norm.

Uit tabel 5.1 en 5.2 blijkt dat voor veel van de gevels de gemiddelde toename van beschaduwing ten gevolge van Model 1 groter is dan de toename ten gevolge van Model 2. Dit is met name het geval voor de kritische gevels. Het verschil tussen de modellen wordt veroorzaakt doordat in Model 1 de hoge delen van de nieuwbouw relatief dicht bij de woningen aan de Veilingstraat en Fruitstraat gelegen zijn. In Model 2 is de afstand tussen het hoge deel van het bouwvolume en de bestaande woningen groter. Dit resulteert in een kleinere toename van beschaduwing, ondanks dat Model 2 hoger is dan Model 1.

Uit deze berekening blijkt dat zowel Model 1 als Model 2 zal zorgen voor een afname van bezonningsuren op de woningen aan de Veilingstraat en Fruitstraat. Model 2 zorgt gemiddeld genomen wel voor een mindere afname van bezonningsuren dan Model 1, ondanks dat Model 2 hoger is dan het huidige bestemmingsplan toelaat (Model 1). Dit komt omdat het bouwvolume in Model 2 gunstiger is gepositioneerd dan in Model 1. De ongunstige positie van Model 1 zorgt ervoor dat een aantal woningen aan de Veilingstraat niet meer voldoen aan de minimale eis van 2 uur bezonning per dag.

Ook voor Model 2 geldt dat er geveldelen zijn waar deze waarde niet behaald wordt. Echter gaat het bij Model 2 enkel om geveldelen waar geen woningen of ramen gesitueerd zijn. Omdat ook de afname van de gemiddelde bezonningsduur per gevel bij Model 2 lager is dan bij Model 1 kan worden gesteld dat Model 2 een gunstiger effect heeft op de bezonningssituatie van de woningen in de directe omgeving dan Model 1.

Cauberg Huygen B.V.

[redacted]

De heer [redacted]
Adviseur

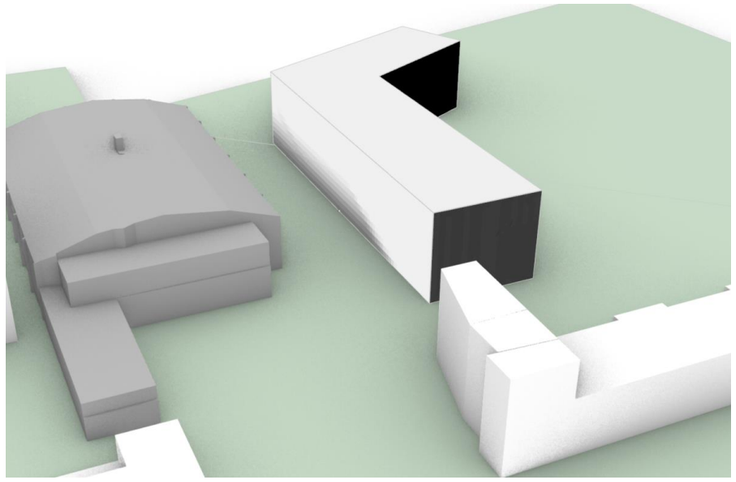
Bijlagen

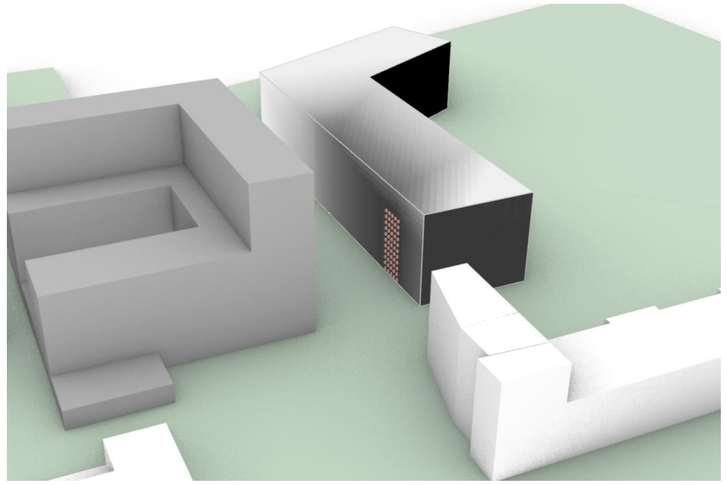
Bijlage I-1	Afbeeldingen bezonningssituatie – 19 februari
Bijlage I-2	Afbeeldingen bezonningssituatie – 21 juni
Bijlage II-1	Beschaduwingsfiguren Model 1
Bijlage II-2	Beschaduwingsfiguren Model 2
Bijlage III-1	Zoninstralingsberekening

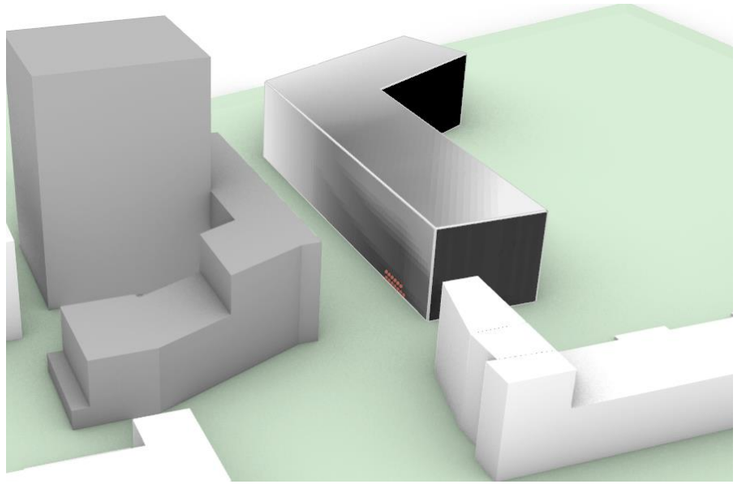
Bijlage I-1 Afbeeldingen bezonningssituatie – 19 februari
Bijlage I-2 Afbeeldingen bezonningssituatie – 21 juni

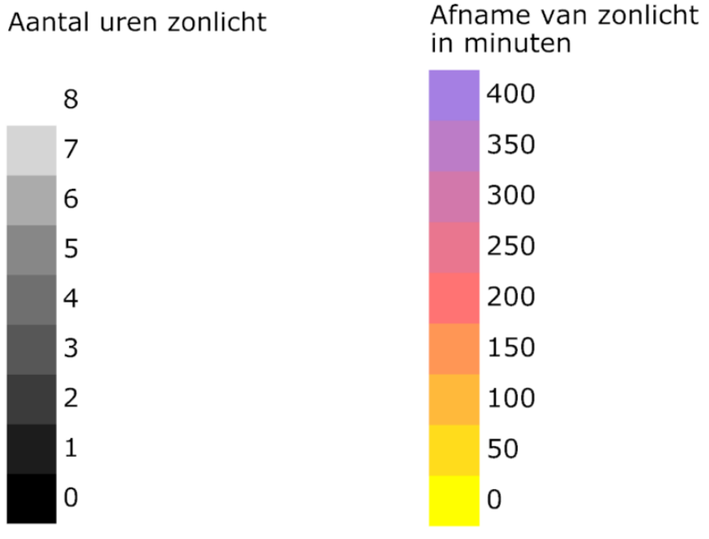
Bijlage I-1: Afbeeldingen Bezonningssituatie op 19 februari. Woningen aan de Veilingstraat 1 t/m 175 (Geveldeel 1 t/m 3)

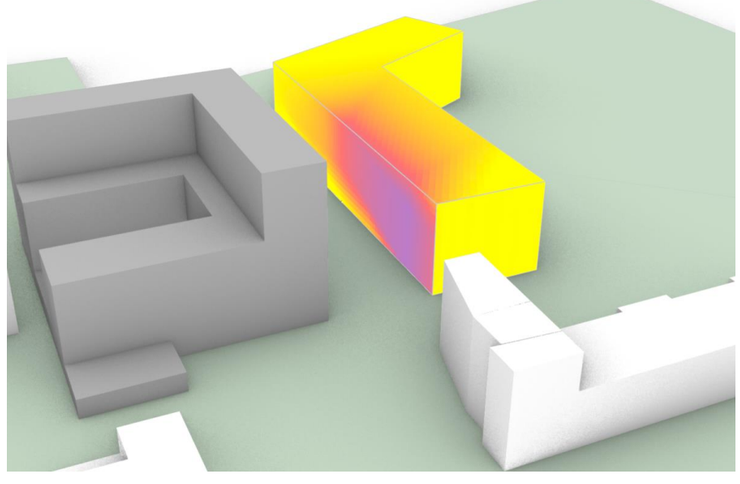
Bestaande situatie	Toekomstige situatie – Model 1	Toekomstige situatie – Model 2

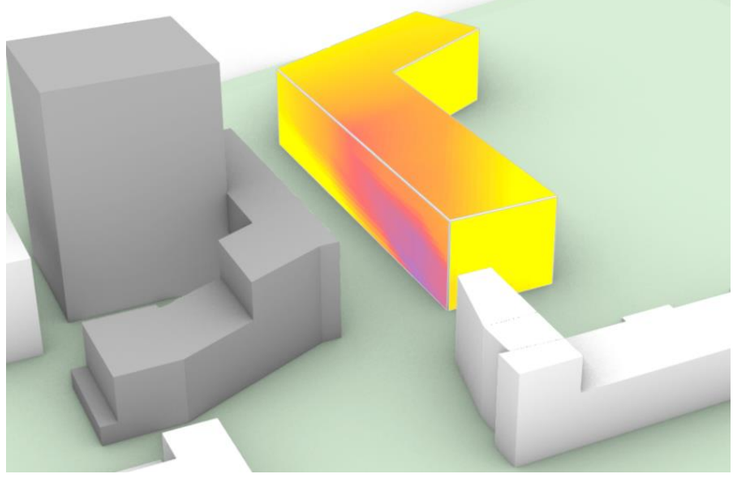












Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de bestaande situatie: **4:18**

Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de toekomstige situatie: **1:48**

Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 19 februari ten opzichte van de bestaande situatie: **5:50**

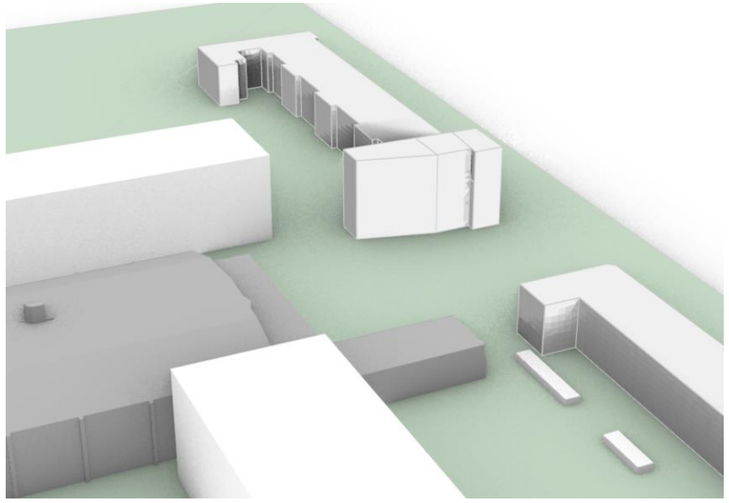
Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de bestaande situatie: **4:18**

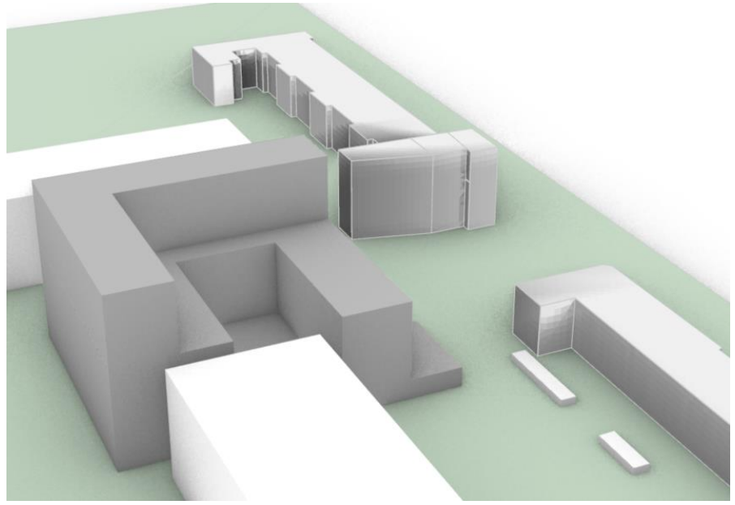
Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de toekomstige situatie: **1:45**

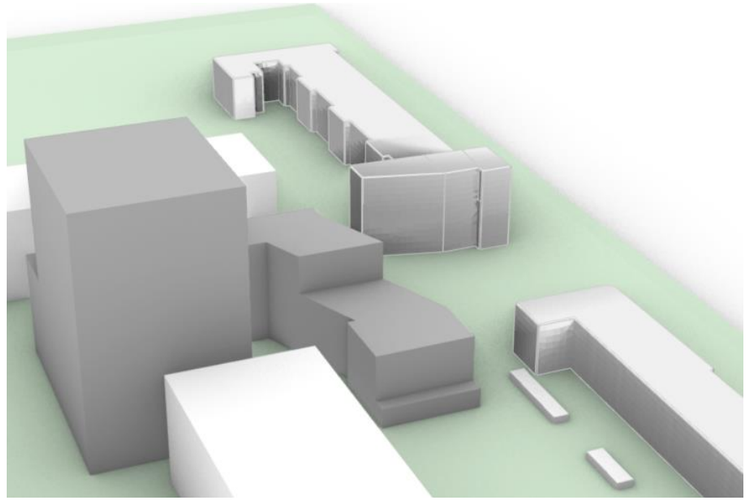
Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 19 februari ten opzichte van de bestaande situatie: **5:52**

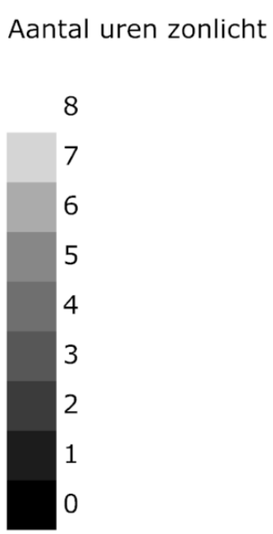
Bijlage I-1: Afbeeldingen Bezonningssituatie op 19 februari. Woningen aan de Veilingstraat 2 en 4, Fruitstraat 50A t/m G en Croeselaan 221 t/m 277 (Geveldeel 4 t/m 8)

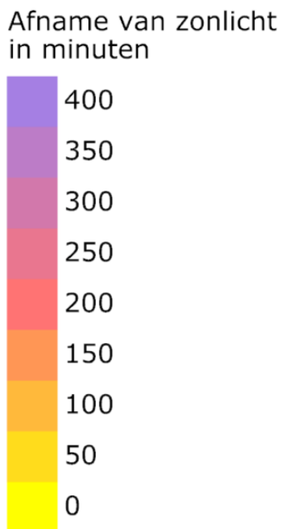
Bestaande situatie	Toekomstige situatie – Model 1	Toekomstige situatie – Model 2

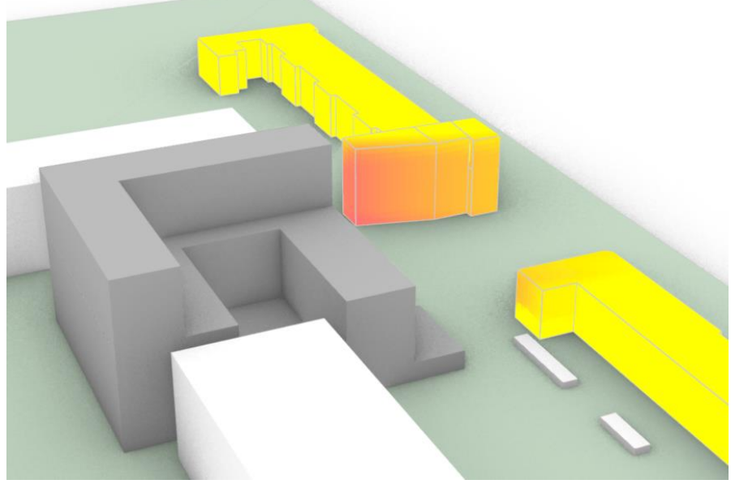


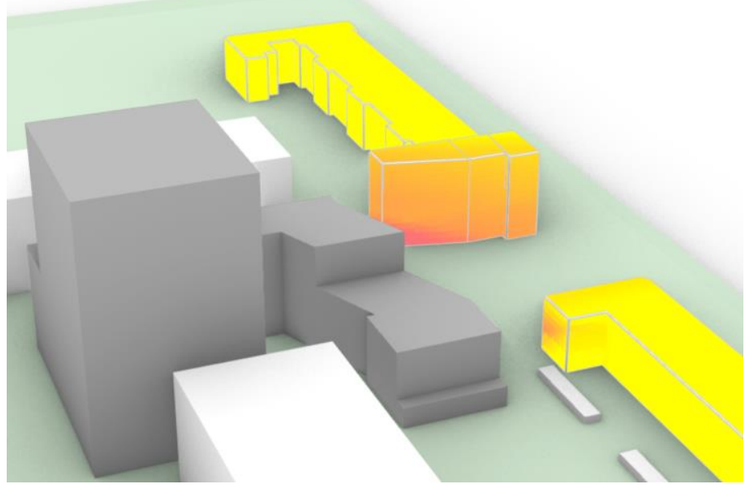












Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de bestaande situatie: **05:39**

Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de toekomstige situatie: **02:16**

Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 19 februari ten opzichte van de bestaande situatie: **03:23**

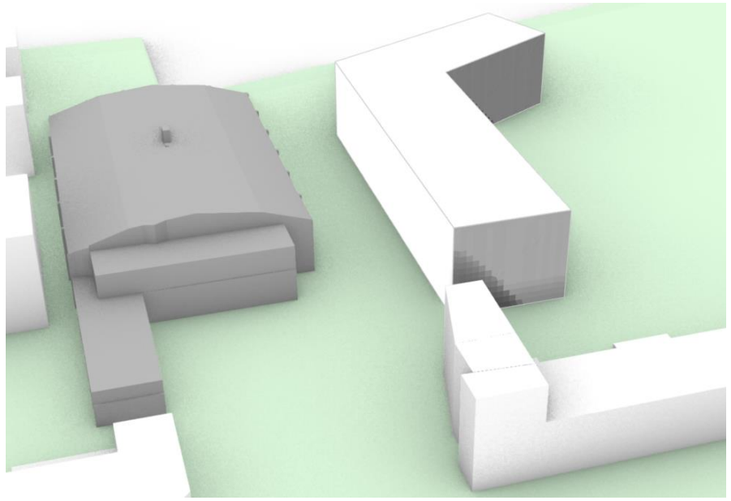
Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de bestaande situatie: **05:39**

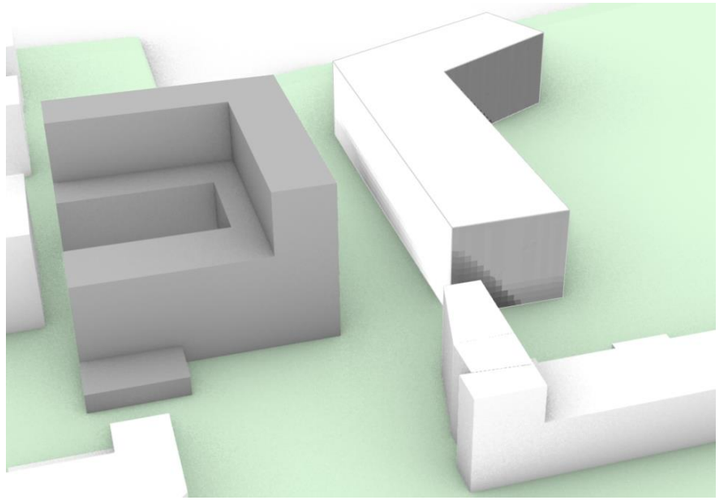
Minimale hoeveelheid zonlicht op 19 februari in de toekomstige situatie: **01:40**

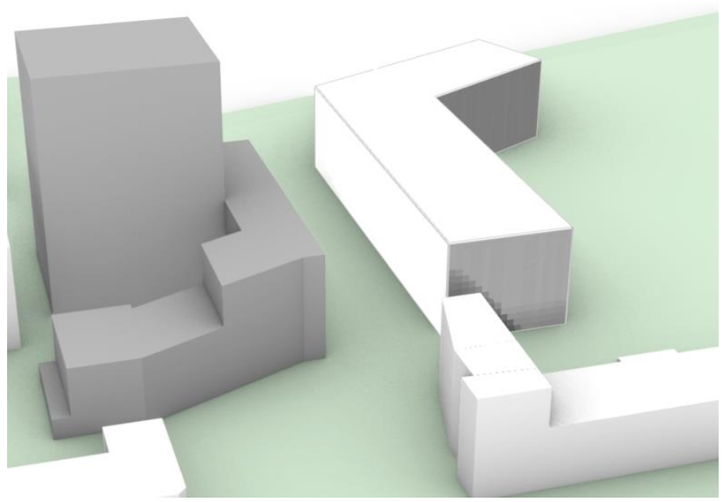
Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 19 februari ten opzichte van de bestaande situatie: **04:00**

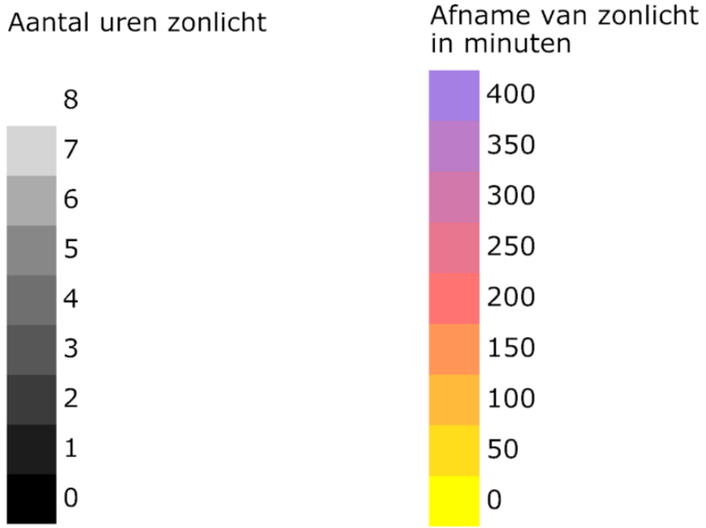
Bijlage I-2: Afbeeldingen Bezonningssituatie op 21 juni. Woningen aan de Veilingstraat 1 t/m 175 (Geveldeel 1 t/m 3)

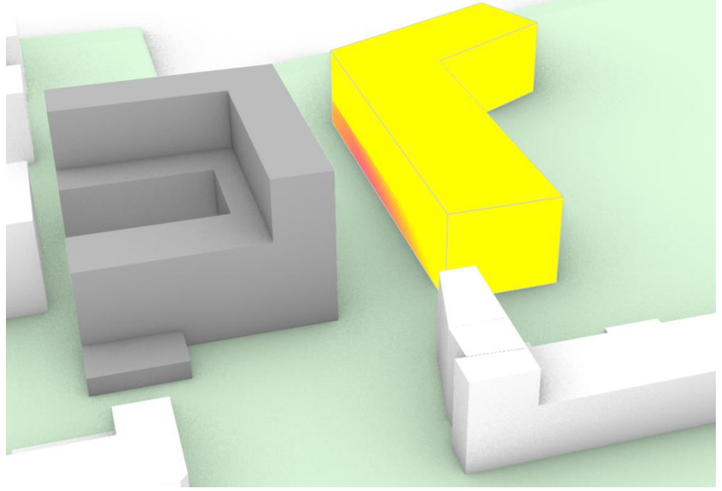
Bestaande situatie	Toekomstige situatie – Model 1	Toekomstige situatie – Model 2







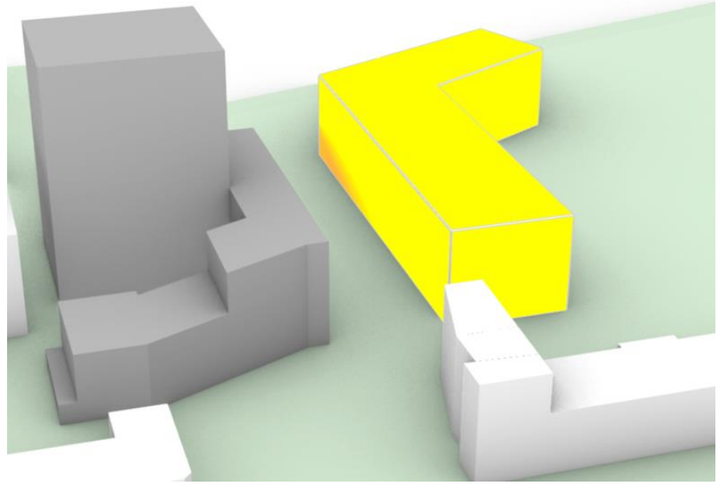




Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de bestaande situatie: **9:14**

Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de toekomstige situatie: **5:32**

Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 21 juni ten opzichte van de bestaande situatie: **3:42**



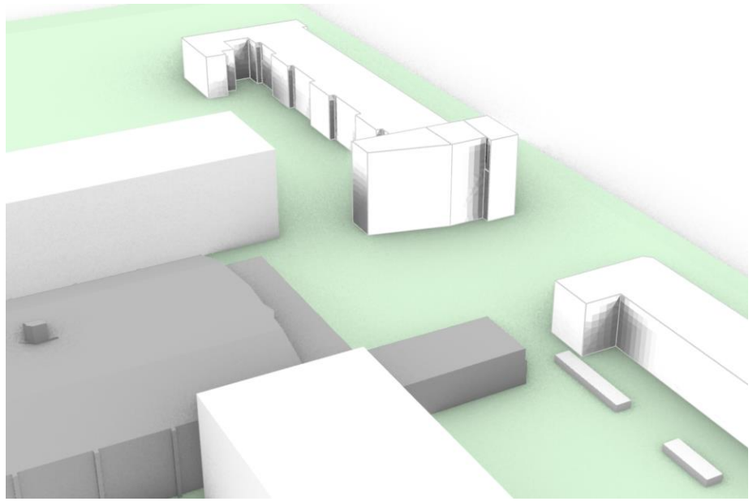
Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de bestaande situatie: **9:05**

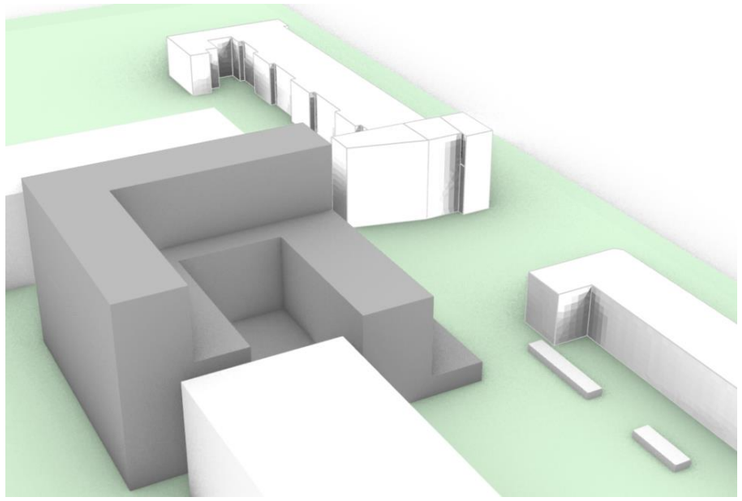
Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de toekomstige situatie: **7:23**

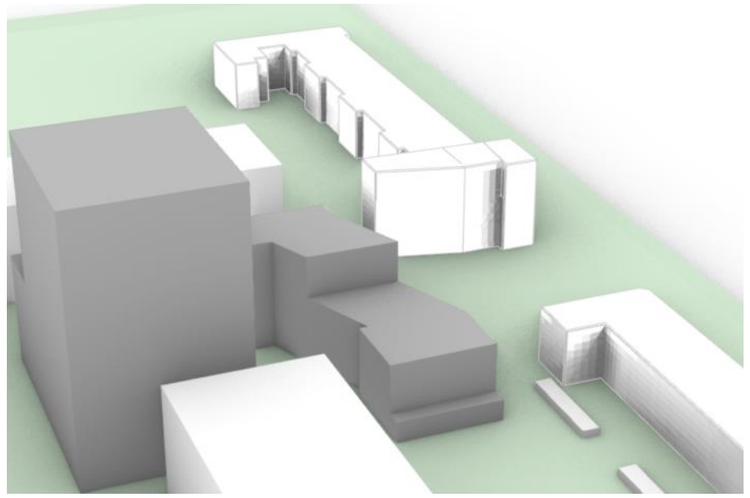
Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 21 juni ten opzichte van de bestaande situatie: **1:50**

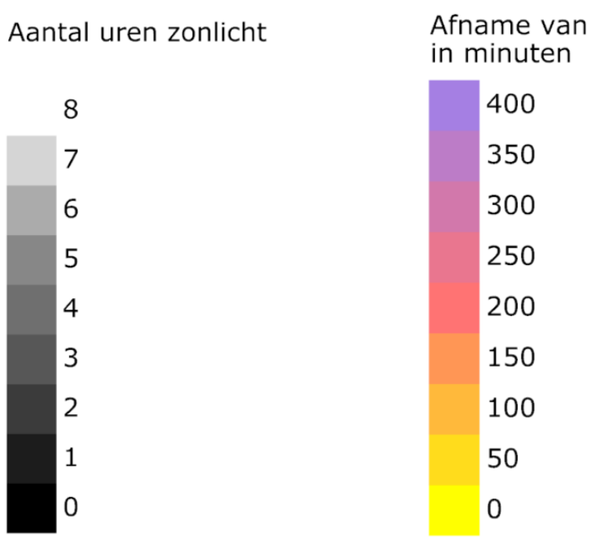
Bijlage I-2: Afbeeldingen Bezonningssituatie op 21 juni. Woningen aan de Veilingstraat 2 en 4, Fruitstraat 50A t/m G en Croeselaan 221 t/m 277 (Geveldeel 4 t/m 8)

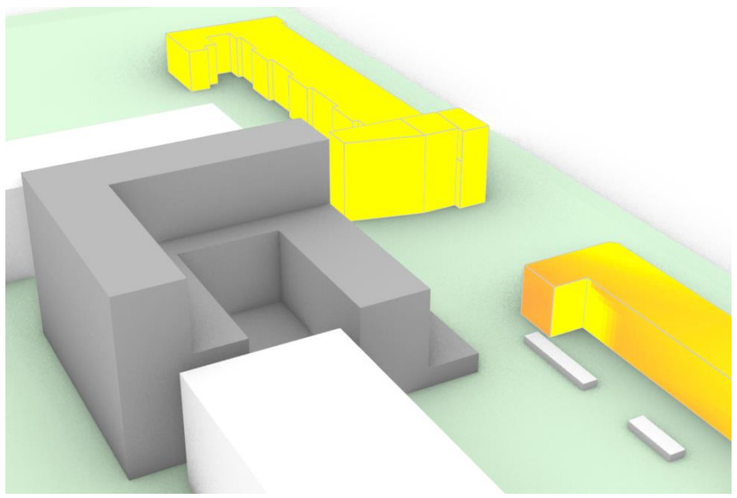
Bestaande situatie	Toekomstige situatie – Model 1	Toekomstige situatie – Model 2

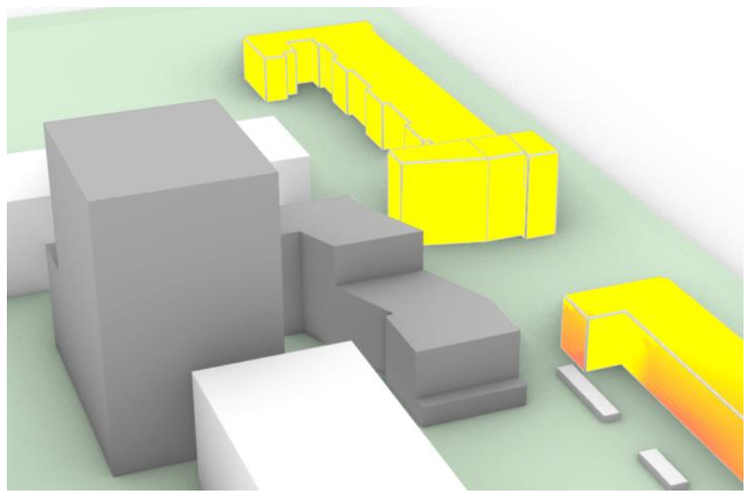












Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de bestaande situatie: **7:42**

Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de toekomstige situatie: **5:37**

Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 19 februari ten opzichte van de bestaande situatie: **2:05**

Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de bestaande situatie: **7:42**

Minimale hoeveelheid zonlicht op 21 juni in de toekomstige situatie: **4:45**

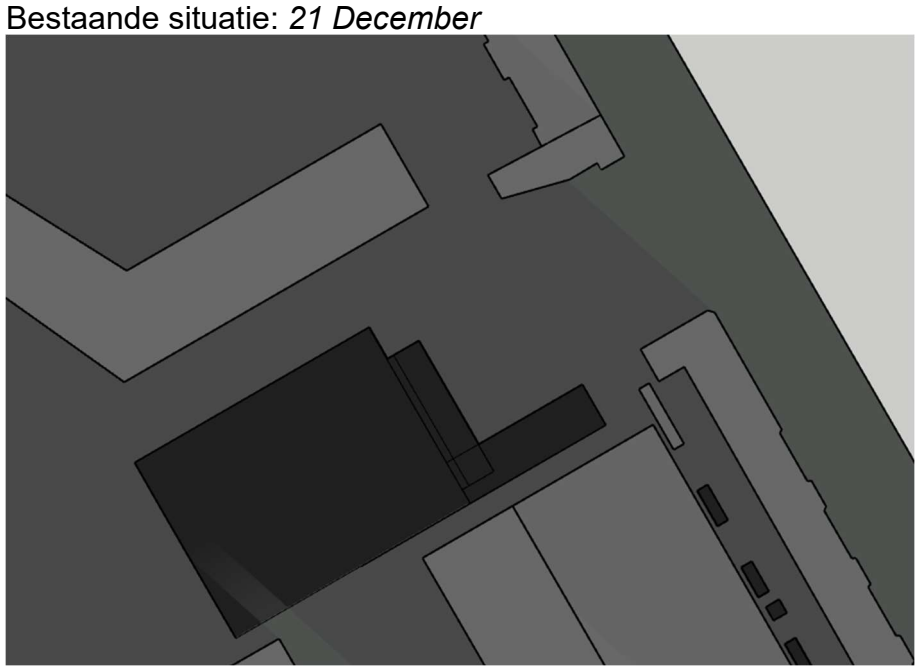
Grootste afname van zonlicht op een geveldeel op 19 februari ten opzichte van de bestaande situatie: **2:54**

Bijlage II-1 Beschaduwingsfiguren Model 1
Bijlage II-2 Beschaduwingsfiguren Model 2

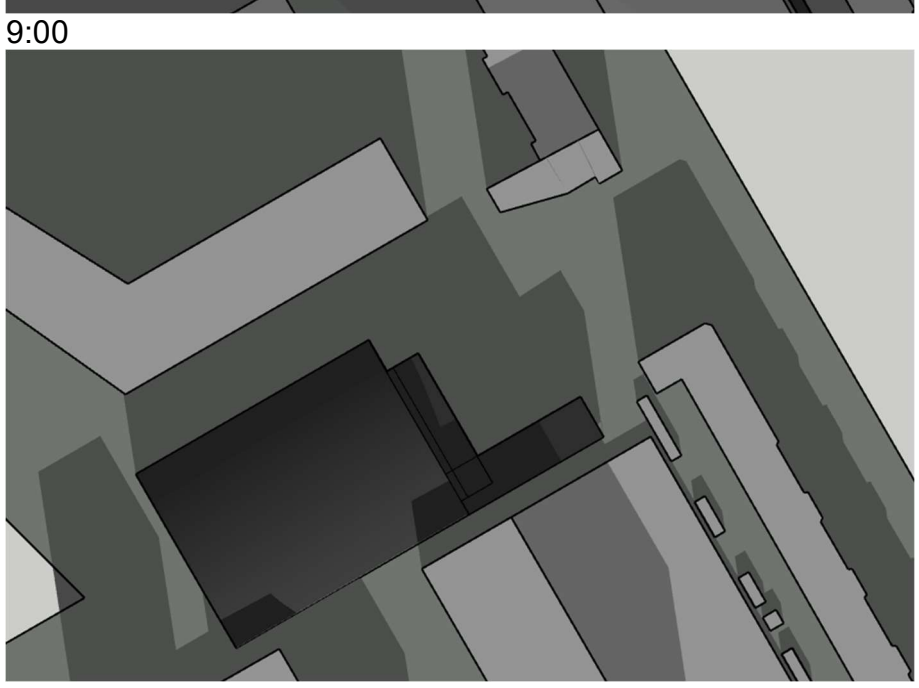
Bijlage II-1 Slagschaduwfiguren – Bestaande Situatie en Situatie Model 1

Bestaande situatie: *21 December*

Situatie Model 1: *21 December*



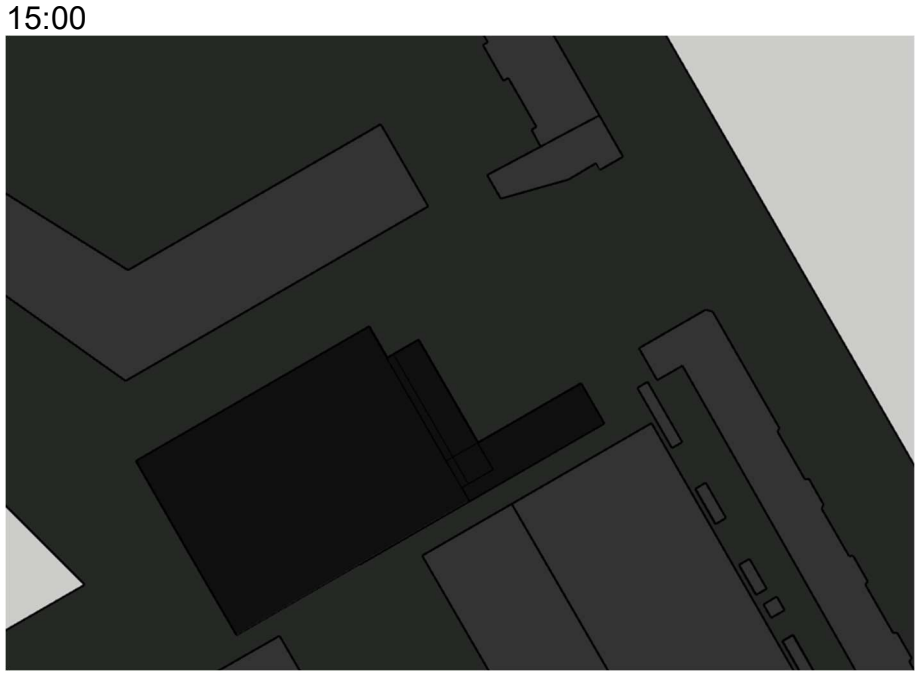
9:00



12:00

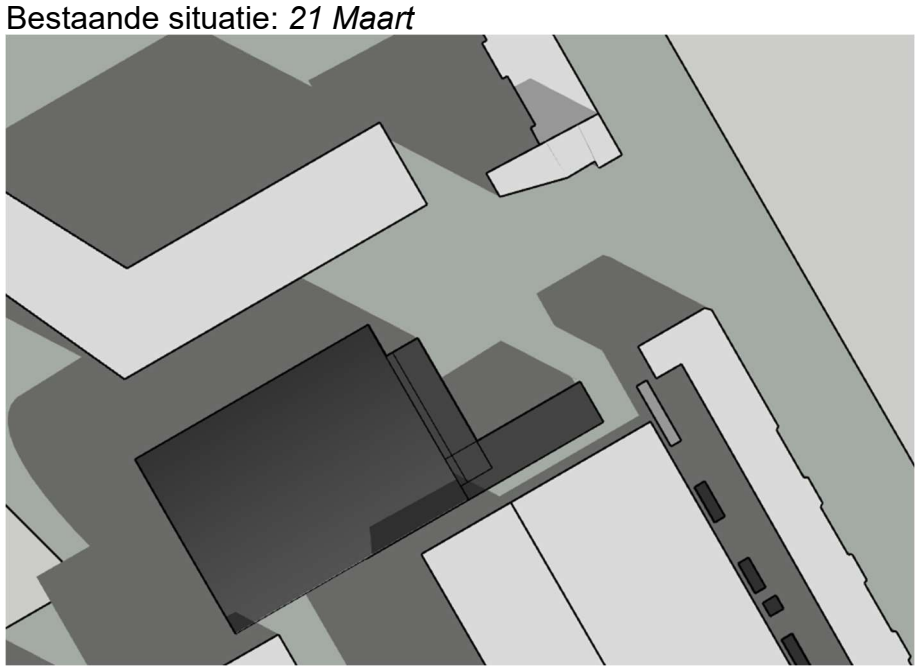


15:00

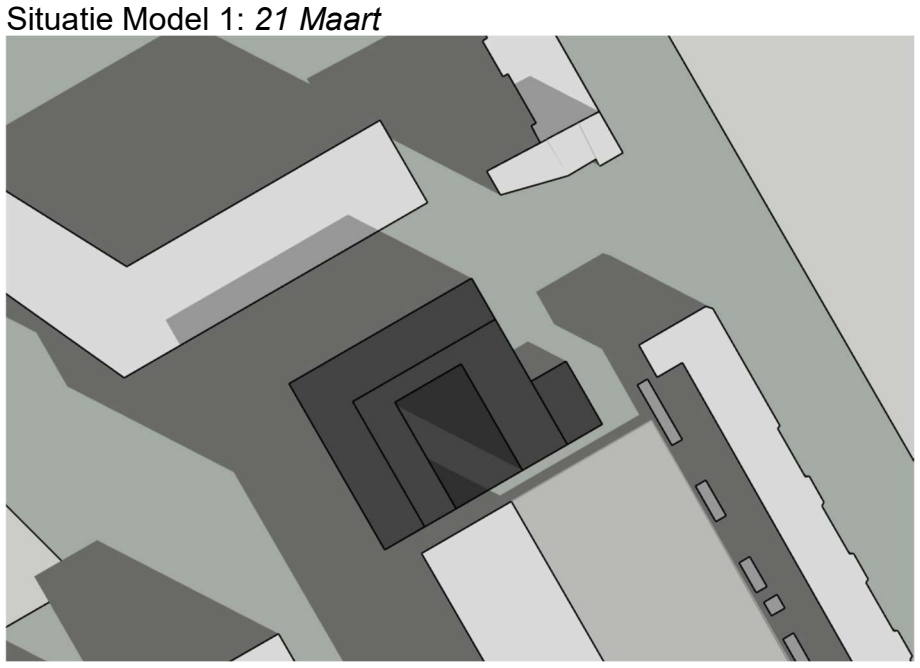


18:00

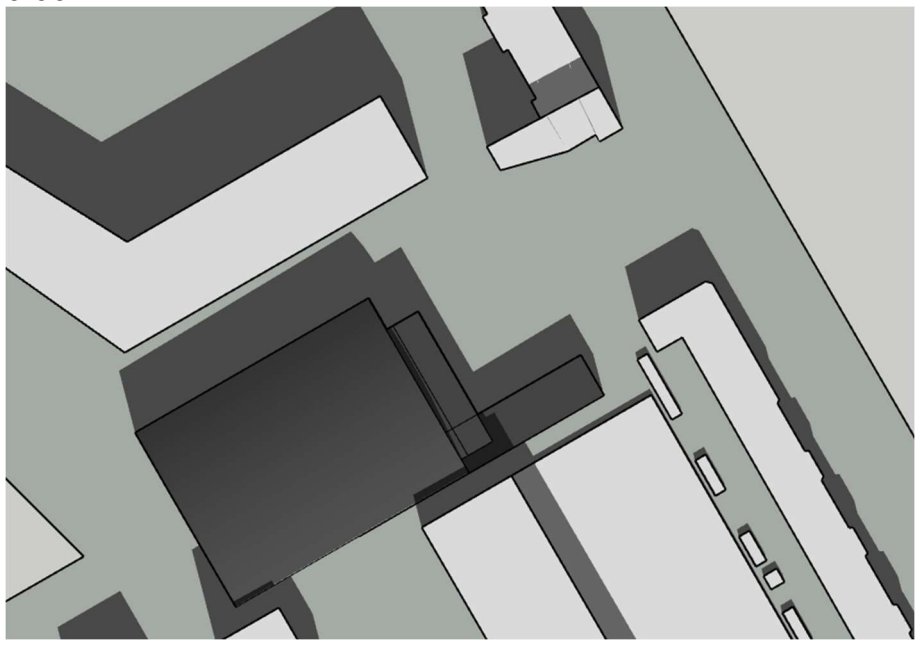
Bestaande situatie: *21 Maart*

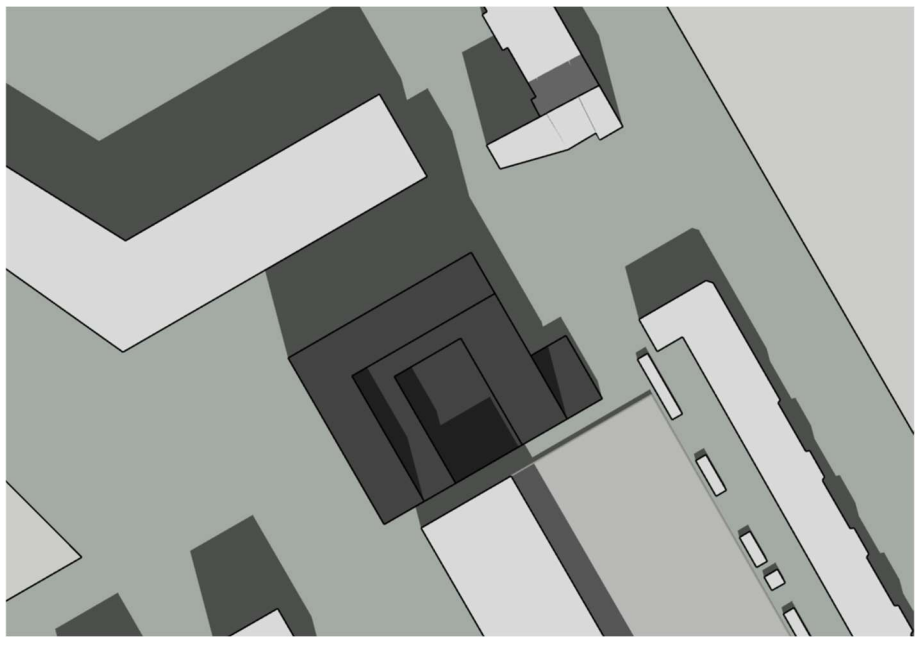


Situatie Model 1: *21 Maart*

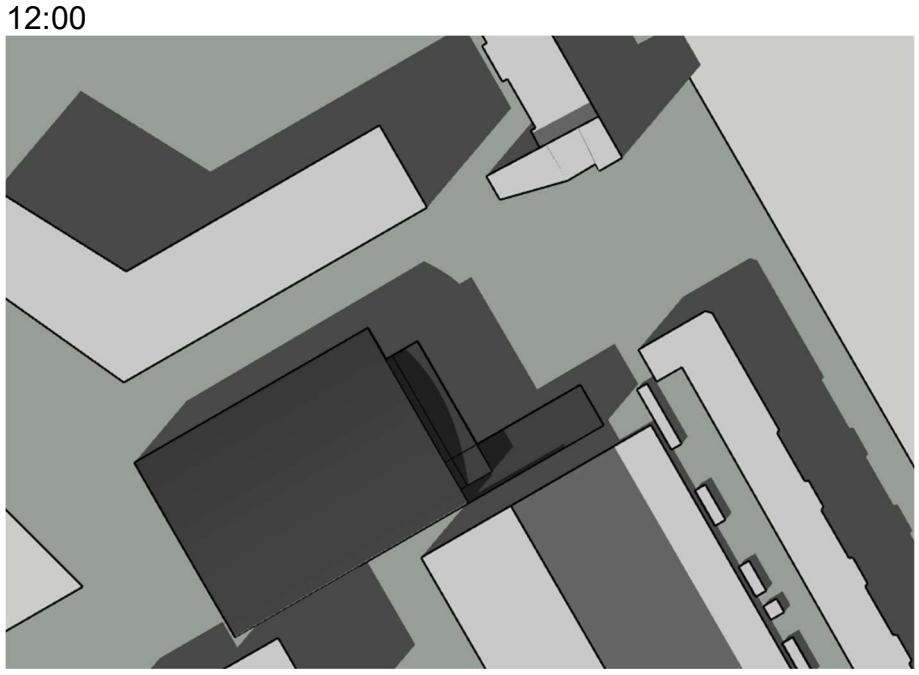


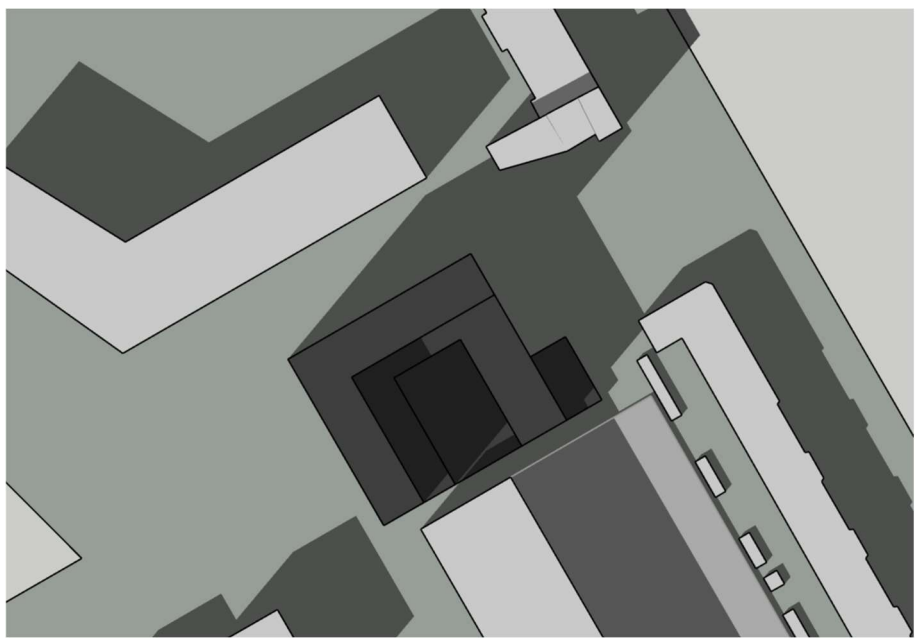
9:00



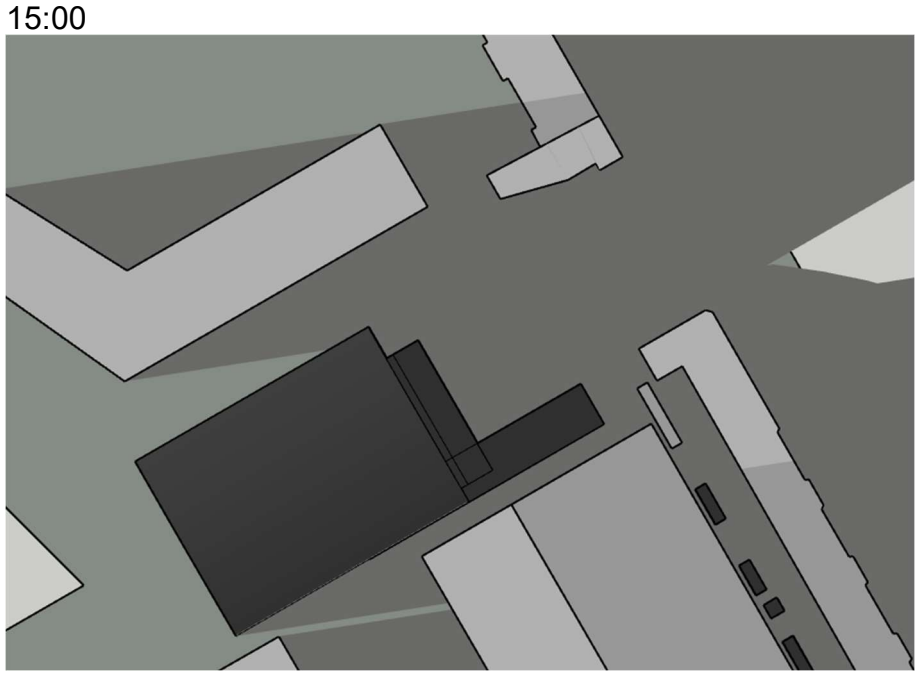


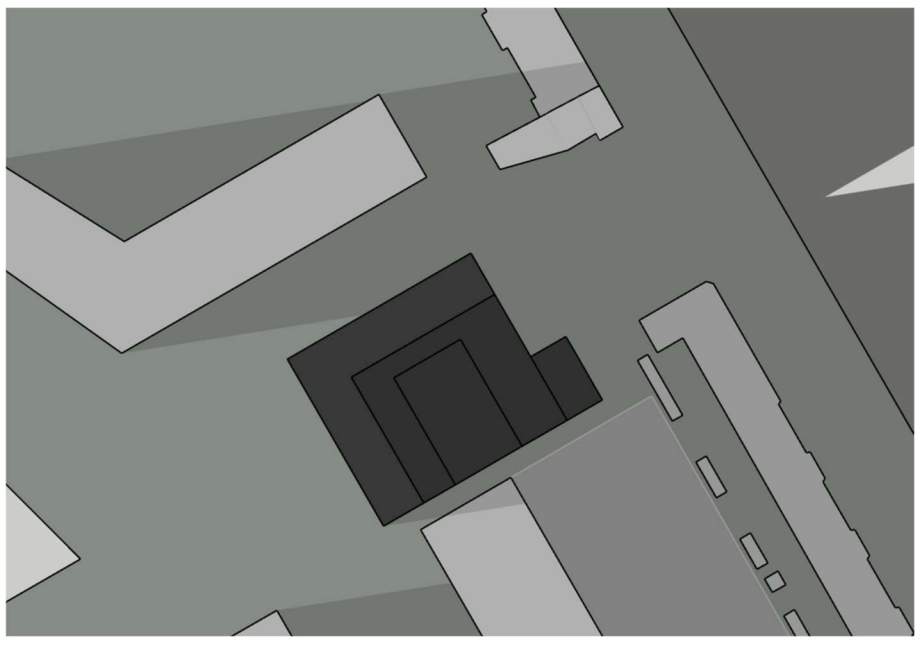
12:00





15:00

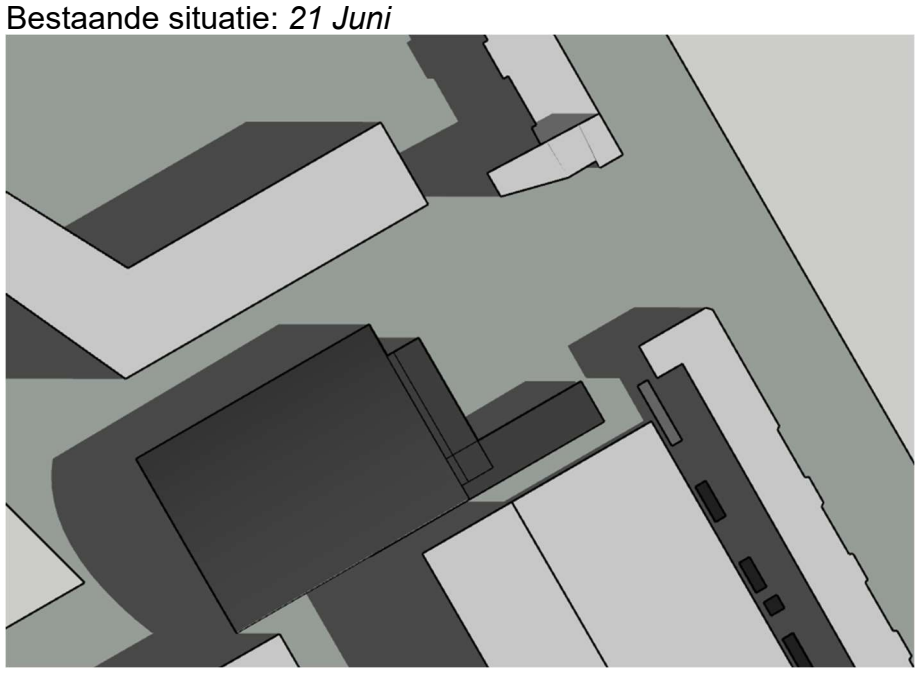


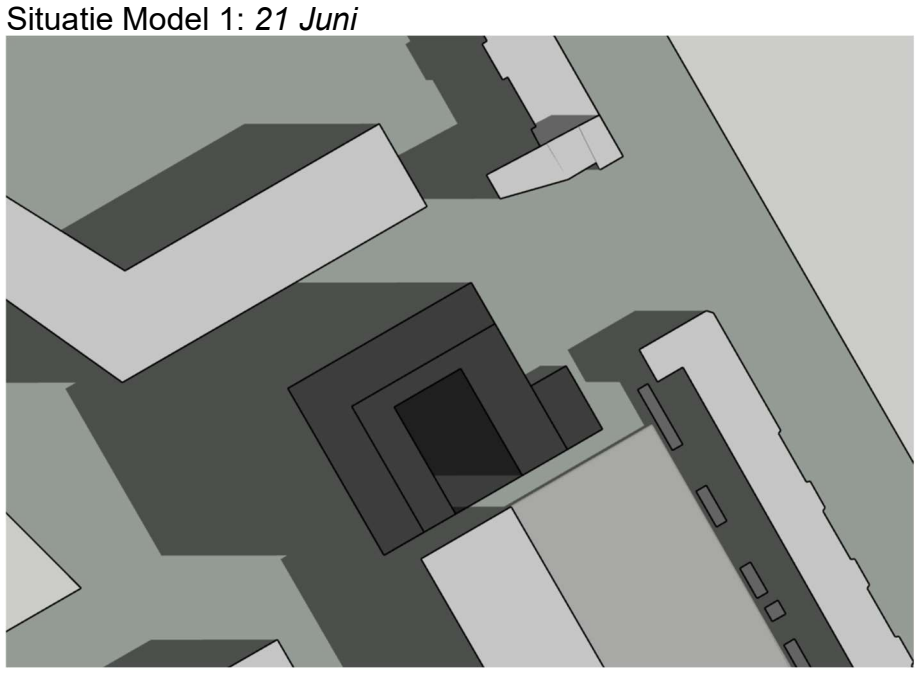


18:00

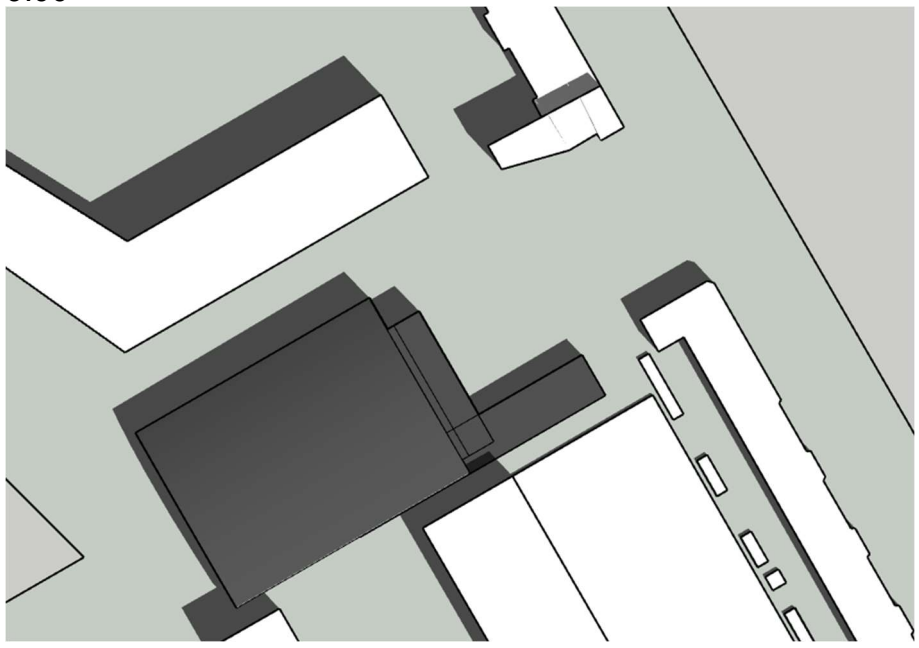
Bestaande situatie: *21 Juni*

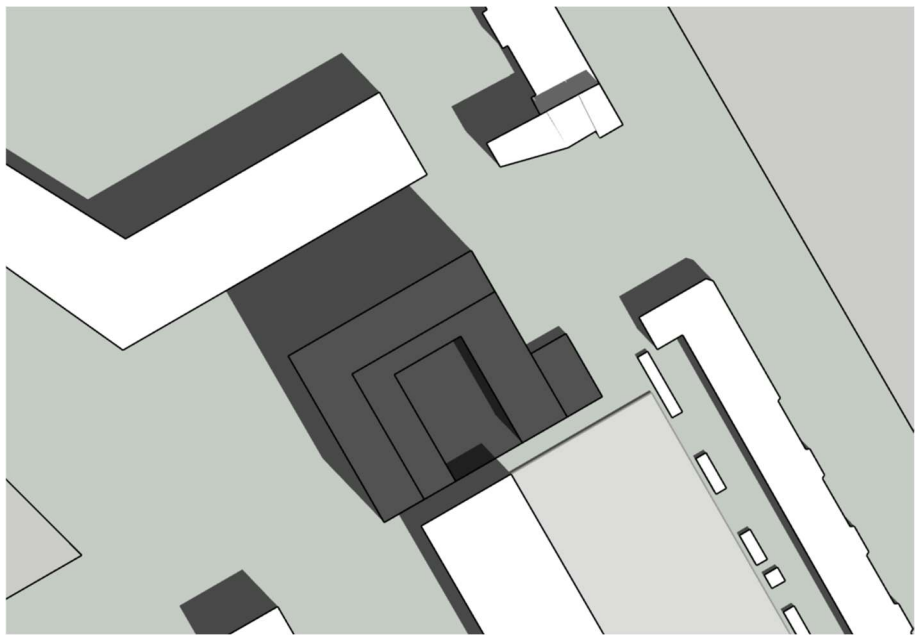
Situatie Model 1: *21 Juni*



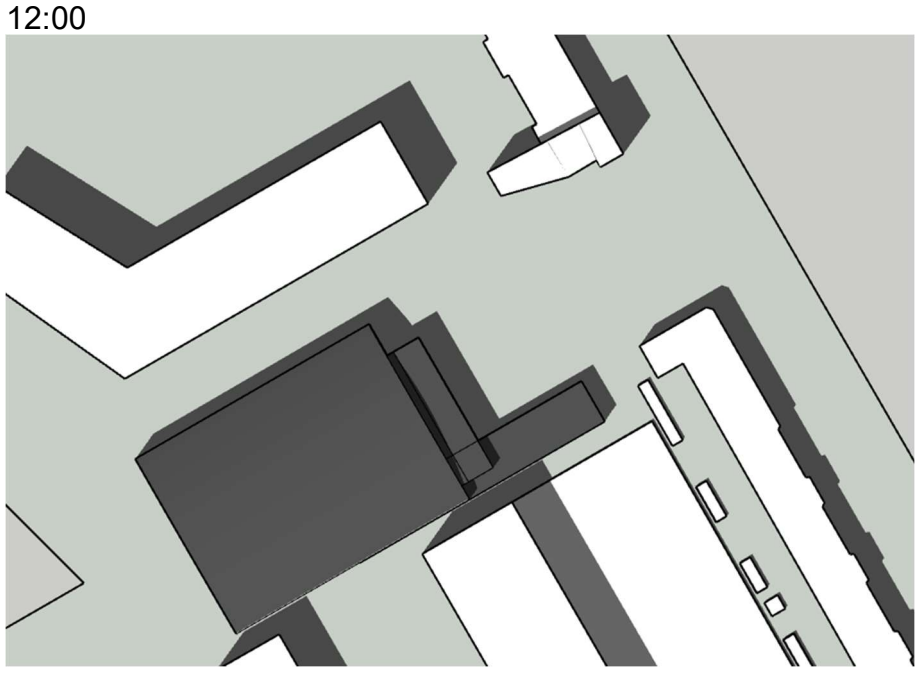


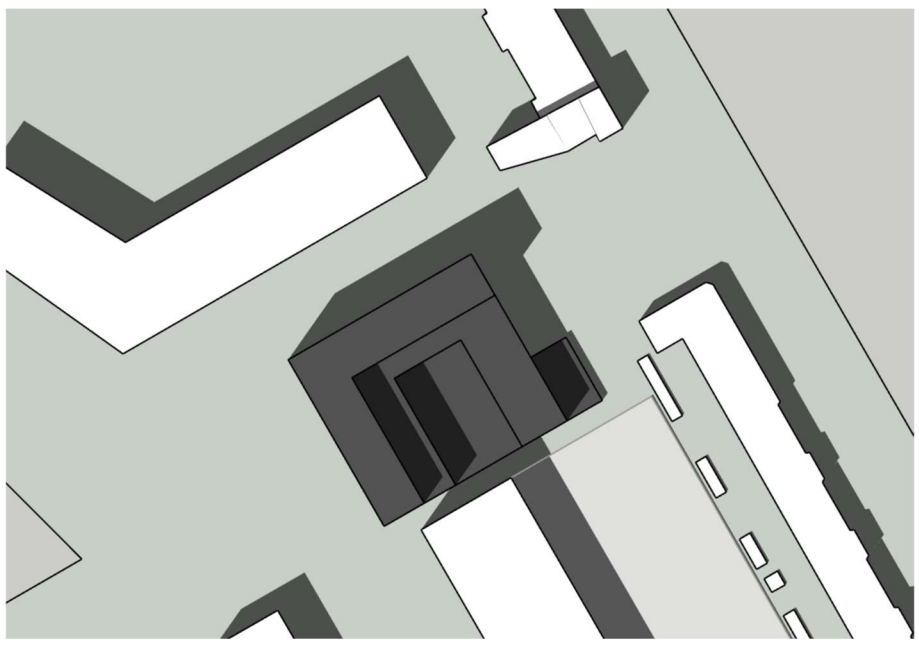
9:00



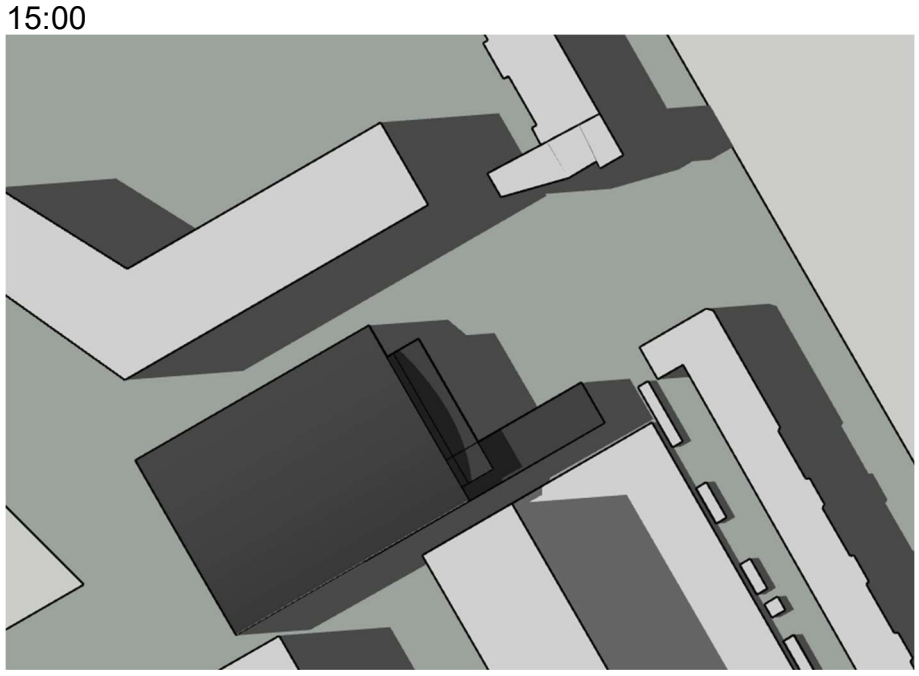


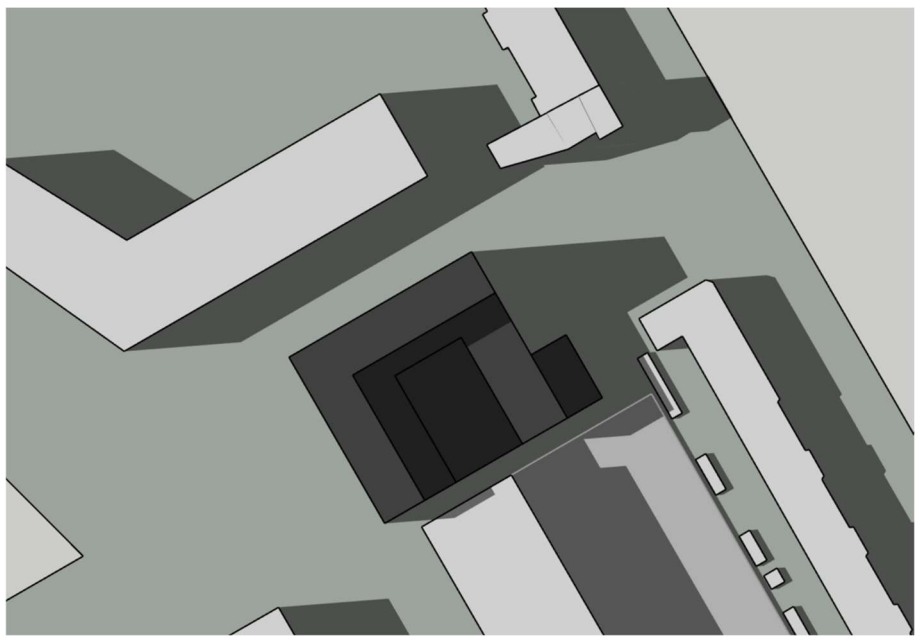
12:00





15:00



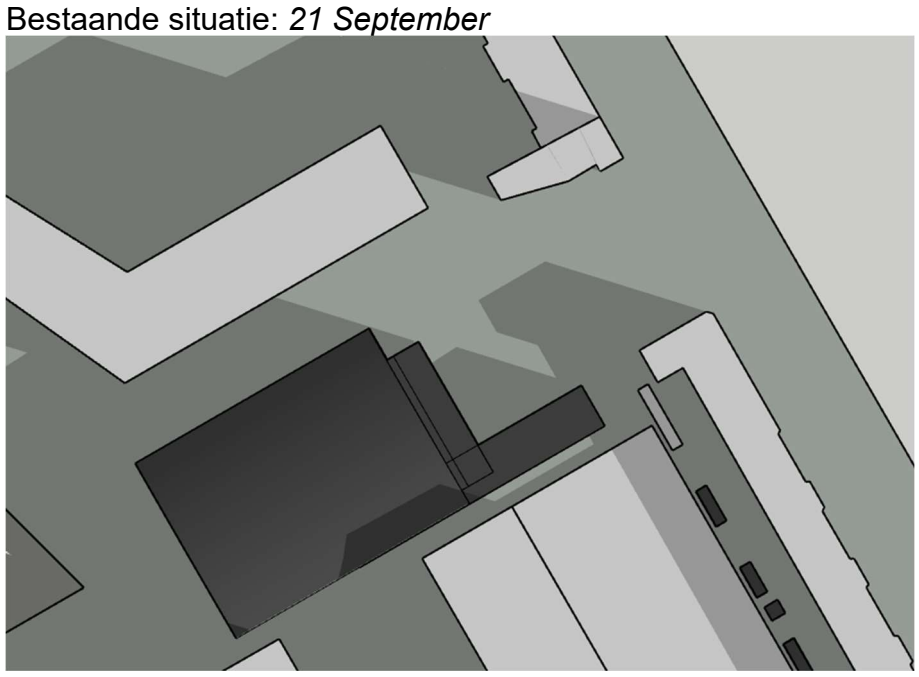


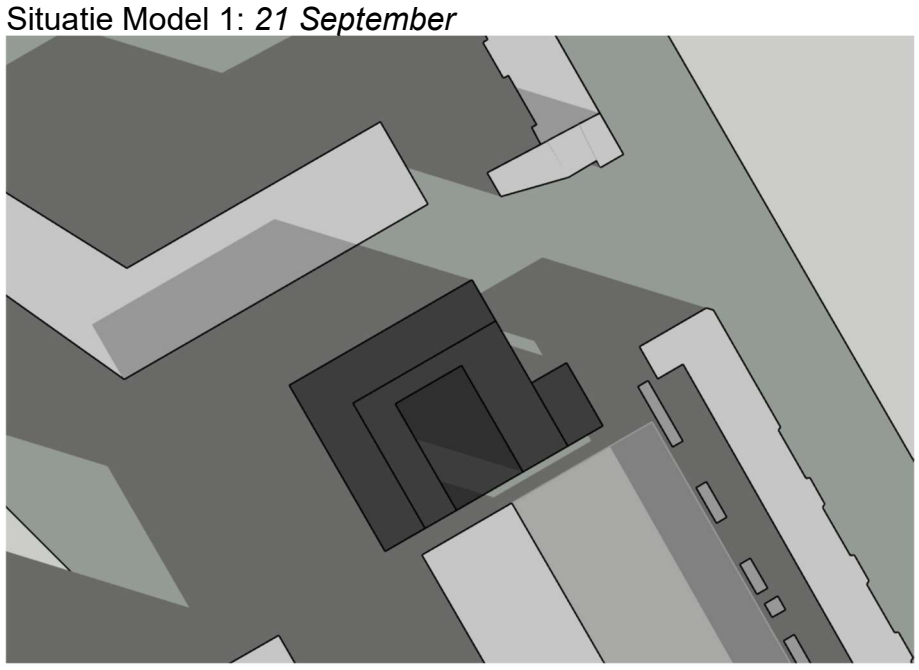
18:00

Bestaande situatie: *21 September*

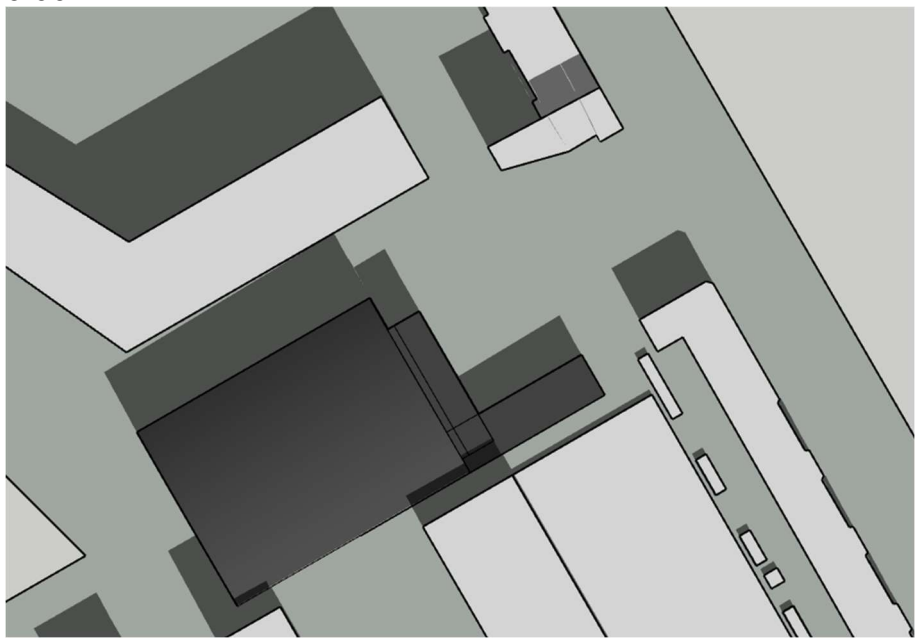
Situatie Model 1: *21 September*

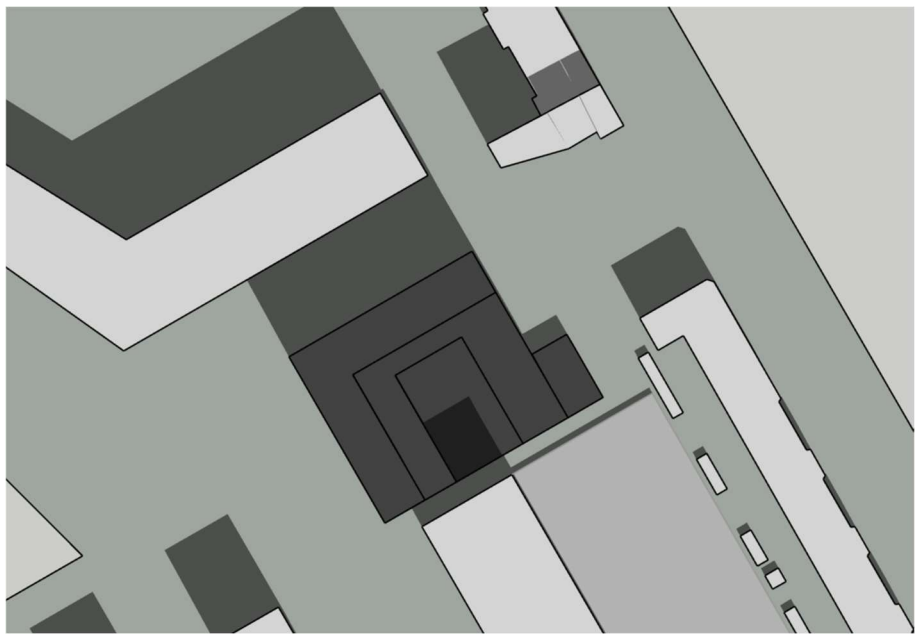
9:00



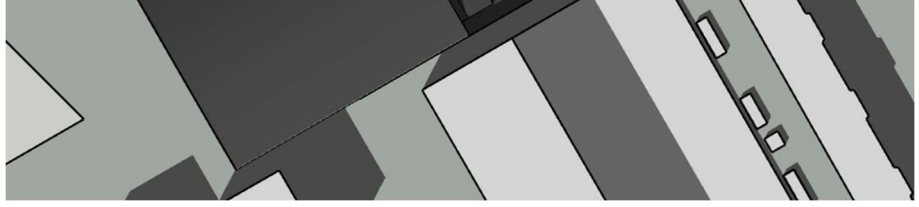


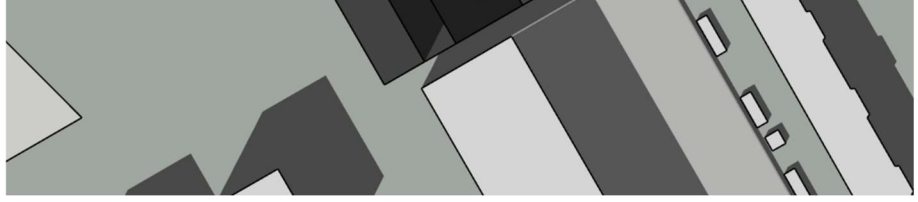
12:00



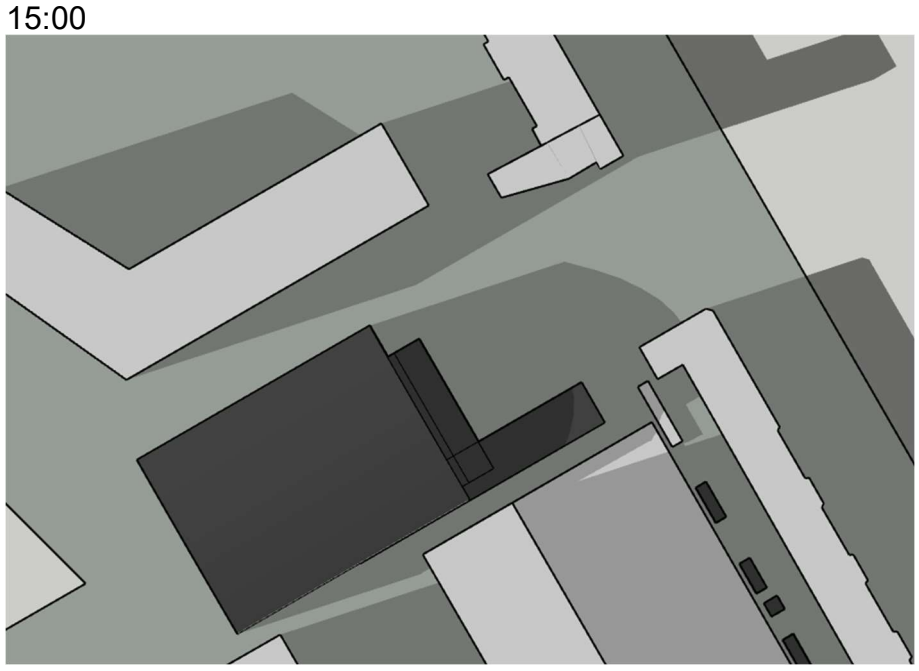


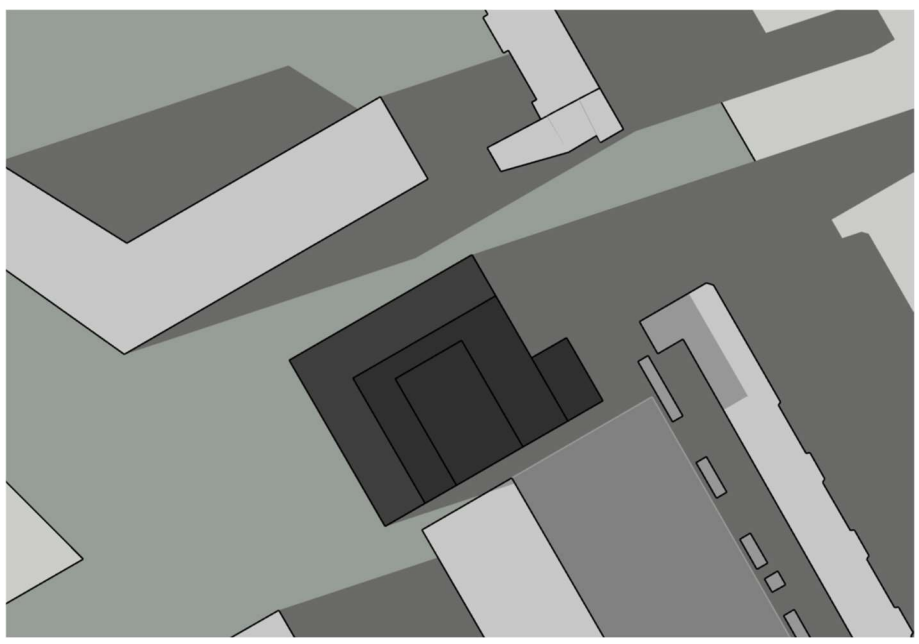
15:00





18:00

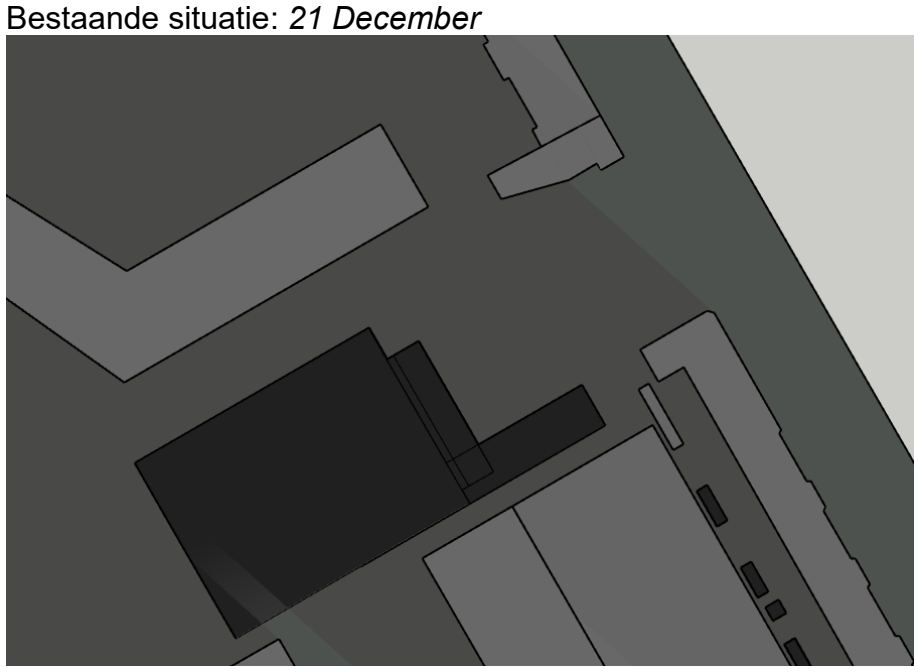




Bijlage II-2 Slagschaduwfiguren – Bestaande Situatie en Situatie Model 2

Bestaande situatie: *21 December*

Situatie Model 2: *21 December*



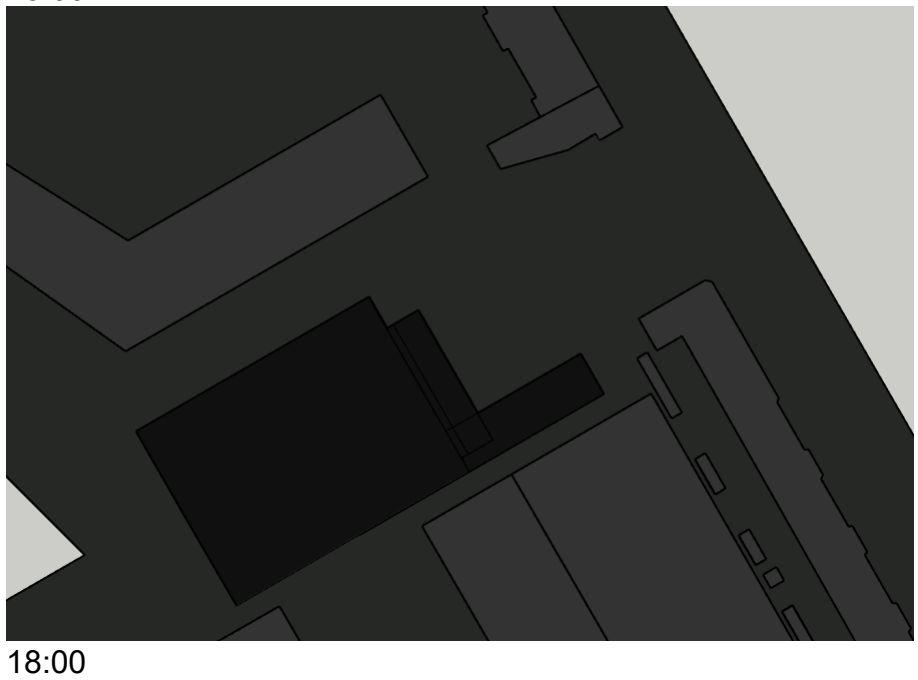
9:00



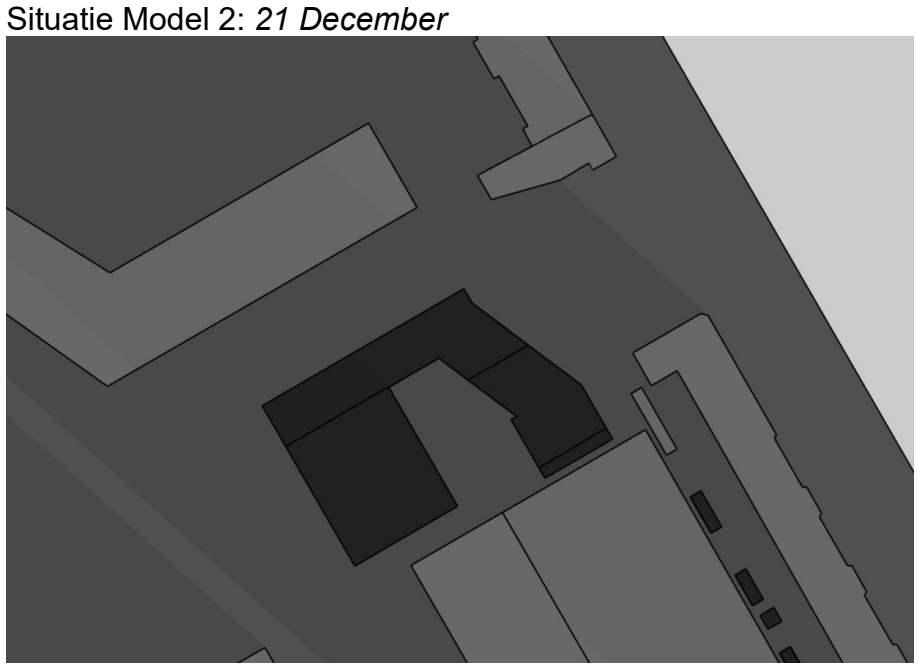
12:00



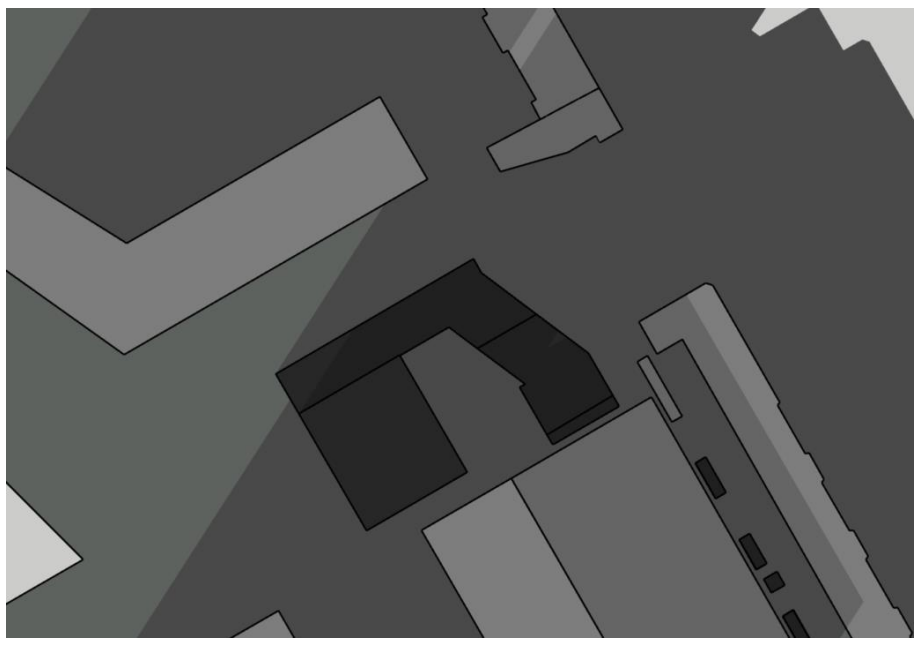
15:00

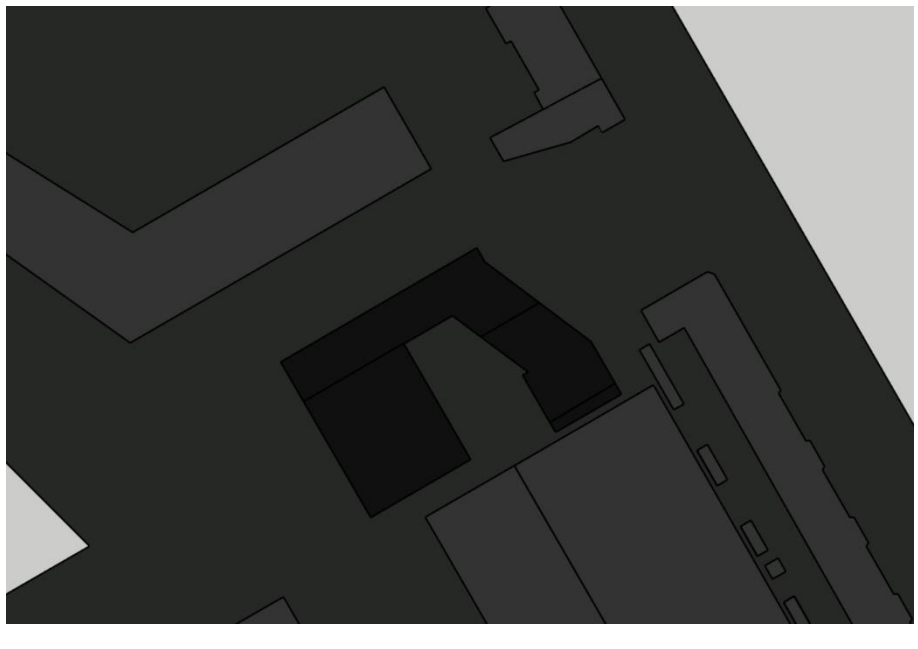


18:00

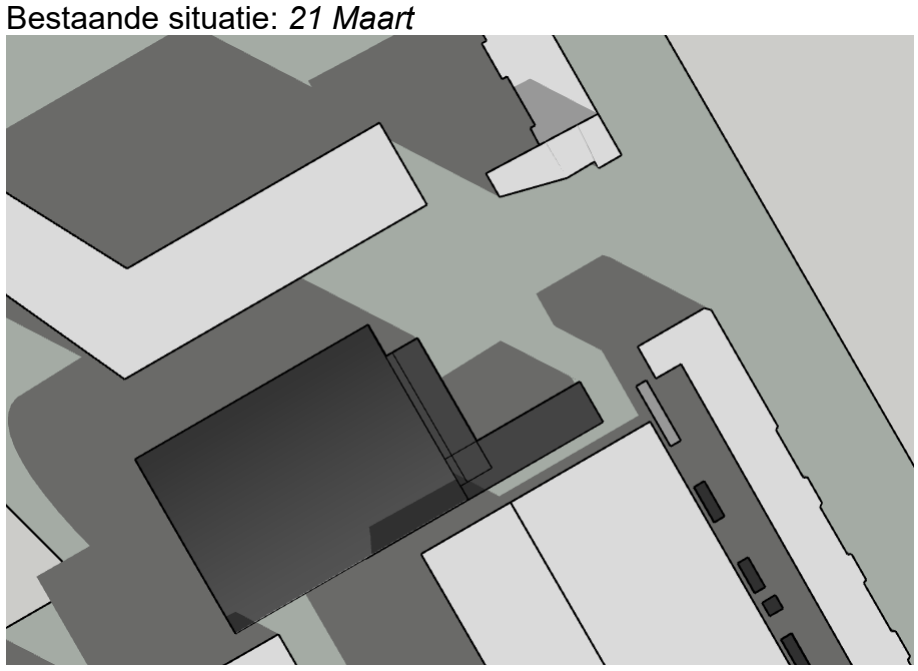




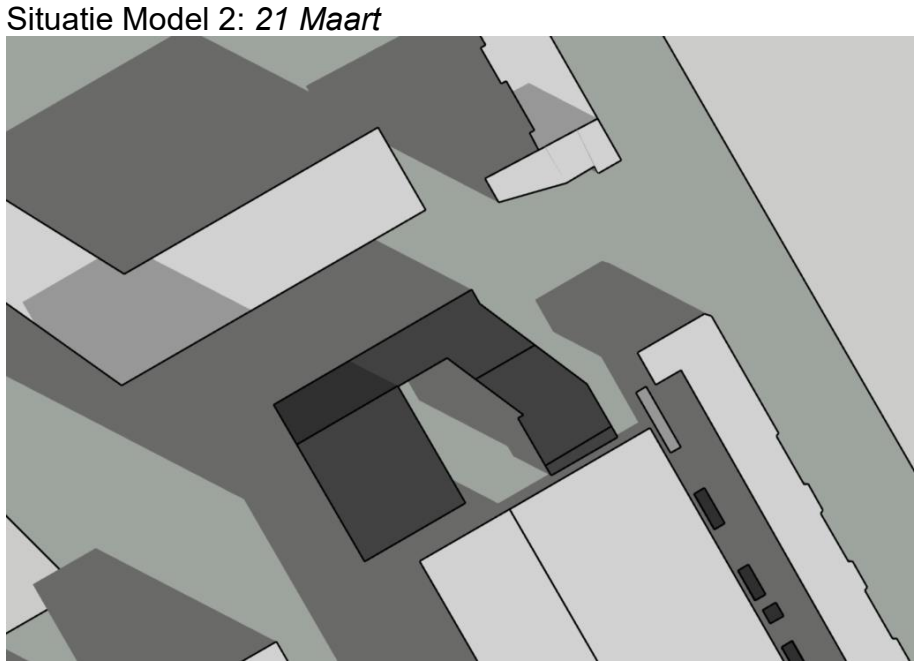




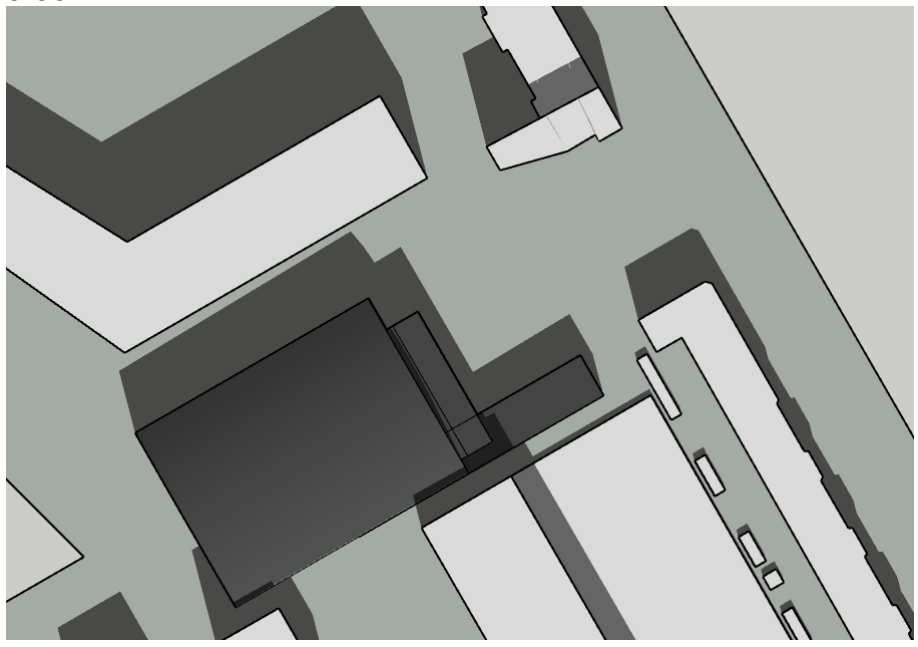
Bestaande situatie: *21 Maart*

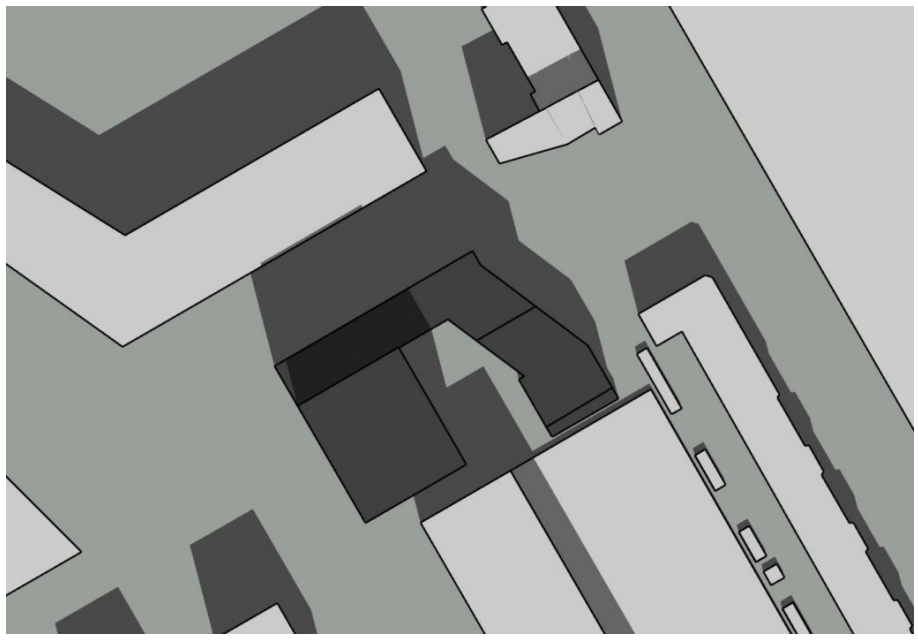


Situatie Model 2: *21 Maart*

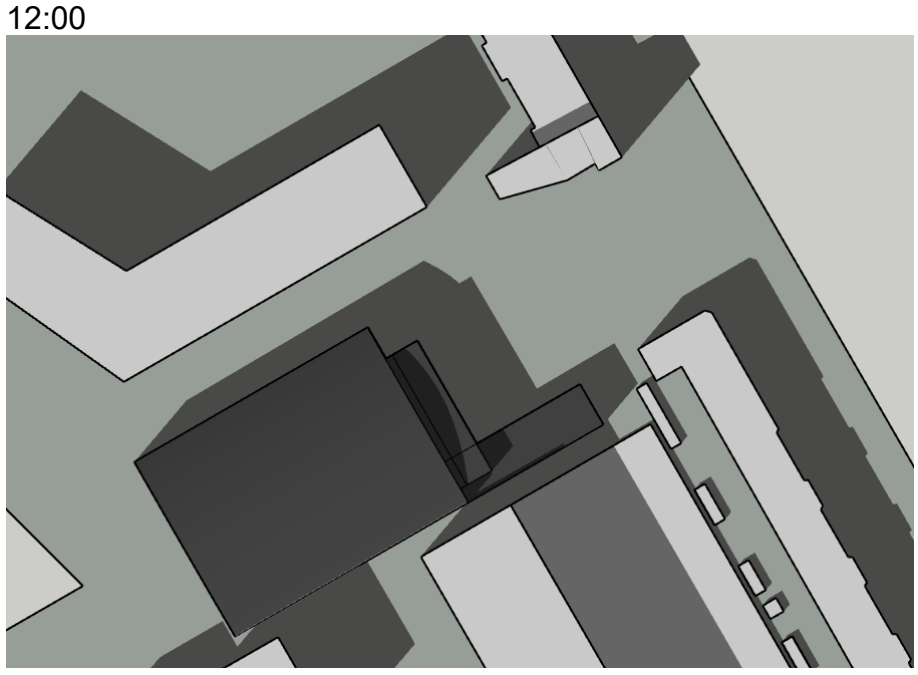


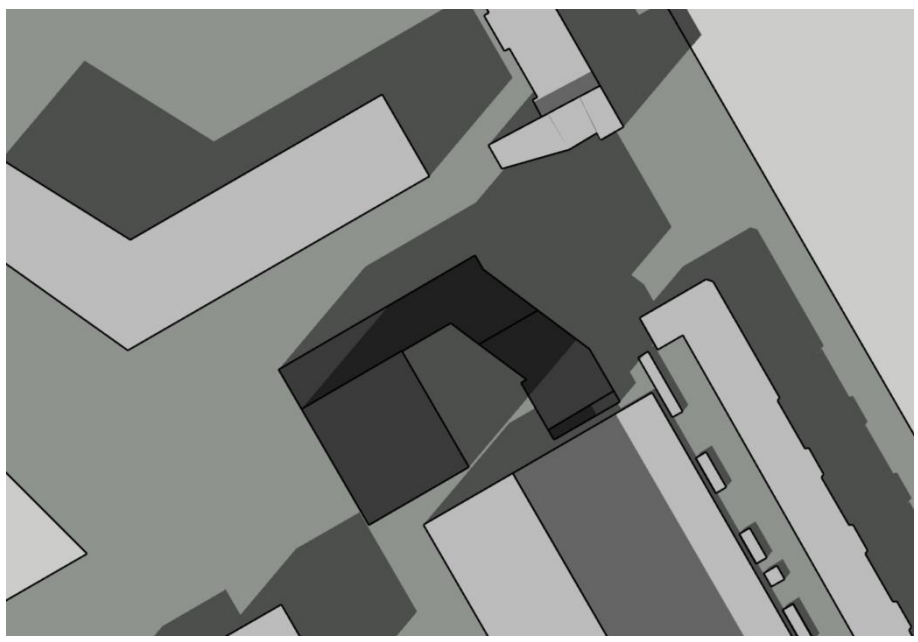
9:00



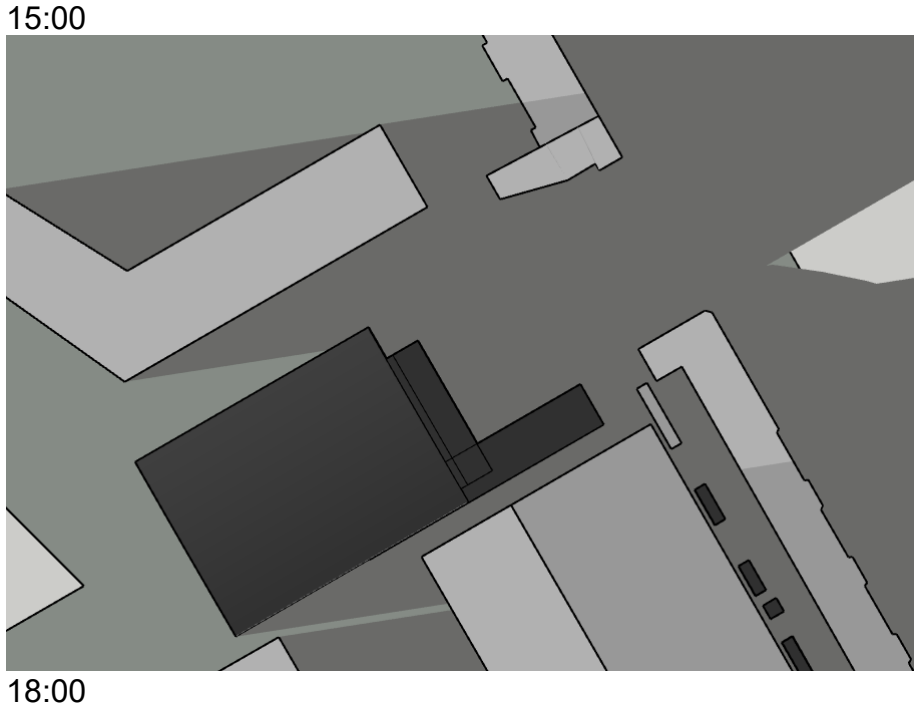


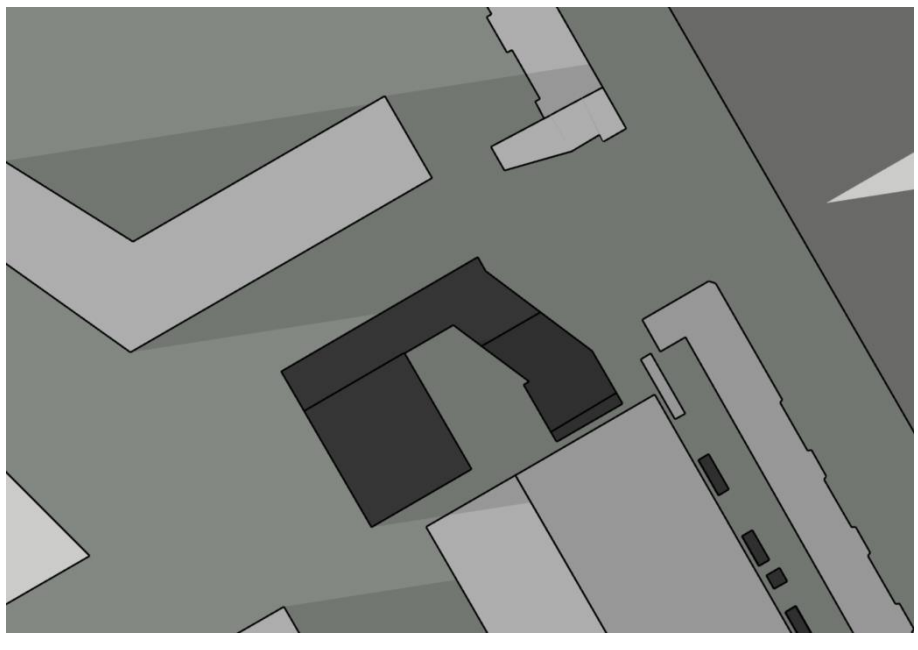
12:00





15:00

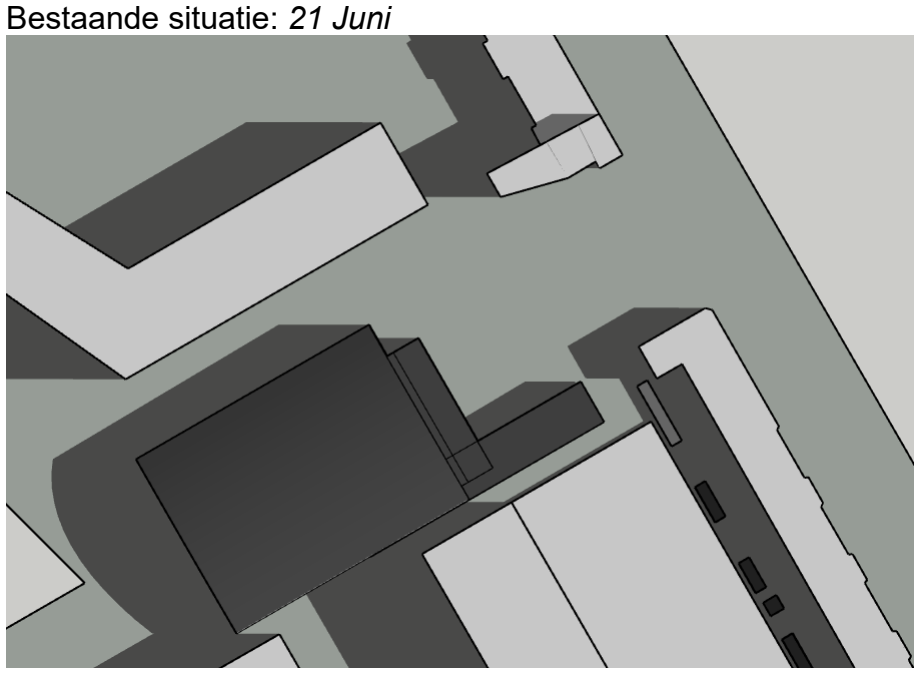


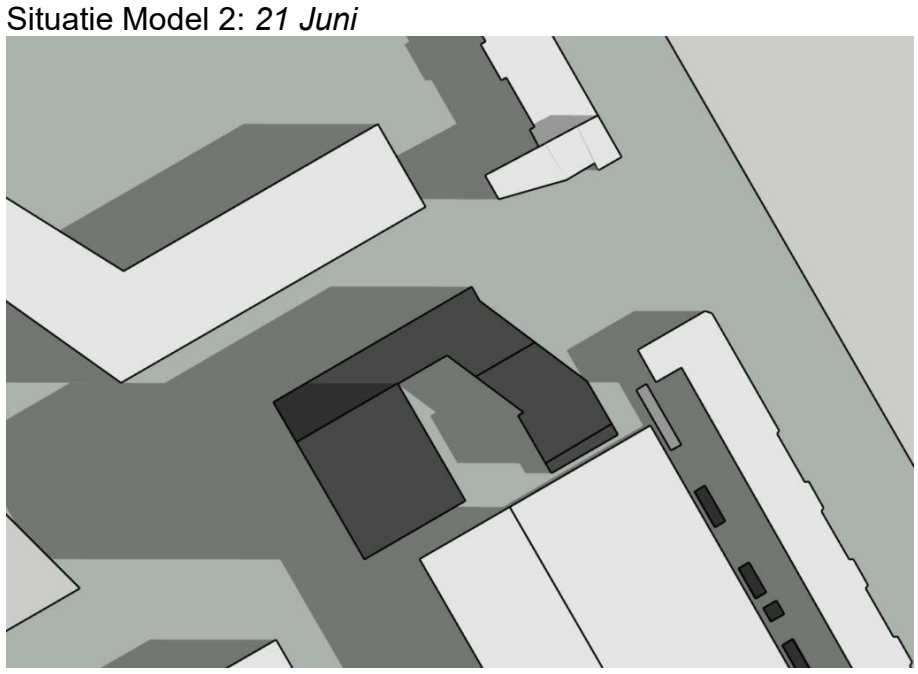


18:00

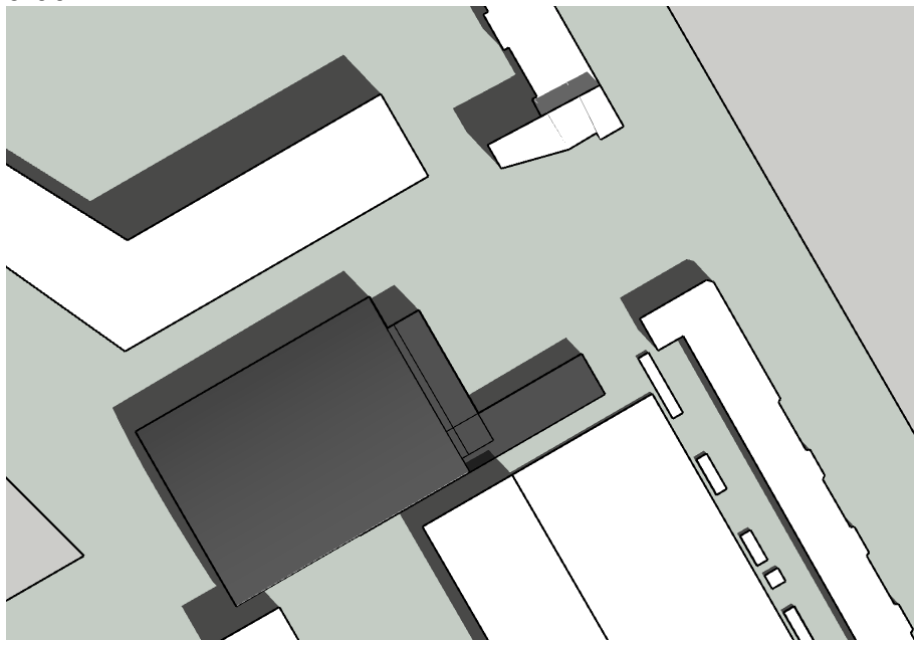
Bestaande situatie: *21 Juni*

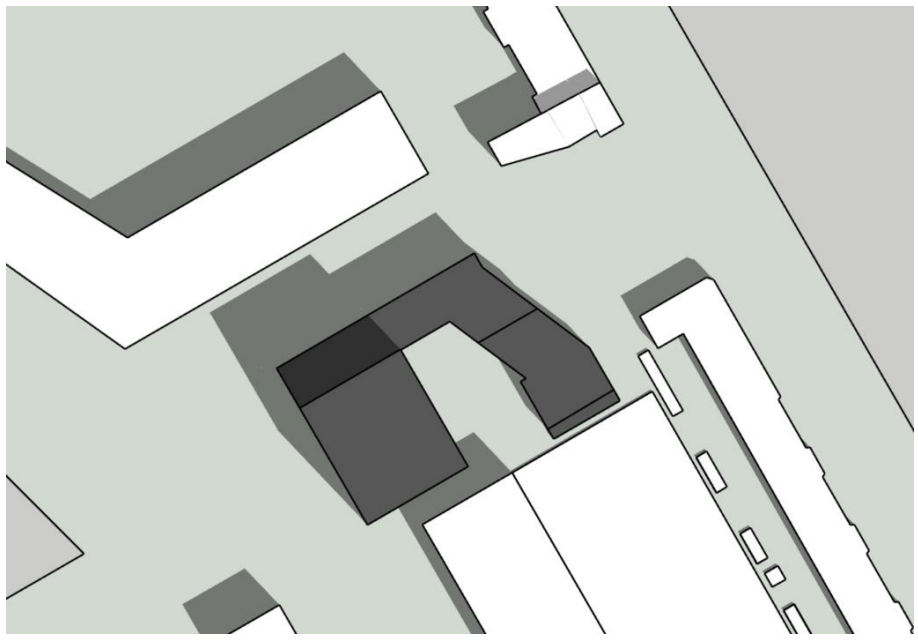
Situatie Model 2: *21 Juni*



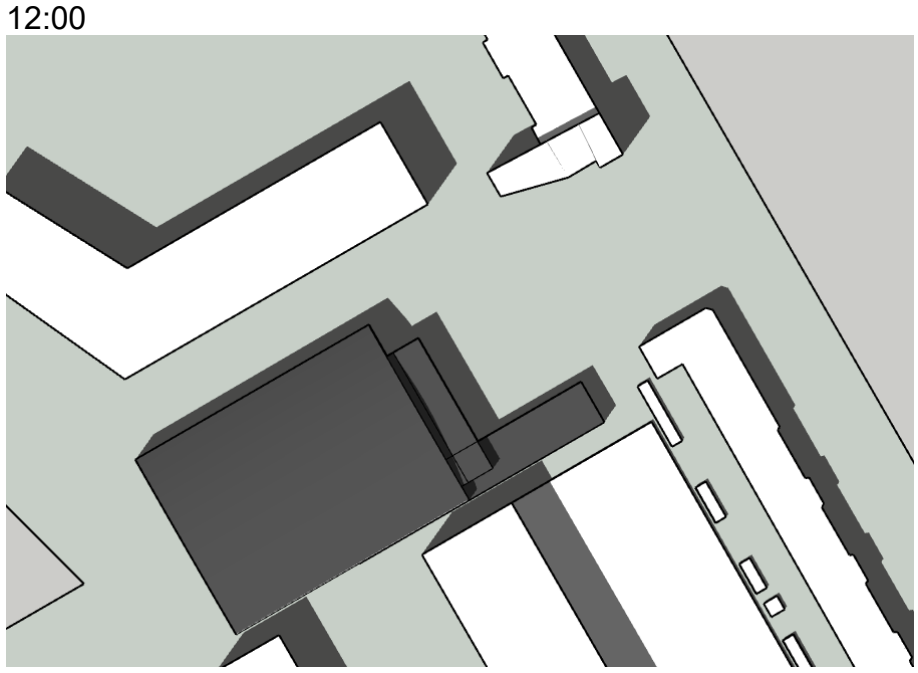


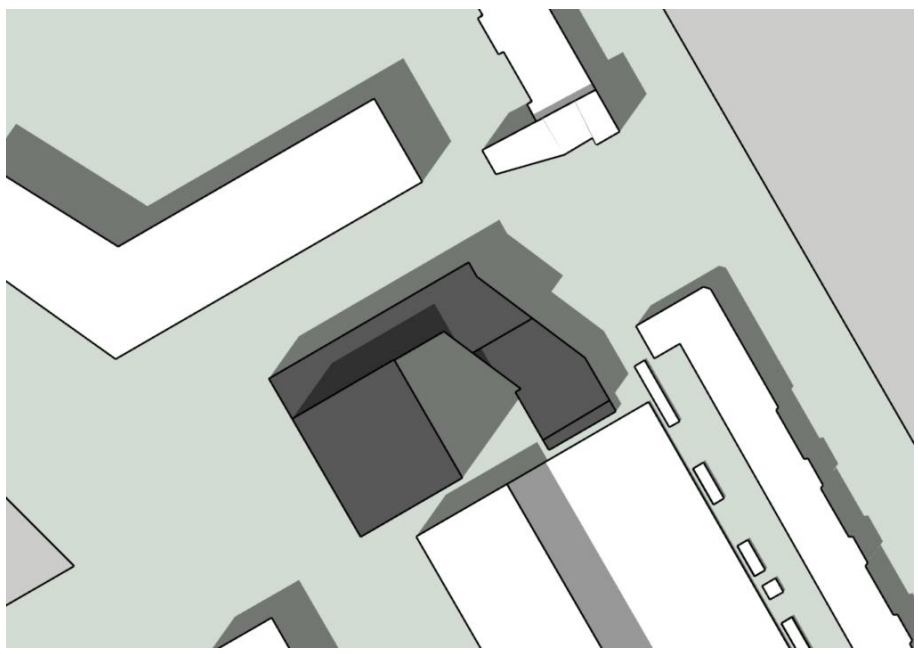
9:00



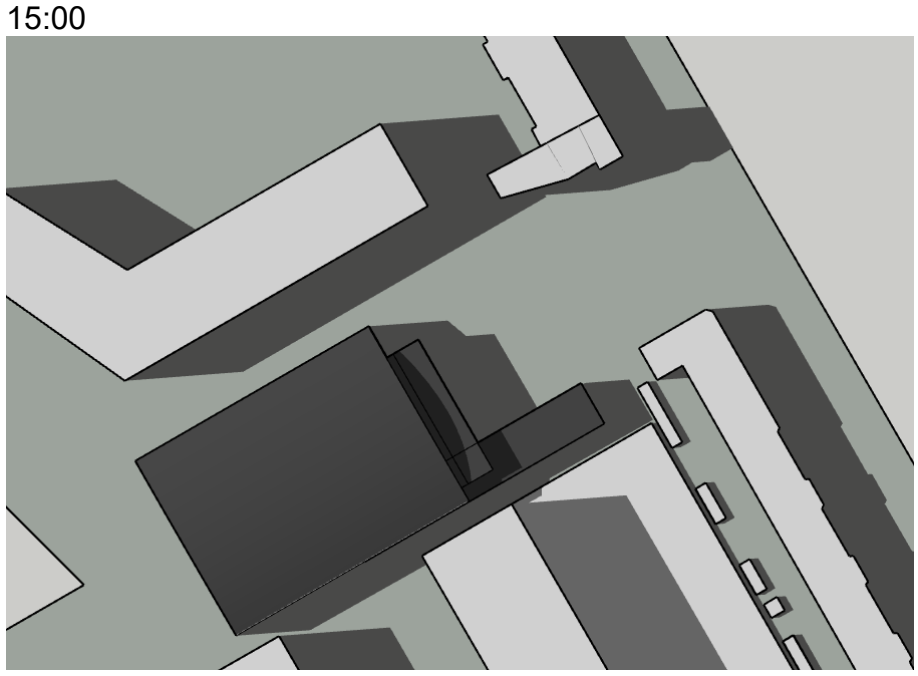


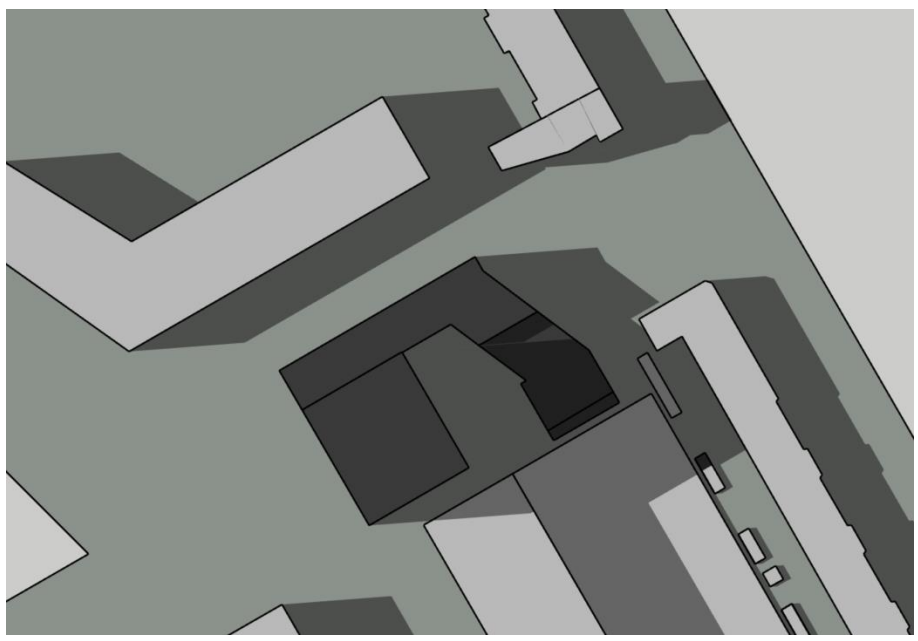
12:00



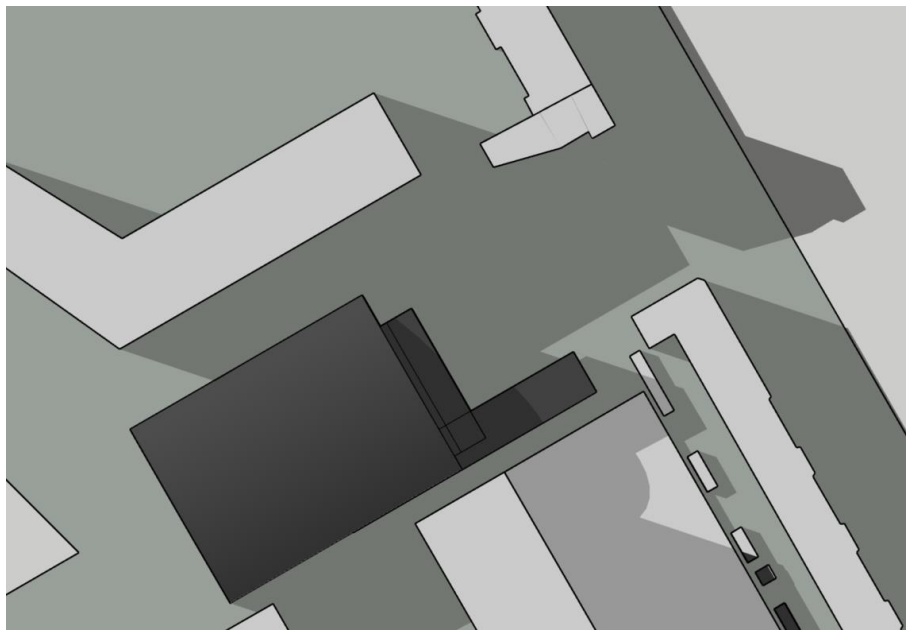


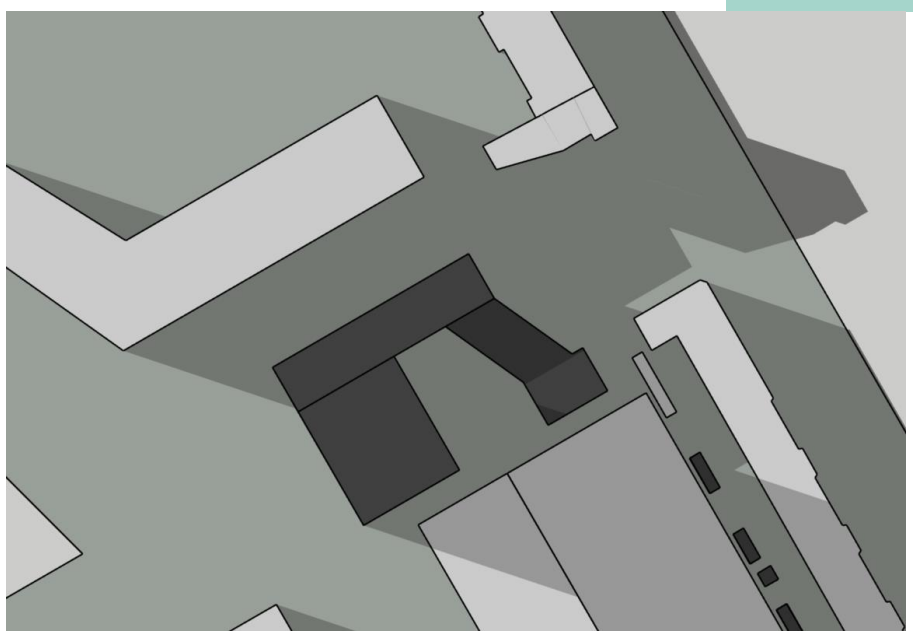
15:00





18:00

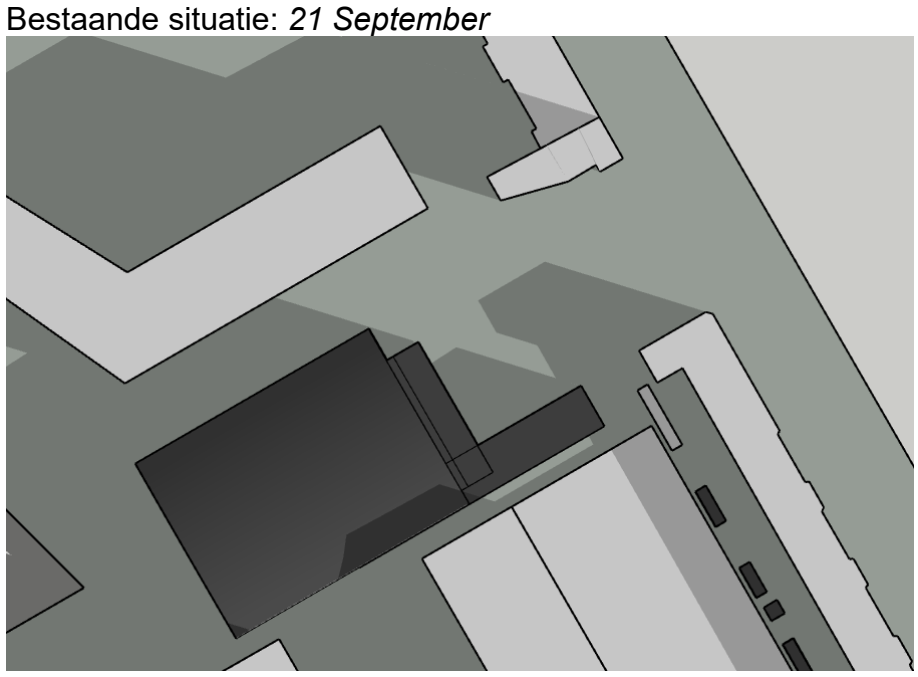




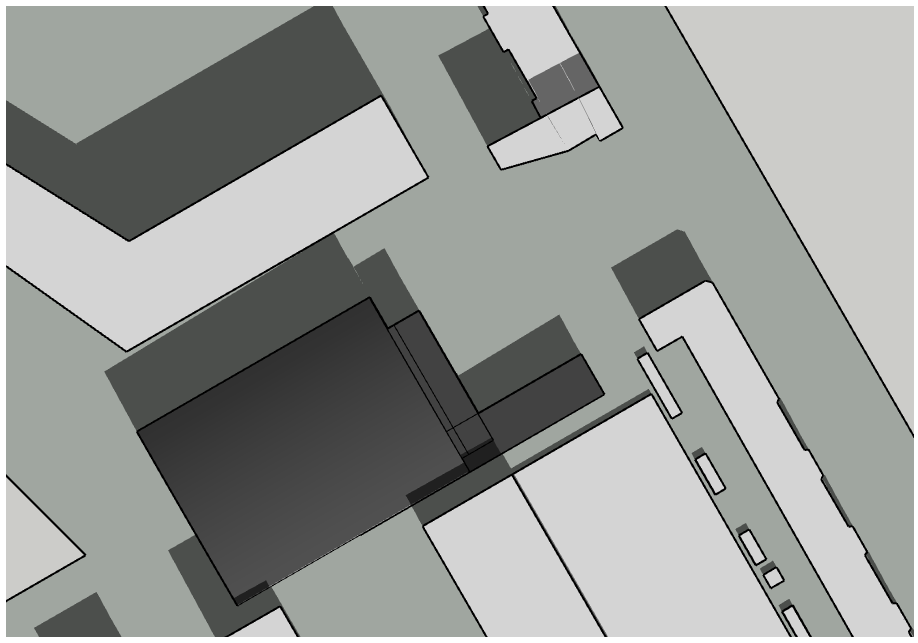
20:00

Bestaande situatie: *21 September*

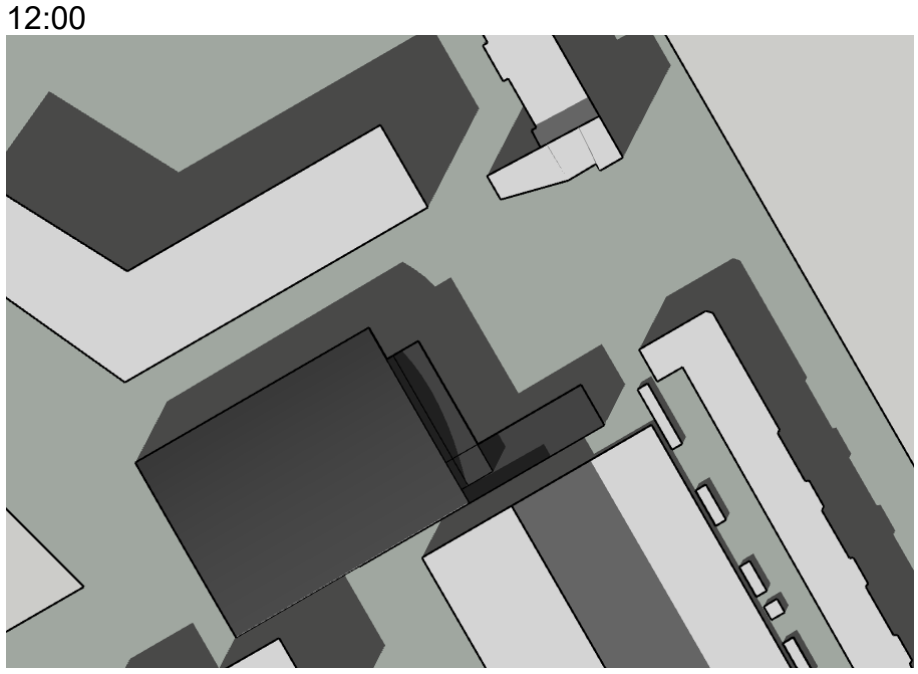
Situatie Model 2: *21 September*



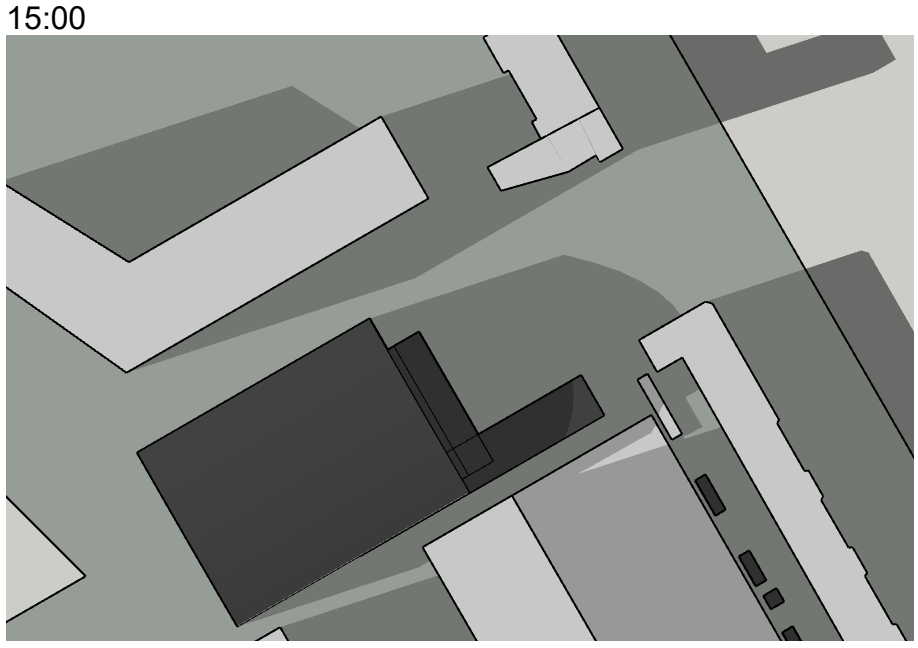
9:00



12:00



15:00

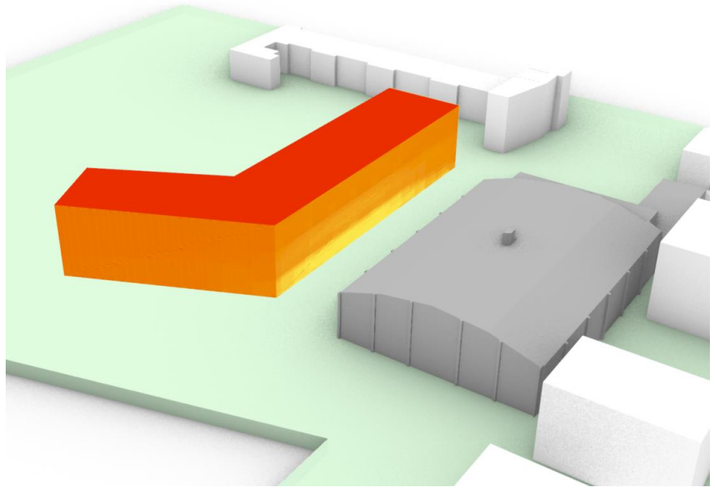


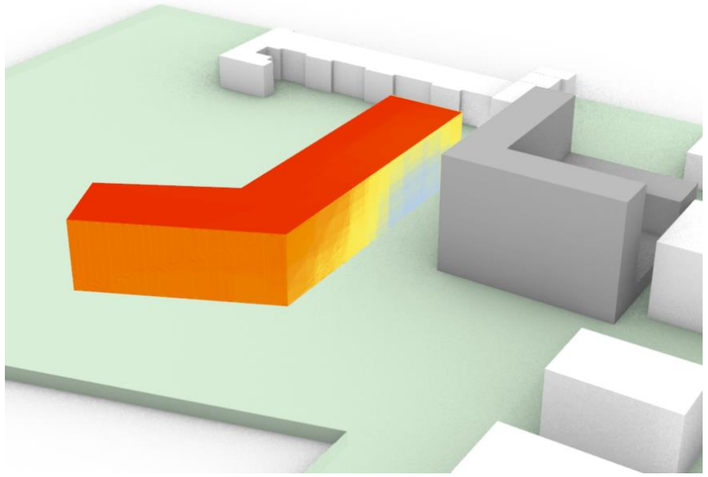
18:00

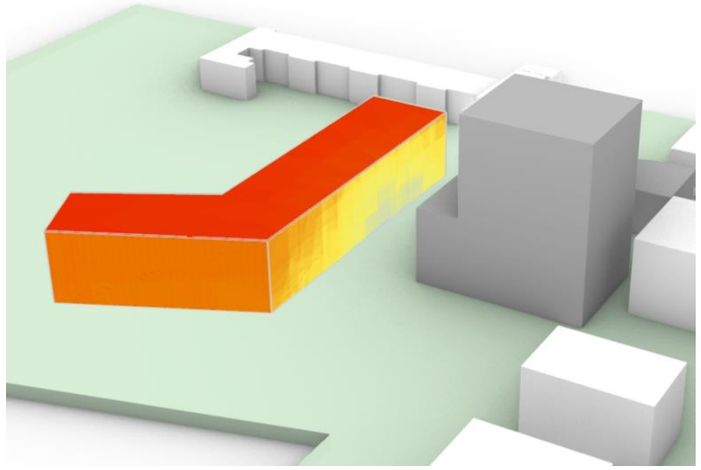
Bijlage III-1 Zoninstralingsberekening

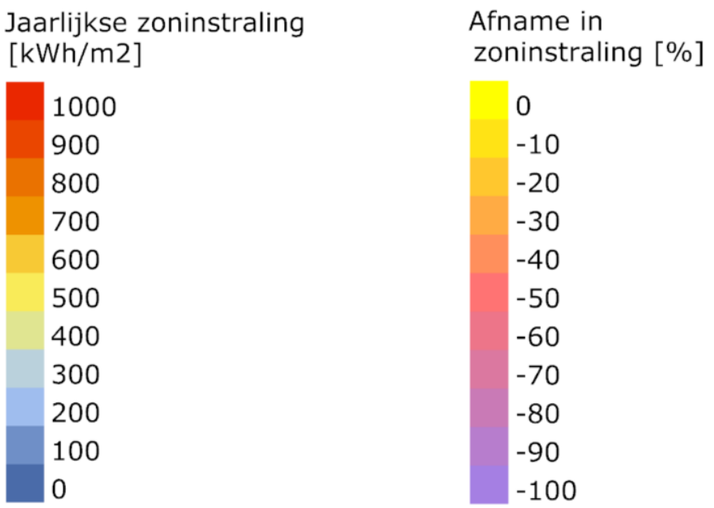
Bijlage III-1: Afbeeldingen Zoninstralingsberekening in kWh/m²/y. Woningen aan de Veilingstraat 1 t/m 175.

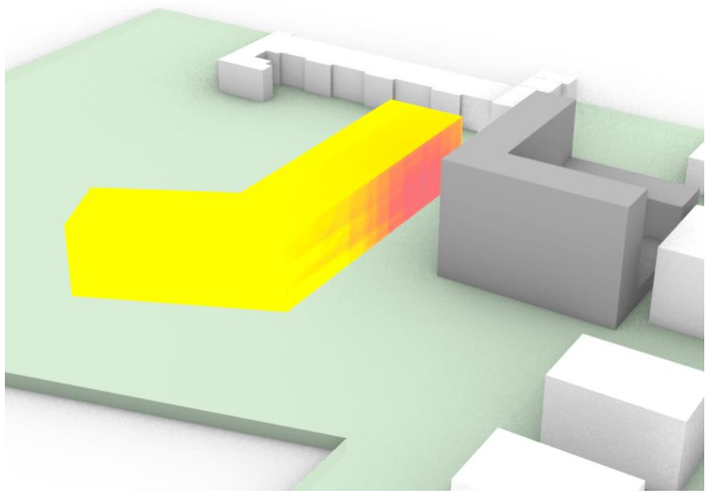
Bestaande situatie	Toekomstige situatie – Model 1	Toekomstige situatie – Model 2

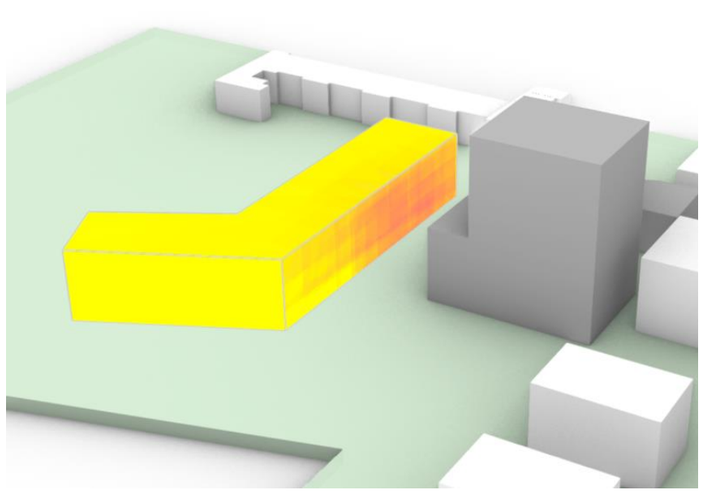












Gemiddelde jaarlijkse zoninstraling op het dak in de bestaande situatie:
971 kWh/m²

Gemiddelde jaarlijkse zoninstraling op het dak in de bestaande situatie:
955 kWh/m²

Gemiddelde jaarlijkse zoninstraling op het dak in de bestaande situatie:
971 kWh/m²

Gemiddelde jaarlijkse zoninstraling op het dak in de bestaande situatie:
948 kWh/m²

Bijlage 24 Planschade analyse

SAOZ
ADVISEUR IN ONROERENDE ZAKEN

RISICOANALYSE PLANSCHADE

met betrekking tot het project “Herontwikkeling Veilingstraat 10” te Utrecht

opdracht	20230063
status	definitief
datum	6 september 2023
adviseur	mr. drs. [redacted] K-RMT

STICHTING ADVIESBUREAU ONROERENDE ZAKEN
POSTBUS 29196 • 3001 GD ROTTERDAM • BEZOEKADRES KRUISPLEIN 484 • ROTTERDAM
T 010 – 469 3899 • INFO@SAOZ.NL • WWW.SAOZ.NL • IBAN NL21INGB0000508019 • BTW NL002767661B01 • KVK 41126679

SAOZ
ADVISEUR IN ONROERENDE ZAKEN

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 3
1.1 Opdracht 3
1.2 Gesprek 3
1.3 Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen 3
1.4 Van concept naar definitief 4

2 WETGEVING EN JURISPRUDENTIE 5
2.1 Wet ruimtelijke ordening 5
2.2 Actualiteiten rechtspraak 6

3 PLANGEBIED 7
3.1 Beschrijving plangebied en omgeving 7
3.2 Kadastrale situatie 8

4 HUIDIGE PLANOLOGIE 9

5 NIEUWE PLANOLOGIE 12

6 OVERIGE RELEVANTE INFORMATIE 14

7 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER 17
7.1 Selectie van relevante aspecten 17
7.2 Kwalificatie van de relevante en nader te beoordelen aspecten 20
7.3 Invloedssfeer 20

8 OVERWEGINGEN NORMAAL MAATSCHAPPELIJK RISICO 22

9 ANDERSZINS VERZEKERD 25

10 OVERWEGINGEN ACTIEVE RISICOAANVAARDING 26

11 OVERWEGINGEN TAXATIES 27
11.1 Definitie waardebegrip 27
11.2 Peildatum 27
11.3 De manier waarop het risico op planschade wordt vastgesteld 27
11.4 Geldigheid en geldigheidsduur 27
11.5 Geraadpleegde bronnen voor het bepalen van het waardeniveau 28

12 BEOORDELING CLUSTERS 29

13 CONCLUSIE 43

1 INLEIDING

1.1 Opdracht

Ten Brinke Vastgoedontwikkeling B.V. heeft de SAOZ te Rotterdam opdracht gegeven om een risicoanalyse planschade op te stellen met betrekking tot het project “Herontwikkeling Veilingstraat 10 Utrecht”. Het project bestaat uit de herontwikkeling van een bestaand bedrijfsperceel naar woningbouw (appartementen) boven een commerciële plint.

1.2 Gesprek

Het dossier is op 13 februari 2023 besproken. Opdrachtgever werd daarbij vertegenwoordigd door de heer [redacted] SAOZ werd vertegenwoordigd door haar deskundige de heer mr. drs. [redacted] K-RMT. Daarbij kwam aan de orde, dat de ontwikkeling mogelijk zal worden gemaakt door een nieuw bestemmingsplan dat nog onder de werking van de Wro tot stand zal komen. De ontwikkeling vindt plaats in een gebied dat zich al sinds vele jaren in een proces van transformatie bevindt; eind vorige eeuw is dit proces aangevangen.

1.3 Gebruikte stukken en geraadpleegde bronnen

Bij het opstellen van deze risicoanalyse planschade hebben wij de volgende stukken gebruikt:

- Vigerende bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden”;
- Voorheen geldende bestemmingsplannen “Dichterswijk” en “Dichterswijk West”;
- Concept Bouwenvelop d.d. oktober 2022;
- Diverse technische onderzoeken (bezonning, windhinder);
- Stukken met betrekking tot de voorgeschiedenis en de voorbereiding van het project.

Door ons zijn ook de volgende bronnen geraadpleegd:

- Dienst voor het kadaster en de Openbare Registers;
- Google Earth;
- Website Ruimtelijkeplannen.nl;
- reguliere verkoopsites zoals www.Funda.nl.

1.4 Van concept naar definitief

Het conceptrapport is op 23 februari 2023 aan opdrachtgever gemaild. De van opdrachtgever op 28 februari 2023 ontvangen reactie is op 2 maart 2023 met opdrachtgever besproken en verwerkt in het definitieve advies.

2 WETGEVING EN JURISPRUDENTIE

De kern voor de beoordeling van het risico op planschade wordt gevormd door de planologische vergelijking. Deze bestaat uit de vergelijking tussen het huidige planologische regime en het nieuwe planologische regime. Voor deze vergelijking zijn de Wet ruimtelijke ordening en de rechtspraak over planschade van belang.

2.1 Wet ruimtelijke ordening

De mogelijkheid om in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming in de planschade is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening. Het onderwerp planschade is geregeld in hoofdstuk 6 (Financiële bepalingen). Artikel 6.1 is het belangrijkste artikel omdat in dat artikel alle planschade veroorzakende oorzaken worden genoemd:

a) Een bestemmingsplan, inpassingsplan of van een beheersverordening;
b) Een bepaling van een planwijziging, een planuitwerking of nadere eis;
c) Een omgevingsvergunning (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht WABO) welke in strijd is met een plan;
d) De aanhouding van een besluit omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning;
e) Een specifieke bepaling van een provinciale verordening;
f) Een specifieke bepaling van een exploitatieplan;
g) Een bepaald koninklijk besluit.

Artikel 6.2 heeft betrekking op het normale maatschappelijke risico:
Lid 1: Binnen het normale maatschappelijke risico vallende schade blijft voor rekening van de aanvrager.

Lid 2: In ieder geval blijft voor rekening van de aanvrager:

- Van schade in de vorm van een inkomensderving, een gedeelte gelijk aan twee procent van het inkomen onmiddellijk voor het ontstaan van de schade;
- Van schade in de vorm van een vermindering van de waarde van een onroerende zaak, een gedeelte gelijk aan twee procent van de waarde van de onroerende zaak onmiddellijk voor het ontstaan van de schade, tenzij de vermindering het gevolg is van de bestemming van de tot de onroerende zaak behorende grond of van op de onroerende zaak betrekking hebbende regels als bedoeld in artikel 3.1.

2.2 Actualiteiten rechtspraak

Aan de hand van rechterlijke uitspraken wordt de betekenis van de wetsartikelen die betrekking hebben op de tegemoetkoming in de planschade verder ingevuld. Wij houden de jurisprudentie wekelijks bij en wij leiden daaruit een juridisch kader af, waarbinnen de planologische vergelijking moet passen. De voor de risicoanalyse planschade belangrijkste criteria zijn:

- Bij de planologische vergelijking dient uit te worden gegaan van de maximale invulling van het “oude” en het nieuwe bestemmingsplan. Niet de oude en nieuwe feitelijke situaties zijn van belang, maar dat wat op grond van de planologische regimes maximaal kon/kan worden gerealiseerd (bijv. ABRvS 30 januari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:239, Helmond en ABRvS 24 april 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1350, Bergen);
- Bij indirecte planschade worden situaties die ontstaan zijn vanuit het overgangsrecht, in beginsel buiten beschouwing gelaten (bijv. ABRvS 27 januari 2016, ECLI:NL:RVS:2016:143, Utrechtse Heuvelrug);
- De schade ontstaat op het moment dat de nieuwe planologische maatregel in werking treedt (bijv. ABRvS 3 juli 2019, ECLI:NL:RVS:2019:2187, Utrecht);
- Planologische nadelen kunnen (geheel of gedeeltelijk) worden gecompenseerd met planologische voordelen die voortvloeien uit hetzelfde planologische regime (bijv. ABRvS 5 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3945, Achtkarspelen en ABRvS 8 mei 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1482, Capelle aan den IJssel);
- Actieve risicoaanvaarding dient te worden bepaald aan de hand van hetgeen een aanvrager ten tijde van de aankoop van zijn woning kon weten (bijv. ABRvS 20 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2048, De Wolden);
- Actieve risicoaanvaarding moet worden gebaseerd op door de overheid openbaar gemaakte beleidsinformatie (bijv. ABRvS 28 september 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2582, Zutphen).

3 PLANGEBIED

3.1 Beschrijving plangebied en omgeving

Het plangebied en de omgeving daarvan zijn op 17 februari 2023 vanaf de openbare weg bekeken. De deskundige van SAOZ heeft niet met derden over het project gesproken.



Figuur 1: luchtfoto plangebied e.o.; plangebied omcirkeld

Het plangebied wordt begrensd door Veilingstraat in het noorden, de Croeselaan in het oosten, het herontwikkelingsgebied “Twellosebeeklaan” in het zuiden en de Veilinghavenkade in het westen. Op het moment van de opname was het plangebied bebouwd met een bedrijfsopstal, in gebruik als kringloop- en boekenwinkel.

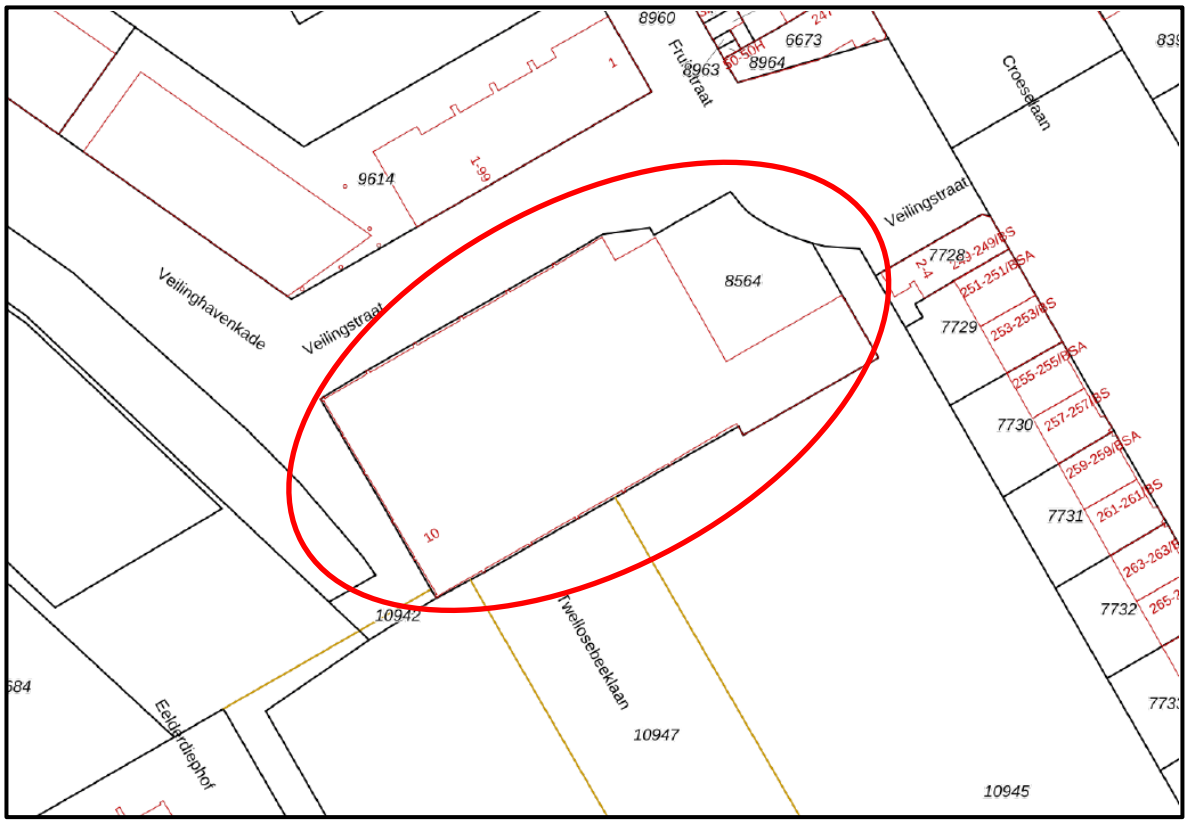
Het plangebied wordt omgeven door bedrijfsopstallen en woningen (met name appartementen) aan de Veilingstraat, de Croeselaan, de Twellosebeeklaan en de Eelderdiephof. Een aantal van de omliggende woningen is in aanbouw. In de Veilinghaven liggen woonschepen.

3.2 Kadastrale situatie

Wij hebben op 13 februari 2023 van de Dienst voor het Kadaster en de Openbare Registers, de kadastrale gegevens ontvangen. Het plangebied is kadastraal bekend als:

Gemeente	Sectie	Nummer	Grootte in m²
Catharijne	D	8564	2.990 m²

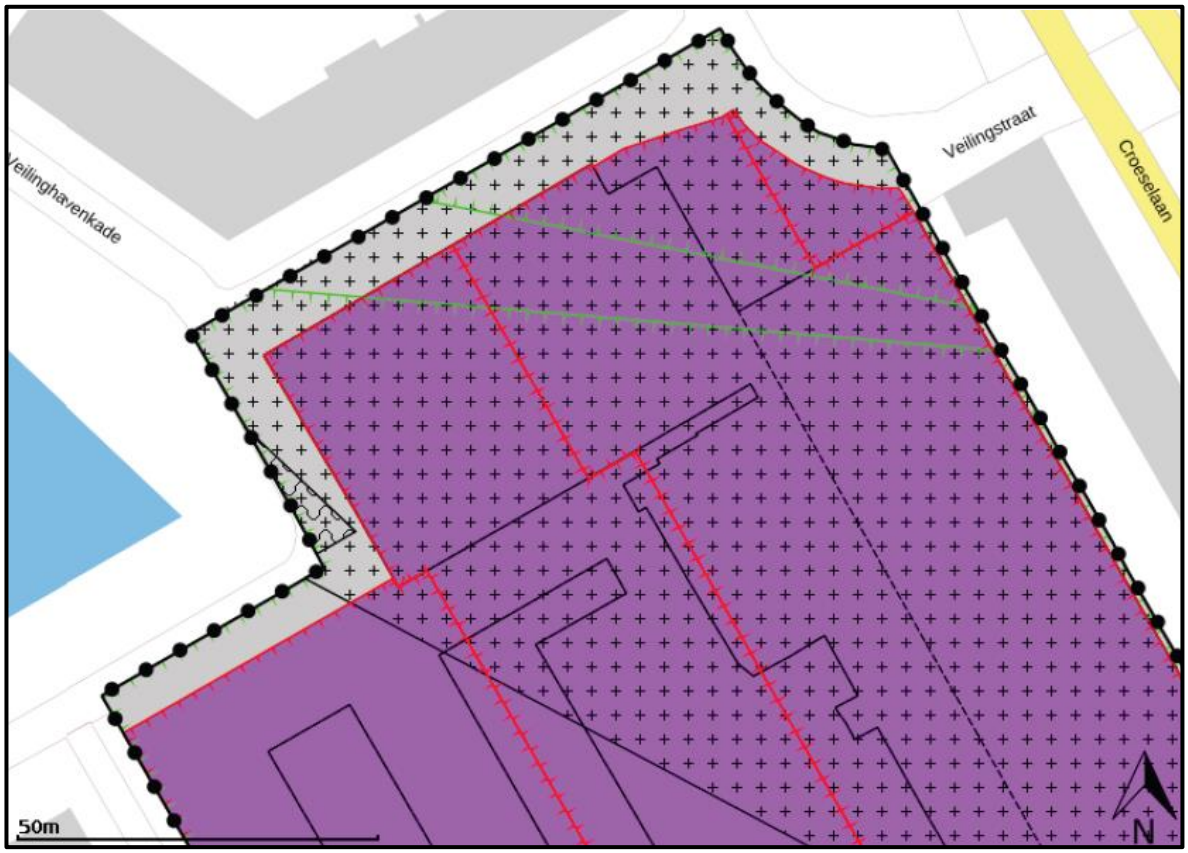
Voor zover niet nader omschreven heeft deskundige, behalve door het opvragen van de getoonde kadastrale informatie, geen nader titelonderzoek gedaan naar eventueel aanwezige zakelijke rechten, zoals met name mandeligheid, erfdienstbaarheden, erfpacht, recht van opstal en vruchtgebruik.



Figuur 2: kadastrale situatie; plangebied omcirkeld

4 HUIDIGE PLANOLOGIE

Het nu geldende bestemmingsplan vormt de basis voor onze planologische vergelijking. Volgens de verstrekte informatie geldt voor het plangebied het uit het jaar 2013 daterende bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden”, dat aan het plangebied de bestemming “Bedrijf” geeft met de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie”. Het plangebied is voorts onder meer voorzien van de gebiedsaanduidingen “wro-zone wijzigingsgebied 3” en “wro-zone wijzigingsgebied 4”.



Figuur 3: fragment verbeelding vigerend bestemmingsplan

Binnen het bouwvlak van de bestemming “Bedrijf” is de oprichting mogelijk van gebouwen tot een maximale bouwhoogte van 12 meter ten behoeve van bedrijfsactiviteiten, zoals opgenomen in de “Lijst van bedrijven – functiemenging”, categorieën A en B1. Het betreft “Bedrijfsactiviteiten die direct naast of beneden woningen/andere gevoelige functies zijn toegestaan, desgewenst in daarvoor omschreven zones binnen rustige woongebieden”

(categorie A) dan wel “in een daarvoor omschreven gebied met functiemenging” (categorie B1), ofwel “lichte(re)” vormen van bedrijvigheid.

Gebouwen van ondergeschikte aard, zoals een fietsenstalling, mogen buiten het bouwvlak worden gebouwd tot een oppervlakte van maximaal 20m^2 per bouwperceel.

Op het plangebied is eveneens van toepassing het bestemmingsplan “Chw Algemene regels over bouwen en gebruik”, op basis waarvan in bepaalde gevallen beperkt kan worden afgeweken van de regels ten behoeve van kleine (maximaal 1,5 meter) overschrijdingen van bouwvlakgrenzen. Voorts regelt het bestemmingsplan dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen vast moet staan dat er voldoende parkeergelegenheid is, overeenkomstig de normen in de beleidsregels in de Nota Parkeernormen Fiets en Auto.

Maximale invulling huidige planologie
De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de huidige planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie is of zou zijn gekomen, bestaat uit:

- Bebouwing van 12 meter hoog ten behoeve van lichte(re) vormen van bedrijvigheid binnen het bouwvlak met daarbuiten gebouwen van ondergeschikte aard.

De regels van het bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden” voorzien in wijzigingsbevoegdheden, die niet in de planologische vergelijking mogen worden betrokken maar wel anderszins relevant kunnen zijn. Het betreft de volgende wijzigingsbevoegdheden:

“Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming ter plaatse van de **aanduiding 'Wro-zone wijzigingsgebied 3'** wijzigen in de bestemming Verkeer en verblijf, mits er sprake is van een goede ruimtelijke inpassing, en er is aangetoond is dat er geen milieutechnische belemmeringen zijn”.

“Burgemeester en wethouders kunnen de bestemming ter plaatse van de aanduiding **'Wro-zone wijzigingsgebied 4'** wijzigen in een bestemming Wonen, Verkeer en verblijf en Maatschappelijk, met inachtneming van de volgende bepalingen:

- binnen de bestemming wonen zijn tevens tuinen, ondergeschikte verkeerdoeleinden en gebouwde parkeervoorzieningen toegestaan;
- de bestemming Maatschappelijk dient aan de noordzijde van het wijzigingsgebied gerealiseerd te worden en bedraagt maximaal 600 m2 bvo;
- het bebouwingspercentage bedraagt maximaal 60%;
- de bouwhoogte bedraagt maximaal 15 meter, met dien verstande dat:
- binnen een strook van 17 meter ten opzichte van de plangrens aan de zijde van de Croeselaan de bouwhoogte maximaal 3 meter bedraagt;
- in het gedeelte dat tussen de 17m en 30 meter uit de plangrens van de Croeselaan ligt de bouwhoogte maximaal 4 meter bedraagt;
- In afwijking van het bepaalde onder d. mag aan de Veilingstraat een gebouw worden gerealiseerd van maximaal 25 meter hoog met een maximale oppervlakte van 650m2 bvo;
- er is sprake van een goede ruimtelijke inpassing, en er is aangetoond is dat er geen milieutechnische belemmeringen zijn".

5 NIEUWE PLANOLOGIE

Op het moment dat deze risicoanalyse wordt uitgebracht, is het nieuwe planologische regime nog niet in werking getreden. De ontwikkeling zal planologisch mogelijk worden gemaakt door middel van een nieuw bestemmingsplan, waarvan nog geen (beeld)materiaal voorhanden is. Wij baseren ons op de door opdrachtgever overgelegde stukken, waaronder het concept van de “bouwenvelop” en impressies. In de nieuwe planologische situatie krijgt het plangebied de bestemmingen “Wonen”, “Groen” en “Verblijf en groen”.



Figuur 4: concept bouwenvelop

Blijkens de beschikbare stukken wordt de woonbebouwing opgericht deels in 1, deels in 3, deels in 5 en deels in 12 bouwlagen waarbij in laatstgenoemd geval de bouwhoogte maximaal 37 meter zal bedragen. De commerciële functies zijn gedacht in het westelijk deel van de bebouwing.



Figuur 5: impressie bebouwing; zicht vanaf zijde Croeselaan

Maximale invulling nieuwe planologie

De voor de omgeving meest nadelige maximale invulling van de nieuwe planologie, ongeacht of het ooit tot daadwerkelijke realisatie zal komen, zal bestaan uit:

- Woonbebouwing in de vorm van appartementen boven een commerciële plint tot een maximale bouwhoogte van 37 meter.

6 OVERIGE RELEVANTE INFORMATIE

Het plangebied maakt deel uit van een groter gebied dat al vanaf het eind van de vorige eeuw is / wordt getransformeerd van bedrijfsgebied naar (gemengd) woongebied. Aan deze ontwikkeling ligt het stedenbouwkundig ontwerp “Dichterswijk-West / Merwedekanaal / Defensieterrein Utrecht” ten grondslag, dat dateert uit 1997. Ons is niet gebleken dat dit stedenbouwkundig ontwerp zelfstandig is gepubliceerd (hetgeen een vereiste is om aan het stuk “voorzienbaarheid” te kunnen ontlenen), maar wel staat vast dat de ontwikkeling c.q. de transformatie van het gehele gebied wordt genoemd in het openbaar bekend gemaakte bestemmingsplan “Dichterswijk-West”, dat aan het huidige bestemmingsplan ““Actualisering diverse gebieden” vooraf ging. Het voorontwerp van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” is blijkens de stukken vanaf 11 november 1999 ter visie gelegd. In de toelichting van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” is het volgende opgenomen:

“Voor het gebied Dichterswijk-West bestaat reeds enige jaren het voornemen om het te ontwikkelen tot een woongebied. Het heeft daarvoor grote potenties: de ligging aan het Merwedekanaal en de voormalige Veilinghaven, de nabijheid van de binnenstad, de nabijheid van het Centraal Station en de toekomstige ontwikkelingen in het kader van het gebied rond het station, bieden goede kansen voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk en gevarieerd binnenstedelijk woonmilieu.

Ook voor de omliggende woonwijken Dichterswijk, Rivierenwijk en Kanaleneiland heeft deze ontwikkeling een grote betekenis; de positie van deze woonwijken in de stad wordt versterkt door toevoeging van woningen en aaneensluiting van woongebieden en het draagvlak voor voorzieningen wordt vergroot. Dichterswijk-West vormt de grootste binnenstedelijke VINEX-locatie van Utrecht. Het doel van dit bestemmingsplan Dichterswijk West is het mogelijk maken van een functiewijziging van bedrijvigheid naar een stedelijk woongebied”.

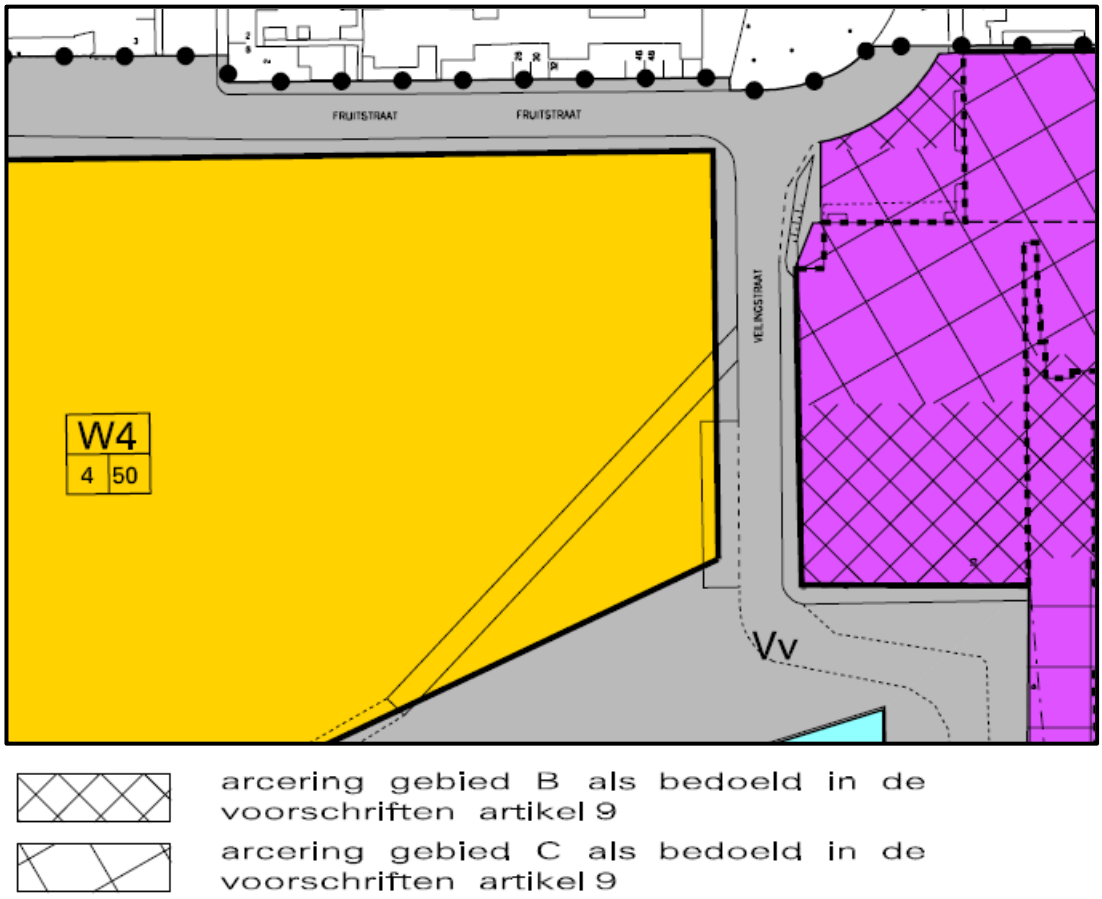
Om voormelde redenen voorzagen de voorschriften van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” in de volgende wijzigingsbevoegdheden:

1. *Burgemeester en wethouders kunnen, indien de betreffende bedrijfsfunctie ter plaatse wordt of is opgeheven of indien door maatregelen de geluidsbelasting voor de omgeving zodanig is gedaald dat woningbouw nabij de bedrijfsfunctie mogelijk is, het plan wijzigen ter versterking van de functie wonen, zodat:*

a. *gronden die op de plankaart zijn aangeduid als "gebied A" gewijzigd worden in de bestemming "Woondoeleinden 3, W3" (Artikel 7);*

b. *gronden die op de plankaart zijn aangeduid als "gebied B" gewijzigd worden in de bestemming "Verkeer en verblijf, Vv" (Artikel 14);*
c. *gronden die op de plankaart zijn aangeduid als "gebied C" gewijzigd worden in in een bestemming woondoeleinden die de volgende doeleinden mag bevatten: wonen, waaronder tuinen mede begrepen zijn, en ondergeschikt aan het wonen: verkeersdoeleinden (conform Artikel 14), gebouwde parkeervoorzieningen, en in het noordelijke deel maatschappelijke doeleinden tot een maximum van 600 m2 b.v.o.*

2. *Bij het wijzigen van de bestemming kunnen bebouwingsbepalingen opgenomen worden binnen de onderstaande grenzen:*
    a. *voor de gronden die op de plankaart zijn aangeduid als "gebied A" gelden de bepalingen in Artikel 7;*
    b. *de bebouwingsbepalingen in Artikel 14 van de voorschriften voor de gronden die op de plankaart zijn aangeduid als "gebied B";*
    c. *op de gronden die op de plankaart zijn aangeduid als "gebied C" mag het bebouwingspercentage niet meer dan 60% bedragen en mag het aantal bouwlagen op die gronden die minder dan 17 meter uit de plangrens aan de zijde van Croeselaan liggen niet meer dan 1 bedragen, op de gronden die tussen de 17 en 30 meter uit de plangrens liggen mag het aantal bouwlagen niet meer dan 4 bedragen en overigens niet meer dan 5.*
    D. *In afwijking van het hierboven onder c bepaalde mag aan de zijde van de bestemming “Woondoeleinden 4 (W4)” een gebouw met een bouwhoogte van maximaal 25 meter gerealiseerd worden, met een maximaal oppervlak van 650 m2.*



Figuur 6: fragment plankaart en legenda bestemmingsplan "Dichterswijk-West"

7 PLANOLOGISCHE VERGELIJKING EN INVLOEDSSFEER

7.1 Selectie van relevante aspecten

In deze risicoanalyse planschade beoordelen wij de mogelijk te verwachten indirecte planschade. Deze schade doet zich voor indien in de omgeving van objecten van derden ontwikkelingen plaatsvinden die een nadelige invloed hebben op de waarde van die objecten. Of sprake is van een nadelige wijziging van één of meer aspecten, wordt bepaald aan de hand van een planologische vergelijking. Daarbij is niet de feitelijke verandering van belang, maar hetgeen op grond van de huidige en nieuwe planologie maximaal kan worden gerealiseerd.

Hierna beoordelen wij per aspect of de voorgenomen ontwikkeling zal leiden tot een planologische verandering.

Uitzicht

Daar waar bebouwingsmogelijkheden wijzigen, kan dit gevolgen hebben voor het zicht vanuit een omliggend object: dit kan daardoor worden beperkt of juist verruimd. Niet elke wijziging hoeft echter nadelige gevolgen te hebben voor de waarde van dat object. Of sprake is van verlies van waarde bepalend uitzicht is zowel afhankelijk van de afstand als van de zichthoek gemeten vanaf een waarneempunt. Naarmate de afstand toeneemt en de zichthoek (horizontaal of verticaal) groter wordt, zal de invloed van bebouwing op het uitzicht afnemen.

Het thans geldende bestemmingsplan maakt binnen een groot deel van het plangebied de oprichting mogelijk van gebouwen tot een maximale bouwhoogte van 12 meter. In de nieuwe situatie wordt deels hoger gebouwd, maar de footprint van de bebouwing is kleiner omdat het meer westelijk gelegen deel van het plangebied onbebouwd zal blijven. Door de deels hogere bouwhoogte kan sprake zijn van een nadelige beïnvloeding van het uitzicht, maar in voorkomende gevallen kan ook sprake zijn van een voordeel door het verkleinen van de footprint van de bebouwing. Bij de beoordeling van de clusters werken wij dit zonodig verder uit.

Schaduw

Daglichttoetreding en bezonning dragen bij aan het woongenot. Worden deze aangetast, dan kan dat onder omstandigheden leiden tot een waardevermindering.

Door de duidelijk hogere bouwhoogte kan nadeel ontstaan wat betreft de bezonning van omliggende objecten en dit blijkt ook uit de door opdrachtgever overgelegde bezonningsstudie. Opgemerkt wordt wel dat deze bezonningsstudie gebaseerd is op de bestaande feitelijke situatie en niet op de – bij planschade maatgevende – planologische situatie. In planologisch opzicht zijn de effecten op de bezonning naar verwachting iets (zij het niet veel) kleiner omdat momenteel geen sprake is van de aanwezigheid van gebouwen tot de maximaal toegelaten maatvoering van het geldende bestemmingsplan.

Karakter van de bestemming

Bij de beoordeling van de wijziging van het karakter van de bestemming bezien wij de gevolgen van de mutatie voor de situeringswaarde van het te beoordelen object. Daartoe behoort ook de kwaliteit van het zicht.

Het plangebied is in hoofdzaak te karakteriseren als een gemengd woon-werkgebied. De voorgestane ontwikkeling past daarin beter dan het thans mogelijke, louter bedrijfsmatige gebruik, zodat geen sprake is van een aantasting van de omgevingskarakteristiek. Veeleer achten wij wat dit aspect betreft een beperkt doch zeker voordeel aan de orde.

Privacy

Met name wanneer in de nieuwe planologische situatie meer mensen aanwezig kunnen zijn dan voorheen en/of wanneer sprake is van meer permanent menselijk verblijf, kunnen omwonenden dat als een beperking van hun persoonlijke levenssfeer ervaren. Óf en de mate waarin er een inbreuk op de privacy kan ontstaan, wordt in belangrijke mate bepaald door de mate waarin waarnemer en waargenomene elkaar kunnen zien en/of elkaar kunnen horen. Daarbij spelen de onderlinge afstand en eventuele mogelijkheden van tussenliggende bestemmingen een belangrijke rol.

Door de nieuwe woonfunctie en de verhoging van de bouwmassa kan de privacy van omwonenden in het geding zijn.

Windhinder

Bij hoogbouw kan de windsituatie op het maaiveld veranderen. Blijkens het ter zake door opdrachtgever overgelegde onderzoek is daarvan voor omliggende woonobjecten geen sprake.

Hinder

Het mogelijk maken van voorheen niet toegestane gebruiksfuncties met de daaraan inherente vormen van overlast zoals geluid, geur, licht, stof en trilling kan leiden tot een toename van hinder voor de nabije omgeving. Hetzelfde geldt voor het toelaten van een intensivering van een al bestaande functie. Bij de beoordeling hiervan mag echter volgens de jurisprudentie alleen worden uitgegaan van ruimtelijk relevante gevolgen van de planologie en moet voorts uitgegaan worden van normaal gebruik. Misdragingen als burenoverlast, hangjongeren, het niet naleven van milieuregels en dergelijke gelden als normafwijkend en eventueel nadeel daarvan kan niet leiden tot planschade.

Momenteel is sprake van hinder van bedrijfsactiviteiten in lichte(re) milieucategorieën, die in de nieuwe situatie niet, althans minder aan de orde zal zijn. Daartegenover staat dat de aan woongebruik inherente vormen van hinder toenemen. Per saldo houden het voordeel en het nadeel zich naar onze inschatting in evenwicht.

Verkeer, ontsluiting en parkeren

Aan verkeer gerelateerde vormen van hinder, waaronder ook de wijze van ontsluiting en de manier waarop in de parkeerbehoefte wordt voorzien, kunnen leiden tot een vermindering van het woongenot. Omstandigheden als het aantal verkeersbewegingen, het soort verkeer en de afstand zijn daarbij uiteraard mede van belang.

Afgezet tegen de verkeershinder die in potentie voortvloeit uit bedrijfsmatig gebruik achten wij geen wezenlijk nadelige verandering aan de orden door het nieuw voorgestane woongebruik.

Milieu

Indien nieuwe milieugevoelige functies, zoals woningbouw, nabij bestaande bedrijvigheid worden gerealiseerd kan dit van invloed zijn op de mate waarin het bedrijf hinder mag veroorzaken.

Voor zover wij kunnen overzien bevinden zich in de directe omgeving van het plangebied geen bedrijfsmatige functies (meer) die door de ontwikkeling zouden kunnen worden gehinderd in de bestaande exploitatie dan wel de uitbreidingsmogelijkheden.

7.2 Kwalificatie van de relevante en nader te beoordelen aspecten

De voor de omgeving gunstige ruimtelijke effecten bestaan uit:

+ Een beperkte doch zekere verbetering van de omgevingskarakteristiek.

De voor de omgeving nadelige ruimtelijke effecten bestaan uit:

- Een mogelijk nadelige beïnvloeding van het uitzicht;
- Een mogelijk nadelige beïnvloeding van de bezonning;
- Een nadelige invloed op de privacy.

Gunstige en nadelige effecten veroorzaakt door dezelfde planologische mutatie kunnen na weging met elkaar worden gesaldeerd. In deze zaak hebben de te onderscheiden delen van de ontwikkeling verschillende effecten op de omgeving. Afhankelijk van de ligging ten opzichte van het plangebied en het soort vastgoed, kan per saldo een nadelig of gunstig effect ontstaan. Bij de clusters maken wij, bezien vanuit de te beïnvloeden objecten een concrete beoordeling.

7.3 Invloedssfeer

Bij de behandeling van een aanvraag om tegemoetkoming in de planschade, is het van belang om na te gaan of de aanvrager is te beschouwen als gerechtigde. In essentie betekent dit dat men ten tijde van het in werking treden van de nieuwe planologie eigenaar moet zijn van de getroffen onroerende zaak. In deze risicoanalyse beperken wij ons tot het beoordelen van de onroerende zaken die een wezenlijke relatie hebben met het plangebied. Binnen de invloedssfeer van het plangebied bevinden zich de volgende onroerende zaken.

Cluster	Adres
Croeselaan	Croeselaan 247 t/m 269
Veilingstraat	Veilingstraat 1 – 99
Twellosebeeklaan e.o.	In aanbouw zijnde appartementen Twellosebeeklaan
Eelderdiephof e.o.	Noordelijk gelegen appartementenblok Eelderdiephof
Ligplaatsen	Ligplaatsen Veilinghaven

De overige objecten in de buurt van het plangebied hebben vanwege hun ligging geen, of geen relevante relatie met het plangebied.

Specifiek ten aanzien van de in de omgeving van het plangebied gelegen woonschepen overwegen wij, dat het in beginsel roerende zaken betreft waardoor de eigenaren van deze woonschepen geen aanspraak kunnen maken op een tegemoetkoming in planschade. Dit is bevestigd in de jurisprudentie, namelijk in de uitspraken ABRvS 14 januari 2015, ECLI:NL:RVS:2015:32 (Haarlem) en ABRvS 12 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:990 (Amsterdam). In laatstgenoemde uitspraak overweegt de Afdeling dat de inmiddels in werking getreden 'Wet verduidelijking voorschriften woonboten', die woonboten aanmerkt als bouwwerken ingevolge de Wabo, niet af kan doen aan het "roerende" karakter van woonschepen.

Wel "planschadegevoelig" zijn de ligplaatsen waaraan de woonschepen zijn gelegen; een ligplaats is namelijk in beginsel een onroerende zaak met een woonbestemming. Om deze reden zijn de ligplaatsen als risico-object in het onderzoek betrokken.

8 OVERWEGINGEN NORMAAL MAATSCHAPPELIJK RISICO

Algemeen

Op de eventuele waardevermindering dient het normaal maatschappelijk risico in mindering te worden gebracht. Alleen indien en voor zover de in aanmerking te nemen waardevermindering het normaal maatschappelijk risico overstijgt, bestaat een aanspraak op tegemoetkoming in planschade.

Uit de rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State volgt dat onderzocht moet worden in hoeverre de waardedaling binnen het normale maatschappelijke risico valt waardoor deze op grond van artikel 6.2 Wro geheel of gedeeltelijk voor rekening van de betrokkenen behoort te blijven. Op basis van artikel 6.2 lid 2 Wro geldt daarbij een minimale aftrek van 2% van de waarde van de onroerende zaak**,** onmiddellijk voorafgaand aan het ontstaan van de schade. Afweging van alle er toe doende omstandigheden kan leiden tot de conclusie dat, op grond van artikel 6.2 lid 1 Wro, een groter deel van de schade voor rekening van betrokkenen dient te blijven. Het is daarom niet uit te sluiten dat, na beoordeling van de in de jurisprudentie opgenomen criteria voor de huidige ontwikkeling, in een toekomstige planschadeprocedure een bedrag groter dan 2% van de waarde, in mindering kan worden gebracht op de schade.

Relevante criteria

Van belang is onder meer of de planologische ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling kan worden beschouwd waarmee betrokkenen rekening hadden kunnen houden in die zin dat die ontwikkeling in de lijn der verwachtingen lag, ook al bestond geen concreet zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop deze ontwikkeling zich zou voordoen. De te toetsen relevante criteria daarbij zijn:

1. Betreft het in algemene zin een normale maatschappelijke ontwikkeling;
2. In hoeverre past de ontwikkeling in de ruimtelijke structuur van de omgeving;
3. Past de ontwikkeling in het meerjarige planologische beleid.

Omstandigheden die verder van belang kunnen zijn, zijn de afstand van de locatie waar de ontwikkeling heeft plaatsgevonden tot de betrokken onroerende zaak en de aard en de omvang van het door de ontwikkeling veroorzaakte nadeel. Daarbij geldt wel dat aan de afstand en aan de omvang van het nadeel als zodanig geen zelfstandige betekenis toekomt, omdat deze factoren zich vertalen in de hoogte van het schadebedrag.

Maximale hoogte van de drempel bij risicoanalyses

Wij zijn ons ervan bewust dat uit de rechtspraak volgt dat de drempel maximaal 5% kan bedragen. Gelet op het karakter van een risicoanalyse planschade en het aan de maximale drempel verbonden procesrisico, hanteren wij in een risicoanalyse desondanks maximaal een drempel van 4%. Extra reden daarvoor is dat de wetgever in het kader van de in procedure zijnde Omgevingswet heeft gekozen voor een vaste en dus maximale drempel van 4%.

In het onderstaande gaan wij op hoofdlijnen na of er in deze zaak aanleiding kan zijn voor een hogere drempel dan 2% op basis van artikel 6.2 lid 2 Wro. De concrete verwerking zal bij de beoordeling van de clusters plaatsvinden.

Globale beoordeling van de criteria

Op basis van de ons ter beschikking staande informatie beoordelen wij het normaal maatschappelijk risico bij benadering als volgt.

1 *Kan de planologische ontwikkeling als een normale maatschappelijke ontwikkeling worden beschouwd waarmee men rekening had kunnen houden, in die zin dat de ontwikkeling in de lijn der verwachtingen lag, ook al bestond geen concreet zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop de ontwikkeling zich zou voordoen?*

De aard van de onderhavige ontwikkeling – te weten inbreiding van woningen boven een commerciële plint in de bebouwde kom – is in zijn algemeenheid aan te merken als een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee een aanvrager theoretisch rekening had kunnen houden.

2 *In welke mate past de ontwikkeling naar haar aard en omvang binnen de ruimtelijke structuur van de omgeving?*

Gelet op de structuur van de omgeving, zijnde een centrumgebied met gemengde functies waaronder wonen als ook stapelbouw, kan de nieuwe ontwikkeling gezien de aard en omvang daarvan ter plaatse in redelijkheid als passend worden aangemerkt.

3 *In welke mate past de ontwikkeling naar haar aard en omvang binnen het gevoerde planologische beleid?*

De planologische ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt, en moet in zoverre als passend in het gevoerde ruimtelijk beleid worden beschouwd. Belangrijker is dat de ontwikkeling ook grotendeels, zij het niet geheel past binnen het langjarig, door de gemeente vastgestelde beleid. De enige afwijking betreft de grotere bouwhoogte waarvan thans wordt uitgegaan: in het opeenvolgende beleid is altijd uitgegaan van een maximale bouwhoogte van 25 meter, terwijl thans een gebouw van 37 meter hoog mogelijk wordt gemaakt.

Conclusie

Alles in aanmerking genomen, komen wij tot de slotsom dat, op basis van de beoordeling op grond van het eerste lid van artikel 6.2 Wro, naar verwachting 4% van de waarde van de omliggende objecten wegens normaal maatschappelijk risico voor rekening van de eigenaren daarvan zal kunnen worden gelaten. Deze aftrek is daarmee hoger dan het wettelijke forfait van 2% van de waarde van de onroerende zaak op grond van het tweede lid van artikel 6.2 Wro.

9 ANDERSZINS VERZEKERD

Als planschade is ontstaan, kan het voorkomen dat deze schade al op een andere manier is vergoed of verzekerd. De opgetreden schade komt dan niet nogmaals voor vergoeding in aanmerking. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld de situatie waarin een gemeente of ontwikkelaar gronden van een aanvrager heeft gekocht, waarbij partijen op kenbare wijze zijn overeengekomen dat in het verkoopbedrag een tegemoetkoming voor de toekomstige planologische verslechtering is opgenomen. Er zijn uiteraard ook andere afspraken denkbaar.

Met geen van de eigenaren van de omliggende objecten zijn afspraken gemaakt die te maken hebben met de onderhavige ontwikkeling, zodat het onderwerp anderszins verzekerd niet aan de orde is.

10 OVERWEGINGEN ACTIEVE RISICOAANVAARDING

Het is bestendige jurisprudentie dat ten aanzien van de vergoedbaarheid van de geleden schade het aspect van risicoaanvaarding op het moment van aankoop van de onroerende zaak een rol kan spelen. In algemene zin kan worden gesteld dat als voor de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan of een besluit sprake is geweest van door de overheid openbaar gemaakte beleidsvoornemens, waarin de ontwikkeling is opgenomen, (bijvoorbeeld een voorontwerpbestemmingsplan, een structuurplan, en/of een ter inzage gelegd bestemmingsplan), in principe voorzienbaarheid kan worden tegengeworpen, als deze informatie vóór aankoop van het object van aanvrager kenbaar was. Ook een op het moment van aankoop geldend bestemmingsplan kan van belang zijn voor het aspect risicoaanvaarding.

Uit de beschikbare informatie, weergegeven in hoofdstuk 6 van dit advies, blijkt dat in ieder geval vanaf 11 november 1999 het voornemen tot herontwikkeling naar een gemengd woon-werkgebied voorzienbaar is geworden. Dat daarbij is uitgegaan van een bouwhoogte van 25 meter in plaats van de thans voorziene 37 meter is een afwijking die niet van dusdanige betekenis is, dat daardoor de voorzienbaarheid (geheel) zou komen te vervallen. Wel kan de hogere bouwhoogte in voorkomende gevallen leiden tot de conclusie dat de ontwikkeling gedeeltelijk, doch niet geheel voorzienbaar is (vgl. ABRvS 25-08-2010. ECLI:NL:RVS:2010:BN4940 Bergen op Zoom).

Op basis van deze informatie zijn wij van mening dat men op de hoogte kon zijn van (een aanmerkelijk deel van) de toekomstige nadelige ontwikkelingen sinds:

11 NOVEMBER 1999.

Bij de beoordeling van de clusters komen wij hierop nader terug.

11 OVERWEGINGEN TAXATIES

11.1 Definitie waardebegrip

Wij hanteren de volgende definitie:

Marktwaarde

Het geschatte bedrag waartegen vastgoed tussen een bereidwillige koper en een bereidwillige verkoper, na behoorlijke marketing in een zakelijke transactie zou worden overgedragen op de waardepeildatum, waarbij de partijen met kennis van zaken, prudent en niet onder dwang zouden hebben gehandeld.

11.2 Peildatum

Omdat onbekend is wanneer de nieuwe planologie in werking treedt, hanteren wij de opnamedatum als peildatum voor de waardering.

11.3 De manier waarop het risico op planschade wordt vastgesteld

Bij het taxeren gaat het binnen het kader van deze risicoanalyse om het vaststellen van de omvang van het waardeverschil als uitkomst van de gemaakte planologische vergelijking. Hierbij zijn voor de taxatie van een object in hoge mate bepalend:

- Het waardeniveau vóór de voorgenomen planwijziging;
- Het waardeniveau ná de voorgenomen planwijziging.

De motivering van de waardeverandering vloeit daarmee rechtstreeks voort uit de uitkomsten van de planologische vergelijking. De specifieke factoren die de uitkomst van de planologische vergelijking en de aard en de ernst van de inbreuk bepalen, zoals de in het advies besproken aspecten, zijn daarvoor het belangrijkst.

11.4 Geldigheid en geldigheidsduur

De geldigheid van dit advies hangt nauw samen met de beoordeelde, en in dit advies opgenomen feiten. Deze risicoanalyse geeft een deskundige schatting van het risico op planschade. Omdat het nieuwe planologische regime nog niet in werking is getreden, bestaat de kans dat de omvang van de uiteindelijke tegemoetkoming in schade kan afwijken van de in deze risicoanalyse genoemde bedragen. De feiten kunnen nog wijzigen. Ter illustratie van deze externe oorzaken noemen wij:

- Veranderingen met betrekking tot het besproken project;
- Tussentijdse wijzigingen van de voorgenomen planologie;
- Nieuwe wetgeving;
- Veranderingen in de rechtspraak;
- Nieuwe gegevens met betrekking tot het onderwerp voorzienbaarheid;
- Tussentijdse transacties.

Bij gelijkblijvende feiten stellen wij de geldigheidsduur op 6 maanden na peildatum. Afhankelijk van de marktontwikkelingen kan deze periode variëren.

11.5 Geraadpleegde bronnen voor het bepalen van het waardeniveau

Om het waardeniveau te bepalen, zijn wij nagegaan of er in de directe omgeving van het plangebied objecten zijn verkocht. Hiervoor hebben wij gebruik gemaakt van de mogelijkheden van Kadata. We noemen de volgende referentieobjecten:

Adres	Leveringsdatum	Verkoopprijs in €
Croeselaan 253	07-12-2021	€ 485.000
Croeselaan 251	28-01-2021	€ 402.000
Croeselaan 251 BISA	26-01-2021	€ 470.000
Veilingstraat 23	08-02-2022	€ 850.000
Veilingstraat 11	13-12-2021	€ 425.000

Vervolgens hebben wij de bekende websites van aanbieders van onroerend goed bekeken, om na te gaan of er in de omgeving van het plangebied objecten te koop worden aangeboden. Tijdens de advisering en opname is het volgende object opgevallen:

Adres	Vraagprijs in €
Croeselaan 287	€ 475.000

De uiteindelijke transactieprijs kan natuurlijk afwijken van de hiervoor genoemde vraagprijs, en wij nemen deze objecten enkel op om een beeld te schetsen van het huidige aanbod.

12 BEOORDELING CLUSTERS

Cluster	Adres
Croeselaan	Croeselaan 247 t/m 269

Deze appartementen liggen ten oosten van het plangebied en zijn met de achtergevels daarop gericht. Het betreft in totaal 27 appartementen. De objecten worden van het plangebied gescheiden door openbaar verblijfsgebied of gronden van derden.



Samenvatting van de planologische vergelijking voor deze cluster

Vanuit de objecten in dit cluster bestaat momenteel in planologisch opzicht uitzicht op bedrijfsbebouwing met een hoogte van 12 meter. Deze bedrijfsbebouwing mag worden gebruikt voor lichter(e) vormen van bedrijfsmatig gebruik.

In de nieuwe planologische situatie bevindt zich beduidend hogere bebouwing in het plangebied, zij het met een kleinere footprint. Van belang is ook dat de objecten in dit cluster

primair in de invloedssfeer van de “lagere” delen van de bebouwing liggen. Niettemin zal sprake kunnen zijn van een nadelige beïnvloeding van het uitzicht, de bezonning en de privacy.

Voor de objecten in dit cluster omvat de gegeven planologische verandering ook een positief ruimtelijk effect, namelijk een zekere verbetering van de omgevingskarakteristiek. Dit voordeel kan de nadelige effecten per saldo slechts gedeeltelijk compenseren.

Rekening houdend met het voorgaande zijn wij van mening, dat de objecten in dit cluster planologisch nadeel zullen ondervinden van de betreffende verandering van het bestemmingsplan.

Normaal maatschappelijk risico

Zoals eerder overwogen zijn wij tot de slotsom gekomen dat, op basis van de beoordeling op grond van het eerste lid van artikel 6.2 Wro, naar verwachting 4% wegens normaal maatschappelijk risico voor rekening van de eigenaren van omliggende objecten zal kunnen worden gelaten. Deze aftrek is daarmee hoger dan het wettelijke forfait van 2% van de waarde van de onroerende zaak op grond van het tweede lid van artikel 6.2 Wro.

Gelet op de aard en reikwijdte van de planologische verandering is niet op voorhand uit te sluiten dat de waardedruk voor objecten in dit cluster het normaal maatschappelijk risico zal overstijgen. Vooraleer wij echter overgaan tot een taxatie van het nadeel zullen wij eerst beoordelen of en zo ja in hoeverre de ontwikkeling voor de eigenaren voorzienbaar was. Volgens toepasselijke jurisprudentie (o.a. ABRvS 21-01-2015, ECLI:NL:RVS:2015:140, Asten) dient namelijk eerst te worden bepaald wat het “voorzienbare deel” van de schade is en wordt op het “niet voorzienbare deel” de aftrek wegens normaal maatschappelijk risico toegepast.

Actieve risicoaanvaarding

Wij hebben eerder geconcludeerd dat de ontwikkeling grotendeels voorzienbaar werd vanaf 11 november 1999, omdat vanaf die dag ononderbroken tot heden de ontwikkeling van woonbebouwing binnen het plangebied voorzienbaar werd tot een bouwhoogte van 25 meter. Deze maatvoering was zowel opgenomen in de wijzigingsbevoegdheden van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” als in de wijzigingsbevoegdheden van het daarop volgende, thans geldende bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden”.

De objecten in dit cluster zijn blijkens gegevens van de BAG gebouwd ver vóór het jaar 1999. Dit betekent, dat niet voor alle eigenaren de bouw van woonbebouwing tot 25 meter hoog ten zuiden van de Veilingstraat voorzienbaar hoefde te zijn geweest ten tijde van de aankoop van het object. Om deze reden hebben wij nadere kadastrale recherche gedaan naar de transacties binnen dit cluster. Gebleken is, dat van de 27 appartementen er 24 door de huidige eigenaar zijn gekocht nà 11 november 1999.

Betekenis van de voorzienbaarheid voor het planschaderisico

Anders dan de “planologische” verhoging en functiewijziging van bebouwing van 12 meter naar 37 meter hoog levert de “niet voorzienbare” verhoging van woonbebouwing van 25 meter naar 37 meter hoog voor de objecten in dit cluster, die geen van alle hoger liggen dan circa 17 meter, naar verwachting geen nadeel op dat van een dusdanige omvang is dat dit het normaal maatschappelijk risico overstijgt. Een gedetailleerde taxatie van het nadeel kan daarom voor 24 van de 27 appartementen achterwege blijven.

Taxatie

Rekening houdend met de plaatselijke omstandigheden en de huidige planologische mogelijkheden, taxeren wij het gezamenlijke waardeniveau van de 3 resterende objecten vóór de planologische verandering op € 1.500.000,--. Gelet op de uitkomst van de planologische vergelijking en de hiervoor behandelde overwegingen, zal het waardeniveau ná de planologische verandering dalen. De door ons getaxeerde planschade is als volgt opgebouwd:

Cluster Croeselaan			
Aantal te treffen woningen	**Waarde vermindering €**	**Maatschappelijk risico (aftrekbaar) €**	**Planschade risico €**
3	€ 75.000	€ 60.000	€ 15.000
Totaal			**€ 15.000**

Cluster	Adres
Veilingstraat	Veilingstraat 1 – 99

Deze koopappartementen liggen ten noorden van het plangebied en zijn met de voorgevels en balkons daarop gericht. De objecten worden van het plangebied gescheiden door de Veilingstraat.



Samenvatting van de planologische vergelijking voor deze cluster

Vanuit de objecten in dit cluster bestaat momenteel in planologisch opzicht uitzicht op bedrijfsbebouwing met een hoogte van 12 meter. Deze bedrijfsbebouwing mag worden gebruikt voor lichter(e) vormen van bedrijfsmatig gebruik.

In de nieuwe planologische situatie bevindt zich beduidend hogere bebouwing in het plangebied, zij het met een kleinere footprint. Afhankelijk van de ligging van het appartement (zowel qua hoogte als qua locatie) zal daardoor in meer of mindere mate sprake kunnen zijn van een nadelige beïnvloeding van het uitzicht, de bezonning en de

privacy. Door de kleinere footprint wordt niet ieder object in dit cluster in gelijke mate getroffen. Het nadeel doet zich het sterkst gevoelen voor de hoger gelegen appartementen die recht tegenover de hoogbouw gelegen zullen zijn.

Voor de objecten in dit cluster omvat de gegeven planologische verandering ook een positief ruimtelijk effect, namelijk een zekere verbetering van de omgevingskarakteristiek. Dit voordeel kan de nadelige effecten per saldo slechts gedeeltelijk compenseren.

Rekening houdend met het voorgaande zijn wij van mening, dat de objecten in dit cluster in meer of mindere mate planologisch nadeel zullen ondervinden van de betreffende verandering van het bestemmingsplan.

Normaal maatschappelijk risico

Zoals eerder overwogen zijn wij tot de slotsom gekomen dat, op basis van de beoordeling op grond van het eerste lid van artikel 6.2 Wro, naar verwachting 4% wegens normaal maatschappelijk risico voor rekening van de eigenaren van omliggende objecten zal kunnen worden gelaten. Deze aftrek is daarmee hoger dan het wettelijke forfait van 2% van de waarde van de onroerende zaak op grond van het tweede lid van artikel 6.2 Wro.

Gelet op de aard en reikwijdte van de planologische verandering is niet op voorhand uit te sluiten dat de waardedruk voor objecten in dit cluster het normaal maatschappelijk risico zal overstijgen. Vooraleer wij echter overgaan tot een taxatie van het nadeel zullen wij eerst beoordelen of en zo ja in hoeverre de ontwikkeling voor de eigenaren voorzienbaar was. Volgens toepasselijke jurisprudentie (o.a. ABRvS 21-01-2015, ECLI:NL:RVS:2015:140, Asten) dient namelijk eerst te worden bepaald wat het “voorzienbare deel” van de schade is en wordt op het “niet voorzienbare deel” de aftrek wegens normaal maatschappelijk risico toegepast.

Actieve risicoaanvaarding

Wij hebben eerder geconcludeerd dat de ontwikkeling grotendeels voorzienbaar werd vanaf 11 november 1999, omdat vanaf die dag ononderbroken tot heden de ontwikkeling van woonbebouwing binnen het plangebied voorzienbaar werd tot een bouwhoogte van 25 meter. Deze maatvoering was zowel opgenomen in de wijzigingsbevoegdheden van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” als in de wijzigingsbevoegdheden van het daarop volgende, thans geldende bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden”.

Specifiek ten aanzien van de door opdrachtgever gesignaleerde beperking van de wijzigingsbevoegdheden wat betreft de “eerste 17 meter aan de zijde van de Croeselaan” overwegen wij, dat deze bepalingen in zowel de wijzigingsbepalingen van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” als die van het bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden” worden “overruled” voor specifiek het bouwen aan de Veilingstraat. De wijzigingsbevoegdheid van eerstgenoemd bestemmingsplan maakt deze uitzonderiong voor het bouwen “aan de zijde van de bestemming “Woondoeleinden 4 (W4)” en de wijzigingsbevoegdheid van laatstgenoemd bestemmingsplan maakt de uitzondering voor het bouwen “aan de Veilingstraat”.

De objecten in dit cluster zijn blijkens gegevens van de BAG allemaal gebouwd in het jaar 2007. Dit betekent, dat voor alle eigenaren de bouw van woonbebouwing tot 25 meter hoog ten zuiden van de Veilingstraat voorzienbaar was ten tijde van de aankoop van het object.

Betekenis van de voorzienbaarheid voor het planschaderisico

Anders dan de “planologische” verhoging en functiewijziging van bebouwing van 12 meter naar 37 meter hoog levert de “niet voorzienbare” verhoging van woonbebouwing van 25 meter naar 37 meter hoog voor de objecten in dit cluster, die geen van alle hoger liggen dan circa 17 meter, naar verwachting geen nadeel op dat van een dusdanige omvang is dat dit het normaal maatschappelijk risico overstijgt. Een gedetailleerde taxatie van het nadeel kan daarom achterwege blijven. Wij stellen het planschaderisico voor de objecten in dit cluster op “NIHIL”.

Cluster	Adres
Twellosebeeklaan e.o.	In aanbouw zijnde appartementen Twellosebeeklaan

Deze in aanbouw zijnde appartementen liggen ten zuiden van het plangebied en zijn met de zijgevels en balkons daarop gericht. De objecten grenzen direct aan het plangebied.



Samenvatting van de planologische vergelijking voor deze cluster

Vanuit de objecten in dit cluster bestaat momenteel in planologisch opzicht uitzicht op bedrijfsbebouwing met een hoogte van 12 meter. Deze bedrijfsbebouwing mag worden gebruikt voor lichter(e) vormen van bedrijfsmatig gebruik.

In de nieuwe planologische situatie bevindt zich beduidend hogere bebouwing in het plangebied, zij het met een kleinere footprint. Afhankelijk van de ligging van het appartement (zowel qua hoogte als qua locatie) zal daardoor in meer of mindere mate sprake kunnen zijn van een nadelige beïnvloeding van het uitzicht en de privacy. Door de kleinere footprint wordt niet ieder object in dit cluster in gelijke mate getroffen. Het nadeel

doet zich het sterkst gevoelen voor de hoger gelegen appartementen die het dichtst bij de hoogbouw gelegen zullen zijn.

Voor de objecten in dit cluster omvat de gegeven planologische verandering ook een positief ruimtelijk effect, namelijk een zekere verbetering van de omgevingskarakteristiek. Dit voordeel kan de nadelige effecten per saldo slechts gedeeltelijk compenseren.

Rekening houdend met het voorgaande zijn wij van mening, dat de objecten in dit cluster in meer of mindere mate planologisch nadeel zullen ondervinden van de betreffende verandering van het bestemmingsplan.

Normaal maatschappelijk risico

Zoals eerder overwogen zijn wij tot de slotsom gekomen dat, op basis van de beoordeling op grond van het eerste lid van artikel 6.2 Wro, naar verwachting 4% wegens normaal maatschappelijk risico voor rekening van de eigenaren van omliggende objecten zal kunnen worden gelaten. Deze aftrek is daarmee hoger dan het wettelijke forfait van 2% van de waarde van de onroerende zaak op grond van het tweede lid van artikel 6.2 Wro.

Gelet op de aard en reikwijdte van de planologische verandering is niet op voorhand uit te sluiten dat de waardedruk voor objecten in dit cluster het normaal maatschappelijk risico zal overstijgen. Vooraleer wij echter overgaan tot een taxatie van het nadeel zullen wij eerst beoordelen of en zo ja in hoeverre de ontwikkeling voor de eigenaren voorzienbaar was. Volgens toepasselijke jurisprudentie (o.a. ABRvS 21-01-2015, ECLI:NL:RVS:2015:140, Asten en ABRvS 28-09-2016, ECLI:NL:RVS:2016:2582 Zutphen) dient namelijk eerst te worden bepaald wat het “voorzienbare deel” van de schade is en wordt op het “niet voorzienbare deel” de aftrek wegens normaal maatschappelijk risico toegepast.

Actieve risicoaanvaarding

Wij hebben eerder geconcludeerd dat de ontwikkeling grotendeels voorzienbaar werd vanaf 11 november 1999, omdat vanaf die dag ononderbroken tot heden de ontwikkeling van woonbebouwing binnen het plangebied voorzienbaar werd tot een bouwhoogte van 25 meter. Deze maatvoering was zowel opgenomen in de wijzigingsbevoegdheden van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” als in de wijzigingsbevoegdheden van het daarop volgende, thans geldende bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden”.

De objecten in dit cluster zijn momenteel nog in aanbouw. Dit betekent, dat voor alle huidige en toekomstige eigenaren de bouw van woonbebouwing tot 25 meter hoog ten zuiden van de Veilingstraat voorzienbaar was ten tijde van de aankoop van het object.

Betekenis van de voorzienbaarheid voor het planschaderisico

Anders dan de “planologische” verhoging en functiewijziging van bebouwing van 12 meter naar 37 meter hoog levert de “niet voorzienbare” verhoging van woonbebouwing van 25 meter naar 37 meter hoog voor de objecten in dit cluster, die geen van alle hoger liggen dan circa 17 meter, naar verwachting geen nadeel op dat van een dusdanige omvang is dat dit het normaal maatschappelijk risico overstijgt. Een gedetailleerde taxatie van het nadeel kan daarom achterwege blijven. Wij stellen het planschaderisico voor de objecten in dit cluster op “NIHIL”.

Cluster	Adres
Eelderdiephof e.o.	Noordelijk gelegen appartementenblok Eelderdiephof

Deze koopappartementen liggen ten westen van het plangebied en zijn met verblijfsruimten daarop gericht. De objecten worden van het plangebied gescheiden door openbaar gebied en in aanbouw zijnde wooncomplexen behorend tot het cluster “Twellosebeeklaan”.



Samenvatting van de planologische vergelijking voor deze cluster

Vanuit de objecten in dit cluster bestaat momenteel in planologisch opzicht uitzicht op bedrijfsbebouwing met een hoogte van 12 meter. Deze bedrijfsbebouwing mag worden gebruikt voor lichter(e) vormen van bedrijfsmatig gebruik.

In de nieuwe planologische situatie bevindt zich beduidend hogere bebouwing in het plangebied, maar op grotere afstand door de kleinere footprint. Door de onderlinge afstand en de aard en inrichting van het tussengelegen gebied blijven de gevolgen voor het uitzicht zeer beperkt en zal van een wezenlijke aantasting van de privacy of de bezonning geen

sprake zijn. Voor de objecten in dit cluster omvat de gegeven planologische verandering ook een positief ruimtelijk effect, namelijk een zekere verbetering van de omgevingskarakteristiek. Dit voordeel kan de nadelige effecten per saldo slechts gedeeltelijk compenseren.

Rekening houdend met het voorgaande zijn wij van mening, dat de objecten in dit cluster in beperkte mate planologisch nadeel zullen ondervinden van de betreffende verandering van het bestemmingsplan.

Normaal maatschappelijk risico

Zoals eerder overwogen zijn wij tot de slotsom gekomen dat, op basis van de beoordeling op grond van het eerste lid van artikel 6.2 Wro, naar verwachting 4% wegens normaal maatschappelijk risico voor rekening van de eigenaren van omliggende objecten zal kunnen worden gelaten. Deze aftrek is daarmee hoger dan het wettelijke forfait van 2% van de waarde van de onroerende zaak op grond van het tweede lid van artikel 6.2 Wro.

Gelet op de aard en reikwijdte van de planologische verandering menen wij zonder een gedetailleerde taxatie te kunnen inschatten dat een eventueel nadeel voor de objecten in dit cluster niet zal uitstijgen boven het normaal maatschappelijk risico. Reeds om deze reden stellen wij het planschaderisico voor de objecten in dit cluster op “NIHIL”. Aanvullend gaan wij hierna nog in op het aspect “voorzienbaarheid”.

Actieve risicoaanvaarding

Wij hebben eerder geconcludeerd dat de ontwikkeling grotendeels voorzienbaar werd vanaf 11 november 1999, omdat vanaf die dag ononderbroken tot heden de ontwikkeling van woonbebouwing binnen het plangebied voorzienbaar werd tot een bouwhoogte van 25 meter. Deze maatvoering was zowel opgenomen in de wijzigingsbevoegdheden van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” als in de wijzigingsbevoegdheden van het daarop volgende, thans geldende bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden”.

De objecten in dit cluster zijn blijkens gegevens van de BAG allemaal gebouwd in het jaar 2008. Dit betekent, dat voor alle eigenaren de bouw van woonbebouwing tot 25 meter hoog ten zuiden van de Veilingstraat voorzienbaar was ten tijde van de aankoop van het object.

Betekenis van de voorzienbaarheid voor het planschaderisico

Anders dan de “planologische” verhoging en functiewijziging van bebouwing van 12 meter naar 37 meter hoog levert de “niet voorzienbare” verhoging van woonbebouwing van 25 meter naar 37 meter hoog voor de objecten in dit cluster naar verwachting geen nadeel meer op.

Cluster	Adres
Ligplaatsen	Ligplaatsen Veilinghaven

Deze ligplaatsen liggen ten westen van het plangebied. De objecten worden van het plangebied gescheiden door openbaar verblijfsgebied.



Samenvatting van de planologische vergelijking voor deze cluster

Vanuit de objecten in dit cluster bestaat momenteel in planologisch opzicht uitzicht op bedrijfsbebouwing met een hoogte van 12 meter. Deze bedrijfsbebouwing mag worden gebruikt voor lichter(e) vormen van bedrijfsmatig gebruik.

In de nieuwe planologische situatie bevindt zich beduidend hogere bebouwing in het plangebied, maar op grotere afstand door de kleinere footprint. Door de onderlinge afstand en de aard en inrichting van het tussengelegen gebied blijven de gevolgen voor het uitzicht beperkt en zal van een sterke aantasting van de privacy of de bezonning geen sprake zijn. Voor de objecten in dit cluster omvat de gegeven planologische verandering ook een ander positief ruimtelijk effect, namelijk een zekere verbetering van de omgevingskarakteristiek.

Rekening houdend met het voorgaande zijn wij van mening, dat de objecten in dit cluster in zeer beperkte mate planologisch nadeel zullen ondervinden van de betreffende verandering van het bestemmingsplan.

Normaal maatschappelijk risico

Zoals eerder overwogen zijn wij tot de slotsom gekomen dat, op basis van de beoordeling op grond van het eerste lid van artikel 6.2 Wro, naar verwachting 4% wegens normaal maatschappelijk risico voor rekening van de eigenaren van omliggende objecten zal kunnen worden gelaten. Deze aftrek is daarmee hoger dan het wettelijke forfait van 2% van de waarde van de onroerende zaak op grond van het tweede lid van artikel 6.2 Wro.

Gelet op de aard en reikwijdte van de planologische verandering menen wij zonder een gedetailleerde taxatie te kunnen inschatten dat een eventueel nadeel voor de objecten in dit cluster niet zal uitstijgen boven het normaal maatschappelijk risico. Reeds om deze reden stellen wij het planschaderisico voor de objecten in dit cluster op “NIHIL”. Aanvullend gaan wij hierna nog in op het aspect “voorzienbaarheid”.

Actieve risicoaanvaarding

Wij hebben eerder geconcludeerd dat de ontwikkeling grotendeels voorzienbaar werd vanaf 11 november 1999, omdat vanaf die dag ononderbroken tot heden de ontwikkeling van woonbebouwing binnen het plangebied voorzienbaar werd tot een bouwhoogte van 25 meter. Deze maatvoering was zowel opgenomen in de wijzigingsbevoegdheden van het bestemmingsplan “Dichterswijk-West” als in de wijzigingsbevoegdheden van het daarop volgende, thans geldende bestemmingsplan “Actualisering diverse gebieden”.

De ligplaatsen zijn blijkens gegevens van het kadaster op basis van een notariële akte, ingeschreven op 28 juli 2006, in eigendom bij de “vereniging van eigenaars Veilinghaven te Utrecht”. Dit betekent, dat voor alle eigenaren de bouw van woonbebouwing tot 25 meter hoog ten zuiden van de Veilingstraat voorzienbaar was ten tijde van de aankoop van het object.

Betekenis van de voorzienbaarheid voor het planschaderisico

Anders dan de “planologische” verhoging en functiewijziging van bebouwing van 12 meter naar 37 meter hoog levert de “niet voorzienbare” verhoging van woonbebouwing van 25 meter naar 37 meter hoog voor de objecten in dit cluster naar verwachting geen nadeel meer op.

13 CONCLUSIE

De op basis van artikel 6.1 Wro te vergoeden indirecte planschade taxeren wij op:

Cluster	Adressen	Planschade risico €
Croeselaan	Croeselaan 247 t/m 257	€ [redacted]
Veilingstraat	Veilingstraat 1 – 99	NIHIL
Twellosebeeklaan e.o.	In aanbouw zijnde appartementen Twellosebeeklaan	NIHIL
Eelderdiephof e.o.	Noordelijk gelegen appartementenblok Eelderdiephof	NIHIL
Ligplaatsen	Ligplaatsen Veilingstraat	NIHIL
Totaal		**€ [redacted]**

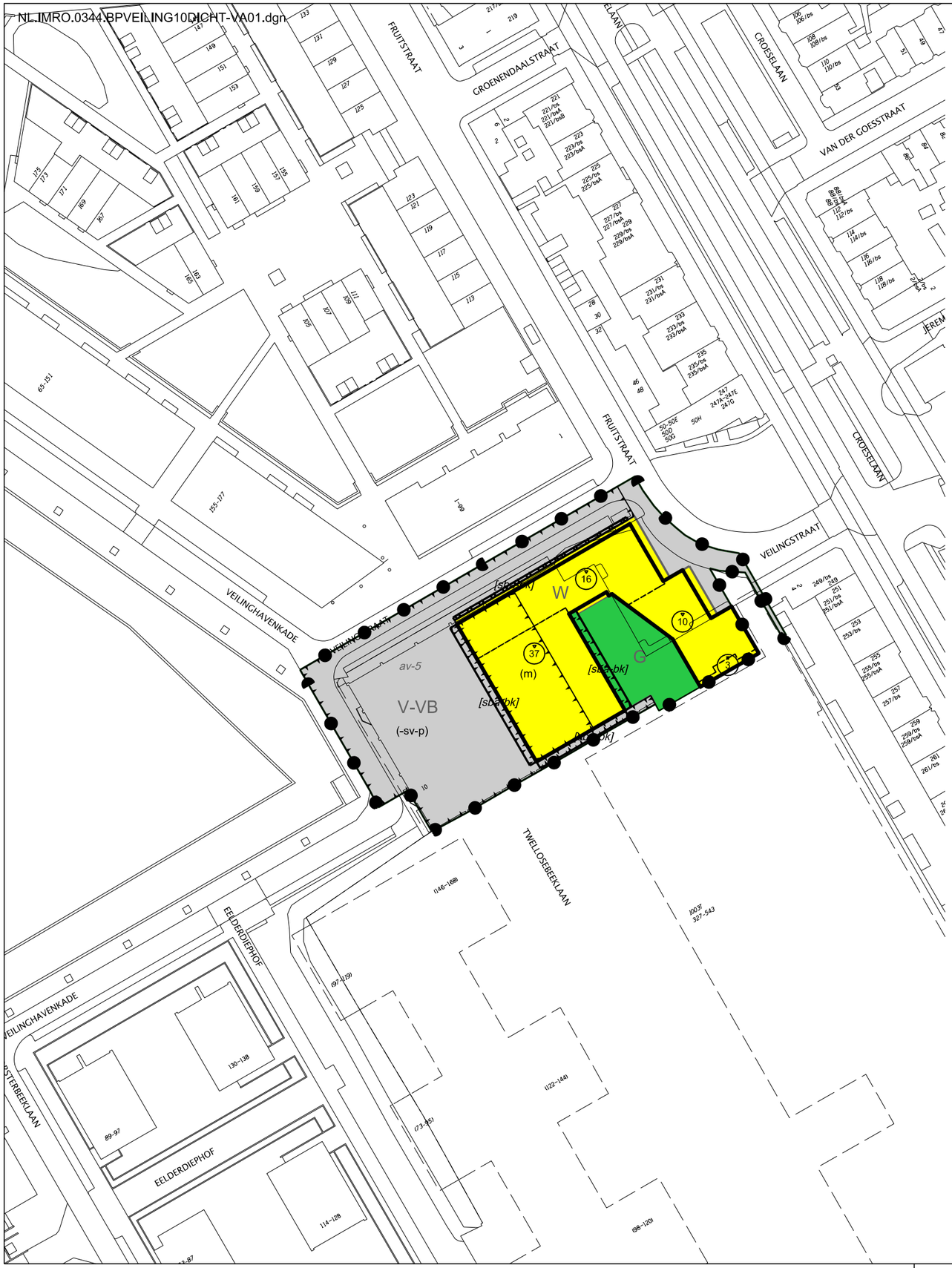
Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken

[redacted]

mr. drs. [redacted] K-RMT
Commercieel directeur

Uitgave Gemeente Utrecht
Bezoekadres Stadskantoor, Stadsplateau 1
Postadres Postbus 8406, 3505 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 00 00
Mail gebiedsontwikkelingjz@utrecht.nl

NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA01.dgn



Plangebied

Plangebiedgrens

Bouwvlak

bouwvlak

Bestemmingen

G — Groen

V-VB — Verkeer - Verblijfsgebied

W — Wonen

Maatvoeringaanduidingen

maatvoeringsvlak

37 — maximum bouwhoogte (m)

Functieaanduidingen

(m) — maatschappelijk

(-sv-p) — specifieke vorm van verkeer - parkeren uitgesloten

Bouwaanduidingen

[sba-bk] — specifieke bouwaanduiding - balkon

Gebiedsaanduidingen

av-5 — overig - archeologische verwachting - 5

Chw bestemmingsplan

Veilingstraat 10, Dichterswijk

Verbeelding BLAD 1

Hierbij horen de regels van chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk

Plannaam	Planfase	Datum	Plannaam	Planfase	Datum
Ontwerp	fase 1	15-12-2023	beroep	fase 3	
Vaststelling	fase 2		onherroepelijk	fase 4	

De digitale versie van de verbeeling is authentiek en rechtsgeldig boven alle andere versies.
Zie voor de digitale versie de websites http://www.ruimtelijkeplannen.nl en/of http://0344.ropubliceer.nl

Identificatie (ID) van het plan (Bestandsnaam) NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA01.dgn	
ordernummer	
wijk	08 Zuidwest
projektnaam(dir)	Veilingstraat 10
subdirectory	
schaal	1: 1000
pentabel	256.tbl
datum	17-09-2024
datum	

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte / Stadsplateau 1 / 3521 AZ / Postbus 8406 / 3503 RK / Utrecht / Tel. 030-2860000

NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA01.dgn

De officiële, digitale versie van het bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Veilingstraat 10, Dichterswijk bekijken

De wettelijk geldende versie van het bestemmingsplan kunt u bekijken met de web-applicatie RoPubliceer.

Link naar RoPubliceer: RoPubliceer 0344 (versie 2.0.1)

Toelichting

De website

De website opent met een scherm waarin de algemene gegevens van het bestemmingsplan staan.

In het linker vlak kunt u op *plan digitaal raadplegen* klikken om de plankaart (verbeelding) te zien. Als u vervolgens op een bestemming klikt (gekleurd vlak binnen de bolletjeslijn), ziet u rechtsboven een met een stippellijn aangegeven kader met hyperlinks naar de bijbehorende regels. Ook ziet u daar eventuele bijzonderheden.

De documenten van het bestemmingsplan kunt u bekijken en downloaden als u in het linker kader op *alle bijbehorende documenten tonen* klikt.

Het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad

Een vaststellingsbesluit houdt in dat de gemeenteraad de digitale bestanden vaststelt die samen het bestemmingsplan vormen, zoals de plankaart (verbeelding), de regels, de koppeling tussen de kaart en de regels, de toelichting en de bijlagen. Deze bestanden vormen samen het databestand NL.IMRO.0344.BPVEILING10DICHT-VA0.gml.

RoPubliceer leest het databestand uit en maakt het digitale bestemmingsplan met alle bijlagen en bijbehorende stukken raadpleegbaar.

Veilingstraat memo Cultuurhistorische Waarde

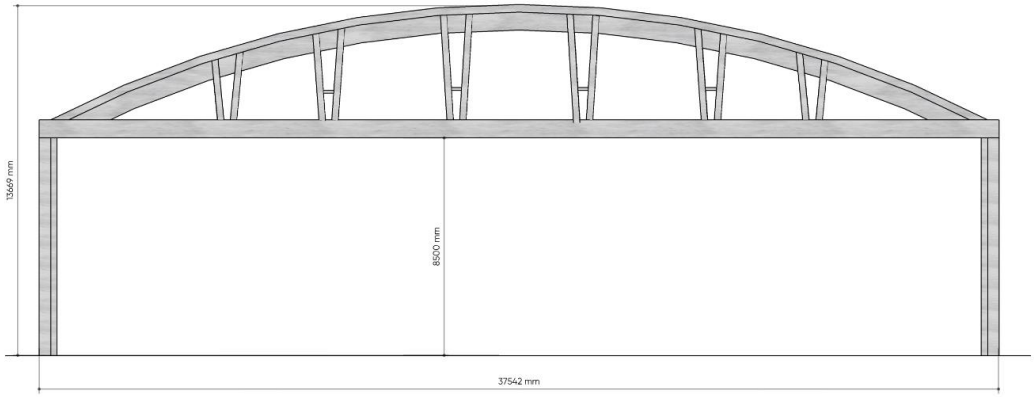


Scenario's wat betreft het behoud van bestaande spanten in de herontwikkeling van de Veilingstraat 10

24 mei 2024

De Utrechtse Stichting voor Industrieel Erfgoed (USINE) heeft in 2009 een inventarisatie opgesteld van gebouwen die op het gebied van architectuur en cultuurhistorie van waarde zijn. De bebouwing aan de Veilingstraat 10 is voor deze inventarisatie ook beoordeeld. Het gebouw is hierbij niet van zodanige waarde beoordeeld dat deze als beschermd industrieel erfgoed is aangemerkt.
Ondanks dat het gebouw niet is beoordeeld als beschermd industrieel erfgoed is door de gemeente Utrecht aan de ontwikkelaar gevraagd de mogelijkheid, om een aandenken aan de historie van gebied te verwerken in het plan te onderzoeken. Hierbij is specifiek de vraag of een van de spanten van het huidige gebouw behouden kan blijven.
In de volgende fase van het ontwerp wordt daarnaast ook onderzocht op welke manier de betonnen schaaldelen die onderdeel zijn van de huidige dakconstructie in het ontwerp van het gebouw kunnen worden verwerkt.

De betonnen spanten overspannen de bestaande hal in de breedterichting. Verdeeld over de lengterichting van het gebouw zijn meerdere spanten aanwezig als ondersteuning van het betonnen schaaldak.
De spanten zijn te omschrijven als vakwerkbogen. De onderregel is een rechte betonnen balk en de bovenregel betreft een betonnen boog. De boven- en onderregel zijn onderling verbonden met een 6-tal betonnen elementen zoals te zien op afbeelding 1. het totale spant heeft een totale breedte van ca. 37,5m en een hoogte van ca. 13,5m, zie afbeelding 2.



Afbeelding 2 - Aanzicht spant



Afbeelding 1 - Verbinding boven- en onderregel

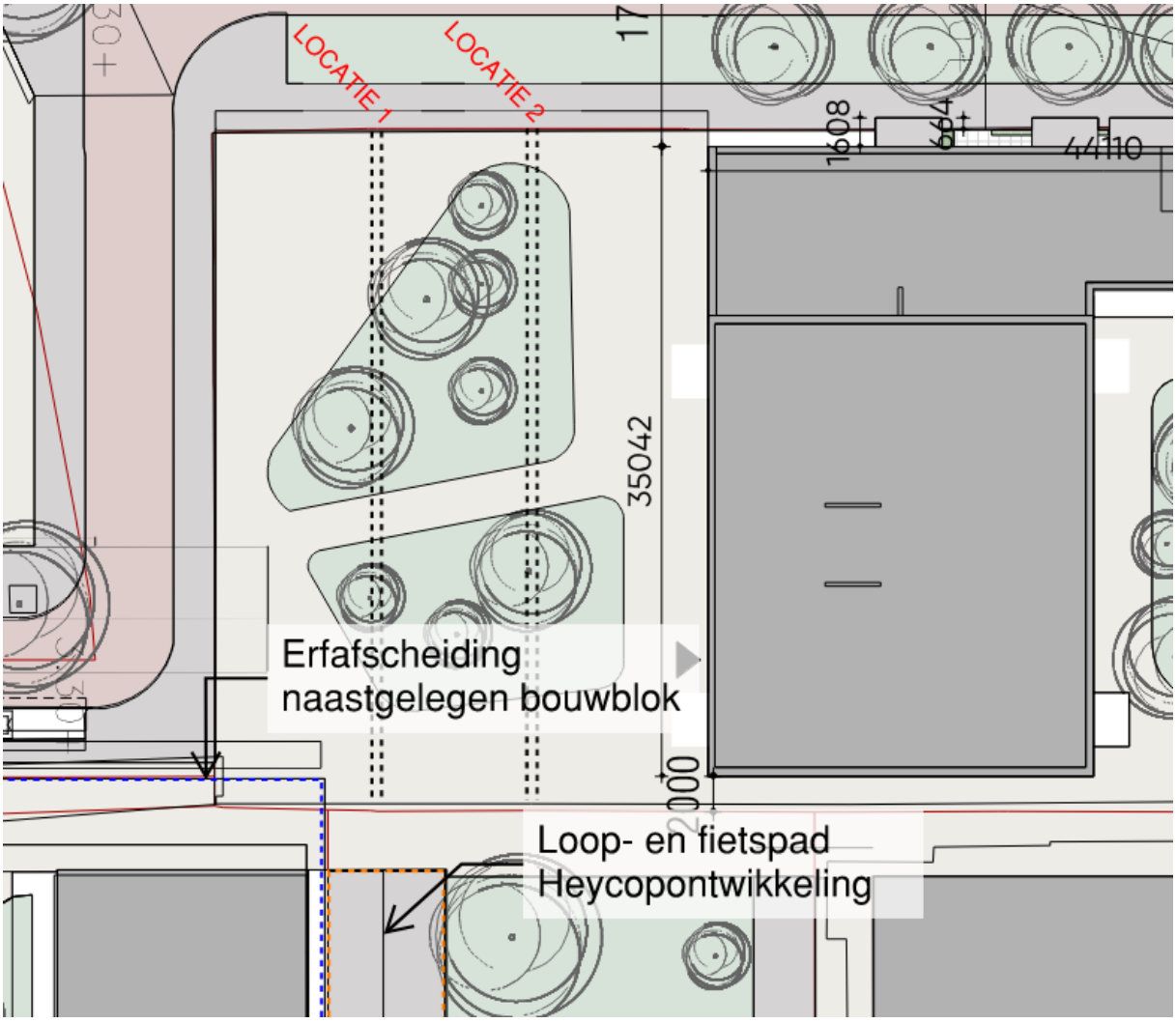
Op verzoek van de gemeente zijn twee varianten voor behoud van een spant uitgewerkt:

1. Het behouden van een spant in z'n bestaande vorm als een soort kunstelement als onderdeel van de openbare ruimte.
2. Delen van een spant terugbrengen als elementen in de inrichting van de openbare ruimte.

Scenario 1
Het eerste scenario betreft het handhaven van een spant in z'n huidige vorm. Het idee hierbij is dat een van de spanten blijft staan op de positie waar het nu fungeert als constructieve ondersteuning voor het schaaldak.

<u>Positie</u>
Twee van de spanten staan op een positie waar in de nieuwe situatie een openbaar plein wordt gerealiseerd en zijn daarmee mogelijk geschikt om aangepast te worden voor plaatsing in de openbare ruimte. Op afbeelding 3 zijn de twee locaties aangegeven.
Een aandachtspunt voor locatie 1 is dat het spant dicht op de nieuwe gevel staat. Daarnaast zal tijdens de realisatie het plein worden gebruikt als bouwplaats aangezien er rondom het pand verder weinig tot geen ruimte is om bouwmaterialen op te slaan of om grote machines neer te zetten zoals een hijskraan. Het spant zal hierbij een belemmering vormen voor het uitvoeren van de

bouwwerkzaamheden. Van de 2 mogelijke posities is locatie 1 ondanks de aandachtspunten de meeste geschikt optie.
Locatie 2 staat namelijk in het verlengde van een voet- en fietspad vanuit de Heycopontwikkeling. Het te realiseren plein zal hierop moeten aansluiten. Omdat ook de erfafscheiding van het naastgelegen woonblok samenvalt met deze plek is er weinig ruimte rondom het spant om er langs te manouvreren. Handhaving van het spant op locatie 2 is dan ook niet realistisch.



Afbeelding 3 - Positie spanten

Het verplaatsen van het spant naar een nieuwe positie zal met behulp van hijskranen moeten gebeuren. Met het hijsen komen er krachten op het spant te staan waar deze niet op ontworpen is. De verwachting is dan ook dat dit geen reeel scenario is.

Kosten

In de huidige situatie vormen de spanten samen met de fundering, kolommen, balken, wanden en dakconstructie een constructief stabiel geheel. Wanneer een spant geheel op zichzelf komt te staan zullen extra voorzieningen moeten worden getroffen om het spant overeind en stabiel te houden. Hierbij is het denkbaar dat aanvullende voorzieningen nodig zijn zoals een tuiconstructie.
Een constructeur heeft de locatie bezocht voor een schouw van het pand en het inventariseren van de benodigde ingrepen voor het behoud van een van de spanten. Hierbij is geconcludeerd dat de kolommen stijf verbonden moeten worden met de fundering. Een nieuwe fundering maken is hiervoor benodigd. Verder zal de aansluiting van de kolom op het spant moeten worden verstijfd, hetgeen geen vanzelfsprekende ingreep is. Voor het engineeren van deze maatregelen moet

voorafgaand een scan gemaakt worden van de spanten waarmee wordt onderzocht hoeveel wapening er in de kolommen aanwezig is. De haalbaarheid van dit scenario moet hieruit blijken. Dit onderzoek kan pas worden uitgevoerd op het moment dat het gebouw gesloopt zal worden.
Verder zal het spant robuuster afgewerkt moeten worden aangezien de spanten zich nu in het gebouw bevinden en de nieuwe situatie in een buitensituatie. Bescherming tegen weersinvloeden is daarom van belang.
Op afbeelding 4 is te zien dat de huidige aansluitingen van de kolommen op het spant in slechte staat zijn door o.a. afgesprongen beton waarbij de wapening is bloot komen te liggen. Herstel is daarom benodigd.
Voor het uitvoeren van de werkzaamheden zal het spant tijdelijk ondersteund moeten worden i.v.m. het aanbrengen van een nieuwe fundering en het herstel/vervangen van de kolommen. Gezien de omvang van het spant is dit een forse kostenpost.



Afbeelding 4 - Schade kolom-spant verbinding

Onderstaand is van de hierboven genoemde onderdelen een grove inschatting gemaakt van de investeringskosten.

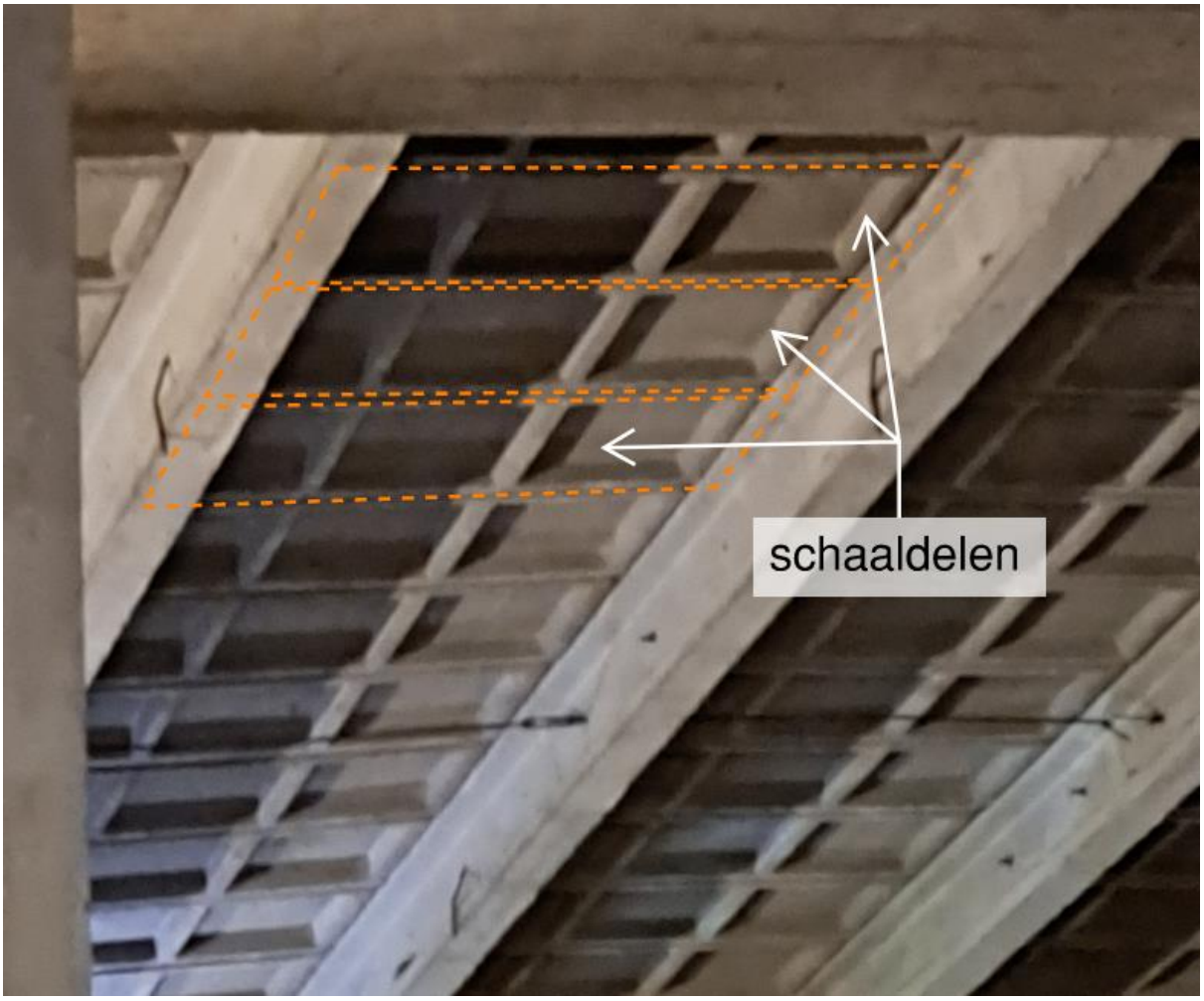
Scan van wapening in bestaande constructie;	€ 25.000,-
Herstellen aansluiting kolom op spant;	€ 50.000,-
Afwerken beton met beschermlaag tegen weersinvloeden;	€ 15.000,-
Waar nodig de kolom-spant constructie versterken i.v.m. het verdwijnen van constructiedelen dak;	onbekend
Inklemming kolommen in fundering incl. funderingspoer met 3 á 4 palen;	€ 25.000,-
Nieuwe kolommen (voor nu het uitgangspunt, uit de scan van de wapening moet blijken of de kolom vervangen moet worden of niet);	€ 15.000.-
Tijdelijke stuttende voorzieningen i.v.m. aanbrengen fundering en nieuwe kolommen;	€ 150.000,-
Engineeringskosten constructeur.	€ 15.000,-
Totaal	**€ 295.000,-**

Scenario 2
Het tweede scenario betreft het terugbrengen van een spant in de openbare ruimte als liggend element. Op deze manier kan het spant bijvoorbeeld worden hergebruikt als zitelement, bloembak of een combinatie van beide. Het formaat van het spant is dusdanig dat deze de gehele breedte van het plein nodig heeft in het geval deze als geheel in de openbare ruimte wordt geplaatst. Delen van een spant terugbrengen in de openbare ruimte is daarom een realistischer scenario.

Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt een landschapsarchitect ingeschakeld. Het gebruiken van het spant voor invulling van het ontwerp kan hierbij als opdracht worden meegegeven.

<u>Kosten</u>
Omdat in dit scenario het spant geen constructieve functie meer vervuld zijn de benodigde investeringskosten voor dit scenario een fractie van de investeringskosten van scenario 1. Afhankelijk van de manier waarop (delen van) het spant wordt teruggebracht in het ontwerp zijn er kostenposten denkbaar o.a. voor het geschikt maken van de elementen voor toepassing in de openbare ruimte. Hierbij valt te denken aan kleine herstelwerkzaamheden zoals het herstellen van blootliggende wapening en het afwerken met een beschermlaag tegen weersinvloeden. De investeringskosten worden hiervoor geschat op ca. €15.000.

Schaaldelen
Op afbeelding 5 zijn betonnen schaaldelen te zien die onderdeel zijn van de dakconstructie. Elk schaaldeel bestaat uit drie vakken wat als element op de balken ligt.
In de volgende fase van het ontwerp wordt door de architect onderzocht op welke manier een aantal van deze schaaldelen kan worden teruggebracht in het ontwerp. Een optie hierin zou kunnen zijn om een aantal van deze schaaldelen als loshangend element in de entreehal te plaatsen. Ook het toepassen in de openbare ruimte behoort wellicht tot de mogelijkheden. Tijdens de sloop van het pand moet blijken of de schaaldelen te demonteren zijn zonder beschadigingen aan te brengen.



Afbeelding 5 - schaaldelen

<u>Kosten</u>
Voor het hergebruik van de schaaldelen zijn naar verwachtingen kleine herstelwerkzaamheden nodig dan wel aanpassingen om de elementen geschikt te maken voor toepassing. De investeringskosten worden geschat op ca. €15.000 afhankelijk van hoeveel schaaldelen er worden hergebruikt en de wijze waarop dit wordt gedaan.

Conclusie
Gezien de hoge investeringskosten die benodigd zijn voor scenario 1, de belemmering die het laten staan van een spant vormt voor de bouwwerkzaamheden en de technische haalbaarheid wordt dit scenario niet realistisch geacht. Voor de stabilisering van het spant is het denkbaar dat aanvullende tuiconstructies nodig zijn. Dit draagt niet bij aan het beoogde effect van het scenario. Daarbij is de uitvoerbaarheid van dit scenario nog niet zeker. Onderzoek naar de hoeveelheid wapening in de spanten moet hierin uitsluitel geven. De uitvoering van de werkzaamheden is daarbij niet zonder risico.

Scenario 2 lijkt in tegenstelling tot scenario 1 realistischer. Omdat de constructieve functie vervalt hoeft niet te worden voldaan aan constructieve eisen. De investeringskosten zijn als gevolg daarvan een fractie van hetgeen benodigd is voor scenario 1. Daarbij is dit scenario goed uitvoerbaar.

In de volgende fase wordt onderzocht hoe de betonnen schaaldelen kunnen worden hergebruilkt. Tijdens de sloop moet blijken of de elementen goed te demonteren zijn. Verder zijn er op dit onderdeel weinig belemmeringen en is deze mogelijkheid daarmee goed uitvoerbaar.

Verslag enquête Veilingstraat 10

Datum: november 2024

Motie Veilingstraat 10

Naar aanleiding van een aangenomen motie bij vaststelling van de bouwenvelop voor de ontwikkeling van de Veilingstraat 10 in Utrecht is een enquête gehouden onder omwonenden van de ontwikkeling. In de motie is het volgende aangegeven:

- In de bouwenvelop voor Veilingstraat 10 vast te leggen dat in de plint van het beoogde woongebouw moet worden ingezet op een sociaalmaatschappelijke voorziening van gemiddeld minimaal 100 m2, zo mogelijk in combinatie met een commerciële functie (op de totale ca. 250 m2).
- Om bij de invulling hiervan bewoners intensief als partner te betrekken.
- Voorafgaand aan het vaststellen van het bestemmingsplan de raad te informeren over de eventuele financiële gevolgen hiervan.

In verband met het tweede punt van de motie, het intensief betrekken van de bewoners bij de invulling van de plint is in de periode van 8 mei tot en met 4 juni 2024 een online enquête uitgevoerd en hebben er op straat gesprekken plaatsgevonden. De enquête is op verschillende manieren verspreid:

- Enquête op de “Denk Mee” website van de gemeente Utrecht.
- Wijkbericht verspreid onder direct omwonenden van de ontwikkellocatie (1539 adressen) en potentiële nieuwe bewoners (194 adressen).



Afbeelding 1: Deze afbeelding toont een plattegrond van het verspreidingsgebied van het wijkbericht rondom de Veilingstraat 10. Het omlijnde gebied omvat de directe omgeving van deze locatie. De omlijning loopt van de Van Zijstweg tot aan de Heycopstraat en beslaat het gebied in de breedte vanaf de Veilinghaven tot aan de Kruisvaart.



Afbeelding 2: Deze afbeelding toont een plattegrond van het verspreidingsgebied van het wijkbericht met de potentiële nieuwe bewoners van de Veilingstraat 10. De omlijning loopt ongeveer vanaf de Jacob Catsstraat tot aan de Anna Maria van Schuurmanstraat en beslaat het gebied in de breedte van de P.C. Hooftstraat tot aan de Da Costakade.

- Sociale mediakanaal van Wijkbureau Zuidwest/ Dock (onder andere whatsappgroep met daarin 327 leden).
- Posters in het nabijgelegen restaurant De Pomp.
- Enquête onder de aandacht gebracht bij ouders en verzorgers van 400 leerlingen van De Kleine Dichter.

- Via de nieuwsbrief van de projectwebsite van Ten Brinke (ongeveer 250 inschrijvingen).
- Nieuwsbrief Zuid West 30 mei 2024 (abonnees: 14.026, waarvan 2.098 (7%) bewoners uit ZuidWest).
- Straat gesprekken: op een drietal momenten (ongeveer 4 personen per keer) de enquête door middel van straatinterviews onder de aandacht van voorbijgangers gebracht en in laten vullen.



Wijktafel Dock in De Pomp

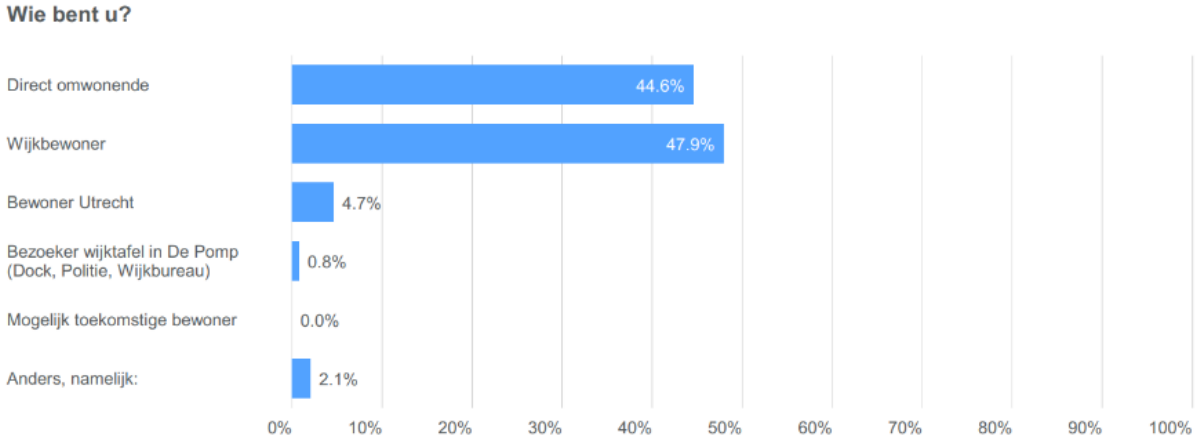


Straat gesprekken

Resultaten van de enquête

Algemeen en leeftijd

De enquête is 571 keer ingevuld, waarvan 68% de enquête volledig heeft ingevuld. De grootste groep respondenten (46%) valt in de leeftijdscategorie 40-59 jaar, 33% is tussen de 25-39 jaar oud, 16% is ouder dan 60 jaar en 5% is jonger dan 25 jaar oud. 93% van de respondenten geeft aan een directe omwonende (44,6%) of wijkbewoner (47,9%) te zijn.

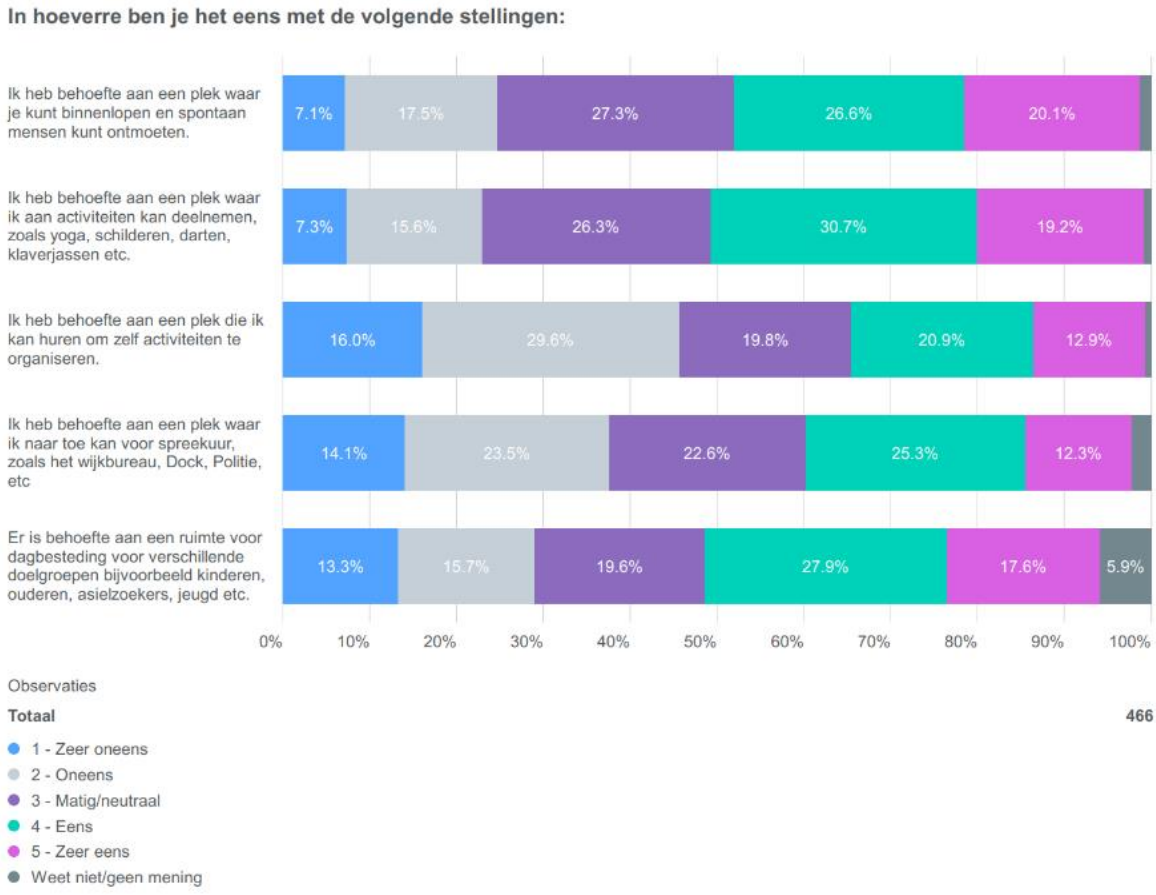


Figuur 3 Staafdiagram van respondenten naar woon – en bezoekbestemming in %

Behoefte

De enquête bestaat uit meerdere onderdelen. Het eerste onderdeel is gericht op het in kaart brengen van de behoefte voor een maatschappelijke ruimte en waar deze behoefte op toespitst. Uit de reacties blijkt dat:

- 47% van de respondenten behoefte heeft aan een plek waar men kan deelnemen aan activiteiten en er spontane ontmoeting plaats vindt. Hierbij is opvallend dat er onder de leeftijdsgroepen jonger dan 25 jaar en ouder dan 60 jaar nog nét wat meer behoefte is aan een plek voor ontmoeting (respectievelijk 54% en 51%) dan bij andere leeftijdscategorieën.
  Over de behoefte aan een plek voor een (wijk)spreekuur van bijvoorbeeld Dock, de politie of het wijkbureau zijn respondenten verdeeld: 37% is het (zeer)oneens en 38% is het (zeer) eens. Ook hier is een verschil tussen de leeftijdscategorieën zichtbaar, onder de groep 40-59 jaar en ouder dan 60 jaar is de behoefte voor een (wijk)spreekuur o.i.d. hoger met respectievelijk 44% en 53%.Er is in iets mindere mate behoefte aan een plek om te huren om vervolgens zelf activiteiten te organiseren: 46% geeft aan hier geen behoefte aan te hebben t.o.v. 34% die wel enthousiast is. Hierbij geeft 50% van de leeftijdscategorie onder de 25 jaar aan enthousiast te zijn terwijl de andere leeftijdsgroepen overwegend minder die behoefte hebben.
- Als laatste geeft 46% van de respondenten aan dat er behoefte is aan een ruimte voor dagbesteding voor diverse (kwetsbare) doelgroepen.

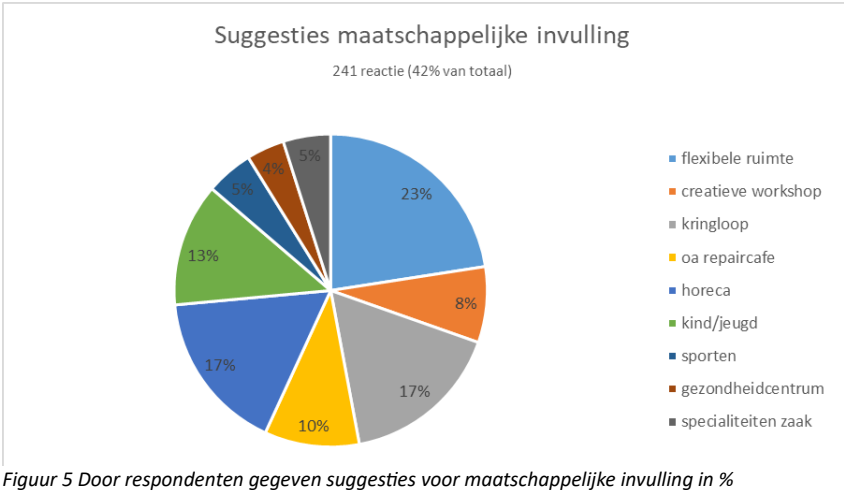


Figuur 4 Strokengrafiek Enquêteresultaten per voorgestelde maatschappelijke ruimtebehoefte in % en kleur

Invulling van de maatschappelijke ruimte

Respondenten hebben de mogelijkheid gekregen suggesties aan te dragen voor de invulling van de maatschappelijke ruimte. Hierop hebben 241 respondenten gereageerd (42% van het totaal). De volgende onderwerpen werden veelvuldig genoemd:

- 23% van deze groep respondenten is geïnteresseerd in een flexibele ruimte voor verschillende initiatieven met een nadruk op ontmoeting en diversiteit. Hierbij kan gedacht worden aan een buurttafel, koken met/voor de buurt, vergaderingen van VVE's, laagdrempelige inloopplek met koffie of een plek om je verjaardag te vieren, maar ook meer creatieve invullingen.
- Zo geeft 8% van deze groep respondenten aan behoefte te hebben aan een plek voor creatieve workshops zoals schilderen of keramiek, lezingen, werkateliers voor kunstenaars of een (dependance van de) bibliotheek.
- 17% geeft aan **de kringloopwinkel** te willen behouden of een soortgelijke functie terug te willen.
- Daarbij is 10% geïnteresseerd in een invulling met het thema duurzaamheid. Hierbij kan gedacht worden aan een repaircafé, een plek om planten te ruilen of een informatieloket over duurzame maatregelen.
- 17% van deze groep respondenten ziet graag horeca op de locatie, bijvoorbeeld de Pomp of iets vergelijkbaars waarbij er aandacht is voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt (bijvoorbeeld Brownies for Downies).
- Er is ook behoefte aan een **voorziening gericht op kinderen en jeugd**. 13% van de respondenten geeft aan interesse te hebben in een indoorspeelplek, een jongeren ontmoetingsplek of kinderopvang/BSO.
- Een locatie om te **sporten**, en met name een zwembad, kwam bij 5% van de respondenten terug. Hierbij werd echter wel vaak naar een voorziening in de buitenlucht gerefereerd.
- 4% wil graag een **gezondheidscentrum** waar functies zoals de huisarts, fysio, tandarts en apotheek gecombineerd zijn.
- 5% van deze groep respondenten heeft behoefte aan **een specialiteitenzaak** of verzameling van lokale winkels. Bijvoorbeeld een bakker, slager of foodhal.

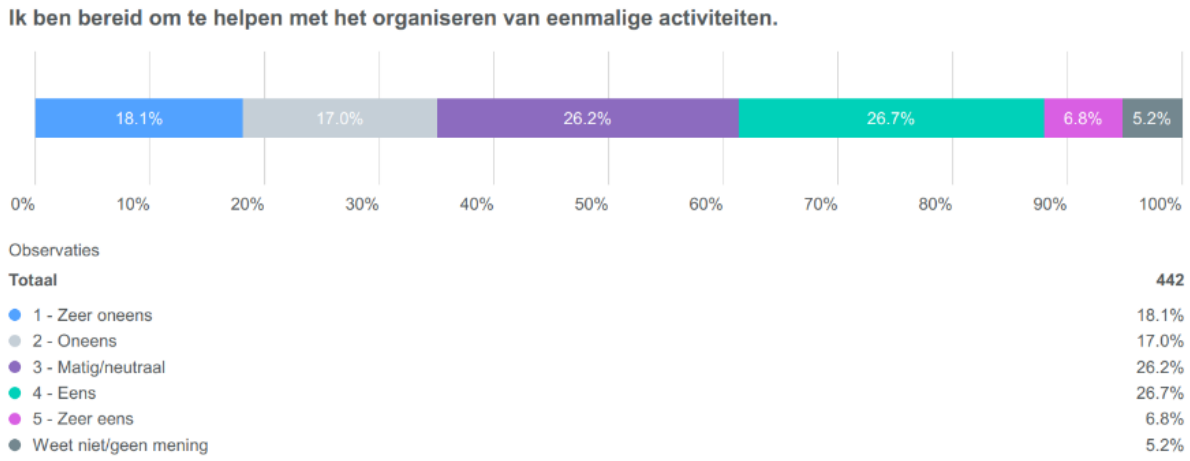


Figuur 5 Door respondenten gegeven suggesties voor maatschappelijke invulling in %

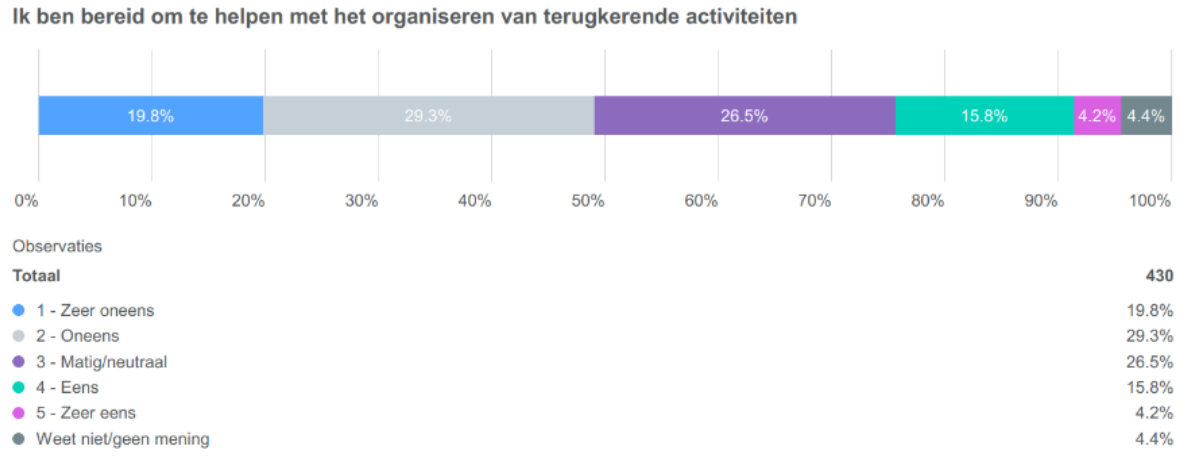
Bereidheid

De invulling van de maatschappelijke ruimte is deels afhankelijk van de bereidheid van omwonenden om eenmalig en/of terugkerende activiteiten te organiseren en wat voor tarieven men kan en wil betalen. Daarom vroegen wij daar naar in de enquête. Ca. 34% van de respondenten heeft aangegeven te willen bijdragen aan het organiseren van eenmalige activiteiten. Hierin valt op dat 41% van deze respondenten tussen de 25-39 jaar positief staat tegenover het organiseren van eenmalige activiteiten.

- 20% van deze respondenten is bereid om terugkerende activiteiten te organiseren, dit is binnen alle leeftijdscategorieën ongeveer hetzelfde.
- Ongeveer 100 mensen hebben contactgegevens achtergelaten om mogelijk in de toekomst benaderd te kunnen worden.



Figuur 6 Staafdiagram met in % de mate waarin respondenten mee willen helpen aan het organiseren van eenmalige activiteiten



Figuur 7 Staafdiagram met in % de mate waarin respondenten mee willen helpen met het organiseren van terugkerende activiteiten

Tekstuele toelichting Respondenten hebben de mogelijkheid gekregen hun antwoord tekstueel toe te lichten. Hierop zijn 192 reacties (33% van het totaal) voor eenmalige activiteiten en 129 reacties (22% van het totaal) voor terugkerende activiteiten. Hierbij komen de antwoorden voor beide vragen sterk overeen. Zo geeft 20% aan

momenteel niet bereid te zijn of geen tijd te hebben om terugkerende activiteiten te organiseren. Andere reacties variëren sterk en komen veelal overeen met de voorstellen genoemd bij de vraag ‘Heb je nog een andere suggestie voor een maatschappelijke functie’. Voorbeelden zijn: het organiseren van buurtdiners/buurttafels, samen sporten en/of creatieve cursussen organiseren.

Tarieven die men wil betalen.
Wat betreft de eventuele huur van de ruimte heeft 56% aangegeven een maatschappelijk tarief* te willen betalen en 24% is bereid een commercieel tarief te betalen. (*ca. 1/3 van een commercieel tarief)

Combinatie met horeca

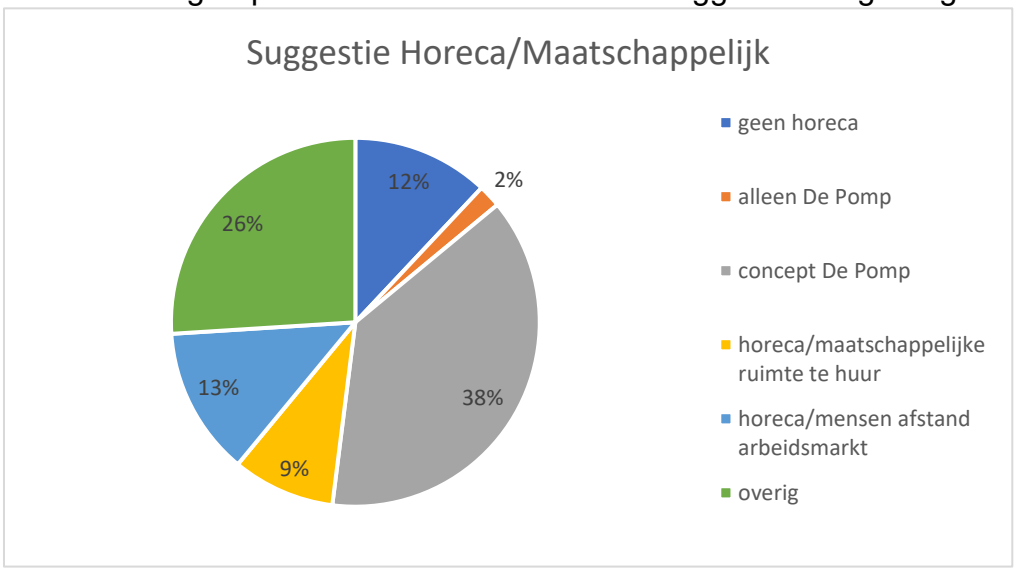
Het volgende onderwerp in de enquête betreft het mogelijk combineren met horeca. Hiervoor is de volgende open vraag gesteld:

Welke mogelijkheden ziet u in een combinatie van horeca met een maatschappelijke functie?

In totaal zijn hier 299 reacties op gegeven waarbij het overgrote deel positief staat tegenover een maatschappelijke functie in combinatie met horeca. 12% geeft aan geen mogelijkheid te zien voor horeca op deze locatie. Daarnaast zegt 2% geen horeca te willen tenzij het De Pomp is. De volgende reacties zijn ook veelvuldig genoemd:

- 38% Ziet horeca met een concept zoals De Pomp wel zitten.
- 13% Een horecagelegenheid i.c.m. arbeidsplekken voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.
- 9% Een horecagelegenheid gecombineerd met een maatschappelijke ruimte die door buurtbewoners gehuurd kan worden voor het organiseren van diverse activiteiten zoals vergaderingen of workshops.

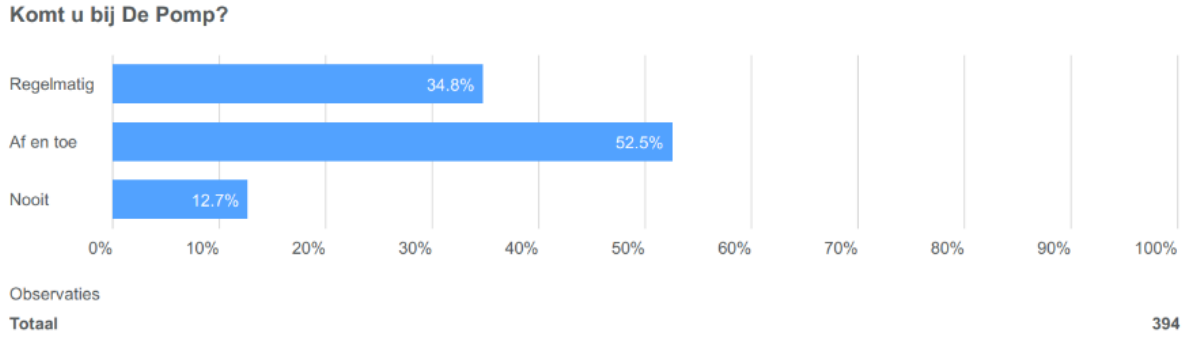
Verder wordt aangegeven dat een horecagelegenheid vooral betaalbaar, laagdrempelig en toegankelijk moet zijn voor de buurt waarbij er ook faciliteiten voor de kinderen/jeugd aanwezig zijn en spontane ontmoetingen kunnen plaatsvinden. Ook het met groepen kunnen koken wordt als suggestie aangedragen.



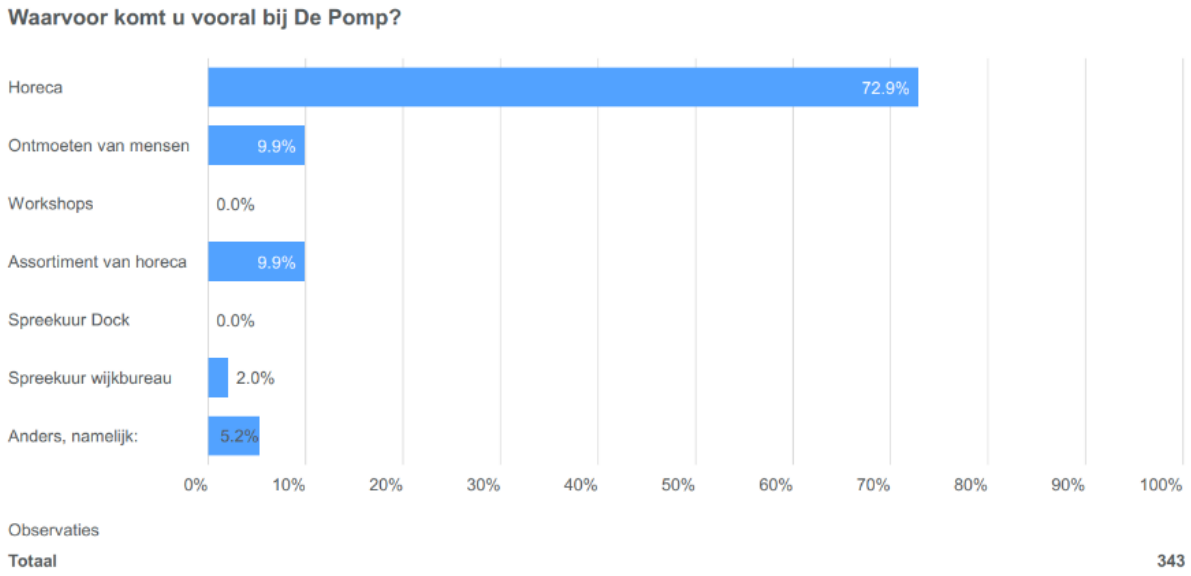
Figuur 8 Cirkeldiagram met in % of en welke combinatie horeca/maatschappelijke invulling respondenten willen

De Pomp

Voor de ontwikkeling van de locatie wordt gesproken met horecagelegenheid De Pomp met als doel te onderzoeken of zij eventueel kunnen verhuizen naar de Veilingstraat. Op moment van schrijven is De Pomp gevestigd aan de Croeselaan op ca. 75 m van de ontwikkellocatie en kan tot april 2025 daar blijven.
24% van de ondervraagden komt regelmatig bij De Pomp en 36% van de ondervraagden komt af en toe bij De Pomp. Ongeveer 44% van de mensen komt voor de horecafunctie bij De Pomp, 6% voor het ontmoeten van mensen en 6% komt voor het assortiment van horeca.



Figuur 9 Staafdiagram met daarin aangegeven in % of mensen nooit, af en toe of regelmatig bij De Pomp komen

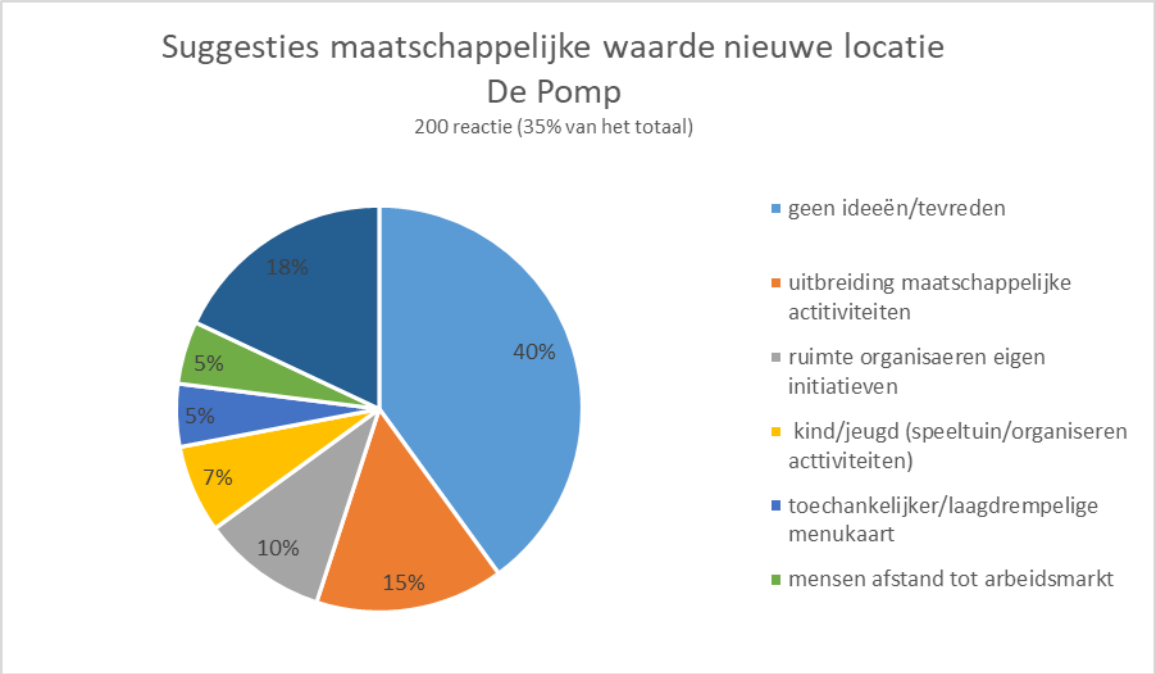


Figuur 10 Strokengrafiek met daarin aangegeven in % waarom mensen bij De Pomp komen

In de enquête is aan de respondenten gevraagd of zij ideeën hebben die op de nieuwe locatie eventueel van extra toegevoegde maatschappelijke waarde zouden kunnen zijn. Op deze vraag zijn ruim 200 reacties gegeven waarbij de volgende punten meermaals zijn genoemd:

- 40% geeft aan geen nieuwe ideeën te hebben of tevreden te zijn met het huidige concept van De Pomp.
- 15% geeft aan graag een uitbreiding te zien van de maatschappelijke activiteiten waarmee ontmoeting met de buurt wordt gestimuleerd.
- 10% geeft aan behoefte te hebben aan een ruimte voor buurtbewoners om eigen initiatieven te organiseren.

- 7% geeft aan behoefte te hebben aan meer faciliteiten voor jeugd zoals een speeltuin of het organiseren van activiteiten.
- 5% geeft aan behoefte te hebben aan een menukaart die meer toegankelijk is voor de buurt door betere betaalbaarheid en laagdrempelige gerechten. Dit kan bijvoorbeeld door samen met de buurt te koken of de optie aan te bieden een maaltijd voor een ander te betalen.
- 5% komt met de suggestie om horeca toe te voegen waar mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt kunnen werken.



Figuur 11 Cirkeldiagram Suggesties maatschappelijke waarde nieuwe locatie van De Pomp in %

Suggesties en opmerkingen

Als afsluitende vraag hebben respondenten de mogelijkheid gekregen om suggesties te doen of opmerkingen te plaatsen. Hierop zijn ca. 115 reacties gegeven waarbij de reacties uiteenlopen. Een deel van de reacties pleit voor het behoud van De Pomp en/of Kringloopwinkel. Ook wordt er aandacht gevraagd voor het toevoegen van groen en een goede verkeerskundige inpassing op het gebied van veiligheid, parkeren en doorstroming. Verder wordt er kritiek geuit op de kaders van het plan zoals de omvang en de rol van de gemeente in de ontwikkeling.

Samenvatting

Totaal is de enquête 571 keer ingevuld. Concluderend komt uit de enquête naar voren dat 47% van de respondenten behoefte heeft aan een plek waar men elkaar (spontaan) kan ontmoeten en activiteiten kan ondernemen. Deze behoefte ligt met name in de leeftijdscategorieën onder de 25 en boven de 60 jaar oud. Daarbij geeft 53% van de respondenten boven de 60 jaar oud behoefte te hebben aan een (wijk)spreekuur van bijv. Dock, de politie en/of het wijkbureau. Ideeën over de maatschappelijke invulling lopen uiteen: van een flexibele ruimte waar bewoners activiteiten kunnen organiseren, voorzieningen gericht op kinderen en jeugd tot de

behoefte aan horeca waarbij er een focus kan liggen op het bieden van werk aan mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Kernwoorden hierin zijn: ontmoeten, inclusiviteit, laagdrempelig en diversiteit. De bereidheid om zelf eenmalige of terugkerende activiteiten te organiseren ligt met respectievelijk 34% en 20% lager. Van de respondenten komt 60% regelmatig of af en toe bij de Pomp, het overgrote deel (44%) komt hier voor de horecafunctie. 40% van de respondenten geeft aan blij te zijn met het huidige concept van de Pomp en deze functie graag terug te zien in de Veilingstraat. Tegelijkertijd zijn er ook een aantal respondenten (5%) die graag een laagdrempeliger en betaalbaarder alternatief willen.

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4318
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2024
Agendapunt	10
Titel	Raadsbrief Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs
ID	4533
Behandelend ambtenaar	M.R. Bijl
Telefoon	14030
E-mail	martijn.bijl@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Eerenberg
Beleidsveld	Ruimtelijke projecten: Groot Merwede
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	19 december 2024

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M.R. Bijl	**Datum**	2 oktober 2024
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	12487310
E-mail	martijn.bijl@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs
Bijlage(n)	Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeurs	**Beleidsveld**	Groot Merwede

Geachte leden van de raad,

Met deze brief en bijlage brengen wij u op de hoogte van de uitgangspunten die we zullen hanteren voor het opstellen van een omgevingsvisie voor het Jaarbeursterrein. De laatste keer hebben we u geïnformeerd over de herontwikkelingsplannen van Jaarbeurs in onze brief van 18 oktober 2022. Die raadsbrief is ook besproken in de commissievergadering ROG op 13 april 2023. In deze vergadering hebben we afgesproken dat de gemeenteraad voorafgaande aan de bespreking en vaststelling van de Omgevingsvisie een brief met uitgangspunten ontvangt.

Uitgangspunten voor Omgevingsvisie Jaarbeurs
Afgelopen maanden hebben we met Jaarbeurs gesproken over de uitgangspunten die we zullen hanteren om een aangepast en meer haalbaar plan voor de herontwikkeling van het Jaarbeursterrein mogelijk te maken. Centraal daarbij staat de gezamenlijke ambitie dat het Jaarbeursterrein onderdeel wordt van het vergrote centrum van Utrecht. Voor ons staat daarbij voorop dat het plan gedragen, maar ook gefinancierd kan worden door Jaarbeurs. Dit om te voorkomen dat de plannen niet tot uitvoering komen.

Dit tussenproduct bevat de uitgangspunten voor de vast te stellen Omgevingsvisie. De gemeente en Jaarbeurs werken deze uitgangspunten in onderling overleg uit voordat de Omgevingsvisie definitief aan u ter vaststelling wordt aangeboden. In de uitwerking vind nog een belangenafweging plaats wanneer er sprake is van strijdige of onhaalbare uitgangspunten.

De basis voor de uitgangspunten en de nadere uitwerking in de Omgevingsvisie vormt de inhoud van de Ontwikkelovereenkomst met Jaarbeurs uit 2016, maar we maken nu een nieuwe visie voor het gebied. We gaan daarom parallel aan de Omgevingsvisie de afspraken uit 2016 actualiseren om afwijkende of aanvullende ruimtelijke uitgangspunten ook privaatrechtelijk vast te leggen. Leidende principes blijven daarbij overeind, zoals bijvoorbeeld dat Jaarbeurs en gemeente zich verplicht hebben om bij de herontwikkeling van hun deelgebieden over en weer maximaal rekening te houden met de invulling van het aangrenzende deelgebied binnen de mogelijkheden zoals beschreven in de overeenkomst.

Om de herontwikkeling van het Jaarbeursterrein mogelijk te maken, zal Jaarbeurs een plan uitwerken dat flexibel en gefaseerd kan worden gerealiseerd, waarbij de financiële stabiliteit van de organisatie niet in gevaar moet komen. Dat betekent dat Jaarbeurs niet het hele complex in één keer zal herontwikkelen, maar stap-voor-stap te werk zal gaan. We maken met Jaarbeurs een integrale omgevingsvisie, zodat de herontwikkeling leidt tot een goed functionerende evenementen-, congres- en beursorganisatie in een modern en duurzaam complex, dat kan opereren binnen de context van een verdichte stad en daarvan onderdeel is, omringd door nieuwe stadswijken als Beurskwartier en Nieuwe Defensie en de wijken Transwijk en Kanaleneiland.

Daarbij is van belang dat de bezoekersstromen en de logistiek van Jaarbeurs nog beter georganiseerd worden, zodat dit niet strijdig is met omliggende functies als woningen, scholen en bedrijvigheid. We willen dat de centrale as door het gebied (Jaarbeursboulevard) een echte publieke (wandel)route wordt, die het Centrum met Transwijk verbindt en tegelijkertijd ook de toegang tot het hallencomplex van Jaarbeurs vormt. De randen van het complex moeten aantrekkelijker worden en ook buiten beursgebruik moet de omgeving levendig zijn.

Jaarbeurs heeft aangegeven de volgende ontwikkelstappen te willen doorlopen:
- het weer op peil brengen van het aantal parkeerplaatsen;
- het bouwen van een nieuwe grote multifunctionele beurshal geschikt voor beurzen én muziek- en sportevenementen;
- het realiseren van het tweede deel van de Jaarbeursboulevard;
- het vernieuwen en uitbreiden van bestaande hallen en congrescentrum.

Samen met deze ontwikkelingen verkennen we ook de mogelijkheden om niet-Jaarbeursfuncties (o.a. wonen) te realiseren op de parkeervelden en het voormalig Holland Casinogebouw langs de Overste den Oudenlaan. Uitgangspunt hierbij is dat ook de openbare ruimte meegroeit en vergroend.

Eerste fase: verhogen parkeercapaciteit en sloop voormalig Holland Casino gebouw
Voor het uitbreiden van de parkeervoorziening wil Jaarbeurs op korte termijn een start maken met een nieuw parkeerhuis langs de Overste den Oudenlaan. Nu de bezoekersaantallen na corona weer goed zijn, ontbreekt het Jaarbeurs aan voldoende parkeerplaatsen. In 2023 zijn immers de parkeerterreinen P1 en P3 overgedragen aan de gemeente ten behoeve van de ontwikkeling van Beurskwartier, hierdoor is het aantal parkeerplaatsen van Jaarbeurs tijdelijk teruggebracht naar ongeveer 3.200 plekken. In het verleden waren dit 6.500 parkeerplekken.

In de Ontwikkelovereenkomst uit 2016 hebben gemeente en Jaarbeurs afspraken gemaakt over het concentreren van de parkeergelegenheid aan de westzijde van het Merwedekanaal, waar Jaarbeurs nu gevolg aan wil geven. Vanuit het vigerende parkeerbeleid van de gemeente gaan we nadere afspraken vastleggen in de omgevingsvisie die tegemoet komen aan dat nieuwe beleid. De fase 1 voorziening die Jaarbeurs nu gaat realiseren, past binnen dat perspectief. Bovendien past de ontwikkeling ook binnen het huidige Omgevingsplan.

Verder zal Jaarbeurs binnenkort een aanvraag indienen voor het slopen van het voormalig Holland Casinopand. Voorlopig zal dit terrein dan ook dienst gaan doen als parkeerterrein, totdat fase 2 van het nieuwe parkeerhuis kan worden gebouwd.

Beantwoording moties en amendementen Startnotitie
Op 15 oktober 2020 heeft u de Startnotitie voor deze Omgevingsvisie vastgesteld, inclusief een aantal extra onderzoeksvragen, verwoord in een zestal moties en amendementen. Deze worden hieronder kort samengevat, waarbij we ingaan hoe deze in de uitgangspunten zijn verwerkt en/of straks in de omgevingsvisie beantwoord worden:

- M315 - Voorzieningen dichtbij als uitgangspunt
  Voor alle relevante voorzieningen uit het Koersdocument Leefbare Stad duidelijk te maken op welke wijze gepoogd is die in het plangebied in te passen en als dat niet past, op welke wijze (waar, wanneer, hoe en door wie) deze voorziening buiten het plangebied wordt gerealiseerd.

  Status: Beantwoording bij Omgevingsvisie
  Het Koersdocument is als beleidsstuk startpunt geweest voor de uitgangspunten voor het Jaarbeursterrein. Uitgangspunt is dat samen met het beoogde woningbouw programma op een deel van parkeerterreinen aan de Overste den Oudenlaan ook de benodigde relevante maatschappelijke voorzieningen worden gerealiseerd.. De precieze omvang en haalbaarheid worden nog (globaal) nader uitgewerkt in de omgevingsvisie, afgestemd op de omvang van het mogelijke woningbouwprogramma en de stedelijke behoefte.

- M317 - Ook onderzoek doen naar ondergronds parkeren
  Onderzoek de kosten en mogelijkheden van ondergrondse parkeergarages in het plangebied.

  Status: Ondergrondse parkeergarage geen uitgangspunt
  Uit de eerste financiële verkenningen en gesprekken met Jaarbeurs blijkt dat de hoge bouwkosten voor ondergronds bouwen in samenhang met de omvang van het benodigde aantal parkeerplekken een forse onrendabele investering tot gevolg heeft die realisatie van alle andere ambities onder druk zet. Daarnaast is de milieubelasting van ondergrondse parkeergarages hoger dan van bovengrondse parkeergarages (o.a. meer beton, elektrische ventilatie). Maar het belangrijkste argument is dat de beoogde bovengrondse parkeergarage beter modulair en faseerbaar te bouwen of te herontwikkelen is wanneer blijkt dat de parkeerbehoefte in de toekomst minder groot is dan nu wordt voorzien.

- M318 - Nieuwe stad voor bestaande stad
  Op basis van onderzoek en analyse met een voorstel komen welk tekort aan voorzieningen in de omliggende wijken in het plangebied kan worden gecompenseerd.

  Status: Beantwoording bij Omgevingsvisie
  Het principe van groeien in balans is uitgangspunt. We streven naar een nader te bepalen percentage maatschappelijke en welzijnsvoorzieningen van het nieuw toe te voegen niet-Jaarbeursprogramma in het gebied.

- M319 - Verticaal groen in Beurskwartier
  Onderzoek de mogelijkheden om verticaal groen te realiseren in het plangebied.

  Status: Beantwoording in Omgevingsvisie en latere planproducturen
  Na het intrekken van het Masterplan 2.0 door Jaarbeurs is er geen nieuw Masterplan door Jaarbeurs opgesteld en heeft de planvorming enige tijd stilgelegen. In de Omgevingsvisie werken we de groenstructuur op hoofdlijnen uit per deelgebied. De groeninvulling wordt in latere planfasen concreet gemaakt, inclusief de mogelijkheden per gebouw voor verticaal groen.

- A122 - Ruimte voor sport in het gebied Jaarbeurs
  In de startnotitie is als uitzoekpunt opgenomen hoe en waar in het plangebied in ruimte voor (buiten)sport kan worden voorzien. We onderzoeken nog hoe de realisatie en kosten van sport gekoppeld kunnen worden aan deze ontwikkeling. Dit doen we in samenwerking met de Jaarbeurs en de ontwikkelingen op sportpark Nieuw Welgelegen. Nieuwe velden voor buitensport worden inmiddels voorzien op het sportpark Nieuw Welgelegen en niet op het Jaarbeursterrein. U ontvangt voor het einde van dit jaar een update over de variantenstudie naar extra sportvelden op

Nieuw Welgelegen die we uitvoeren. We verkennen daarnaast de mogelijkheden tot het realiseren van sportvoorzieningen in de (toekomstige) openbare ruimte op het Jaarbeursterrein.

Status: Beantwoording bij Omgevingsvisie

- A123 - Onderzoek versterking en uitbreiding huidige groenstructuur Jaarbeurs
  In de startnotitie aangeven dat onderzocht wordt hoe de huidige groenstructuur zo veel mogelijk kan worden versterkt én uitgebreid. De waarde van het groen voor de biodiversiteit en klimaatadaptatie is hierbij leidend.

  Status: Beantwoording bij Omgevingsvisie

Planning en vervolg
De tweede helft van dit jaar stellen gemeente en Jaarbeurs samen de Omgevingsvisie op die de verdere herontwikkeling van het Jaarbeursterrein van de kaders voorziet, waarmee Jaarbeurs gefaseerd kan ontwikkelen en de stad perspectief krijgt op een goede inpassing van het complex in de verdichtende omgeving.

Actuele (indicatieve) planning Omgevingsvisie Jaarbeurs:

Stap	Planning op hoofdlijnen (indicatie)
Uitwerken Omgevingsvisie op basis van de Uitgangspuntenbrief	Q3 en Q4 2024
Vrijgave concept voor consultatie door college	Q1 2025
Vaststellen Raadsvoorstel Omgevingsvisie door college	Q2 2025
Behandeling en vaststellen in de raad	Q3 2025

Toelichting door Jaarbeurs op ambities en plannen
We hebben met de directie van Jaarbeurs afgesproken dat zij aan de raad - indien door u gewenst – een toelichting geven op de huidige stand van zaken. Dit als vervolg op het eerdere bezoek op 29 maart 2023 dat naar aanleiding van het besluit tot herijking van het Masterplan “de Nieuwe Jaarbeurs” was georganiseerd. We horen graag of wij dit kunnen organiseren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,



Herontwikkeling Jaarbeursterrein

Uitgangspunten Omgevingsvisie

01-10-2024

Gemeente Utrecht

Inhoud

1. Aanleiding **4**

1.1 Wat is een omgevingsvisie? 4

1.2 Waarom een Omgevingsvisie voor het Jaarbeursterrein? 4

1.3 Wat is er aan deze uitgangspuntenbrief voorafgegaan? 4

1.4 Ligging en begrenzing plangebied 7

1.5 Vigerend beleid 7

2. Jaarbeurs **8**

2.1 Bedrijf 8

2.2 Gebied 8

3. Uitgangspunten Jaarbeursterrein **10**

3.1 Het compacte en levendige Jaarbeursterrein 12

3.2 Het groene Jaarbeursterrein 14

3.3 Het verbonden Jaarbeursterrein 16

3.4 Het inclusieve Jaarbeursterrein 18

3.5 Het toekomstbestendige Jaarbeursterrein 22

3.6 Vertraagde stad 24

25

1. Inleiding

1.1 Waarom een omgevingsvisie?

De op te stellen beleidsnota Omgevingsvisie Jaarbeurs (“Omgevingsvisie”) geeft een toekomstbeeld van het Jaarbeursterrein in 2040 met ambities, beleidsdoelen, kansen en spelregels voor de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen onder andere ruimte, milieu, groen, mobiliteit en infrastructuur, gezondheid en energietransitie. De Omgevingsvisie biedt een integraal kader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied en geeft daarmee richting aan nog op te stellen (bindende) partiële omgevingsplannen.

1.2 Waarom een omgevingsvisie voor het Jaarbeursterrein?

We willen het centrum van Utrecht vergroten. We hebben met Jaarbeurs in de Ontwikkelovereenkomst uit 2016 afgesproken dat het hallencomplex en de parkeervelden (westelijk van het Merwedekanaal) meer onderdeel van de stad worden. Via stapsgewijze herontwikkeling kan Jaarbeurs niet alleen haar bedrijfsvoering verbeteren, maar ook ruimtelijk en programmatisch beter aansluiten bij de veranderende omgeving. Jaarbeurs heeft de ambitie haar complex gefaseerd te vernieuwen en gereed te maken voor de toekomst.

Om in de toekomst de ambities van gemeente en Jaarbeurs te realiseren en te laten landen in nieuwe ontwikkelingen en projecten, is het van belang om een door beide partijen gedragen Omgevingsvisie te hebben die als basis dient voor de gefaseerde herontwikkeling van het terrein.

1.3 Wat is er aan deze tussenstap voorafgegaan?

2016 Vaststelling Ontwikkelovereenkomst Jaarbeursterrein (2016) — College

2017



2018

2019 Presentatie Masterplan Nieuwe Jaarbeurs door Jaarbeurs (2019)

2020 IPOK/IDOC Herontwikkeling Jaarbeursterrein (2020) — College

2021 Vaststelling Startdocument Omgevingsvisie Jaarbeurs (2020) — Gemeenteraad

2022 Besluit herijking Masterplan 2019 door Jaarbeurs (2022)

Participatie
Het betrekken van de stad is een belangrijk onderdeel van het maken van een Omgevingsvisie. Al vanaf de presentatie van het inmiddels ingetrokken Masterplan Nieuwe Jaarbeurs 2019 zijn de gemeente en Jaarbeurs in gesprek met verschillende belanghebbenden over de verdere ontwikkeling van het gebied. Er zijn bijeenkomsten geweest met de omwonenden zoals de woonbootbewoners aan de Fentener van Vlissingenkade, met de sporters op het Merwedekanaal en in het sportpark Welgelegen en met bedrijven en organisaties uit de buurt. Tijdens de Coronacrisis is voor het participatietraject in 2021 een online campagne ontwikkeld en zijn online marktconsultaties en stadsgesprekken gehouden.

In de maand januari 2021 hebben ruim 3.000 huishoudens in Dichterswijk, Transwijk, omgeving Graadt van Roggenweg, directe omgeving Jaarbeurs en woontoren De Syp een wijkbericht ontvangen, met daarin de oproep om mee te denken. Ook met behulp van een korte video op Facebook, Twitter en LinkedIn zijn mensen uit de stad gevraagd wat belangrijk is voor dit gebied. Het resultaat is dat ruim 2.400 mensen een online vragenlijst op www.denkmee.utrecht.nl hebben ingevuld. Het leverde waardevolle informatie op: het geeft richting aan wat voor buurt er in dit deel van het centrum volgens de stad moet komen.

De resultaten van deze flitspeiling zijn tijdens marktconsultaties en stadsgesprekken voorgelegd aan belanghebbenden, geïnteresseerden en experts zoals Utrechtse ondernemingen, woningcorporaties, ontwikkelaars, beleggers en hoogleraren en andere deskundigen. Ook zijn er gesprekken gevoerd met de woonbootbewoners aan de Fentener van Vlissingenkade, met een delegatie van de verschillende roeiverenigingen die intensief gebruik maken van het Merwedekanaal en met een delegatie van omnivereniging Zwaluwen Utrecht 1911, die sporten rondom Nieuw Welgelegen.

De resultaten van dit participatietraject zijn nog steeds relevant voor de planvorming en daarom samengevat in deze uitgangspuntennotitie. In de verdere uitwerking naar de Omgevingsvisie vindt nog een belangenafweging plaats tussen mogelijk strijdige of onhaalbare uitgangspunten.

Voortbouwen op Ruimtelijke Strategie Utrecht
De basis voor de Omgevingsvisie wordt gevormd door de Ruimtelijke Strategie Utrecht in combinatie met de ambities uit de Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (uit 2017). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de keuze gemaakt om de groei van de stad in te zetten om de bestaande stad te versterken en te groeien in balans. Hierbij spelen de bestaande en nieuwe knooppunten, waaronder het vergrote centrum, een belangrijke rol.

Gemeente kiest ervoor om de 6 stadsprofielen uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) als vertrekpunt te nemen en de uitgangspunten voor het Jaarbeursterrein op basis van deze profielen in te kleuren.



Groene stad



Verbonden stad



Compacte stad



Inclusieve stad



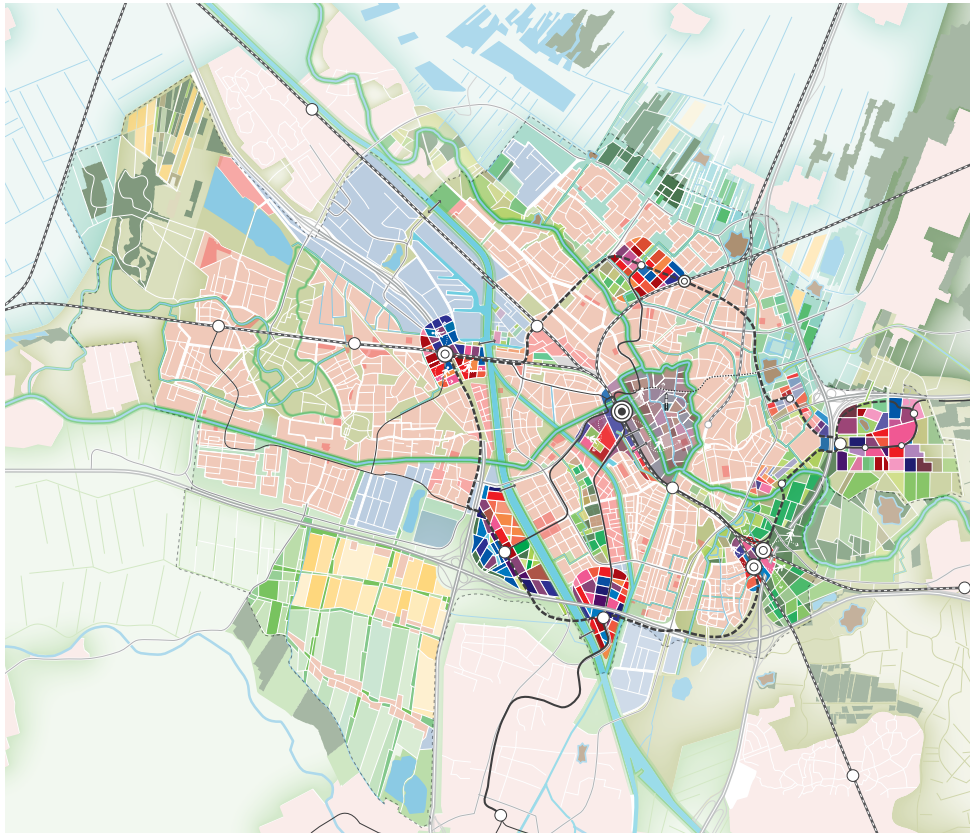
Toekomstbestendige stad



Vertraagde stad



Stadsprofielen RSU 2040



Visiekaart RSU 2040

1.4 Ligging en begrenzing plangebied



1.5 Vigerend beleid

De uitgangspunten in deze uitgangspuntennotitie zijn gebaseerd op vigerend beleid. Het vigerend beleid dat onder andere van toepassing is voor deze uitgangspuntennotitie:

- Omgevingsvisie Utrecht met de koersdocumenten (1) de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, (2) het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen en (3) het volksgezondheidsbeleid 2019-2023/2024-2027 (ontwerp)
- Woonvisie: ‘Utrecht beter in balans‘ (2019)
- Actieagenda Utrechtse economie | Uitvoeringsplan 2023 – 2026
- Beleidsnota Werklocaties (in wording, gereed in 2024)
- Ontwikkelingskader detailhandel Utrecht 2021
- Mobiliteitsplan 2040 (2021)
- Parkeervisie 2021 (2021), incl. modules o.a. Parkeernormen
- Bedrijventerrein Strategie Utrecht 2012 (2012)
- Groenstructuurplan Utrecht, stad en land verbonden (2007)
- Actualisatie Groenstructuurplan 2017-2030 (2018)
- Visie Klimaatadaptatie (2022)
- Visie Water & Riolering (2022)
- Samen gezondheidsverschillen verkleinen 2024-2027 (ontwerp)
- Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte (2016)

2. Jaarbeurs

2.1 Bedrijf

Jaarbeurs organiseert en faciliteert nationaal en internationaal vak- en publieksbeurzen, congressen en evenementen. Bekende beurzen zijn onder andere de Bouwbeurs, Vakantiebeurs en de Dutch Health Week. Jaarbeurs is op 6 mei 1916 opgericht om handel en nijverheid te bevorderen in de crisisjaren van toen. Tegenwoordig is Jaarbeurs een bedrijf van circa 350 medewerkers dat in 2023 een totaal aantal van zo'n 3 miljoen bezoekers faciliteerde. Jaarbeurs streeft ernaar om één van de meest duurzame en vernieuwende organisatoren en facilitators van beurzen, events en congressen in Europa te worden. De focus ligt op de sectoren zorg, bouw & installatie, IT, logistiek, onderwijs en voeding.



Foto beurzen

2.2 Gebied

De eerste jaarbeurs werd in Utrecht in 1917 op het Vredenburg, het Janskerkhof en de Maliebaan gehouden. In de jaren daarna werden steeds grotere beurscomplexen opgericht, totdat het Vredenburg hiervoor te klein werd. Na de Tweede Wereldoorlog werd Jaarbeurs verplaatst naar het gebied tussen het Merwedekanaal, de Hojelkazerne en de Veemarkt. Hier is het complex sinds de 50-er jaren uitgegroeid tot een nationaal congres- en beurzencentrum, waar ook de nodige evenementen plaatsvinden.

Het Jaarbeursterrein kenmerkt zich in de bestaande situatie vooral door de aan Jaarbeurs gerelateerde functies zoals de hallen en congreszalen (waaronder het Beatrixgebouw, dat buiten het plangebied voor de omgevingsvisie valt), parkeerterreinen, een parkeergebouw en ruimte voor logistiek. Het huidige hallencomplex is nu ongeveer 120.000 m2 bvo groot. De grond onder de hallen is door gemeente Utrecht in eeuwigdurende erfpacht uitgegeven aan Jaarbeurs. De parkeerterreinen aan de andere zijde van het Merwedekanaal, het Expoplein en de voormalige Holland Casino locatie zijn in volledig eigendom van Jaarbeurs.

Gemeente en Jaarbeurs hebben in 2016 in de Ontwikkelovereenkomst een aantal gezamenlijke uitgangspunten opgesteld voor de voorgenomen (beoogde) doorontwikkeling van het Jaarbeursterrein. Daarbij wordt het parkeren voor Jaarbeurs geconcentreerd aan de westzijde van het Merwedekanaal. De voormalige parkeerterreinen P1 en P3 en de inmiddels afgebroken Hal 1 worden door de gemeente herontwikkeld tot een nieuwe buurt (Beurskwartier).

In de Ontwikkelovereenkomst hebben de gemeente en Jaarbeurs een aantal uitgangspunten voor de beoogde herontwikkeling van het gebied afgesproken, waaronder:

- Een energieneutraal gebied.
- Een duidelijke vergroening van de openbaar toegankelijke ruimte, maar ook van daken en gevels.
- Een levendig, hoogwaardig en attractief gebied door introductie van nieuwe functies, attractieve gebouwen en het verbeteren en verfraaien van gevels en daken van de hallen.
- Doortrekken en openbaar toegankelijk maken van de Jaarbeursboulevard naar het Expoplein.
- Het realiseren van voldoende fietsparkeerplaatsen door Jaarbeurs ten behoeve van haar bezoekers en die van Kinepolis.
- Het concentreren van parkeerplekken ten behoeve van bezoekers Jaarbeurs, nieuw te realiseren vastgoed en Kinepolis op de parkeervelden P2, P4 en P6 (ten westen van Merwedekanaal).
- Jaarbeurs wikkelt haar expeditie verkeer af op eigen terrein met een inrit/uitrit aan de Graadt van Roggenweg en aan de Overste den Oudenlaan (toegang via de expeditiebrug).



Eerste Jaarbeurs, Vredenburg (1917)



Julianahal, Graadt van Roggenweg (Gemeentearchief Utrecht, 1968)



Jaarbeurs van boven (Gemeentearchief Utrecht, 1973)



Eerste Jaarbeurs gebouw, Vredenburg (1924)



Beatrixgebouw, Croeselaan (1970)

3. Uitgangspunten Jaarbeursterrein

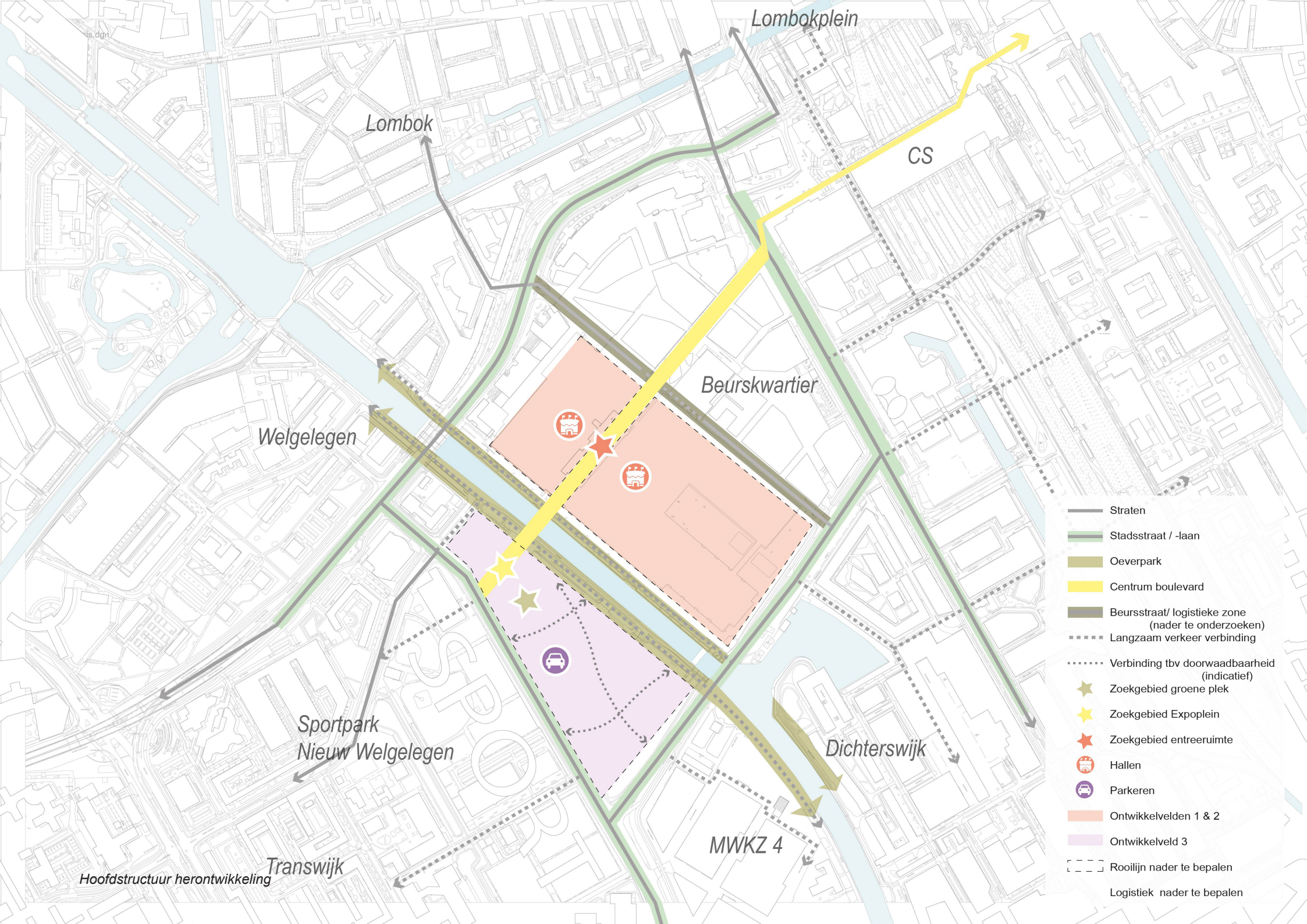
Jaarbeursterrein onderdeel van de stad en de stad onderdeel van het Jaarbeursterrein
Gezamenlijke ambitie van Jaarbeurs en gemeente is om met de beoogde ontwikkeling van het gebied het Jaarbeursterrein nog meer integraal onderdeel van de stad te laten worden. Van belang hierbij zijn het aansluiten op (stedelijke) structuren en goede verbindingen in de vorm van bijvoorbeeld groen en doorgaande routes met de direct aanliggende gebieden en de rest van de stad. Een heldere hoofdstructuur vormt de basis voor (gefaseerde) herontwikkeling en geeft het beeld dat na de gehele herontwikkeling gerealiseerd dient te zijn.



Expoplein & voormalige Holland Casino locatie



Luchtfoto 2023



Hoofdstructuur herontwikkeling

Voor de bedrijfsvoering van Jaarbeurs is van belang dat op het Jaarbeursterrein voldoende milieuruimte (o.a. geluidsproductie) en fysieke ruimten en capaciteit beschikbaar is en blijft voor logistieke bewegingen, handling (waaronder bufferruimte), parkeren en exploitatie. Jaarbeurs onderschrijft, met aandacht voor haar eigen bedrijfsvoering en ontwikkelambities, de stedelijke ambities om tot een duurzame, groene en energie neutrale gebiedsontwikkeling te komen. De afspraken uit de Ontwikkelovereenkomst zijn voor beide partijen leidend.

De ambitie is de herontwikkeling van het Jaarbeursterrein gefaseerd te laten plaatsvinden. Prioriteiten hierbij zijn voor Jaarbeurs:

- Het herstellen van de parkeercapaciteit na het wegvallen van P1 en P3 in deelgebied 3;
- Het realiseren van een nieuwe hal ter vervanging van de gesloopte Hal 1 in deelgebied 1; Het is de ambitie van de Jaarbeurs om in deze nieuwe Hal 1 in de toekomst meer sport- en muziek evenementen te organiseren.
- De doorontwikkeling van de Jaarbeursboulevard tot en met het Expoplein, inclusief aangrenzende vastgoedontwikkelingen, waaronder een mogelijk congrescentrum in deelgebied 2 en de herontwikkeling van de voormalige Holland Casino locatie in deelgebied 3;
- De hallen 7 t/m 12 (deelgebied 2) blijven in de huidige configuratie operationeel, maar waar mogelijk en financieel haalbaar worden functionele investeringen overwogen om de hallen in dit deelgebied beter te kunnen exploiteren. Daarbij moet vooral gedacht worden aan inpandige aanpassingen, en de zichtbaarheid en ontsluiting van de hallen en congrescentrum voor bezoekers.

De gemeente heeft er belang bij dat tot een transformatie van het Jaarbeursterrein conform de afspraken in de Ontwikkelovereenkomsten wordt gekomen, zodat het gebied beter toegankelijk wordt en aansluiting krijgt met het Centrum. Ook ziet de gemeente mogelijkheden voor beter gebruik van de beschikbare ruimte, met name door het optimaliseren van parkeeroplossingen en het onderzoeken van de expeditie. Gemeente en Jaarbeurs onderzoeken of het mogelijk is de doorontwikkeling van de Jaarbeursboulevard een hogere prioriteit te geven, evenals het verbeteren van de randen van het complex (gebouwgevels, logistieke routes), zodat deze meer aansluiten bij de stedelijke omgeving.

Raamwerk & deelgebieden

De raamwerkkaart op de vorige pagina laat de belangrijkste structuren in de openbare ruimte zien waaruit de contouren van de ontwikkelvelden volgen. Binnen het ruimtelijk raamwerk onderscheiden we drie deelgebieden:

1. Deelgebied 1: Hal 2 t/m 5
2. Deelgebied 2: Hal 7 t/m 12 inclusief congresfuncties en de omliggende logistieke zones
3. Deelgebied 3: Parkeerterreinen en logistieke bufferruimte + locatie voormalig Holland Casino

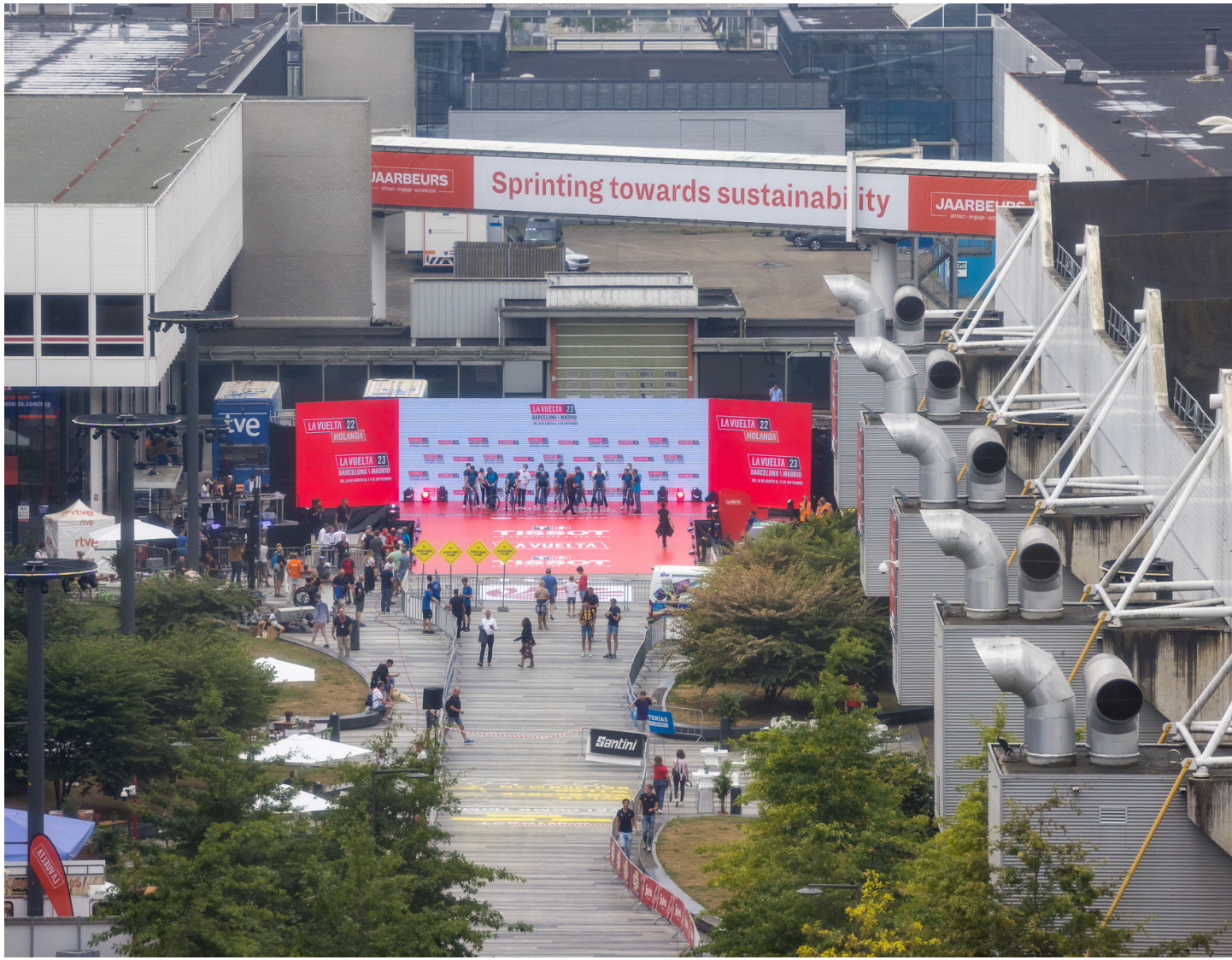
Van deze drie deelgebieden biedt deelgebied 3 de meeste kans voor herontwikkeling tot gemengd stedelijk gebied met een flinke toevoeging van woningbouw. De belangrijkste voorwaarde hiervoor is dat het maaiveldparkeren en de logistieke buffer van Jaarbeurs wordt opgelost in een gebouwde voorziening. Hierdoor ontstaat ruimte voor een herontwikkeling met een gezonde mix van wonen en werken. Zowel de voormalige Casino-plot als de hoek langs het kanaal en de Van Zijstweg kunnen op termijn geschikt gemaakt worden voor nieuw programma. Welke dat zijn en welke dichtheid hier mogelijk is, dient nader onderzocht te worden.



Plangebied en deelgebieden







Congressen & evenementen

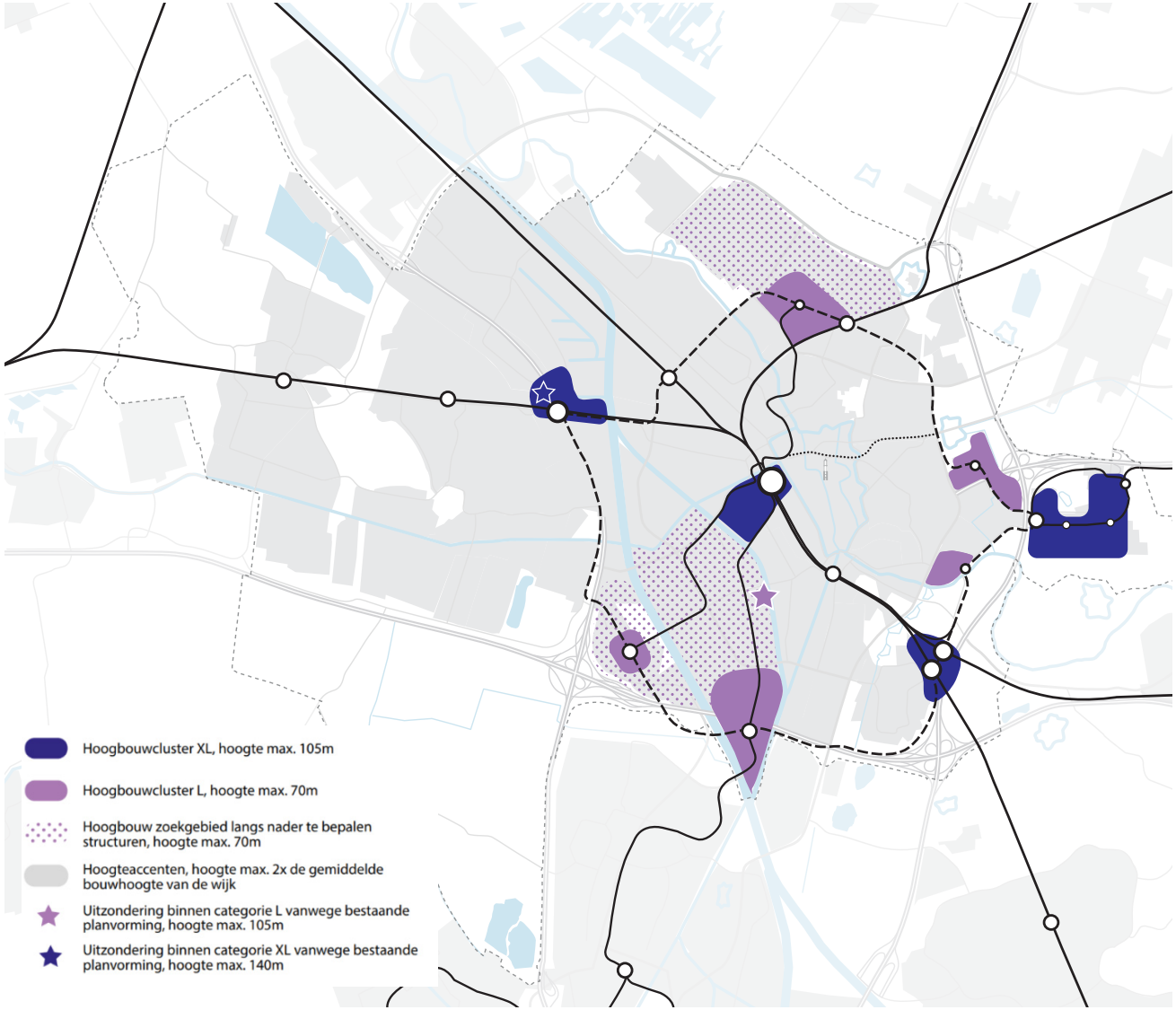
3.1 Het compacte en levendige Jaarbeursterrein

Verdichting en menging van functies voor leefbaarder Jaarbeursterrein

- Naast de Jaarbeursfuncties zetten we in op een mix van wonen, werken (kantoren en bedrijven) en maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De focus voor toevoeging van deze functies ligt in deelgebied 3 en langs de Jaarbeursboulevard.
- De verdichting van het terrein draagt bij aan faciliteren van meer arbeidsplaatsen.
- We kiezen voor een dichtheid die aansluit bij de omliggende gebieden en zoeken daarbij naar een goede balans tussen bebouwing en groen.
- De meest geschikte locaties voor hoogbouw worden uitgewerkt in de Omgevingsvisie, in lijn met de hoogbouwvisie RSU 2040.

Aantrekkelijke plinten langs & actieve programmering in de openbare ruimte op de belangrijkste routes

- De Jaarbeursboulevard en het Expoplein als levendige route met stedelijke functies (overdag en ‘s avonds), gericht op allure en een mix van publiek uit heel Nederland én uit de buurt.
- De Van Zijstweg als groene stadslaan.
- De Overste den Oudenlaan als groene stadslaan aansluitend op het karakter van de Europalaan.



Hoogbouwkaart RSU 2040

Het Jaarbeursterrein wordt een levendig gebied dat goed overgaat in het woongebied van Beurskwartier en de Merwedekanaalzone, waarbij extra aandacht wordt gegeven aan sociale veiligheid, ook in de avonduren. Met Jaarbeurs samen onderzoekt gemeente mogelijkheden om raakvlakken - zoals de Beursstraat - zo in te richten dat beide functies (jaarbeursdoeleinden en gezonde stedelijke buurt) naast elkaar kunnen functioneren.

In de Omgevingsvisie wordt een plintenkaart en indicatieve dwarsprofielen van de hoofdwegen opgenomen, die de eigenschappen van deze straten omschrijven en uitspraken doet over de zichtbaarheid en de uitstraling van het programma. Daarbij wordt rekening gehouden met de Jaarbeurs boulevardfuncties, waar het accent ligt op het entreegebied.



Opbrengst participatie

Social Media
- Heb oog voor de voetganger op straat, de bewoner op z'n balkon en heb aandacht voor mensen met een beperking
- Enorme behoefte aan woningen; mag daarom de hoogte in. Met onderscheidende architectuur. Tussen hoogwaardige openbare ruimte met veel groen

Flitspeiling
- Voorkeur lagere dichtheid met ruimte voor sport, groen en recreatie. Eén derde van de mensen geeft ook aan hoge dichtheid te willen
- Oproep tot hoogbouw, hoge accenten

Stadsgesprek/persoonlijke gesprekken
- Combineer hoogstedelijkheid met voldoende privégebieden – rust aan binnenkant woonblokken
- Behoud van open gevoel en ruimte, menselijke maat blijft belangrijk
- Bijvoorbeeld door hoge accenten naar achteren te zetten, aan straten 4-5 lagen aanhouden
- Heb aandacht voor goede hoogteopbouw vanaf Merwedekanaal (Deelgebied 3 – woonbootbewoners)
- Grotere korrel voor grotere voorzieningen; kleinere korrel voor kleinschalige bedrijvigheid in de plinten
- Zorg voor levendige plinten (ook goed voor sociale veiligheid)
- Gebied moet aansluiten op ontwikkelingen in de omgeving (Beurskwartier 1 en Merwedekanaalzone)
- Maak combinaties: bewoners wonen boven en creatieve industrie in de plinten
- Durf een grote stad te zijn: diversiteit aan bouwstijlen, wel in samenhang, compact en spannend

3.2 Het groene Jaarbeursterrein

Een groenstructuur op verschillende niveaus

- Omdat in een compact en hoogstedelijk gebied de druk op het maaiveld groot is, wordt in de omgevingsvisie de groenstructuur uitgewerkt op verschillende niveaus:
- Toepassen van groen langs de hoofdstructuren van de openbare ruimte. Met name het oeverpark (Rondje Stadseiland) langs het Merwedekanaal is een belangrijke verbinding voor groene ommetjes, maar ook de groene invulling van de stadslanen en straten langs en in het gebied zoals de Overste den Oudenlaan, Van Zijstweg en de Fentener van Vlissingenkade;
- Per deelgebied wordt aangegeven welke groene elementen van belang zijn voor die buurt, bijvoorbeeld ten aanzien van spelen, wandelen en verblijven en ontmoeten, een plek op loopafstand om uit te rusten of juist in te spannen. Ook groen op daken of aan gevels kan een bijdrage leveren, bijvoorbeeld om hittestress te reduceren;
- Het groen in het gebied heeft waar mogelijk een dubbelfunctie als waterberging (klimaatadaptatie).



Impressie Oeverpark Rondje Stadseiland

In het gebied is ruimte voor sport en beweging

- In de buurt moeten er voldoende plekken zijn voor sport, spel en beweging. Aard, omvang en locatie wordt nader uitgewerkt in de Omgevingsvisie.
- Programmatisch wordt op stedelijk niveau een oplossing gezocht voor de veldsport. Er zijn geen nieuwe velden voorzien op het Jaarbeursterrein zelf. Wel kan de ontwikkeling mogelijk een bijdrage leveren aan de optimalisatie van sportpark Nieuw Welgelegen. Zoals bijvoorbeeld het parkeren van Nieuw Welgelegen via dubbelgebruik combineren met het parkeren in het Jaarbeursgebied.



Opbrengst participatie

Social media

- Er is behoefte aan veel groen (maar noem niet elk strookje groen ‘park’ of ‘plantsoen’)
- Maak het water toegankelijk voor recreatie

Flitspeiling

- Er moet veel ruimte komen voor groen in openbare ruimte en op daken
- In een nieuw park in het gebied wil men graag wandelen, genieten van beplanting én kijken naar het roeien.

Stadsgesprek/persoonlijke gesprekken

- Maak grote stukken groen, geen kleine plukjes
- Graag een combinatie van ruig, ongedwongen en gecultiveerd groen; ook plukgroen
- Als er bomen langs de oevers worden geplant, dan graag anti-allergene bomen (voorkomen hooikoorts – wens woonbootbewoners)
- Voor jongeren ook ruimte om een balletje te trappen
- Groen is vrije gebruiksruimte voor groepjes, met horeca in de buurt (over horeca zijn er verschillende standpunten).
- Een pleidooi voor een combinatie van recreatie, watersport en horeca rond het Merwedekanaal
- De roeiverenigingen vinden het Merwedekanaal het enige stukje natuur in een betonnen gebied en voor veel mensen een prachtig gebied om te ontspannen. Voorkom dat het Merwedekanaal een ‘pretpark’ wordt.
- Roeien is een belangrijke voorziening voor Utrecht als internationale studentenstad: behoud het roeien op het Merwedekanaal.
- Er wordt steeds meer gezwommen in open water, ook in het Merwedekanaal. Dit is verboden. Verzoek woonbootbewoners en roeiers om te handhaven.
- Misschien zouden zwemwadi’s een oplossing zijn.
- Roeiverenigingen willen verbod suppen en ander recreatief gebruik van het roeiwater.
- Roeiers willen geen groene of landelijke oever van het Merwedekanaal, omdat dit mogelijk tot versmalling van het water leidt (door wildgroei waterplanten).

3.3 Het verbonden Jaarbeursterrein

Betere verbindingen
De gemeente wil met een eventuele herontwikkeling van het Jaarbeursterrein voorkomen dat nieuwe barrières worden geïntroduceerd. Het gebied dient juist een fijnmaziger netwerk van bestaande en nieuwe routes te krijgen, die goed aansluiten op de omgeving, openbaar toegankelijk zijn en een groene kwaliteit hebben. In de Ontwikkelovereenkomst zijn er bijvoorbeeld al afspraken gemaakt over de Jaarbeursboulevard.

Daartegenover staat dat een forse stedelijke (XL) maat kenmerkend is voor Jaarbeurs, het geeft Jaarbeurs identiteit. Denk daarbij aan het (buiten het plangebied gelegen) Beatrixgebouw en het hallencomplex . De uitdaging is hierbinnen (of hier omheen) een integrale, samenhangende stedelijke structuur te ontwikkelen.

De belangrijkste routes zijn:
- Jaarbeursboulevard , open en openbare voetgangersverbinding van Binnenstad en Stationsgebied door het Beurskwartier, over het Merwedekanaal heen richting Kanaleneiland/ Transwijk. De Jaarbeursboulevard is de verbinding tussen de verschillende Jaarbeursfuncties: parkeren, Hallencomplex en Beatrixgebouw. En via Jaarbeursplein sluit de boulevard ook aan op het CS en de route naar de binnenstad. De Jaarbeursboulevard is geen fietsroute. De route vanaf het Expoplein naar de Jaarbeurshallen en het Beatrixgebouw is goed te herkennen, levendig en beschut.
- Route Merwedekanaal westzijde, hoofdroute als deel van Oeverpark Rondje Stadseiland en hoofdfietsroute .
- Hoofdfietsroutes en voetpaden langs en over de omliggende stadswegen en stadslanen (Croeselaan, Van Tellegenlaan/Van Zijstweg, Overste den Oudenlaan, Graadt van Roggeweg).
- Lokale verbindingen met Lombok, Koningsbergstraat, Beursstraat, Veilinghaven/ Dichterswijk, zoals de Fentener van Vlissingenkade.
- Een informele noord-zuidroute voor voetgangers tussen het Expoplein en Nieuwe Defensie.
- Er komen geen extra bruggen over het Merwedekanaal. De kwaliteit en toegankelijkheid van de huidige Expobrug wordt verbeterd, mogelijk in de vorm van een nieuwe brug.

Een autoluw Jaarbeursterrein
- De hoofdontsluiting voor de auto loopt aan de randen van het gebied via de bestaande hoofdwegen Overste den Oudenlaan, Graadt van Roggeweg, en Van Tellegenlaan/Van Zijstweg. Door het gebied komen geen doorgaande autoroutes. Bestemmingsverkeer kan via korte inprikkers (niet-doorgaande aftakkingen) vanaf de hoofdwegen de bestemming bereiken. Zo wordt ook de parkeerterreinen en logistieke buffer van Jaarbeurs aan de Overste den Oudenlaan ontsloten via de Truus van Lierlaan.
- Het expeditieverkeer van Jaarbeurs bereikt de hallen voornamelijk via de Expeditiebrug en de Graadt van Roggenweg/Fentener van Vlissingenkade. De routes worden in het kader van de omgevingsvisie nog nader bestudeerd.
- Deelgebied 3: voor stadslogistiek (pakketbezorging e.d.) is aansluiting op de concepten die momenteel worden ontwikkeld voor Beurskwartier en Merwedekanaalzone het uitgangspunt, inclusief selectieve toegang.

Slimmere en compactere logistiek Jaarbeurs
- We stimuleren vervoer over water en bekijken wat eventueel over het water kan, rekening houdend met de woonboten en roeiers. Verwachting van Jaarbeurs is dat een groot deel van de Jaarbeurslogistiek niet via het water zal en kan plaatsvinden.
- Het hallencomplex is onderdeel van de voorgenomen zero-emissiezone. Bestelauto’s en vrachtwagens worden op termijn uitstootvrij.



Jaarbeursboulevard

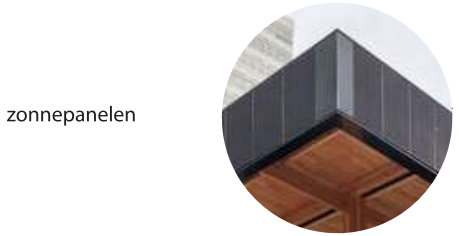
Geclusterd parkeren
Jaarbeurs heeft in de afgelopen jaren haar parkeercapaciteit teruggebracht en het aandeel bezoekers dat met het openbaar vervoer komt, laten groeien.

- Uitgangspunt is dat er op termijn maximaal 4.200 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Deze parkeerplaatsen worden geclusterd in deelgebied 3 in een grote gebouwde parkeervoorziening. Jaarbeurs had in het verleden maximaal 6.500 parkeerplekken op eigen terrein.
- Mogelijkheden verkennen voor een logistieke hub in een gebouwde voorziening in Deelgebied 3 of naast de hallen.
- Voor nieuwe stedelijke functies in het gebied wordt zoveel als mogelijk ingezet op het dubbelgebruik van parkeerplaatsen, beperken van de vraag naar parkeerplaatsen door het aanbieden van deelmobiliteit, parkeren op afstand en extra fietsparkeren.
- Voor het eindbeeld gaan we uit van het – vrijwel – volledig verdwijnen van maaiveldparkeren, ten gunste van parkeren in gebouwde voorzieningen (parkeerhuis).
- • Jaarbeurs lost het fietsparkeren duurzaam en structureel op in een definitieve voorziening voor beurs- en bioscoopbezoekers.

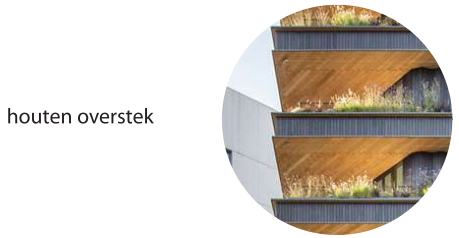




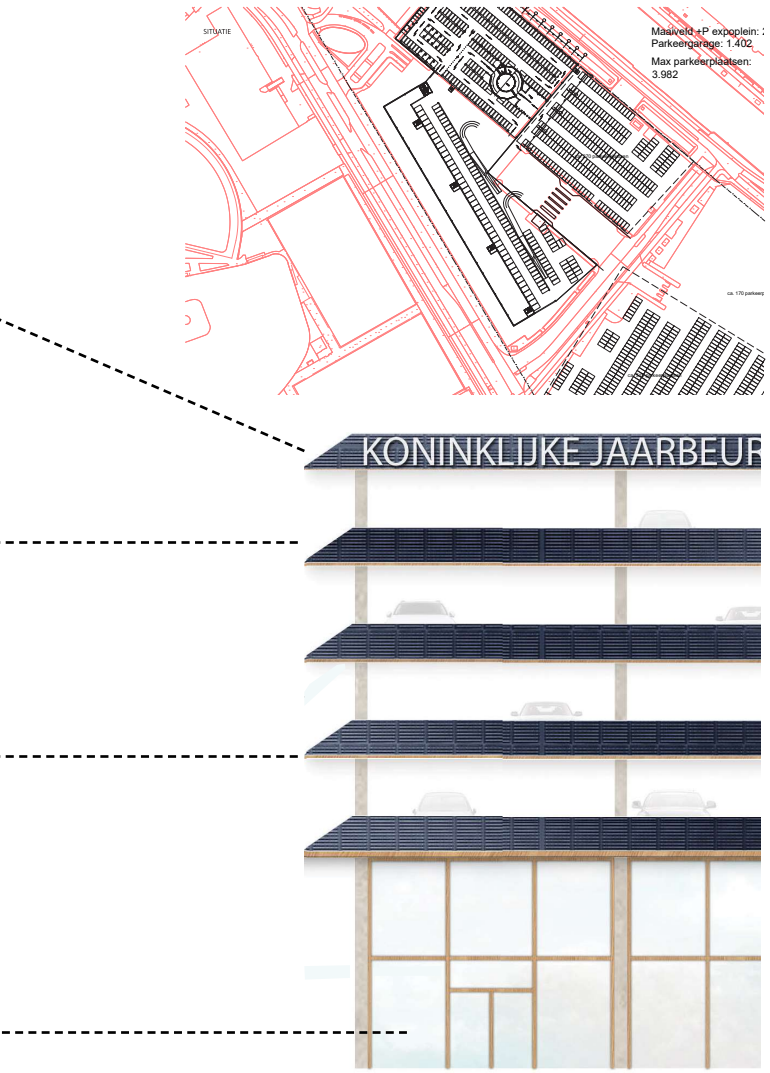
Referenties gevelkwaliteit











Concept gevelbeeld

Opbrengst participatie

Verkeer

Social media

- Zorg voor deelauto's en deelfietsen voor toekomstige bewoners
- Zorg voor een goede infrastructuur, omdat de druk op omliggende wijken groter wordt én waarmee je 'zoekverkeer' in het autovrije gebied wil voorkomen

Flitspeiling

- Fiets- en wandelverbindingen zijn belangrijk omdat voor Utrechters de fiets het belangrijkste vervoermiddel naar Jaarbeurs is
- Heb aandacht voor verkeersveiligheid ivm kinderen die op de fiets naar sporten gaan (bij Omnivereniging Zwaluwen)
- Behoud hoofdfietsroute langs kade Merwedekanaal (westzijde) voor begeleiding roeiers. Wellicht meerdere fietspaden naast elkaar?

Stadsgesprek/persoonlijke gesprekken

- Goed OV is essentieel voor dit gebied
- Invoering 30km-zones ivm leefklimaat?
- Zorgen over overlast van pakketbezorgers en bevoorraders

Brug over het Merwedekanaal

Een eerdere gemeentelijke ambitie is het doortrekken van de centrale Jaarbeursboulevard als doorgaande wandelroute. En de huidige Expobrug gebruiksvriendelijker/lager maken voor langzaam verkeer.

Stadsgesprek/persoonlijke gesprekken

- Lage brug moet open kunnen ivm vaarroute varende woonboten
- Zicht op de roeiers moet goed blijven
- Roeiers zijn tegen extra bruggen en pijlers in het water
- Woonbootbewoners zijn tegen extra bruggen

Parkeren

Stadsgesprek (markconsultatie Wonen)

- Veel bewoners in hoogstedelijke gebieden verplaatsen zich met OV en fiets.
- Zorg dat autoparkeerders bij Jaarbeurs terecht kunnen. In duurzame (recyclebare/flexibele) parkeerhuizen
- Geef huidige bewoners een uitzonderingspositie voor parkeren (zodat zij – woonbootbewoners – wel in de buurt kunnen parkeren)
- Omnisportvereniging Zwaluwen pleit voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen, bezoekers Jaarbeurs en sporters (waar dit bij Jaarbeurs overigens al het geval is)

Flitspeiling

- Zorgen over de autovrije status van deelgebied 3. Is dit reëel?

Logistiek

Stadsgesprek/persoonlijke gesprekken

- Geen logistiek op het water ivm trainen/wedstrijden op Merwedekanaal – ook in wintermaanden en avonden

3.4 Het inclusieve Jaarbeursterrein

Duurzame en vernieuwende toevoegingen aan het woningaanbod
Er is een grote behoefte aan woningen en deelgebied 3 van het Jaarbeursterrein is één van de plekken waar hoogstedelijk gebouwd kan worden nabij goed OV en in een mix met werken en voorzieningen. Zodra parkeren en logistiek in gebouwde voorzieningen zijn opgenomen, kunnen er woningen worden gebouwd, aansluitend aan het MWKZ Merwedekanaalzone deelgebied 4. Er komen geen of beperkt nieuwe woningen in deelgebied 1 en 2. Voor deze nieuwe woningen geldt het volgende:

- We kiezen voor een mix van inkomensgroepen en leefstijlen. Er komen woningen voor diverse huishoudens en doelgroepen.
- Met name bij starters (onder wie studenten en afgestudeerden) en doorstromers, gezinnen én senioren is er een vraag voor een compacte en levendige woonomgeving: concepten als generatieproof wonen zijn aandachtspunt.
- We zoeken een evenwichtige mix van kleine en grote woningen.
- Naast standaardplattegronden is er ook ruimte voor andere woningtypes. Het gaat dan bijvoorbeeld om gezinsappartementen (met extra ruimte voor gezamenlijke speelplekken), woningen met werkruimtes aan huis (in de plint of als gezamenlijke voorzieningen), friends-woningen (delen van voorzieningen) geclusterde en collectieve woonvormen, levensloopbestendige woningen, wooncoöperaties, woongroepen en (Collectief) Particulier Opdrachtgeverschap.
- Van belang is de betaalbaarheid van woningen, waarvoor een mix van 40% sociale huur, 35% middensegment (middenhuur, of koop tot betaalbaarheidsgrens BZK) en 25% vrije sector het uitgangspunt is.

Voorzieningen voor iedereen
Passend bij het principe van groeien in balans zijn voor zowel toekomstige bewoners, werknemers, en bezoekers goede voorzieningen nodig. Voorzieningen zorgen samen met werkfuncties, woningen en jaarbeursprogramma voor de gewenste levendigheid en een mix van gebruikers:

- Naast commerciële voorzieningen is er conform de barcode behoefte aan maatschappelijke en welzijnsvoorzieningen (waaronder een VO-school). Naast woningbouw zal moeten worden voorzien in bijvoorbeeld praktijkruimtes ten behoeve van tandarts, huisarts, fysio, buurtteam, etc. Dit kunnen plintunits zijn die naast commerciële units zitten in de begane grond van een gebouw. Van belang erbij is de betaalbaarheid ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen.
- Streven naar een nader te bepalenpercentage maatschappelijke en welzijnsvoorzieningen van het nieuw toe te voegen niet-Jaarbeursprogramma in het gebied.
- Er is ruimte voor totaal 1.000m2 B.V.O. zelfstandige horeca op of aan de Jaarbeursboulevard.
- Het gebied is geen kernwinkelgebied, dus er komen geen bezoektrekkende winkels met als uitzondering eventueel een wijksupermarkt.
- Door de snel stijgende huurprijs worden startups, culturele-, creatieve en kleine bedrijven steeds meer verdrongen uit het centrumgebied. Utrecht zou op de beste plek beter moeten laten zien voor welke soort economie zij staat. Kleinere units die juist op de minder commerciële of lastige plekken in het plan kunnen zitten. Ze dragen bij aan levendigheid op de plek waar het nodig is. Het gaat daarbij om betaalbare kleinschalige werkruimtes en ateliers (onderdeel uitmakend van de nader te bepalen percentage maatschappelijke en welzijnsvoorzieningen) met huurprijzen die beneden het reguliere niveau van het centrumgebied liggen.



Opbrengst participatie

Alle geraadpleegde groepen zijn voor een mix van wonen, werken en voorzieningen in het gebied.

Werken

Flitspeiling

- Voorkeur voor creatieve bedrijvigheid, kleine ondernemers en kleinschalige bedrijven

Stadsgesprek/persoonlijke gesprekken

- Benut de innovatieve kracht van Jaarbeurs om nieuwe bedrijven aan te trekken (in plinten relatie met buiten aangaan). Startups trekken grotere bedrijven aan.
- Door centrale ligging en sterke positie van Utrecht als kenniscentrum, richten op onderwijs, kennis, trainingen, bedrijfsopleidingen en sociale sectoren.
- Faciliteer bijzondere combinaties van corporaties, kennisinstituten, universiteit, creatieven, non-profits en scale-ups
- Zorg ervoor dat de grotere organisaties niet domineren. Streef naar een inclusief Centrum met ruimte voor startups, scale-ups, kleinere, creatieve en ambachtelijke bedrijven (differentiatie in huurprijzen).
- Zorg voor gecombineerde werkplekken, bied ruimte voor ontmoeten (ipv thuiswerken), een nieuw ‘clubhuis’ in de buurt.

Voorzieningen

Flitspeiling

- *Er is behoefte aan voorzieningen zoals cafés, restaurants, maar ook andere uitgaansfuncties zoals theater, nachtclub of kunsthal*
- *Ook graag plek voor kleinschalige vrijetijdsbesteding en sportfuncties, bijvoorbeeld op daken*
- *Locatie voor grootschalige voorzieningen, passend bij de grootstedelijke omgeving*

Stadsgesprek

- Behoefte aan kleinschalige voorzieningen (winkels, apotheek, kapper, koffiebars). Het liefst van lokale ondernemers
- Pleidooi voor voldoende horeca ivm groei van de stad
- Vanuit marktconsultatie Werken: voor gevarieerde voorzieningen die het werken en thuiswerken versterken, zoals respectievelijk bedrijven en flexwerkplekken én kinderopvang, horeca, uitgaan tandarts, sporten, leisure.
- Faciliteer ontmoetingsplekken in de gebouwen zelf: clubhuis
- Om te zorgen voor ouderen als woondoelgroep: toevoegen zorgfuncties
- Collectief delen is belangrijk: bijv. groen en deelauto’s
- Omnivereniging Zwaluwen wil graag uitbreiding van tennisvelden en veldhockey
- Ontwikkel nachtelijke voorzieningen; zorg voor levendigheid in de avonduren

Wonen

Social media

- *Veel sociale huurwoningen, vooral voor alleenstaanden, starters, ouderen en betaalbare woningen voor gezinnen. Mix alles goed.*
- *Maak dit gebied voor iedereen goed toegankelijk*

Flitspeiling

- Speciale aandacht voor bijzondere woonvormen zoals woongroepen, wooncoöperaties, co-living, tiny houses en toekomstbestendige woningbouw

Stadsgesprek

- Beurskwartier 1 en 2 vooral geschikt voor studenten en starters en Beurskwartier 3 (overzijde Merwedekanaal) voor andere doelgroepen
- Zorg ervoor dat ruimtes flexibel gebruikt kunnen worden
- Er zijn vraagtekens of het gebied geschikt is of moet zijn voor kwetsbare groepen (door de drukte in het gebied).

3.5 Het toekomstbestendige Jaarbeursterrein

Een klimaat adaptief gebied

- Klimaatadaptatie bestaat uit drie stappen: het verminderen van wateroverlast, het tegengaan van droogte-effecten en het verminderen van hittestress.
- De gemeente streeft naar het verminderen van droogtestress door de bodem meer kans te geven water op te nemen en af te geven. We houden regen vast daar waar het valt, conform het stedelijk beleid hierover.
- Schade als gevolg van hevige neerslag willen we voorkomen onder andere doordat we afvalwaterstromen scheiden en voldoende ruimte voor water op maaiveldniveau te creëren.
- Hittestress wordt flink verminderd door meer schaduwrijke plekken en het planten van extra bomen en het toevoegen van groen in het algemeen.

Bijdragen aan duurzaam bouwen

- We zijn terughoudend met het slopen van gebouwen en kiezen voor materialen en ontwerpen die zo min mogelijk belastend zijn voor het milieu.
- We bouwen duurzame gebouwen en woningen conform het Convenant Duurzame Woningbouw.
- We reserveren ruimte in onder- en bovengrond voor een toekomstbestendig rioolsysteem, ondergrondse groeiruimte bomen, duurzame energie en de uitbreiding van het elektriciteits- en glasvezelnet. De ondergrondse infra is onlosmakelijk verbonden met de inrichting van de bovengrond.

Duurzame energie opwekking en verbruik

- Voor alle nieuwbouw geldt de ambitie energieneutraal.
- Maximale besparing door toepassen van goede isolatie en het ontwerpen met zon en wind tenzij betere alternatieven voorhanden zijn en een en ander voor zover mogelijk. Benutten van de zon voor passieve verwarming van gebouwen, en benutten van de wind voor ventilatie en koeling van gebouwen, met name voor kantoren.
- Gasloos bouwen door toepassen van warmte- en koudelevering en duurzame elektriciteit
- Warmte/Koude optimaal benutten door slimme samenwerking binnen het gebied (Warmteplan Beurskwartier)
- Elektriciteit duurzaam opwekken: bijvoorbeeld indien mogelijk PV-panelen op dak van het hallencomplex en overige daken. Waar het kan gecombineerd met groene en waterbergende daken.
- Deze ambities worden verder uitgewerkt in een energiestrategie voor het plangebied.



Opbrengst participatie

Voorzieningen

Stadsgesprek

- Er wordt gepleit voor duurzaam bouwen en duurzame energie: stroom opwekken met stadswindmolens op hoge daken en zonnepanelen integreren in gevels, balkons ed.
- Gebruik de beschikbare bodemruimte zo efficiënt mogelijk (WKO-netwerk)
- Het plaatsen van zonnepanelen op daken kan conflicteren met andere gebruikswensen voor daken zoals dakterrassen en ecologische daken

3.6 Vertraagde stad

Ruimte voor adaptiviteit in plan en programma
Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruiker:

- Een stapsgewijze herontwikkeling van het gebied is gewenst.
- Waar mogelijk is het gebruik van gebouwen en ruimtes flexibel.

Voldoende rustige plekken met een goede luchtkwaliteit

- Levendigheid en rust in balans. Er is voldoende openbare ruimte voor rust en ontspanning, voor bewoners, en voor bezoekers en werknemers van de Jaarbeurs.
- Overlast van de auto wordt beperkt doordat de hoofdontsluitingen rond het gebied liggen.
- Elke woning beschikt over een geluidluwe zijde; aan deze kant kunnen mensen met open ramen ontspannen, concentreren, en slapen;
- Mensen met gevoelige luchtwegen, zoals kinderen en ouderen, worden niet te lang aan uitlaatgassen bloot gesteld. Dat betekent dat in elk geval onderwijs, kinderopvang en zorgwoningen niet direct aan doorgaande wegen worden gepland, maar op ten minste 50 meter afstand vanaf drukke binnenstedelijke wegen.
- Verschillende type woningen hebben dezelfde lucht- en geluidskwaliteit. Dit betekent dat sociale huurwoningen binnen een bouwplan niet op de ongezondste plekken worden geplaatst.



Opbrengst participatie

Voorzieningen
Het is belangrijk dat er in het gebied ook ruimte komt voor rust en ontmoeting, om fijn naar buiten te kunnen.

Flitspeiling

- Niet alleen maar bouwen, bouwen, bouwen. Ook ruimte voor groen, lucht en licht.



Gemeente Utrecht

Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

Dossiernummer	4437
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	19 december 2024
Agendapunt	11
Titel	Debat Stand van Zaken Supermarkt op de Uithof en andere ruimtelijke ontwikkelingen
ID	4656
Behandelend ambtenaar	Esther van Bladel
Telefoon	14030
E-mail	e.van.bladel@utrecht.nl
Datum collegebesluit	
Geocodering	
Thema	
Portefeuillehouder	Wethouder Schilderman
Beleidsveld	Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park
Referendabel	
Reden niet referendabel	
Raadsadviseur (lijst)	Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476
Behandelvoorstel	
Resultaat commissiebehandeling	
Resultaat raadsbehandeling	

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken	19 december 2024

Voorgesteld besluit

Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Esther van Bladel, Hedzer Pathuis	**Datum**	24 oktober 2024
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	12827910
E-mail	e.van.bladel@utrecht.nl h.pathuis@utrecht.nl	**Onderwerp**	Ontwikkelingen Utrecht Science Park
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Utrecht Science Park

Geachte leden van de raad,

In deze raadsbrief informeren wij u over de samenwerking tussen de Universiteit Utrecht en de Gemeente Utrecht bij de verdere uitwerking van de ambities uit de Omgevingsvisie Utrecht Science Park (USP) en verschillende ontwikkelingen in het USP, zoals de ontwikkeling van een grotere supermarkt, de herontwikkeling UMCU en de herinrichting Cambridgelaan. Dit doen wij naar aanleiding van de toezegging die is gedaan tijdens de bespreking van de Voorjaarsnota 2024 in de commissie ROG, op 4 juli jl. Tevens informeren wij u over het besluit dat wij hebben genomen over het Intentiedocument Uitbreiding Prinses Máxima Centrum.

1. Supermarkt USP
In onze brief van 23 juni 2023 bent u geïnformeerd over de bereidheid van de Universiteit Utrecht om een bijdrage te leveren aan de wens van uw raad en studenten voor een meer volwaardige supermarkt in het USP in twee stappen.
De eerste stap, een inpassingsstudie, is door de Universiteit afgerond. Er zijn 3 locaties in de studie onderzocht: het Educatorium, gebouw Langeveld en de Parkeerhub-West. De Universiteit heeft geconcludeerd dat zij op dit moment geen kansen ziet om een tijdelijke supermarkt van 750 m2 te realiseren in het centrumdeel van het USP.
In het Educatorium is het vestigen van een tijdelijke supermarkt geen reële optie vanwege het bestaande gebruik door diverse functies en vanwege lopende contracten. Daarnaast is in het gebouw Langeveld geen aanvullende ruimte beschikbaar voor de beoogde uitbreiding. De Parkeerhub West tenslotte, blijkt ook geen mogelijkheid te zijn omdat deze ontwikkeling niet eerder dan in 2028 gerealiseerd wordt. Dit is laat in de tijd en bovendien zorgt het voor verschuiving van levendigheid naar de rand in plaats van naar het centrumgebied van de campus.
Een definitieve, grotere supermarkt is volgens de Universiteit wel onderdeel van de toekomstvisie voor de campus. Een serieuze optie is om de vestiging van de supermarkt mee te nemen in de plannen voor de toekomstige nieuwbouw op de plek waar nu nog het Langeveldgebouw staat, maar

ook andere locaties zijn onderwerp van studie. De planning is nu om het Langeveldgebouw in 2028 te ontmantelen.

De Universiteit heeft wel laten weten dat het mogelijk is om de huidige Spar University te verbouwen om het verkoopoppervlak met bijna 100 m2 uit te breiden. Tussen de Universiteit en de Spar zijn bovendien afspraken gemaakt om het assortiment te vergroten en meer in te spelen op de behoeftes van studenten, ook qua prijsstelling. De Universiteit Utrecht geeft aan dat realisatie van de verbouwing uiterlijk het eerste kwartaal van 2025 mogelijk is.

Voor meer informatie verwijzen wij u naar het persbericht van de Universiteit Utrecht.

2. Herontwikkeling UMCU Noordzijde
Het UMC Utrecht staat voor een grote en complexe opgave om, terwijl het ziekenhuis draaiend blijft , haar gebouwen te vernieuwen. Tegelijkertijd willen zij een nieuw ontvangstgebied realiseren inclusief parkeergarage aan de noordzijde van haar complex in plaats van het huidige ontvangstgebied met parkeergarage aan de zuidzijde. Op deze manier komt er voor bezoekers één ontvangstgebied van waaruit de vijf ziekenhuizen te bereiken zijn: het UMCU, het Wilhelmina Kinderziekenhuis, het Prinses Máxima Centrum, het Centraal Militair Hospitaal Utrecht en het Calamiteitenhospitaal. Voor de eerste fase van deze uitdagende opgave is in september 2023 het Intentiedocument Herontwikkeling UMC Utrecht noordzijde door ons vastgesteld,

Vervolgens zijn het UMCU en de gemeente begonnen met het verder uitwerken van het initiatief tot een SPvE. Een belangrijk vraagstuk hierbij is de inpassing en tevens uitbreiding van het Ronald McDonald Huis (RMDH). Door de ontwikkelplannen van het UMCU moet het huidige RMDH aan de Lundlaan worden verplaatst. Uw Raad heeft in de Omgevingsvisie USP de noordzijde van de Hoofddijk, nabij de Lundlaan, als onderzoekslocatie hiervoor vastgesteld. Voor de locatie van het RMDH aan de noordzijde van de Hoofddijk zijn recent volumestudies verricht.
Op dit moment wordt onderzocht hoe het entreegebouw (parkeergarage en ziekenhuis-ondersteunende voorzieningen) vorm moet krijgen, hoe deze het beste kan worden ontsloten en wat de effecten van het ontwerp zijn op de omgeving, vanuit onder andere ruimtelijke en verkeerskundige optiek. De inrichting van de Universiteitsweg speelt hierin een rol.

Nadat de diverse studies en onderzoeken zijn afgerond, kunnen wij het SPvE opstellen. Onze verwachting is dat we het SPvE in de tweede helft van 2025 aan uw raad ter vaststelling kunnen voorleggen.

3. Uitbreiding Prinses Maxima Centrum, c.q. vaststelling intentiedocument
Op 22 oktober jl. hebben wij het Intentiedocument Prinses Maximacentrum vastgesteld. Hiermee hebben we groen licht gegeven om het initiatief verder te onderzoeken op haalbaarheid en uit te werken tot een bouwenvelop.
In het Prinses Máxima Centrum voor kinderoncologie worden kinderen en tieners met kanker uit binnen- en buitenland behandeld. Het Prinses Máxima Centrum wenst haar bestaande gebouw uit te breiden ten behoeve van research en zorg. Door innovatie in de zorg zijn nieuwe faciliteiten nodig voor de behandeling van de verschillende ziektebeelden. Daarnaast is verdere uitbreiding van de onderzoekscapaciteit nodig om doorlopende vooruitgang in wetenschappelijke inzichten mogelijk te kunnen maken.

Onder meer moet onderzocht worden hoe de uitbreiding goed kan worden ingepast in relatie tot de bestaande bouw en het aangrenzende groen, hoe de bijbehorende verkeers- en mobiliteitsvraagstukken kunnen worden opgelost en hoe deze uitbreiding zich verhoudt tot de potentiële ontwikkelruimte en bijbehorende maatregelen zoals opgenomen in de Omgevingsvisie USP.

4. Herinrichting Cambridgelaan
Om het USP in de toekomst goed bereikbaar en leefbaar te houden en tegelijkertijd groei van (science)banen en woningen mogelijk te maken, wordt in de Omgevingsvisie USP en het Mobiliteitsplan 2040 voorgesteld om het USP autoluwer te maken en daarnaast het doorgaand-/sluipverkeer tegen te gaan. De herinrichting van de Cambridgelaan is een van de maatregelen waarmee we werken aan een levendig USP met meer ruimte voor fietsers, voetgangers, groen en verblijfskwaliteit.

Diverse actuele ontwikkelingen op en rond de Cambridgelaan zijn aanleiding om de planvorming te starten, zoals de nieuwbouw studentenhuisvesting High Five, de nieuwbouw ISU (International School Utrecht), de nieuwbouw van de het RIVM en de aanleg van een collectief WKO (Warmte Koude Opslag)-systeem in het USP. Hierdoor is de behoefte aan integrale planvorming groot en een herinrichting direct na afronding van de bouwwerkzaamheden gewenst. Binnenkort verwachten wij een startdocument voor de planvorming van de herinrichting van de Cambridgelaan vast te stellen. De gemeentelijke kosten voor de planvorming worden door middel van een plankostenovereenkomst gedekt door de Universiteit Utrecht.
In de volgende fase van het IPvE/FO verwachten wij u verder te informeren.

5. Samenwerking UU en GU
Na het vaststellen van de Omgevingsvisie USP 2040 door uw raad in september 2022 en het ondertekenen van een intentieovereenkomst, zijn Universiteit Utrecht en de gemeente gesprekken gestart om een samenwerkingsovereenkomst (SOK) op te stellen. Het doel van de SOK is om afspraken te maken over de uitwerking van de omgevingsvisie tot een omgevingsplan en om afspraken te maken over hoe de benodigde investeringen om de ambities in het gebied te realiseren (verdichten in balans), worden gedekt.

Dit traject moeten wij zorgvuldig doorlopen en dat vergt tijd, niet in de laatste plaats omdat de belangen en de ambities over en weer groot zijn. Bovendien is er samenloop geweest met de invoering van de omgevingswet, waardoor mogelijkheden voor processen en producten ook zijn gewijzigd.

Inmiddels lijken de Universiteit en de gemeente het met elkaar eens te worden om eerst de Omgevingsvisie USP een slag verder uit te werken tot Stedenbouwkundig Programma van Eisen. Op deze manier worden de ambities en het ontwikkelprogramma concreter uitgewerkt, kunnen de kosten en opbrengsten beter worden ingeschat en eventuele noodzakelijke keuzes integraal aan uw Raad worden voorgelegd ter vaststelling

Wij verwachten u in het eerste kwartaal 2025 over de gemaakte afspraken in de SOK te kunnen informeren.

Tot slot
Bij het debat over de leefbaarheid op het USP en de sociale veiligheid van de fietsverbindingen op het USP hebben wij u nadere informatie toegezegd. Hiervoor houden wij op 19 november een zgn. schemerschouw, samen met bewoners en USP-partners. Over de uitkomsten en door te voeren verbeteringen die volgen uit deze schouw zullen wij u nadien zo spoedig mogelijk informeren.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

aestate /ontrafel experts

Haalbaarheidsonderzoek

Realisatie tijdelijke supermarkt in het Utrecht Science Park

opdracht Universiteit Utrecht
datum 30-07-2024
auteur Tim van Hoek

versie 1.1

aestate /ontrafel experts

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

1.1 Doel haalbaarheidsonderzoek 3

2 Locaties voor tijdelijke supermarkt 4

2.1 Educatorium 4

2.2 Perceel Langeveld 4

2.3 ParkeerHUB-West 4

3 Perspectieven voor Educatorium 5

3.1 Ruimtevraag 5

3.2 Huidige functie en ruimteclaims 5

3.3 Wettelijk en/of contractueel 5

3.4 Installatietechniek 6

4 Conclusie 7

1 Inleiding

Voor het Utrecht Science Park (USP) worden de mogelijkheden onderzocht voor het realiseren van een volwaardige supermarkt. Hiervoor is onderzocht hoeveel vierkante meter levensvatbare supermarkt kan worden toegevoegd aan het USP. Dit onderzoek is uitgevoerd door Sweco in opdracht van de Universiteit Utrecht (UU)

De conclusie van dit onderzoek is dat er marktruimte is voor een volwaardige supermarkt van minimaal (of tenminste) 900 m2 BVO in 2040.

Universiteit Utrecht wil meewerken aan de wens van de gemeenteraad en de studenten voor een volwaardige supermarkt met een aanbod afgestemd op de gebruikers op het USP. In verband met de beperkte beschikbaarheid van locaties in het USP is het voorstel om de uitbreiding van het supermarktaanbod in twee stappen te doen. De eerste stap is het onderzoeken van de haalbaarheid om de huidige 400m² BVO-supermarkt te vergroten naar 750 m² BVO in een bestaand gebouw in het centrum van het USP, als tijdelijke oplossing. Deze stap zal worden onderzocht in dit haalbaarheidsonderzoek. Stap 2 zal zijn om een definitieve supermarkt van circa 900 m² BVO op te nemen in de ontwikkelopgave van het USP centrumgebied.

1.1 Doel haalbaarheidsonderzoek

Het doel van dit haalbaarheidsonderzoek is om te bepalen of het haalbaar is om een tijdelijke supermarkt van circa 750 m² BVO te realiseren op het Utrecht Science Park met betrekking tot de ruimtelijke vraag, bestaande functies en ruimteclaims, wetgeving en installaties.

2 Locaties voor tijdelijke supermarkt

2.1 Educatorium

Het Educatorium is een verzamelgebouw voor de universiteit en het verbindt het Marinus Ruppertgebouw met het Willem C. van Unnikgebouw en is één van de weinige universitaire gebouwen die in aanmerking komt voor de verkenning. Het gebouw is ontworpen door het architectenbureau OMA onder leiding van Rem Koolhaas.

De totale omvang van het Educatorium is 11270 m² BVO en bestaat uit twee collegezalen van 400 en 500 stoelen, 3 tentamenzalen voor 150, 200 en 300 personen en cateringruimte voor bijvoorbeeld lunch/borrel of een informatiemarkt.

De potentiële ruimte in het Educatorium is het uitgifte- en zitgedeelte van het huidige restaurant op de begane verdieping onder de collegezalen, een totale ruimte van thans 1465 m² FNO.

Om te bepalen of het mogelijk is om deze ruimte als supermarkt te gebruiken is het onder andere van belang om te kijken naar het bestaande gebruik van de ruimte.

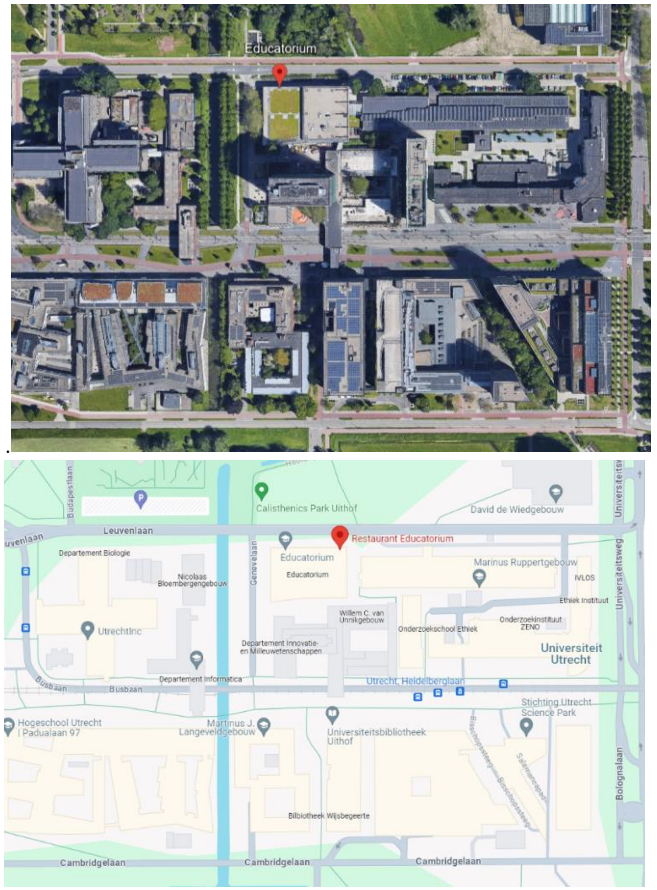
2.2 Perceel Langeveld

Het souterrain van het huidige Langeveld gebouw wordt deels gebruikt als fietsenstelling en deels als supermarkt. Er is gekeken of het mogelijk is om de bestaande supermarkt uit te breiden door het opofferen van de achtergelegen fietsenstalling . Deze functie is hier nodig tot aan de herontwikkeling van het gebied. Hierdoor valt deze locatie af als mogelijkheid voor een tijdelijke (uitbreiding van de bestaande) supermarkt.

2.3 ParkeerHUB-West

De parkeerhub-West is een toekomstig ontwikkelingsproject en zal op z'n vroegst beschikbaar komen in 2028, dit is te laat voor de tijdelijke supermarkt. Daarnaast trekt het ongewenst meer auto's naar de autoluwe campus en zorgt het voor een verschuiving van de levendigheid op de campus naar de buitenkant in plaats van het centrale plein zoals gewenst.

Om deze redenen valt de locatie parkeerhub-west af als mogelijkheid voor een tijdelijke supermarkt.



Afbeelding 1. Google maps - Educatorium

3 Perspectieven voor Educatorium

3.1 Ruimtevraag

Voor de eerste stap van een volwaardige supermarkt op het USP is een ruimte van 750 m² BVO benodigd. Deze ruimte zou mogelijk in 2024-2026 kunnen worden gerealiseerd. De potentiële ruimte in het Educatorium bedraagt 1465 m² FNO. Deze ruimte is opgebouwd uit 3 ruimtes: KAPPA1 (365 m²) waar de uitgifte van het restaurant plaats vindt. KAPPA2 (846 m²) en KAPPA3 (253 m²) worden gebruikt als zitgedeelte van het restaurant.

Rekenkundig gezien is het mogelijk om een supermarkt in deze ruimte te realiseren.



Afbeelding 2. Gedeeltelijke plattegrond Educatorium – het donker groene deel is het de betreffende ruimte

3.2 Huidige functie en ruimteclaims

Onderwijsfunctionaliteit

De huidige functie van het gebied is het zitgedeelte van het restaurant waar gelunchen kan worden. Buiten de lunch heeft dit gebied een studeer, samenwerk en ontmoetingsfunctie voor studenten. Dergelijke nevenruimte is van belang bij grote onderwijs- en tentamenzalen zoals deze zijn gerealiseerd op de 2e verdieping van het Educatorium. Binnen het Educatorium is er geen andere ruimte die deze functie standaard kan vervullen.

Congresfunctionaliteit

Het Educatorium wordt eveneens gebruikt voor congressen. Het restauratieve deel is een van de ruimtes die hiervoor wordt gebruikt.

Facilitaire ondersteuning en Logistiek

Tussen het Van Unnikgebouw en het Educatorium ligt een logistiek hof. Deze buitenruimten in combinatie met de ruimten achter de gesloten plint in het Educatorium maken onderdeel uit van de facilitaire infrastructuur. Vanuit deze zogenaamde 'facilitaire ruggengraat' wordt veel facilitaire dienstverlening voor het centrumgebied georganiseerd. Vanuit de keukens in het Educatorium wordt nu bijvoorbeeld de banqueting in omliggende gebouwen georganiseerd. Planvorming voor omliggende gebouwen zetten in op verlevendiging van het centrumgebied met o.a. veel open plinten en verblijfsgebied. Dat heeft als consequentie dat facilitaire dienstverlening zich in toenemende mate moet concentreren rondom het logistiek hof en de gesloten plinten die daar nog zijn. Ofwel: de ruimten in het Educatorium die daarvoor geschikt zijn, zullen in de toekomst ook zeker nodig zijn voor facilitaire dienstverlening. Die functie kan niet vervallen. Evenmin is het wenselijk dat logistiek rondom een supermarkt wordt georganiseerd vanuit het hof waar facilitaire dienstverlening op is aangewezen. Dit omdat het hof maar zeer beperkte capaciteit heeft. De logistiek ruimte voor o.a. bevoorrading van een supermarkt is mogelijk niet te regelen.

3.3 Wettelijk en/of contractueel

Contract leverancier

Naast het gebruik van de ruimte zijn er contractuele afspraken over het gebruik van het Educatorium. De universiteit heeft een contractuele overeenkomst met Eurest als leverancier en exploitant van de cateringlocaties. Het restaurant in het Educatorium maakt deel uit van deze overeenkomst. Als in dit gebied een supermarkt gerealiseerd wordt dan kan het restaurant niet uitgebaat worden. Het

is niet mogelijk om het Educatorium uit het vigerende contract te halen aangezien deze onderdeel is van de het programma van eisen waar Eurest aan dient te voldoen.

Omgevingsplan

Het omgevingsplan gaat uit van het bestemmingsplan zoals deze op 06-05-2010 is vastgesteld. Daarin is zichtbaar dat het Educatorium valt onder het gebied Maatschappelijk – Onderwijs (M-ON). Dit gebied heeft een focus op onderwijsdoeleinden met enkele aanvullende functies waaronder ook detailhandel. Voor detailhandel is maximaal 700 m² BVO toegestaan conform artikel 8.1.i van de toelichting bestemmingsplan de Uithof.

(Bron: Microsoft Word - 250_vastgesteld_1.rtf (ruimtelijkeplannen.nl))

Jong monument

Het Educatorium is bestempeld als gemeentelijk Jong monument. Deze status geeft het gebouw al bescherming als jong erfgoed. Andere functies zijn in het gebouw nog mogelijk maar Erfgoed van de Gemeente geeft al aan dat een goede balans benodigd is tussen de gewenste ingrepen en de monumentale waarden van het gebouw.

(Bron: Raadsbrief Start procedure aanwijzen Jong Erfgoed Utrecht - iBabs Publieksportaal (bestuurlijkeinformatie.nl))

Auteursrechten

Het Educatorium is een ontwerp met een auteursrechtelijke bescherming. Het is zichtbaar een uniek ontwerp met een eigen karakter, een intellectuele schepping van de maker. Door de auteursrechtelijke bescherming heeft de architect (Rem Koolhaas) het exploitatierecht van het ontwerp en het persoonlijkheidsrecht wat inhoudt dat de architect zich mag verzetten tegen een wijziging of aantasting van zijn werk.

De betreffende ruimte in het Educatorium, en het gebruik van de ruimte, is onderdeel van het ontwerp van Rem Koolhaas en is specifiek zo ontworpen. Om hier een supermarkt te realiseren zullen er hoogstwaarschijnlijk wijzigingen moeten worden aangebracht aan de ruimte en het interieur. Op basis van het persoonlijkheidsrecht kan Rem Koolhaas zich dus verzetten tegen deze wijziging. Een architect kan zich succesvol verzetten tegen dergelijke wijzigingen als dit leidt tot reputatieschade. De mate van reputatieschade wordt bepaald door de aard en ernst van de aantasting, de mate van bekendheid van het werk van de maker, de reden van wijzigingen, de waarneembaarheid daarvan voor het relevante publiek en de tijd tussen voltooiing van het werk (1995) en de aantasting (2024).

Bepalend is ook om een goed beeld te hebben van de kwaliteit en essentie van het ontwerp. Dat het ontwerp van grote waarde is wordt al bevestigd door de status van ‘Jong monument’.

De auteursrechtelijke bescherming in combinatie met de status van jong monument betekent niet dat er geen enkele wijziging in het pand mogelijk is, maar het betekent wel dat deze in goed overleg met de maker en welstand besproken dienen te worden. Het is belangrijk om de belangen van beide kanten te bespreken, de reden van aanpassen en het behoud van het ontwerp.

Het is aannemelijk om te zeggen dat het realiseren van een kleine supermarkt in het Educatorium inbreuk maakt op het auteursrecht van de architect. Deze wijziging zal dus met Rem Koolhaas besproken moeten worden.

Afstemming daarover zal resulteren in een tijdsintensief traject waarbij een aanzienlijke kans is dat ontwerpbelangen vanuit een supermarkt zeer lastig te verenigen zijn met de auteursrechtelijke bescherming als ook de status van jong monument. Bovendien is er een groot risico dat de duur en de kosten van het te doorlopen traject niet meer in verhouding staan tot de tijdelijke aard van de oplossing.

(Bron: Handreiking Auteursrecht voor opdrachtgevers | Publicatie | College van Rijksadviseurs)

3.4 Installatietechniek

Utrecht heeft last van netcongestie. Op dit moment is er dus een zeer beperkte ruimte voor nieuwe aansluitingen. Als de supermarkt extra aansluitingen nodig heeft dan zal dit een grote uitdaging zijn om te realiseren.

4 Conclusie

De vraag of het mogelijk is om een supermarkt te realiseren op de begane grond in het restauratieve deel van het Educatorium is te bekijken vanaf meerdere perspectieven. Rekenkundig gezien past het. Maar functioneel gezien past het niet op deze locatie. Dit gebied is een belangrijke hub voor alle gebouwen van de universiteit in het Science Park. Daarnaast wordt de ruimte gebruikt als ondersteunende functie voor de overige functies in het gebouw. Het biedt studenten en medewerkers onder andere een plek om te lunchen, te studeren en te ontmoeten na een college of tentamen, dit zijn belangrijke functies voor een universiteit.

Daarnaast zijn er al contractuele afspraken over het gebruik van deze ruimte. Om voor een tijdelijke situatie het contract te wijzigen is niet een reële situatie.

Het omgevingsplan staat geen supermarkt van 750m² BVO toe. Hiervoor zal ontheffing aangevraagd moeten worden. Het is nu niet zeker wat de invloed van Erfgoed is op de keuze om in dit herkenbare gebouw een mogelijke supermarkt te realiseren. Daarnaast dient er afstemming plaats te vinden met de architect van het gebouw, Rem Koolhaas, om te bespreken hoe hier een supermarkt gerealiseerd kan worden zonder het auteursrecht wordt aangetast en er een akkoord van de architect is.

Over het totaal bezien is het niet haalbaar om voor een tijdelijke situatie een supermarkt in het Educatorium te realiseren. De bestaande functies van deze ruimte zijn van een hoger belang voor de Universiteit Utrecht.